

05.11.09

Vk - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und anderer Vorschriften des Luftverkehrs**A. Problem und Ziel**

Mit vorliegender Änderungsverordnung werden im Wesentlichen notwendige Anpassungen in der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO), der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) und der Verordnung über die Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrV) vorgenommen. Gleichzeitig wird aus Gründen der Rechtsklarheit die Luftsicherheitsverordnung (LuftSiV) aufgehoben.

Die von dem Gebrauch sogenannter Himmelslaternen für den Luftverkehr ausgehenden Gefahren bedürfen einer luftrechtlichen Regelung. Bestehende Regelungslücken und damit verbundene Rechtsunsicherheiten werden so beseitigt. Himmelslaternen sind wie Kinderballone keine Luftfahrzeuge. Sie können aber aufgrund ihrer Größe und des Leuchteffekts zu Irritationen bei Luftfahrern führen und somit eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs darstellen. Daher wird der Aufstieg dieser Geräte in der unmittelbaren Umgebung von Flugplätzen nach § 15a LuftVO verboten; darüber hinaus ist die Einholung einer Flugverkehrskontrollfreigabe seitens der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle nach § 16a LuftVO erforderlich, soweit der kontrollierte Luftraum betroffen ist.

Desweiteren werden im Rahmen der §§ 15ff. LuftVO klarstellende Regelungen hinsichtlich des Betriebes bestimmter Arten von unbemanntem Luftfahrtgerät („Unmanned Aerial Vehicles“/ UAVs) aufgenommen. Die neu eingefügte Verbotsregelung des § 15a Absatz 3 löst bestehende Rechtsunsicherheiten

und tritt Tendenzen entgegen, den Betrieb von unbemanntem Luftfahrtgerät auf Basis von § 16 Absatz 1 Nummer 5 LuftVO zuzulassen.

Zum anderen werden die in den §§ 15a ff LuftVO enthaltenen Regelungen betreffend den Aufstieg von Feuerwerkskörpern neu gefasst. Hier soll ein Ausgleich zwischen den durch Artikel 12 des Grundgesetzes geschützten Interessen professioneller Betreiber und dem Gefährdungspotential von Feuerwerkskörpern für den Luftverkehr hergestellt werden. Dazu wird das bisherige absolute Verbot des Einsatzes von Feuerwerkskörpern nur noch auf bestimmte Gruppen von Feuerwerkskörpern unter Zugrundelegung der Kategorien der Ersten Verordnung zum Sprengstoffgesetz (1. SprengV) erstreckt. Auf diese Weise ist gewährleistet, dass durch das Luftrecht nicht übermäßige Einschränkungen vorgenommen werden, die in keinem vernünftigen Verhältnis zu dem Gefährdungspotential von Feuerwerkskörpern für die Luftfahrt stehen.

Daneben wird die Anlage 2 zu § 21 LuftVO an die geänderten Standards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) angepasst.

In diesem Zusammenhang wird auch das in Anlage 3 zu § 24a Absatz 1 LuftVZO enthaltene Muster des Tauglichkeitszeugnisses an neuere Erfordernisse der Praxis angepasst.

Im Übrigen wird § 1 der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrV) im Hinblick auf die erfolgte Verlegung des Sitzes des Deutschen Aero Clubs aktualisiert.

B. Lösung

Anpassung und Aktualisierung der einschlägigen Vorschriften.

C. Alternativen

keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Für Bund, Länder und Gemeinden entstehen keine höheren oder zusätzlichen Aufwendungen.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Für Bund, Länder und Gemeinden entstehen keine höheren oder zusätzlichen Aufwendungen.

E. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch diese Verordnung keine merklichen Kosten. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

1. Unternehmen

Es werden keine Informationspflichten für die Wirtschaft eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

2. Bürger

Mit Erweiterung des § 16a Absatz 1 Nummer 3 LuftVO wird eine neue Informationspflicht für den Bürger eingeführt. Es besteht nunmehr unter bestimmten Voraussetzungen das Erfordernis einer Flugverkehrskontrollfreigabe für den Aufstieg von Himmelslaternen. Der Antrag kann bei der für die Flugsicherung zuständigen Stelle formlos (telefonisch/per eMail) gestellt werden. Dabei wird von einem Zeitaufwand pro Antragstellung von etwa zwei Minuten ausgegangen. Gebühren für die Erteilung einer solchen Freigabe werden nicht erhoben. Die Fallzahl pro Jahr beläuft sich auf ca. 25 000 Anträge für Sky Laternen.

Weitere neue Informationspflichten werden geschaffen durch die Regelungen betreffend das unbemannte Luftfahrtgerät. So ist eine Erlaubnispflicht in dem neu gefassten § 16 Absatz 1 Nummer 7 LuftVO vorgesehen. Darüber hinaus ist der Steuerer von unbemanntem Luftfahrtgerät gemäß § 16a Absatz 1 Nummer 5 in Verbindung mit Absatz 4 LuftVO verpflichtet, eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen. Die insoweit zu erwartenden Fallzahlen werden als gering eingeschätzt, da sich dieser Zweig der Luftfahrtbranche noch in der Entwicklung befindet und der Betrieb derartiger

Geräte mithin Ausnahmecharakter hat. Hinsichtlich des Zeitaufwandes für die Antragsstellung wird auf obige Ausführungen verwiesen.

3. Verwaltung

Es wird keine Informationspflicht für die Verwaltung eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

Bundesrat

Drucksache 816/09

05.11.09

Vk - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und anderer
Vorschriften des Luftverkehrs

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 4. November 2009

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Jens Böhrnsen
Präsident des Senats der
Freien Hansestadt Bremen

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und anderer
Vorschriften des Luftverkehrs

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Pofalla

**Verordnung zur
Änderung der Luftverkehrs-Ordnung
und anderer Vorschriften des Luftverkehrs**

Vom ...

Auf Grund des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 3a, Absatz 4 Nummer 3 und § 31c des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

**Artikel 1
Änderung der Luftverkehrs-Ordnung**

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), die zuletzt durch Artikel 1 Absatz 5 der Verordnung vom 12. September 2008 (BGBl. I S. 1834) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 15a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Drachen“ die Wörter „ und Kinderballonen“ eingefügt.

b) Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern

a) der Kategorie 2 im Sinne der Ersten Verordnung zum Sprengstoffgesetz in der jeweils geltenden Fassung in der Zeit vom 2. Januar bis 30. Dezember,

b) der Kategorien 3, 4, P2 und T2 im Sinne der Ersten Verordnung zum Sprengstoffgesetz in der jeweils geltenden Fassung,

sowie von ballonartigen Leuchtkörpern (insbesondere von Flug- oder Himmelslaternen) während der Betriebszeit des Flugplatzes,“.

c) Die folgenden Absätze 3 und 4 werden angefügt:

„(3) Der Betrieb von unbemanntem Luftfahrtgerät im Sinne von § 1 Absatz 2 Nummer 11 des Luftverkehrsgesetzes ist verboten, wenn er außerhalb der Sichtweite des Steuerers erfolgt oder die Gesamtmasse des Geräts mehr als 25 Kilogramm beträgt. Der Betrieb erfolgt außerhalb der Sichtweite des Steuerers, wenn das Luftfahrtgerät ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr zu sehen oder eindeutig zu erkennen ist. Die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann in Gebieten mit Flugbeschränkungen nach § 11 Ausnahmen von dem Verbot zulassen, wenn von der beantragten Nutzung des Luftraums keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgehen.

(4) Die Behörde bestimmt nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen, welche Unterlagen der Antrag auf Erteilung der Ausnahmegenehmigung nach Absatz 2 oder Absatz 3 Satz 3 enthalten muss.“

2. § 16 Absatz 1 wird wie folgt geändert;

a) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, wenn diese mehr als 300 Meter aufsteigen,“.

b) In Nummer 5 werden die Wörter „fern- oder“ gestrichen.

c) In Nummer 6 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 7 angefügt:

„7. der Aufstieg von unbemanntem Luftfahrtgerät im Sinne von § 1 Absatz 2 Nummer 11 des Luftverkehrsgesetzes.“

3. § 16a wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Nummer 2 werden die Wörter „anderen fern- oder“ gestrichen.
 - b) Absatz 1 Nummer 3 wird durch die folgenden Nummern 3 bis 5 ersetzt:

„3. Aufstiege von ballonartigen Leuchtkörpern sowie Massenaufstiege von Kinderballonen (hundert Stück oder mehr) und Aufstiege von gebündelten Kinderballonen (zehn Stück pro Bündel oder mehr),

4. Aufstiege von Wetterballonen mit einer Gesamtmasse von Ballonhülle und Ballast von mehr als 0,5 Kilogramm,

5. Aufstiege von unbemanntem Luftfahrtgerät im Sinne von § 1 Absatz 2 Nummer 11 des Luftverkehrsgesetzes.“
 - c) Absatz 2 Nummer 3 wird durch die folgenden Nummern 3 bis 5 ersetzt:

„3. im Falle des Absatzes 1 Nummer 3, soweit der Aufstieg von ballonartigen Leuchtkörpern betroffen ist, der Starter des Leuchtkörpers, im Übrigen der Veranstalter,

4. im Falle des Absatzes 1 Nummer 4 der Starter des Wetterballons,

5. im Falle von Absatz 1 Nummer 5 der Starter des unbemannten Luftfahrtgeräts.“
4. § 7 der Anlage 2 (zu § 21) wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

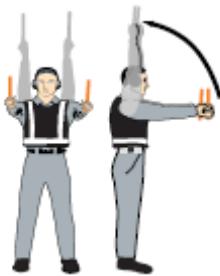
„(4) Um Zusammenstöße zu vermeiden, stellt der Einwinker vor Anwendung der in Absatz 5 dargestellten Zeichen sicher, dass der Roll- und Schwebebereich, in dem das Luftfahrzeug geführt werden soll, frei von Hindernissen ist.“
 - b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und wie folgt gefasst:

„(5) Es werden folgende Zeichen gegeben, wobei die Zeichen Nummer 16 bis 20 für Drehflügler bestimmt sind:



1. Einwinker!

Rechte Hand wird über Kopfhöhe angehoben, der Einwinkstab zeigt dabei nach oben; linker Einwinkstab zeigt nach unten und wird in Richtung Körper bewegt.



2. Bestimmen der Abstellposition!

Ausgestreckte Arme werden über den Kopf angehoben, beide Einwinkstäbe zeigen dabei nach oben.



3. Zeichen des nächsten Einwinkers oder Anweisungen der Flugplatz-/ Rollkontrolle beachten!

Beide Arme zeigen nach oben; Arme werden seitlich nach außen bewegt und ausgestreckt. Einwinkstäbe zeigen dabei in Richtung des nächsten Einwinkers oder in Richtung Rollfläche.



4. Geradeaus!

Ausgestreckte Arme werden am Ellenbogen angewinkelt. Einwinkstäbe werden dabei von Brust- zu Kopfhöhe auf und ab bewegt.



5a. Nach links drehen!

(vom Piloten aus gesehen)

Rechter Arm und Einwinkstab werden seitlich waagrecht ausgestreckt, die linke Hand macht dabei ein „Vorwärts“ Zeichen; die Schnelligkeit der Bewegung des Zeichens weist den Piloten auf die erforderliche Drehgeschwindigkeit des Luftfahrzeugs hin.



5b. Nach rechts drehen!

(vom Piloten aus gesehen)

Linker Arm und Einwinkstab werden seitlich waagrecht ausgestreckt, die rechte Hand macht dabei ein „Vorwärts“ Zeichen; die Schnelligkeit der Bewegung des Zeichens weist den Piloten auf die erforderliche Drehgeschwindigkeit des Luftfahrzeugs hin.



6a. Normaler Halt!

Beide Arme und Einwinkstäbe werden seitlich waagrecht ausgestreckt und langsam über den Kopf bewegt bis die Einwinkstäbe sich kreuzen.



6b. Nothalt!

Beide Arme und Einwinkstäbe werden abrupt über den Kopf bewegt, die Einwinkstäbe werden dabei gekreuzt.



7a. Bremsen anziehen!

Die Hand wird mit geöffneter Handfläche knapp über Schulterhöhe angehoben. Sobald Augenkontakt mit der Flugbesatzung sichergestellt ist, wird die Hand zu einer Faust geschlossen. Die Bestätigung der Flugbesatzung (Daumen nach oben) ist abzuwarten.



7b. Bremsen lösen!

Die Hand ist zur Faust geschlossen und wird knapp über Schulterhöhe angehoben. Sobald Augenkontakt mit der Flugbesatzung sichergestellt ist, wird die Handfläche geöffnet. Die Bestätigung der Flugbesatzung (Daumen nach oben) ist abzuwarten.



8a. Bremsklötze sind vorgelegt!

Beide Arme sind senkrecht über dem Kopf ausgestreckt. Einwickelstäbe in einer „stoßenden“ Bewegung nach innen führen bis diese sich berühren. Erhalt der Bestätigung der Flugbesatzung muss sichergestellt sein.



8b. Bremsklötze sind entfernt!

Beide Arme sind senkrecht über dem Kopf ausgestreckt. Einwickelstäbe mit einer „stoßenden“ Bewegung nach außen führen. Bremsklötze sind erst nach Genehmigung der Flugbesatzung zu entfernen.



9. Triebwerk(e) anlassen!

Rechter Arm wird auf Kopfhöhe angehoben, der Einwinkstab zeigt dabei nach oben; mit kreisenden Bewegungen der Hand beginnen. Gleichzeitig wird mit dem über Kopfhöhe angehobenen linken Arm auf das anzulassende Triebwerk gezeigt.



10. Triebwerke abstellen!

Arm und Einwinkstab werden vor dem Körper in Schulterhöhe ausgestreckt; Hand und Einwinkstab werden zum oberen Teil der linken Schulter bewegt und mit einer schneidenden Bewegung des Einwinkstabes vor der Kehle zum oberen Teil der rechten Schulter geführt.



11. Langsamer!

Beide Arme werden seitlich ausgestreckt; die Einwinkstäbe werden langsam zwischen Hüft- und Kniehöhe auf und ab bewegt.



12. Triebwerkdrehzahl auf der angezeigten Seite verringern!

Beide Arme hängen mit nach unten gerichteten Einwinkstäben herab; dann entweder den rechten oder linken Einwinkstab auf und ab bewegen, je nachdem, ob die Drehzahl der Triebwerke auf der linken oder rechten Seite verringert werden soll.



13. Rückwärts!

Beide Arme befinden sich in einer vorwärts rotierenden Bewegung vor dem Oberkörper. Zum Beenden der Rückwärts-Bewegung sind die Zeichen 6a. oder 6b. zu verwenden.



14a. Rückwärts rollen mit Drehung des Luftfahrzeughecks nach Steuerbord!

Linker Arm zeigt mit dem Einwinkstab nach unten, rechter Arm wird dabei aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in eine waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.



14b. Rückwärts rollen mit Drehung des Luftfahrzeughecks nach Backbord!

Rechter Arm zeigt mit dem Einwinkstab nach unten, linker Arm wird dabei aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in eine waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.



15. Bestätigung / Alles klar!

Rechter Arm wird auf Kopfhöhe angehoben, Einwinkstab zeigt dabei nach oben oder Daumen zeigt nach oben. Linker Arm verbleibt seitlich des Knies.



16. Schweben!

Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagrecht ausgestreckt.



17. Steigen!

Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagrecht mit nach oben zeigenden Handflächen ausgestreckt. Hände bewegen sich aufwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.



18. Sinken!

Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagrecht mit nach unten zeigenden Handflächen ausgestreckt. Hände bewegen sich abwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Sinkgeschwindigkeit an.



19a. Horizontalbewegung nach links!

(vom Piloten aus gesehen)

Der rechte Arm wird seitlich waagrecht ausgestreckt, der andere Arm schwingt wiederholt in die gleiche Richtung.



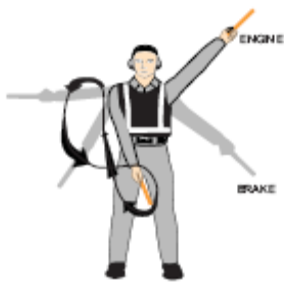
19b. Horizontalbewegung nach rechts!

(vom Piloten aus gesehen)
Der linke Arm wird seitlich waagrecht ausgestreckt, der andere Arm schwingt wiederholt in die gleiche Richtung.



20. Landen!

Beide Arme werden mit nach unten gerichteten Einwinkstäben vor dem Körper gekreuzt.



21. Feuer!

Rechter Einwinkstab wird in einer Achterbewegung von der Schulter zum Knie geführt, gleichzeitig zeigt der linke Einwinkstab auf den Brandherd.



22. Position halten / Warten!

Beide Arme werden mit nach unten gerichteten Einwinkstäben in einem 45 Grad Winkel seitlich ausgestreckt. Warten bis das Luftfahrzeug für die nächste Bewegung bereit ist.



23. Luftfahrzeug freigegeben!

Mit rechter Hand und/oder Einwinkstab salutieren, um das Luftfahrzeug freizugeben. Augenkontakt mit der Flugbesatzung solange beibehalten, bis das Luftfahrzeug zu rollen beginnt.



24. Steuerung nicht bewegen!

(Zeichen der Technik/ Instandhaltung)

Rechter Arm wird über dem Kopf ausgestreckt, dabei wird die Hand zur Faust geschlossen oder der Einwinkstab waagrecht gehalten. Linker Arm verbleibt seitlich des Knies.



25. Bodenstromversorgung

anschließen!

(Zeichen der Technik/ Instandhaltung)

Beide Arme werden ausgestreckt über dem Kopf gehalten. Linke Hand wird waagrecht geöffnet, die Fingerspitzen der rechten Hand werden in Richtung der linken Handfläche bewegt und berühren diese in Form eines „T“. Bei Dunkelheit können auch beleuchtete Einwinkstäbe zur Formung des „T“ verwendet werden.



26. Bodenstromversorgung trennen!

(Zeichen der Technik/ Instandhaltung)

Beide Arme werden ausgestreckt über dem Kopf gehalten. Die Fingerspitzen der rechten Hand berühren die linke Handfläche in Form eines „T“. Die rechte Hand wird anschließend von der linken Hand wegbewegt.

Die Bodenstromversorgung ist erst nach Genehmigung des Piloten zu trennen. Bei Dunkelheit können auch beleuchtete Einwinkstäbe zur Formung des „T“ verwendet werden.



27. Negativ!

(Zeichen der Technik/Instandhaltung)

Rechter Arm wird von der Schulter an waagrecht nach außen gestreckt. Einwinkstab wird nach unten gerichtet oder der Daumen zeigt nach unten. Linke Hand verbleibt seitlich des Knies.



28. Mittels Gegensprechanlage Kontakt aufnehmen!

(Zeichen der Technik/ Instandhaltung)

Beide Arme werden waagrecht ausgestreckt, die Hände werden auf die Ohren gelegt.

29. Öffnen/Schließen des Einstiegs!

(Zeichen der Technik/ Instandhaltung)

Rechter Arm befindet sich an der Körperseite, der linke Arm in einem 45 Grad Winkel über Kopfhöhe. Rechter Arm wird in einer schwingenden Bewegung zum oberen Teil der linken Schulter geführt.

Artikel 2 Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Januar 2009 (BGBl. I S. 133) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Von der Musterzulassung befreit sind:

1. ein- oder zweiseitige Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120 Kilogramm einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät; für diese Luftfahrzeuge hat der Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nach § 10a der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät nachzuweisen,
2. unbemanntes Luftfahrtgerät im Sinne von § 1 Absatz 2 Nummer 11 des Luftverkehrsgesetzes.

Nummer 1 gilt ohne Gewichtsbeschränkung auch für das zugehörige Schleppgerät.“


2. § 30 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom 15. April 2003 (BAnz. Nr. 80a vom 29. April 2003)“ durch die Wörter „den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom 17. November 2008 (BAnz. Nr. 13a vom 27. Januar 2009)“ ersetzt.

b) In Satz 1 Nummer 2 werden die Wörter „den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) vom 15. April 2003 (BAnz. Nr. 80b vom 29. April 2003)“ durch die Wörter „den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) vom 17. November 2008 (BAnz. Nr. 14a vom 28. Januar 2009)“ ersetzt.

3. In § 96b Satz 1 werden nach den Wörtern „Erlaubnis zum Einflug“ die Wörter „in deutsches Hoheitsgebiet“ eingefügt.

4. Die Anlage 3 zu § 24a Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

Weitere Bemerkungen / Further remarks	<p style="text-align: center;">Bundesrepublik Deutschland Federal Republic of Germany</p> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;">Tauglichkeitszeugnis Medical Certificate</p> <p style="text-align: center;">Ausgestellt nach Tauglichkeitsanforderungen der ICAO und JAR-FCL 3 Issued in accordance with ICAO and JAR-FCL medical requirements</p> <p style="text-align: center;">Nur gültig in Verbindung mit einem amtlichen Lichtbildausweis Only valid in conjunction with an official identification document</p> <p style="text-align: center;">In den Luftfahrerscheineinzulegen Pertaining to a Flight Crew Licence</p>
---------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

I → Ausstellungstaat / State of issue	VIII → Ausstellende Luftfahrtbehörde / issuing authority
II Bundesrepublik Deutschland	IX → Tauglichkeitsklasse / Medical certificate class
III → Referenznummer / Reference number	→ □ Klasse-1 / Class 1 → □ Klasse-2 / Class 2
IV → Name und Vorname des Inhabers / Last and first name of holder	→ Bitte entsprechende Klasse ankreuzen
XIV → Geburtsdatum und Geburtsort / Date and place of birth	X → Beginn der Gültigkeit / Validity commencement date
V → Wohnsitz / Address	→ Klasse-1 (gemäß § 24a Abs. 2 LuftVZO)
VI → Staatsangehörigkeit / Nationality	→ Klasse-2 (gemäß § 24a Abs. 3 LuftVZO)
VII → Unterschrift des Inhabers / Signature of holder	XI → Gültig bis / Validity until
	→ Klasse-1 (gemäß § 24a Abs. 2 LuftVZO)
	→ Klasse-2 (gemäß § 24a Abs. 3 LuftVZO)
	XII → Ausstellungdatum / Date of issue
	XIII → Stempel / Stamp
	Unterschrift des flugmedizinischen Sachverständigen / Signature of AME
	AME Nummer
	AME-ID-No. D-AME

XIII Beschränkungen oder Abträge / Limitations or conditions		Bsp. Untersuchung / Medical examination			
		Datum / date	Ausstellung / Issued on		
			Datum / date	Leben / life	Beachte / note
10	10A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
30	30A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
40	40A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
50	50A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
60	60A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
70	70A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
80	80A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
90	90A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
100	100A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
110	110A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
120	120A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
130	130A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
140	140A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
150	150A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
160	160A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
170	170A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
180	180A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	
190	190A VORLE	30	AME Klasse 1	AME Klasse 1	

Tauglichkeitszeugnis	Klasse 1 (gemäß § 24a Abs. 2 LuftVZO)	Klasse 2 (gemäß § 24a Abs. 3 LuftVZO)
Erstuntersuchung	Flugmedizinisches Zentrum (AMC)	Flugmedizinisches Zentrum (AMC) oder flugmedizinischer Sachverständiger (AME)
Gültigkeit des flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses; Flugmedizinische Tauglichkeitsuntersuchung	bis 39 Jahre - 12 Monate ab 40 Jahre - 6 Monate ab 40 Jahre - 6 Monate sofern gewerbmäßiger Transport von Fluggästen mit Flugzeugen oder Helikoptern erfolgt, die nur mit einem Piloten betrieben werden	bis 39 Jahre - 60 Monate ab 40 Jahre - 24 Monate ab 60 Jahre - 12 Monate
Röntgenthoraxaufnahme	wenn indiziert	wenn indiziert
Hämoglobine	bei der Erstuntersuchung und danach bei jeder Untersuchung	bei der Erstuntersuchung, danach wenn indiziert
Elektrokardiographie	bei der Erstuntersuchung, danach bis 39 Jahre - alle 60 Monate 30 bis 39 Jahre - alle 24 Monate 40 bis 49 Jahre - alle 12 Monate ab 50 Jahre - bei jeder Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung und wenn indiziert	bei der Erstuntersuchung, danach ab 40 Jahre - bei jeder Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung und wenn indiziert
Audiometrie	bei der Erstuntersuchung, danach bis 39 Jahre - alle 60 Monate ab 40 Jahre - alle 24 Monate	beim Erwerb einer In-Berechtigung bis 39 Jahre - alle 60 Monate ab 40 Jahre - alle 24 Monate
Erweiterte HNO-Untersuchung	bei der Erstuntersuchung, danach wenn indiziert	wenn indiziert
Erweiterte ophthalmologische Untersuchung (Facharzt)	bei der Erstuntersuchung, danach bei Refraktionsfehler zwischen +3 und +5dpt. und zwischen -3 und -9dpt. alle 60 Monate, bei Refraktionsstärken über/breit. alle 24 Monate	wenn indiziert
Lipidstatus	bei der Erstuntersuchung und bei der ersten Untersuchung nach Vollendung des 40. Lebensjahres	bei der Erstuntersuchung wenn mehr als 2 koronare Risikofaktoren bestehen und bei der ersten Untersuchung nach Vollendung des 40. Lebensjahres
Lungenfunktionsuntersuchung (Spirometrie)	bei der Erstuntersuchung, danach wenn indiziert	wenn indiziert
Ultrastatus	bei jeder Untersuchung	bei jeder Untersuchung

Bemerkung: Die dargestellten Untersuchungen und Fristen stellen Mindestanforderungen dar. Darüber hinausgehende Untersuchungen sind durch das flugmedizinische Zentrum oder den flugmedizinischen Sachverständigen durchzuführen, sofern dies im Rahmen der Tauglichkeitsstellung notwendig oder klinisch indiziert erscheint.

Artikel 3 Aufhebung der Luftsicherheitsverordnung

Die Luftsicherheitsverordnung vom 17. Mai 1985 (BGBl. I S. 788), die zuletzt durch Artikel 535 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 4 Änderung der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden

In § 1 der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden vom 16. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2111), die zuletzt durch Artikel 536 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, werden die Wörter „Amtsgerichts Fulda, Zweigstelle Gersfeld (Rhön)“ durch die Wörter „Amtsgerichts Braunschweig“ und die Angabe „Nummer 110“ durch die Angabe „Nummer 200069“ ersetzt.

Artikel 5 Änderung der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen

In Anlage 5 zu § 3 Absatz 2 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen vom 10. Dezember 1997 (BGBl. I S. 2885) werden in der Übersicht über die Zahl der zuzulassenden Selbst- und Drittabfertiger auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF) in der Zeile Nummer 5.7 (Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken) die Angaben „2“ und „3“, und in der Zeile Nummer 7 (Betankungsdienste) die Angaben „2“ und „5“ jeweils durch das Wort „unbegrenzt“ ersetzt.

Artikel 6 Änderung der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät

§ 9 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät vom 3. August 1998 (BGBl. I S. 2010, 2011), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 17. November 2006 (BGBl. I S. 2644) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„(1) Für Luftfahrtgerät nach § 1 Absatz 1 Nummer 1 bis 6 und Nummer 9 bis 11 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfolgen die Musterprüfung, die Stückprüfung und die Prüfungen in einem Qualitätsmanagementsystem nach

Anhang (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. Nr. L 243 vom 27. September 2003, S. 6), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 1057/2008 (ABl. Nr. L 283 vom 28. Oktober 2008, S. 30) geändert wurde.

(2) Für Luftfahrzeuge nach Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008, S. 1) erfolgen die Musterprüfung, die Stückprüfung und die Prüfungen in einem Qualitätsmanagementsystem entsprechend den Bestimmungen des Anhangs (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003.“

2. Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) In einem nach Anhang (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 genehmigten Herstellungsbetrieb sind die technischen Prüfungen und Bescheinigungen von Personen vorzunehmen, die von dem genehmigten Herstellungsbetrieb ausgewählt und entsprechend ihrem Aufgabenbereich nach einem von dem Herstellungsbetrieb erstellten und vom Luftfahrt-Bundesamt akzeptierten Ausbildungsprogramm qualifiziert sind.“

Artikel 7
Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut der Luftverkehrs-Ordnung in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung nach Artikel 7 Satz 2 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 8
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Angesichts der Vielzahl der Aufstiege von Himmelslaternen und der bestehenden Unsicherheit mit Blick auf den Charakter dieser Geräte erscheint eine luftrechtliche Kategorisierung dieser Geräte erforderlich. Zwar besitzen sie einerseits Eigenschaften, die einem Miniatur-Freiballon vergleichbar sind. Auf der anderen Seite ähneln sie in ihrer Zweckbestimmung und Wirkungsweise den Feuerwerkskörpern, da der Leuchteffekt im Vordergrund steht. Letztlich handelt es sich um ballonartige Leuchtkörper, die angesichts ihrer irritierenden und behindernden Wirkung für Luftfahrer als Gefahr für die Luftfahrt zu charakterisieren sind. Aufgrund ihrer schlichten Konstruktion, die sich auf eine Papierhülle, Bambusstäbe und einen einfachen Brennsatz beschränkt, sind sie eher als Spielzeug und nicht als Luftfahrtgerät anzusehen. Auch ihr Einsatz erfüllt nicht die Merkmale des Betriebs von Luftfahrzeugen, denn nach ihrem „Start“ bewegen sich diese Geräte vollkommen unkontrolliert im Luftraum, so dass weder kontrollierte Landungen noch Ausweichmanöver vorgenommen werden können. Es handelt sich daher bei diesen Fluglaternen nicht um Luftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 11 LuftVG.

Hinsichtlich des Abbrennens von Feuerwerkskörpern bedarf die derzeit in § 15a Absatz 1 Nummer 2 LuftVO enthaltene strikte Verbotsregelung einer Differenzierung, die einen ausgewogenen Interessenausgleich zwischen der Sicherheit des Luftverkehrs einerseits und den wirtschaftlichen Interessen der Betreiber von Feuerwerken herzustellen. Vor diesem Hintergrund wird das Verbot gemäß § 15a Absatz 1 Nummer 2 LuftVO gelockert. In § 16 Absatz 1 Nummer 3 LuftVO wird die Erlaubnispflichtigkeit nunmehr an das Kriterium der potentiellen Aufstiegshöhe der Feuerwerkskörper geknüpft. Eine Erlaubnispflicht besteht für solche Feuerwerkskörper, die eine Steighöhe von über 300 Metern aufweisen. Hintergrund dieser Regelung ist, dass der Aufstieg derartiger Feuerwerkskörper regelmäßig im Rahmen von Veranstaltungen einer gewissen Größenordnung stattfinden dürften, so dass in diesen Fällen in aller Regel eine Menschenansammlung im Sinne des § 6 Absatz 1 Satz 3 LuftVO gegeben sein dürfte. Über Städten, dicht besiedeltem Gebiet

sowie Menschenansammlungen beträgt die Mindestsicherheitshöhe für Luftfahrer 300 Meter, so dass Feuerwerkskörper ab einer Steighöhe von mehr als 300 Metern grundsätzlich eine Gefährdung des Luftverkehrs darstellen können.

Mit Erweiterung des § 16a Absatz 1 Nummer 3 LuftVO wird eine neue Informationspflicht für den Bürger eingeführt. Es besteht nunmehr unter bestimmten Voraussetzungen das Erfordernis einer Flugverkehrskontrollfreigabe für den Aufstieg von Himmelslaternen. Der Antrag kann bei der für die Flugsicherung zuständigen Stelle formlos (telefonisch/per eMail) gestellt werden. Dabei wird von einem Zeitaufwand pro Antragstellung von etwa 2 Minuten ausgegangen. Gebühren für die Erteilung einer solchen Freigabe werden nicht erhoben. Die Fallzahl pro Jahr beläuft sich auf ca. 25.000 Anträge für Sky Laternen. Der in diesem Zusammenhang zu erwartende Mehraufwand bei der für die Flugsicherung zuständigen Stelle wird durch die vorhandenen Personalmittel und die zu erhebenden Gebühren für die Flugsicherung abgedeckt.

Weitere neue Informationspflichten werden geschaffen durch die Regelungen betreffend das unbemannte Luftfahrtgerät. So ist eine Erlaubnispflicht in dem neu gefassten § 16 Absatz 1 Nummer 7 LuftVO vorgesehen. Darüber hinaus ist der Steuerer von unbemanntem Luftfahrtgerät gemäß § 16a Absatz 1 Nummer 5 in Verbindung mit Absatz 4 LuftVO verpflichtet, eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen. Die insoweit zu erwartenden Fallzahlen werden als gering eingeschätzt, da sich dieser Zweig der Luftfahrtbranche noch in der Entwicklung befindet und der Betrieb derartiger Geräte mithin Ausnahmecharakter hat. Hinsichtlich des Zeitaufwandes für die Antragsstellung wird auf obige Ausführungen verwiesen.

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen (z.B. Veranstaltungsunternehmen) entstehen durch diese Verordnung keine merklichen Kosten. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

II. Zu den einzelnen Vorschriften:

Zu Artikel 1

Durch die Neufassung von § 15a Absatz 1 Nummer 2 und § 16 Absatz 1 Nummer 3 der Luftverkehrs-Ordnung durch die Zweite Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an den Betrieb der Luftfahrzeuge vom 17. November 2006 (BGBl. I S. 2644) sind Probleme im Hinblick auf die Nutzung von Feuerwerkskörpern für private und professionelle Endnutzer entstanden, die durch Änderung der Luftverkehrs-Ordnung behoben werden sollen.

Gleichzeitig wird der Anwendungsbereich der §§ 15a und 16a LuftVO ergänzt um die Kategorie von ballonartigen Leuchtkörpern, wovon insbesondere die sogenannten Himmels- oder Fluglaternen als neuartige Gefahr für die Luftfahrt erfasst werden.

Zudem werden in §§ 15a, 16 und 16a LuftVO klarstellende Regelungen für unbemanntes Luftfahrtgerät geschaffen, um die derzeit bestehende Rechtsunsicherheit in diesem Bereich zu beseitigen.

Zu Nummer 1 Buchstabe a (§ 15a Absatz 1 Nummer 1 LuftVO)

Die Erfassung von Kinderballonen unter den Verbotstatbestand des § 15a Absatz 1 LuftVO ist aus Gründen der Sicherheit erforderlich. Im An- oder Abflug befindliche Luftfahrzeuge sind in dem Bereich von weniger als 1,5, Kilometern von der Begrenzung des Flugplatzes gemessen in besonderer Weise vor möglichen Einwirkungen oder Irritationen zu schützen.

Zu Nummer 1 Buchstabe b (§ 15a Absatz 1 Nummer 2 LuftVO)

Mit der Änderung des § 15a Absatz 1 Nummer 2 der Luftverkehrs-Ordnung soll der unterschiedlichen Gefährlichkeit verschiedener pyrotechnischer Gegenstände für die Luftfahrt Rechnung getragen werden.

Die Bezeichnung der pyrotechnischen Kategorien orientiert sich an dem derzeit vor der parlamentarischen Befassung stehenden Vierten Gesetze zur Änderung des Sprengstoffgesetzes. Darin wird zur Umsetzung der Richtlinie 2007/23/EG über das Inverkehrbringen pyrotechnischer Gegenstände eine Neueinteilung der pyrotechnischen Gegenstände vorgenommen.

Durch die Beschränkung des Verbots auf pyrotechnische Gegenstände der Kategorie 2 in § 15a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a wird vermieden, dass auch Kleinstfeuerwerke der Kategorie 1, welche für die Luftfahrt nicht relevant sind, unter das

umfassende Verbot des bisherigen § 15a Absatz 1 Nummer 2 der Luftverkehrs-Ordnung fallen. Feuerwerke zum Abbrennen pyrotechnischer Gegenstände der Kategorien 2, 3, 4, P2 oder T2 sind innerhalb eines Bereichs von 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen grundsätzlich untersagt.

Gefahren für die Luftfahrt gehen wegen ihrer irritierenden Wirkung auch von ballonartigen Leuchtkörpern aus, die in der Nähe von Flugplätzen steigen gelassen werden. Neuerdings werden solche Leuchtkörper insbesondere in Form von Himmelslaternen (Skylaternen, Skyballons, Fluglaternen) betrieben. Die Hülle des ursprünglich aus Asien stammenden ballonartigen Fluggeräts besteht in der Regel aus Papier und ist auf einen Rahmen von dünnen Bambusrohren aufgespannt. In der Öffnung hängt, ähnlich einem Heißluftballon, ein Brennkörper, der meist aus einem mit einer brennbaren Flüssigkeit getränkten Baumwollstoff besteht. Die Flamme erleuchtet den Ballon und erhitzt die Luft, so dass die Himmelslaterne bis auf 500 Meter Flughöhe steigen kann. Die Brenndauer beträgt hierbei zwischen fünf und 20 Minuten. Himmelslaternen sind in unterschiedlicher Größe erhältlich. Die größten Exemplare haben Ausmaße von bis zu zwei Meter Höhe und einen Meter Durchmesser.

Diese Geräte werden wegen ihres Gefahrenpotenzials in der Nähe von Flugplätzen wie Feuerwerkskörper der genannten Klassen behandelt und ohne jede Ausnahme verboten. § 15a LuftVO soll daher um den Begriff „ballonartige Leuchtkörper“ erweitert werden.

Mit Blick auf den unkontrollierten Luftraum (§ 16 LuftVO) erscheint es aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs nach derzeitigem Erkenntnisstand hingegen nicht geboten, ballonartige Leuchtkörper einer generellen Erlaubnispflicht zu unterwerfen. Hinsichtlich der allgemeinen Gefahren, die mit dem Aufstieg von Fluglaternen naturgemäß verbunden sind, gilt allgemeines Ordnungsrecht. Den zuständigen Ordnungsbehörden bleibt es daher unbenommen, den Aufstieg dieser Leuchtkörper aus Gründen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung – insbesondere aus Gründen des Brandschutzes - auf Grundlage des allgemeinen Ordnungsrechts zu untersagen. Ein Rückgriff auf das allgemeine Ordnungsrecht wird durch die Regelung des § 16 Absatz 4 LuftVO nicht ausgeschlossen.

Zu Nummer 1 Buchstabe c (§ 15a Absatz 3 und 4 LuftVO)

Bei dem in § 15a Absatz 3 geregelten unbemannten Luftfahrtgerät handelt es sich insbesondere um so genannte „Unmanned Aerial Vehicles“ (im folgendenen „UAVs“). Darunter ist ein Luftfahrzeug ohne Luftfahrzeugführer an Bord zu verstehen, dessen Bewegungssteuerung automatisch und/oder ferngeführt erfolgt. Die Einsatzmöglichkeiten von UAVs sind vielfältig, denkbar sind etwa Werbeflüge, Luftbildflüge für Journalisten, die Kontrolle und Überwachung von Hochspannungsleitungen sowie Sprühflüge zum Verteilen von Insektiziden.

Die neu eingefügte Verbotsregelung des § 15a Absatz 3 löst bestehende Rechtsunsicherheiten. Die Neuregelung tritt Tendenzen entgegen, den Betrieb von „UAVs“ auf Basis von § 16 Absatz 1 Nummer 5 LuftVO zuzulassen. Aus Gründen der Klarstellung wird der Begriff „ferngesteuerte Flugkörper“ in § 16 Absatz 1 Nummer 5 gestrichen (s.u. Nummer 2 Buchstabe b).

Entscheidend für die vorgesehene Verbotsregelung ist insbesondere der Umstand, dass die Sicherheit des Luftverkehrs im Falle einer parallelen Nutzung des Luftraums durch bemannte Luftfahrzeuge einerseits und unbemanntes Luftfahrtgerät (noch) nicht gewährleistet werden kann. Solange nicht für UAVs entsprechende Regelungen (i.e. Lizenzen, Musterzulassung, Bauvorschriften usw.) – wie sie für alle Arten von Luftfahrzeugen bestehen – geschaffen worden sind, kann deren unbeschränkter Betrieb nicht außerhalb von Gebieten mit Flugbeschränkungen nach § 11 LuftVO zugelassen werden.

Das Gefährdungspotenzial besteht zum einen beim Betrieb außerhalb der Sichtweite des Steuerers. In diesen Fällen ist nicht hinreichend sichergestellt, dass dem allgemeinen Grundsatz „Sense and Avoid“ in einer der bemannten Luftfahrt vergleichbaren Weise genügt wird. Darüber hinaus besteht ein erhebliches Gefährdungspotenzial bei dem Betrieb solcher Geräte, die eine Gesamtmasse von 25 Kilogramm überschreiten.

Die mit dem Betrieb von UAVs verbundenen Risiken sind vergleichbar mit dem Gefährdungspotential von Flugmodellen. Für Flugmodelle besteht bei einem

Gesamtgewicht von über 25 Kilogramm eine Musterzulassungspflicht nach § 1 Absatz 1 Nummer 8 LuftVZO. Die vorliegende Änderungsverordnung sieht hingegen in § 1 Absatz 4 Nummer 2 LuftVZO (neu) eine Befreiung von der Musterzulassungspflicht für UAVs vor. Diese Regelung erklärt sich vor dem Hintergrund, dass die für die Einführung einer Musterzulassung erforderlichen technischen Parameter angesichts des noch nicht abgeschlossenen technischen Entwicklungsprozesses im Bereich der UAVs zum jetzigen Zeitpunkt nicht hinreichend genau bekannt und daher einer rechtlichen Festlegung (noch) nicht zugänglich sind. Bis zum Vorliegen der erforderlichen technischen und betrieblichen Anforderungen an UAVs wird der Betrieb von UAVs mit einem Gesamtgewicht von über 25 Kilogramm daher als verboten eingestuft. Dies gilt unabhängig davon, ob das Gerät in Sichtweite des Steuerers betrieben wird.

Bei dem Betrieb von UAVs außerhalb der Sichtweite des Steuerers bestehen insbesondere folgende Risiken:

- die Erfassung und Bewertung der Verkehrslage. Insbesondere ist nicht hinreichend sichergestellt, dass dem allgemeinen Grundsatz „Sense and Avoid“ in einer der bemannten Luftfahrt vergleichbaren Weise genügt wird,
- die schlechte Sichtbarkeit von UAVs, insbesondere bei Modellen, welche für Aufklärungsflüge konzipiert wurden, die Steuerung bzw. Steuerungskette. Dies betrifft insbesondere die Zuverlässigkeit des Datenlinks, die Topografie sowie eventuelle Hindernisse, atmosphärische Einflüsse auf die Funkverbindung und Störungen der verwendeten Frequenz durch Witterungseinflüsse.

Die Landesluftfahrtbehörde kann jedoch Ausnahmen von diesem Verbot in Gebieten mit Flugbeschränkungen zulassen. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass vor allem der Testbetrieb von UAVs, deren Gesamtgewicht 25 Kilogramm überschreitet oder die außerhalb der Sichtweite des Steuerers betrieben werden, stattfinden kann. Voraussetzung ist zum einen, dass zuvor ein Flugbeschränkungsgebiet nach § 11 LuftVO durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingerichtet wurde. Zum anderen muss ausgeschlossen sein, dass der Betrieb eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung verursacht.

Durch Satz 3 wird definiert, wann ein Gerät außerhalb der Sichtweite des Steuerers betrieben wird. Zu den besonderen optischen Hilfsmitteln zählen insbesondere Ferngläser sowie Nachtsichtbrillen oder ähnliches. Dagegen fallen Brillen und Kontaktlinsen nicht darunter. Hierbei handelt es sich um übliche optische Hilfsmittel. Durch die Formulierung „zu sehen oder eindeutig zu erkennen“ soll klargestellt werden, dass vom Verbot des Satzes 1 auch die Betriebsart erfasst ist, bei der zwischen Gerät und Steuerer aufgrund von Sichthindernissen keine Blickbeziehung besteht (zum Beispiel das Umfliegen eines Hochhauses zur Beobachtung der Rückseite des Hauses).

Die Behörde kann die Ausnahmegenehmigung nach ihrem Ermessen mit einer Nebenbestimmung gemäß § 36 Absatz 2 VwVfG erlassen. Sie kann insbesondere je nach Gefährdungspotenzial des eingesetzten Gerätes auch ein Sachverständigengutachten zur Sicherstellung der Flugtauglichkeit anfordern.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 16 Absatz 1 Nummer 3 LuftVO)

Aufgrund der Änderung des § 16 LuftVO durch die Zweite Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an den Betrieb der Luftfahrzeuge (BGBl I Nr. 53 vom 22.11.2006, Seite 2644) ist der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, deren brennbare Masse (Anfeuerung und Effektsatz) mehr als 20 Gramm beträgt, erlaubnispflichtig geworden. Vor der Neuregelung war nur der Aufstieg von Feuerwerkskörpern mit Eigenantrieb und einer brennbaren Masse von mehr als 20 Gramm erlaubnispflichtig. Die Änderung von § 16 Absatz 1 Nummer 3 LuftVO hat durch die Ausdehnung der Erlaubnispflicht für den Aufstieg von Feuerwerkskörpern zu Problemen in der Praxis bei privaten und professionellen Endnutzern geführt.

Die Neuregelung stellt durch die Berücksichtigung der möglichen Steighöhe von Feuerwerkskörpern unabhängig von ihrer technischen Beschaffenheit und Brennmasse stärker auf die mit dem Aufstieg von Feuerwerkskörpern in große Höhen verbundenen Gefahren für die Luftfahrt ab. Feuerwerkskörper, die Höhen von mehr als 300 Meter erreichen, können grundsätzlich eine erhebliche Gefahr für solche Luftfahrzeuge darstellen, die im Bereich der Sicherheitsmindesthöhe gemäß § 6 Absatz 1 Satz 3 LuftVO (300 Meter über dem höchsten Hindernis) verkehren. Aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs muss der Einsatz solcher Feuerwerkskörper von einer behördlichen Erlaubnis abhängig gemacht werden.

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 16 Absatz 1 Nummer 5)

Der Begriff „ferngesteuerter Flugkörper“ hat angesichts der nun erfolgten expliziten Regelung von unbemanntem Luftfahrtgerät in § 16 Absatz 1 Nummer 7 keinen eigenständigen Anwendungsbereich mehr und ist daher zu streichen. Diese Streichung soll insbesondere auch der Vermeidung von Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Nummern 5 und 7 in der Genehmigungspraxis dienen.

Zu Nummer 2 Buchstabe c (§ 16 Absatz 1 Nummer 7)

Durch den neuen § 16 Absatz 1 Nummer 7 wird künftig der Betrieb von unbemanntem Luftfahrtgerät generell einer Erlaubnispflicht unterworfen. Dabei kommt es nicht auf das Gewicht des Geräts an, d.h. auch der Betrieb von UAVs mit einem Gesamtgewicht von unter fünf Kilogramm bedarf der Erlaubnis der zuständigen Landesluftfahrtbehörde. Aus § 15a Absatz 3 folgt, dass die Erlaubnis außerhalb von Flugbeschränkungsgebieten nur erteilt werden darf, wenn die UAVs in Sichtweite des Steuerers betrieben werden und ein Gesamtgewicht von 25 Kilogramm nicht überschreiten.

Der Begriff des „unbemannten Luftfahrtgerätes“ umfasst auch den gewerblichen Einsatz. Da der gewerbliche Einsatz grundsätzlich ein höheres Gefährdungspotential aufweist (zum Beispiel Fotos von Unfallorten oder Demonstrationen) ist die Einführung einer Erlaubnispflicht für UAVs mit einem Gesamtgewicht auch von unter fünf Kilogramm angezeigt.

Um ein Flugmodell im Sinne des § 16 Absatz 1 Nummer 1 handelt es sich in Abgrenzung zu einem unbemannten Luftfahrtgerät dann, wenn dieses ausschließlich zum Zweck des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben wird (Legaldefinition des § 1 Nummer 8 LuftVZO). Aus diesem Grund ist ein Flugmodell, an das eine Kamera zwecks Erstellung gewerblicher Luftaufnahmen montiert wird, als unbemanntes Luftfahrtgerät im Sinne des neuen § 16 Absatz 1 Nummer 7 anzusehen. Im Falle des gewerblichen Einsatzes einer solchen Kamera entfällt nämlich das für die Einordnung als Flugmodell entscheidende Merkmal des „ausschließlichen Sport- und Freizeitweckes“. Das Flugmodell wird hier gerade nicht

mehr als solches zu Freizeit Zwecken betrieben. Es wird vielmehr als Mittel zu einem anderen Zweck, nämlich der Aufnahme von Luftbildern, eingesetzt.

Zu Nummer 3 (§ 16a Absatz 1 LuftVO)

Der kontrollierte Luftraum ist in besonderer Weise von Gefahren für den Luftverkehr frei zu halten. Wie bereits oben ausgeführt worden ist, sind Himmellaternen erhältlich, die geeignet sind, in Höhen von bis zu 500 Metern aufzusteigen. Dabei ist eine Tendenz zu immer größeren Laternen mit entsprechend stabiler Bauweise erkennbar.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass im kontrollierten Luftraum der gesamte Nachtsichtflugverkehr stattfindet, besteht gerade in diesem Bereich ein besonderes Risiko von Kollisionen. Dabei dürfte eine Kollision mit einer Himmellaterne - unabhängig von ihrer Gesamtmasse und Größe - in ihrer Wirkung und Durchschlagkraft mit der eines Vogelschlags vergleichbar sein. Auf diese Weise könnten erhebliche Beschädigungen am Luftfahrzeug entstehen. Neben der Kollisionsgefahr besteht aufgrund der von einer Himmellaterne ausgehenden Leuchtwirkung ein besonderes Risiko von Irritationen für Luftfahrzeugführer. Daher ist es gerechtfertigt, die Nutzung von Himmellaternen von der Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe abhängig zu machen.

Zudem kann über den Antrag nach § 16a LuftVO sichergestellt werden, dass die zuständige Flugverkehrskontrollstelle Kenntnis über die Bewegungen in diesem Bereich hat und auf diese Weise eine lückenlose Flugsicherung gewährleisten kann.

Der bislang in § 16a LuftVO verwendete Begriff des „unbemannten Freiballons“ hat sich in der praktischen Anwendung nicht bewährt. Dies liegt insbesondere in dem Umstand begründet, dass unbemannte Freiballone Luftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 6 LuftVG sind. Bei Kinderspielzeug und -ballonen sowie Wetterballonen handelt es sich jedoch gerade nicht um Luftfahrzeuge. Zwar sollte nach Vorstellung des Verordnungsgebers mit der bisherigen Regelung des § 16a Absatz 1 Nummer 3 LuftVO gerade der Massenaufstieg von Kinderballonen erfasst werden; dies ist jedoch begrifflich nicht korrekt abgebildet worden. Mit der

klarstellenden Neuregelung soll nun unmissverständlich der Massenaufstieg von Kinderballonen von dem Anwendungsbereich des § 16a Absatz 1 Nummer 3 LuftVO erfasst werden.

Zur Gewährleistung der Sicherheit im kontrollierten Luftraum ist es erforderlich, aber auch ausreichend, wenn gebündelte Kinderballone erst ab einer Stückzahl von zehn Ballonen pro Bündel und Massenaufstiege von Kinderballonen erst ab einer Stückzahl von hundert freigabepflichtig sind. Bei geringeren Stückzahlen wird nicht von einer Gefährdung des Luftverkehrs ausgegangen.

Durch den Wegfall des Begriffs „unbemannte Freiballone“ ergibt sich die Notwendigkeit, die Freigabepflicht für den Aufstieg von Wetterballonen in einer selbstständigen Nummer 4 zu regeln.

Entsprechend der Regelung für den Aufstieg von Flugmodellen und Flugkörpern wird durch den neuen § 16a Absatz 1 Nummer 5 sichergestellt, dass auch bei einem beabsichtigtem Aufstieg von unbemanntem Luftfahrtgerät bei Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraums von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen ist. Durch § 16a Absatz 2 Nummer 4 wird festgelegt, dass der Starter des unbemannten Luftfahrtgerätes verantwortlich für die Einholung der Flugverkehrskontrollfreigabe ist.

Angesichts der ausdrücklichen Regelung von unbemanntem Luftfahrtgerät im § 16a ist die Regelung von „ferngesteuerten Flugkörpern“ in § 16 Absatz 1 Nummer 2 mangels tatsächlichen Anwendungsbereichs nicht mehr erforderlich und daher zu streichen.

Zu Nummer 4 (§ 7 der Anlage 2)

Der Wortlaut des bisher geltenden § 7 der Anlage 2 zu § 21 LuftVO sowie die dort geregelten Zeichen des Einwinkers entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand des ICAO-Annex 2, Appendix 1, Ziffer 5.1.1 ICAO. Die Handzeichen Nummer 21 bis 29 sind neu eingefügt worden. Zudem hat sich die Reihenfolge der Zeichen insgesamt

verändert. Vor diesem Hintergrund ist eine Anpassung sowohl des Wortlautes des § 7 als auch der bildlichen Darstellungen erforderlich.

Zu Artikel 2 (Änderung der LuftVZO)

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 4 LuftVZO)

Durch Änderung von § 1 Absatz 4 wird unbemanntes Luftfahrtgerät sowohl von der Musterzulassung als auch von der Verkehrszulassung befreit. Die Befreiung von der Musterzulassung für unbemannte Luftfahrtgeräte aller Art ist dadurch bedingt, dass der Betrieb durch § 15a Absatz 3 LuftVO stark eingeschränkt ist.

Nur im Ausnahmefall darf danach unbemanntes ferngesteuertes Luftfahrtgerät mit einem Gesamtgewicht von über 25 Kilogramm betrieben werden, und zwar unter der Voraussetzung, dass

1. das BMVBS zuvor auf Antrag ein Flugbeschränkungsgebiet eingerichtet hat,
2. eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgeschlossen ist.

Im Übrigen kann die Landesluftfahrtbehörde im Einzelfall auch ein Sachverständigengutachten zur Sicherstellung der Flugtauglichkeit des Gerätes anfordern.

Die Einführung einer Musterzulassungspflicht und Verkehrszulassung wird erst dann erforderlich, wenn das unbemannte Luftfahrtgerät gleichberechtigt am Luftverkehr teilnimmt und außerhalb von Flugbeschränkungsgebieten betrieben werden kann. Dies wird im Rahmen einer umfassenden Gesetzes- und Verordnungsänderung in einem zweiten Schritt geregelt werden.

Der Passus „ohne Motor oder mit einem nicht fest mit dem Luftfahrzeug verbundenen Motor“ hat sich in der Praxis nicht bewährt und wird daher gestrichen.

Zu Nummer 2 (§ 30 Absatz 2 LuftVZO)

Die Arbeitsgemeinschaft der europäischen Luftfahrtbehörden („Joint Aviation Authorities“) entwickelt auf der Basis der Bestimmungen der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) regelmäßig die europaweit harmonisierten Anforderungen an Luftfahrtpersonal (Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licencing (JAR-FCL)) fort. Die deutsche Bekanntmachung der Bestimmungen der JAR-FCL wurde im Jahre 2003 im Wege eines statischen Verweises erstmals in das deutsche Luftrecht aufgenommen. Die Änderung nimmt Bezug auf die letzte Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Basis des Vorschriftenstandes der JAR-FCL in ihrer aktuellen Version.

Zu Nummer 3 (§ 96b LuftVZO)

Redaktionelle Korrektur. Die Wörter „in deutsches Hoheitsgebiet“ sind einzufügen, um den Bezug zu dem im folgenden Halbsatz verwendeten Wort „dieses“ herzustellen.

Zu Nummer 4 (Anlage 3 zu § 24a Absatz 1)

redaktionelle Änderungen.

Zu Artikel 3 (Aufhebung der Luftsicherheitsverordnung)

Die Luftsicherheitsverordnung (LuftSiV) vom 17. Mai 1985 (BGBl I S. 788), zuletzt geändert durch Artikel 535 der Neunten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), ist angesichts der Aufhebung der §§ 19b, 20a LuftVG durch Art. 2 Nummer 2 und 3 des Gesetzes vom 11. Januar 2005 (BGBl I S. 78) gegenstandslos geworden. Die übrigen Regelungen der §§ 2 und 4 LuftSiV sind durch Zeitablauf hinfällig geworden. Da die gesamte Verordnung mithin keinen eigenen Regelungsgehalt mehr aufweist, ist sie aufzuheben.

Zu Artikel 4 (Änderung der Beauftragungsverordnung)

Aufgrund der Verlegung seines Sitzes von Gersfeld (Rhön) nach Braunschweig wird der Deutsche Aero Club (DAeC) nunmehr in dem Vereinsregister des zuständigen

Amtsgerichts Braunschweig geführt. Die Beauftragungsverordnung (BeauftrV) ist aus Klarstellungsgründen entsprechend anzupassen.

Zu Artikel 5 (Änderung der BADV)

In der Anlage 5 zu § 3 Absatz 2 BADV werden die Angaben zu Dritt- bzw. Selbstabfertigern am Flughafen Berlin-Schönefeld angepasst.

Zu Artikel 6 (Änderung der LuftGerPV)

Auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. EU Nr. L 240 S. 1), welche ersetzt worden ist durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vom 20. Februar 2008, hat die Kommission die Inhalte der JAR-21 als Kommissionsverordnung (EG) Nr. 1702/2003 erlassen. Dabei wurden die Bestimmungen auch auf Luftschiffe und bemannte Ballone ausgeweitet. Daher wird die Verweisung in § 9 Absatz 1 entsprechend angepasst. In Absatz 2 wird die Beschreibung der von den europäischen Regelungen ausgenommenen Luftfahrzeuge aktualisiert und – wie bisher – die Anwendung der europäischen Bestimmungen sinngemäß festgelegt.

Zu Artikel 7 (Befugnis zur Neubekanntmachung)

Aufgrund der zahlreichen Änderungen der Luftverkehrs-Ordnung, die sich seit der letzten Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550) ergeben haben, ist eine Neubekanntmachung zur Festlegung einer amtlich verbindlichen bereinigten Fassung geboten. Im Rahmen der Neubekanntmachung wird die Verordnung einheitlich in der neuen deutschen Rechtschreibung abgefasst.

Zu Artikel 8 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung entsprechend den Anforderungen von Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Die

sprengstoffrechtlichen Regelungen des 4. SprengÄndG - hier von Bedeutung wegen der in Artikel 1 bezeichneten pyrotechnischen Gegenstände - treten am 1. Oktober 2009 in Kraft.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 860 Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und anderer
Vorschriften des Luftverkehrs**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf der o.g. Verordnung auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist der Auffassung, dass Himmelslaternen geeignet sind, den Luftverkehr zu gefährden und deshalb deren Nutzung luftrechtlich geregelt werden muss. Mit der Verordnung wird daher eine neue Informationspflicht für Bürger eingeführt. Es ist nunmehr unter bestimmten Voraussetzungen erforderlich, sich den Aufstieg von Himmelslaternen genehmigen zu lassen. Der Antrag kann bei der für die Flugsicherung zuständigen Stelle formlos, d.h. telefonisch oder per E-Mail, gestellt werden. Das Bundesministerium geht von einem Zeitaufwand pro Antragstellung von etwa 2 Minuten und 25.000 Antragstellern pro Jahr aus. Gebühren für die Erteilung einer solchen Freigabe werden nicht erhoben.

Darüber hinaus werden zwei Informationspflichten für Betreiber von unbemanntem Luftfahrtgerät eingeführt. Um den sonstigen Luftverkehr nicht zu gefährden soll hier künftig ein Verbot mit Erlaubnisvorbehalt bzw. eine Genehmigungspflicht eingeführt werden. Anders als bei allen anderen Arten von Luftfahrzeugen (z.B. Flugmodellen) für die es bereits Regelungen zum Betrieb (Lizenzen, Musterzulassungen, Bauvorschriften usw.) gibt, bestehen bei den unbemannten Luftfahrtgeräten trotz eines vergleichbaren Gefährdungspotenzials (noch) keine Nutzungsbeschränkungen. Mit der vorliegenden Regelung will das BMVBS die bestehende Sicherheitslücke schließen, solange es noch keine anderweitigen Flugbeschränkungen für unbemanntes Luftfahrtgerät gibt. Den damit für Bürgerinnen, Bürger und Wirtschaft verbundenen Bürokratieaufwand schätzt das BMVBS als marginal ein, da sich dieser Zweig der Luftfahrtbranche noch in der Entwicklung befindet und der Betrieb derartiger Geräte mithin noch Ausnahmecharakter habe.

Für Unternehmen wird ferner eine Informationspflicht dahingehend modifiziert, dass die Vorlage eines lärmmedizinischen Gutachtens im Flugplatzgenehmigungsverfahren nicht länger zwingend vorgeschrieben ist, sondern es in das Ermessen der Vollzugsbehörde gestellt wird, die Gutachten anzufordern. Wie hoch die tatsächlichen Entlastungseffekte sein werden, lässt sich derzeit nicht belastbar schätzen, da abzuwarten ist, inwieweit die Vollzugsbehörden von ihrem Ermessen Gebrauch machen werden.

Andere Informationspflichten für Wirtschaft und Verwaltung werden mit der Verordnung nicht eingeführt, geändert oder abgeschafft.

Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichterstatter