

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Luftverkehrsrechts an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008**

##### **A. Problem und Ziel**

Auf der Grundlage 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. L 79 vom 19.3.2008, S. 1), zuletzt geändert mit Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012 (ABl. L 100 vom 5.4.2012, S. 1) werden mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt ab dem 8. April 2012 die Anforderungen an das fliegende Personal, dessen Lizenzierung und die Flugmedizin neu geregelt. Diese Anforderungen sind nicht deckungsgleich mit den derzeitigen Regelungen im deutschen Luftrecht. Insbesondere werden neue Anforderungen an die Anerkennung von flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren sowie die Qualifikation von Flugbegleitern gestellt.

Gemäß § 31 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) nehmen die Luftfahrtbehörden der Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung Aufgaben im Zusammenhang mit der Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen wahr. Mit Inkrafttreten der neuen europäischen Anforderungen werden für die zuständigen Behörden zusätzliche Aufgaben festgelegt. Damit würde den Ländern zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen und sie müssten fliegerärztliche Kompetenz zur Klärung strittiger Fragen erwerben. Aber auch im Luftfahrt-Bundesamt muss eine in Fragen der fliegerärztlichen Untersuchungen kompetente Stelle eingerichtet werden, welche die Untersuchungsberichte nach Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (Teil ARA.MED.315) überprüft und die anerkannten Stellen bei unklaren Fällen berät und Entscheidungen zur Tauglichkeit in Fällen der Verweisung nach ARA.MED.125 herbeiführt.

Darüber hinaus wird mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 festgelegt, dass die in den Flugzeugkabinen eingesetzten Flugbegleiter in den Sicherheitsverfahren trainiert und gesundheitlich überprüft werden müssen. Bei Erfüllung der Voraussetzungen werden den Flugbegleitern durch die zuständige Stelle oder eine von ihr bestimmte Organisation sog. Flugbegleiterbescheinigungen ausge-

stellt. Hierfür ist es erforderlich, dass bestimmte Daten gemäß ARA.GEN.220 zu den Bescheinigungen im Luftfahrt-Bundesamt in Form einer Datenbank geführt werden. Dies ist derzeit nicht der Fall.

Mit Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wird der Geltungsbereich festgelegt. Hier wird ausdrücklich die Anwendung der Vorschriften auf Erzeugnisse, Teile, Ausrüstung, Personal und Organisationen der Polizei ausgenommen. Die Mitgliedstaaten sind jedoch aufgefordert, dafür zu sorgen, dass auch diese Organisationen soweit durchführbar den Zielen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gebührend Rechnung tragen. Um dieses Ziel zu erreichen wird mit der vorliegenden Änderung eine Anpassung an die bereits durchgehend praktizierten Verfahren der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 durchgeführt.

## **B. Lösung**

Die Beauftragung der Länder mit der Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen und der Bestellung ärztlicher Sachverständiger für die fliegerärztlichen Untersuchungen wird aufgehoben. An Stelle der Länder sollen diese Aufgaben zentral beim Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommen werden. Dort muss nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ohnehin unter anderem eine flugmedizinische Schiedsstelle eingerichtet werden, die mit weniger Aufwand als bei den Luftfahrtbehörden der Länder auch diejenigen Aufgaben übernehmen kann, welche bislang von den Ländern übernommen worden sind.

Mit dem Ziel der Erfassung und Speicherung von Daten über die Flugbegleiterbescheinigungen wird ein neuer § 65a LuftVG eingeführt, der die Verwaltung dieser Bescheinigungen in Anlehnung an die Vorschriften betreffend die Pilotenlizenzen regelt.

Gleichzeitig wird das Luftfahrt-Bundesamt durch eine Anpassung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt mit der Wahrnehmung der oben geschilderten Aufgaben als zentrale Stelle beauftragt.

Die Luftfahrzeuge der Polizei sind derzeit nach deutschem Recht zivil zugelassen, wobei die europäischen Regelungen größtenteils sinngemäß Anwendung gefunden haben. So entsprechen die Einrichtungen zur Wartung und Instandhaltung den europäischen Vorschriften und sind zertifiziert. Die Ausbildungseinrichtungen, einschließlich der Flugsimulatoren, entsprechen den europäischen Vorschriften und das Personal der Polizei (Luftfahrzeugführer) ist nach den Richtlinien JAR-FCL ausgebildet und lizenziert. Es ist beabsichtigt, das Personal der Polizei zukünftig nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zu lizenzieren. Die Lizenzen der Polizei werden beim Luftfahrt-Bundesamt geführt. Im Zuge der Vorschriftenänderung ist eine Anpassung des deutschen Rechts an die gängige Praxis durchzuführen.

## **C. Alternativen**

Das bisher praktizierte System der dezentralen Anerkennung flugmedizinischer Sachverständiger durch die Länder könnte beibehalten werden, hätte aber zur Folge, dass auch die Schiedsstelle zur Verweisung strittiger oder grenzwertiger Fälle dezentral eingerichtet werden müsste und somit den Bundesländern ein deutlich erhöhter personeller Aufwand entstehen würde.

Ohne Aufnahme der Flugbegleiterbescheinigungen in die Flugbegleiterdatenbank könnten diese neu eingeführten, einer Lizenz vergleichbaren Bescheinigungen nicht in dem Umfang verwaltet werden, wie dies bei den Luftfahrerekten erforderlich ist. Die Beibehaltung des bisherigen Zustandes hätte zur Folge, dass Deutschland die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 auf Dauer nicht in allen Punkten erfüllt.

Zusätzlich müsste die Polizei eine Organisation und Verfahren einführen, die eine Lizenzierung und Instandhaltung nach eigenen Vorschriften, aber konform oder mit gleichem Sicherheitsniveau zur Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 gewährleistet. Dieser Aufwand würde die Ausbildung und die Lizenzierung von Personal sowie die Instandhaltung von Material einschließen.

#### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

#### **E. Erfüllungsaufwand**

##### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

##### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Es entsteht zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aufgrund der Meldepflicht in § 65a Absatz 4 LuftVG in vernachlässigbarer Höhe.

##### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Bund

Für die Verwaltung auf Bundesebene entsteht zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand durch die Aufhebung der Aufgabenzuweisung an die Länder im Bereich der Anerkennung von flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren in Höhe von rd. 760 000 Euro im ersten Jahr und 780 000 Euro in den Folgejahren.

Darüber hinaus entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 450 000 Euro aufgrund von Softwareanpassungen (Flugbegleiterdatenbank) sowie der Einführung einer Software (Übermittlung von Patientendaten im Rahmen der Arbeit der zentralen flugmedizinischen Kompetenzstelle beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA)).

Für die Erfüllung der zusätzlichen Aufgaben werden rd. 11 Planstellen/Stellen (mD – hD) benötigt. Der gesamte vorgenannte Erfüllungsaufwand wurde im Haushalt des Luftfahrt-Bundesamtes bereits berücksichtigt und führt auch zu keinem weiteren Stellenaufwuchs.

Länder:

Aufgrund der Aufhebung der Aufgabenzuweisung durch den Bund werden die Länder um durchschnittlich 272 000 Euro pro Jahr entlastet.

#### **F. Weitere Kosten**

Für die Industrie und die Luftverkehrswirtschaft entsteht durch die Anpassung des Luftverkehrsgesetzes an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 kein zusätzlicher Aufwand. Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.



**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 10. April 2013

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Luftverkehrsrechts an die  
Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur  
Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf  
das fliegende Personal in der Zivilluffahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr.  
216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1  
NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus  
Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist  
in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Luftverkehrsrechts  
an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011  
zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug  
auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG)  
Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008**

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1****Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1c Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Luftfahrzeuge, die in der deutschen Luftfahrzeugrolle oder im Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen sind, sowie Luftfahrzeuge der Polizeien des Bundes und der Länder;“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 4 werden nach dem Wort „Luftfahrtpersonal“ die Wörter „oder nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. 79 vom 19.3.2008, S. 1), die durch die Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012 (ABl. L 100 vom 5.4.2012, S. 1) geändert worden ist,“ eingefügt.

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird das Wort „Prüfungsratsmitglieder“ durch das Wort „Prüfer“ ersetzt.

bb) In Satz 3 wird das Wort „Prüfungsratsmitgliedern“ jeweils durch das Wort „Prüfern“ ersetzt.

3. § 5 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die praktische Ausbildung der Luftfahrer darf nur von Personen vorgenommen werden, die eine Lehrberechtigung nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 oder nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal besitzen (Fluglehrer).“

4. § 30 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „die Bundespolizei, die Polizei“ und das Komma nach dem Wort „Bundeswehr“ gestrichen.

bb) Satz 4 wird gestrichen.

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Die Polizeien des Bundes und der Länder dürfen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes – ausgenommen die §§ 5 bis 10, 12, 13 sowie 15 bis 19 – und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist.“

5. § 31 Absatz 2 Nummer 2 wird aufgehoben.

6. Nach § 65 wird folgender § 65a eingefügt:

„§ 65a

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt eine elektronische Datenbank über die in der Bundesrepublik Deutschland nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Flugbegleiterbescheinigungen (Flugbegleiterdatenbank).

(2) Die Flugbegleiterdatenbank dient der Feststellung, über welche Qualifikationen ein Flugbegleiter oder eine Flugbegleiterin verfügt.

(3) In der Flugbegleiterdatenbank werden folgende Daten gespeichert:

1. Familienname, Vornamen, Staatsangehörigkeit, Geburtsdatum und -ort,

2. Referenznummer, Datum der Erteilung sowie Aussetzung oder Widerruf einer Flugbegleiterbescheinigung,

3. Name und Anschrift der Organisation, welche die Flugbegleiterschulung durchgeführt und die Flugbegleiterbescheinigung ausgestellt hat,

4. Luftfahrzeugmuster- oder Variantenqualifikation nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, Anhang V (Teil CC), Nummer CC.TRA.225.

(4) Wer Flugbegleiterschulungen durchführt und Flugbegleiterbescheinigungen ausstellt, hat dem Luftfahrt-Bundesamt die Daten nach Absatz 3 zu übermitteln und auf Verlangen zu belegen.

(5) Die Daten nach Absatz 3 Nummer 1 und 2 dürfen durch das Luftfahrt-Bundesamt nur zu dem in Absatz 2 genannten Zweck oder für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, Anhang VI (Teil ARA), Nummer ARA.CC.100 und ARA.CC.105 sowie Anhang V (Teil CC), CC.CCA.100, genutzt wer-

den. Die Daten nach Absatz 3 Nummer 3 werden vom Luftfahrt-Bundesamt öffentlich bekannt gemacht.

(6) Das Luftfahrt-Bundesamt hat die in der Flugbegleiterdatenbank gespeicherten personenbezogenen Daten zu löschen, wenn ihre Kenntnis für die Aufgabenerfüllung nach den Absätzen 2 und 5 nicht mehr erforderlich ist. Für die Verarbeitung und Nutzung der personenbezogenen Daten finden die §§ 65 und 66, insbesondere hinsichtlich der Fristen zur Speicherung der Daten, entsprechende Anwendung. Die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das letzte Ereignis eingetreten ist, das zur Speicherung der Daten geführt hat. Die maßgeblichen Gründe für die Aufrechterhaltung der Speicherung des jeweiligen Datensatzes nach Absatz 3 sind aktenkundig zu machen.“

## **Artikel 2** **Änderung des Gesetzes** **über das Luftfahrt-Bundesamt**

§ 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (BGBl. I S. 354), das zuletzt durch Artikel 332 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. die Anerkennung von flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren, die Anerkennung von Ärzten für Allgemeinmedizin für die Erteilung der Tauglichkeitszeugnisse für die Pilotenlizenz für Leichtflugzeuge sowie die Entgegennahme von Meldungen von Ärzten für Arbeits-

medizin für die Durchführung von flugmedizinischen Beurteilungen von Flugbegleitern,“.

b) Nummer 12 wird wie folgt gefasst:

„12. das Führen der Flugbegleiterdatei und Bekanntgabe der Liste der Organisationen, die Flugbegleiterschulungen durchführen,“.

c) Nummer 13 wird wie folgt gefasst:

„13. Genehmigungsbehörde im Sinne des Anhangs IV der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1), die durch die Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012 (ABl. L 100 vom 5.4.2012, S. 1) geändert worden ist, und als zuständige Behörde im Sinne der Anhänge V und VI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, soweit Flugbegleiterbescheinigungen betroffen sind,“.

2. Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Das Luftfahrt-Bundesamt kann die Aufgabe der Erteilung von Flugbegleiterbescheinigungen nach Absatz 1 Nummer 13 auf gewerbliche Luftverkehrsbetreiber oder auf zugelassene Ausbildungsorganisationen im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 übertragen.“

## **Artikel 3** **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.



## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Inhalt des Gesetzes

Auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 79 vom 19. März 2008 S. 1), zuletzt geändert mit Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012 (ABl. L 100 vom 5. April 2012 S. 1), werden mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt ab dem 8. April 2012 die Anforderungen an das fliegende Personal, dessen Lizenzierung und die Flugmedizin neu geregelt. Insbesondere werden neue Anforderungen an die Anerkennung von flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren sowie die Qualifikation von Flugbegleitern gestellt.

Diese Anforderungen der EU-Verordnung sind nicht deckungsgleich mit den derzeitigen Regelungen im Luftrecht. Sie machen insbesondere hinsichtlich der Zuständigkeiten von Bund und Ländern Anpassungen des nationalen Luftrechts erforderlich.

#### Im Einzelnen

##### 1. Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen

Gemäß § 31 Absatz 2 Nummer 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) nehmen die Luftfahrtbehörden der Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung Aufgaben im Zusammenhang mit der Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen wahr.

Mit Inkrafttreten der neuen europäischen Anforderungen werden für die zuständigen Behörden zusätzliche Aufgaben festgelegt. Dabei wird insbesondere die Einrichtung eines unabhängigen Expertengremiums als Schiedsstelle zur Entscheidung von grenzwertigen und strittigen Fällen erforderlich. Es erscheint sachgerecht, dieses Gremium nicht bei jeder einzelnen Landesluftfahrtbehörde zu schaffen, sondern vielmehr zentral beim Luftfahrt-Bundesamt. Da im Luftfahrt-Bundesamt ohnehin eine in Fragen der fliegerärztlichen Untersuchungen kompetente Stelle eingerichtet werden muss, welche die Untersuchungsberichte nach Teil ARA.MED.315 des Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 überprüft, die anerkannten Stellen bei unklaren Fällen berät und Entscheidungen zur Tauglichkeit in Fällen der Verweisung nach ARA.MED.125 herbeiführt, soll die gesamte Aufgabe der Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen künftig beim Luftfahrt-Bundesamt angesiedelt und die Beauftragung der Länder insoweit zurückgenommen werden. Auf diese Weise wird doppelter Verwaltungsaufwand beim Bund und bei den Ländern vermieden; das Luftfahrt-Bundesamt kann mit vergleichsweise wenig Aufwand die Aufgaben übernehmen, welche bislang von den Ländern wahrgenommen worden sind.

##### 2. Flugbegleiter

Darüber hinaus wird mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 festgelegt, dass die in den Flugzeugkabinen eingesetzten Flugbegleiter in den einschlägigen Sicherheitsverfahren trainiert und gesundheitlich überprüft werden müssen. Bei Erfüllung der Voraussetzungen werden den Flugbegleitern durch die zuständige Stelle oder eine von ihr bestimmte Organisation sogenannte Flugbegleiterbescheinigungen ausgestellt, die zeitlich unbefristet sind. Die Flugbegleiter sind als sonstiges Luftfahrtpersonal im Sinne des § 4 Absatz 2 LuftVG anzusehen; die Erlaubnispflichtigkeit ihrer Tätigkeit wird anschließend im Wege einer Änderung der Verordnung über das Luftfahrtpersonal (LuftPersV) geregelt.

Das Luftfahrt-Bundesamt wird als zuständige Stelle für die in den Anhängen V und VI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 enthaltenen Regelungen betreffend die Flugbegleiterbescheinigungen bestimmt. Damit ist es für die Erteilung, den Widerruf und die Anordnung des Ruhens solcher Bescheinigungen zuständig.

Allerdings soll in Übereinstimmung mit Anhang V CC.CCA.100 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 die Möglichkeit eröffnet werden, die Erteilung der Flugbegleiterbescheinigung auf die auszubildenden Organisationen zu übertragen. Da häufig eine Ausbildung der Flugbegleiter durch die Luftfahrtunternehmen selbst erfolgt, werden auch diese ausdrücklich genannt. Hierfür müssen die Organisationen die Anforderungen von Anhang VI ARA.GEN.310 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erfüllen.

Soweit das Luftfahrt-Bundesamt über beschränkende Maßnahmen von Flugbegleiterbescheinigungen zu entscheiden hat, ist dies nur möglich, wenn bestimmte Daten gemäß Teil ARA.GEN.220 im Luftfahrt-Bundesamt geführt werden. Mit dem Ziel der Erfassung und Speicherung von Daten über die Flugbegleiterbescheinigungen wird ein neuer § 65a LuftVG eingeführt, der die Verwaltung dieser Bescheinigungen in Anlehnung an die Vorschriften für Pilotenlizenzen regelt.

##### 3. Luftfahrzeuge, Ausbildungseinrichtungen und Personal der Polizeien des Bundes und der Länder

Die Ausbildung und Lizenzierung des Personals der Polizeien des Bundes und der Länder sowie die Wartung und Instandhaltung der dort eingesetzten Luftfahrzeuge erfolgt bereits jetzt weitgehend nach europäischen Verfahren und Vorschriften. Historisch gesehen betreiben die Polizeien Luftfahrzeuge mit ziviler Musterzulassung. Die Ausbildung für den Betrieb dieser Luftfahrzeuge, einschließlich der hierfür notwendigen Simulatoren, und die Instandhaltung werden daher ebenfalls nach europäischen Verfahren durchgeführt. Die Einführung eigener Verwaltungsverfahren für die Technik und das fliegende Personal würde einen erheblichen finanziellen und personellen Aufwand bedeuten, der nicht gerechtfertigt ist. Mit dieser Gesetzesänderung sowie mit der weiteren Anpassung der luftverkehrsrechtlichen Rechtsverordnungen wird die angewandte Praxis auf eine eindeutige und klare Rechtsgrundlage gestellt.

## II. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes (GG) (Luftverkehr).

## III. Kosten

– Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

– Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Es entstehen keine zusätzlichen Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand.

## IV. Erfüllungsaufwand

### 1. Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

### 2. Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht durch die Meldepflicht in § 65a Absatz 4 LuftVG ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Form einer Informationspflicht. Bislang werden Flugbegleiter zwar nach behördlichen Vorgaben ausgebildet und medizinisch überwacht, eine Meldung an die Behörden erfolgte bislang aber nicht. Im Wesentlichen wird erwartet, dass die Wirtschaft einmal je abgeschlossenem Ausbildungslehrgang eine Sammelmeldung der entsprechenden Daten zur Aufnahme in die zentrale Flugbegleiterdatenbank übermitteln muss. Dies kann auf elektronischem Wege, unter Einhaltung der Bestimmungen für den Datenschutz oder schriftlich erfolgen. Hier wird ein Aufwand pro Sammelmeldung in Höhe von rd. 2 Minuten, mittleres Qualifikationsniveau (27,20 Euro/h für Verkehr und Lagerei gemäß des Leitfadens zum Erfüllungsaufwand – ausgehend von 25 500 Einzelbescheinigungen in 2013 und 30 Auszubildende pro Klasse, die die Prüfung bestehen =  $25\,500/30 = 850$  Fälle = 770 Euro pro Jahr). Nach Ablauf des Opt-out am 8. April 2014 – Folgejahre – wird ein Bestand von rd. 34 000 Bescheinigungen zugrunde gelegt (1 130 Fälle = rd. 1 000 Euro). Der Aufwand kann daher als vernachlässigbar betrachtet werden.

Weiterhin wird es regelmäßige Abgleiche der geführten Datensätze sowie Mitteilung von Änderungen der persönlichen Daten bedürfen. Der Meldeaufwand wird als insgesamt gering eingestuft.

Ansonsten werden keine neuen Informationspflichten eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

### 3. Verwaltung

Bund (Luftfahrt-Bundesamt – LBA)

Jährlicher Erfüllungsaufwand

Insgesamt entsteht dem LBA daher ein Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 760 000 Euro im ersten Jahr (2013) und für die Folgejahre in Höhe von 780 000 Euro pro Jahr. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand beim Luftfahrt-Bundesamt entsteht

durch die Anerkennung flieger-ärztlicher Untersuchungsstellen und der damit einhergehenden Bestellung ärztlicher Sachverständiger für die fliegerärztlichen Untersuchungen in Höhe von rd. 12 000 Euro pro Jahr (21 Anerkennungen pro Jahr  $\times$  960 Min. (16 h) Bearbeitungszeit  $\times$  36 Euro/h (Durchschnitt Lohnkosten Bund).

Für die Prüfung dieser Einrichtung vor Ort entsteht Aufwand in Höhe von rd. 260 000 Euro pro Jahr (150 Fälle  $\times$  2 880 Min. (48 h)  $\times$  36 Euro/h).

Darüber hinaus entsteht Aufwand im Zusammenhang mit der neuen Aufgabe des LBA als Genehmigungsbehörde (Verweisungen) (600 Fälle  $\times$  1 200 Min. (20 h)  $\times$  36 Euro/h = 432 000 Euro). Dort wurde ermittelt, dass für die Erfüllung der dieser Aufgaben rd. 11 Stellen (mD – hD) benötigt werden. Der nachfolgend im Einzelnen dargestellte Erfüllungsaufwand wurde im Haushalt des Luftfahrt-Bundesamts bereits berücksichtigt und führt auch zu keinem weiteren Stellenaufwuchs.

Weiterer Aufwand resultiert aus der Einrichtung und Führung der Datenbank über die Flugbegleiterbescheinigungen und der neuen Zuständigkeit für die Erteilung von Flugbegleiterbescheinigungen und etwaiger einschränkender Maßnahmen. Im Rahmen der durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Jahr 2011 durchgeführten Personalbedarfsermittlung wurde eine Zahl von 25 500 Flugbegleiterbescheinigungen für das erste Jahr der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 angenommen, so dass mit diesem Aufwand im kommenden Jahr zu rechnen sein wird. Für die erstmalige Aufnahme der in § 65a LuftVG n. F. vorgesehenen Daten wird von einem Aufwand von etwa 5 Minuten (mD 27,40 Euro/h) je Bescheinigung ausgegangen. Somit entsteht dem LBA ein zusätzlicher Aufwand für die Erfassung der Daten in Höhe von rd. 58 000 Euro für das erste Jahr.

Für die Folgejahre wurde ein Bestand von insgesamt 34 000 gültigen Bescheinigungen zugrunde gelegt. Hinsichtlich des Unterschieds in Erstaufwand und Gesamtbestand Folgejahre, liegt dieser hauptsächlich darin begründet, dass ein Opt-out bis zum 8. April 2014 in Kraft ist, so dass nicht alle bisherigen Ausbildungsbescheinigungen sofort in die neue Flugbegleiterbescheinigung umzuwandeln sind. Nach Außerkrafttreten des Opt-out entsteht dem LBA daher voraussichtlich Aufwand in Höhe von rd. 77 600 Euro pro Jahr für die Folgejahre.

Der Bearbeitungsaufwand hinsichtlich der Häufigkeit nachfolgender Änderungen oder Ergänzungen von Daten ist derzeit nicht zuverlässig zu beurteilen, da dies in erster Linie in der Hand solcher Inhaber von Flugbegleiterbescheinigungen liegt, die beispielsweise eine Namensänderung im Rahmen der Personenstandsänderung veranlassen.

In der Abschätzung des weiteren Aufwandes zur Führung der Flugbegleiterbescheinigungen wird von einem geringeren zeitlichen Aufwand je Bescheinigung ausgegangen.

Zur Vergabe der Referenznummer zur Identifizierung der einzelnen Flugbegleiterbescheinigung ist es vorgesehen, den Unternehmen eine Nummer bestehend aus der Länderkennung (DE für Deutschland) einer Unternehmenskennung und anschließend einer fortlaufenden Nummerierung zuzuweisen. Die Vergabe erfolgt automatisiert, daher entsteht in diesem Falle kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand.

**Einmaliger Erfüllungsaufwand**

Diese Kosten entstehen durch die Einführung einer Software zur Übermittlung von Patientendaten im Zuge des Aufbaus einer zentralen medizinischen Kompetenzstelle beim Luftfahrt-Bundesamt. Hierfür wurden Kosten in Höhe von 250 000 Euro veranschlagt.

Weitere Kosten in Höhe von insgesamt 200 000 Euro entstehen durch die Anpassung der in Nutzung befindlichen Software zur Führung der Luftfahrerdatei hinsichtlich der neuen Lizenzformate. Dabei sind die letztgenannten Kosten insgesamt durch die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 verursacht. Diese werden im Rahmen der Änderung weiterer Rechtsvorschriften im Luftrecht berücksichtigt.

Sowohl diese einmaligen Kosten für die IT-Unterstützung als auch der jährliche Aufwand für die Pflege der Datenbank sind im Haushalt des Luftfahrt-Bundesamtes bereits berücksichtigt und werden mit den vorhandenen Ressourcen aufgefangen.

Der jährliche Aufwand für die Pflege der Datenbank wird mit den vorhandenen Ressourcen aufgefangen. Darüber hinaus sind die Kosten für die IT-Unterstützung im Haushalt des Luftfahrt-Bundesamtes bereits berücksichtigt.

**Länder**

Auf Landesebene entsteht eine Entlastung in Höhe von durchschnittlich 272 000 Euro pro Jahr aufgrund der vorgenommenen Aufgaberückübertragung auf den Bund hinsichtlich der Anerkennung von flugmedizinischen Sachverständigen. Die Höhe der Entlastung ist abhängig von der Anzahl der Personen mit Pilotenlizenzen und der Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen sowie der Bestellung ärztlicher Sachverständiger für die fliegerärztlichen Untersuchungen und kann daher pro Bundesland unterschiedlich sein.

**V. Sonstige Auswirkungen****a) Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung**

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung sind nicht zu erwarten.

**b) Nachhaltigkeit**

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

**B. Besonderer Teil****Zu Artikel 1 (Änderung des LuftVG)****Zu Nummer 1 (§ 1c Nummer 1)**

Luftfahrzeuge der Polizeien des Bundes und der Länder werden bereits heute als ziviles Luftfahrtgerät verwendet und in der Regel in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen. Die Neuregelung folgt somit einer bereits langjährigen Praxis, lässt aber auch Raum für die Fälle, in denen eine Eintragung nicht möglich ist. Damit wird klargestellt, dass Luftfahrzeuge der Polizeien des Bundes und der Länder in ihrer Gesamtheit dem § 1c Nummer 1 unterfallen.

**Zu Nummer 2 (§ 4)**

- a) Das Ablegen einer Prüfung zur Erlangung oder Verlängerung einer Lizenz oder Berechtigung wird für das in nationaler Verantwortung verbleibende, erlaubnispflichtige Personal durch die LuftPersV geregelt. Da jedoch der Großteil des erlaubnispflichtigen Personals zukünftig den Verfahren der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 unterliegt, wird aus Gründen der Rechtsklarheit an dieser Stelle eine Verweisung auf diese Verordnung eingefügt.
- b) Der Prüfungsrat als Gremium im Rahmen der Durchführung von Prüfungen ist in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nicht vorgesehen. Prüfungen werden generell von hierzu zertifizierten Flugprüfern vorgenommen. Der Begriff Prüfungsratsmitglieder wird daher durch den Begriff Prüfer ersetzt.

**Zu Nummer 3 (§ 5 Absatz 3)**

Die Festlegung, wer die Ausbildung von Luftfahrern vornehmen darf, ist Bestandteil der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Da die Ausbildung von Luftfahrern ohne Lehrberechtigung in Deutschland eine Straftat darstellt, ist dieser Umstand hier auch auf die Lehrberechtigten nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 auszudehnen.

**Zu Nummer 4 (§ 30)**

In § 30 Absatz 1 wird eine Differenzierung zwischen den Abweichungsbefugnissen der Bundeswehr einerseits (Absatz 1) und der Polizeien des Bundes und der Länder andererseits (Absatz 1a) vorgenommen. Dabei bleiben die Abweichungsbefugnisse der Bundeswehr inhaltlich unverändert.

Die Ausbildung und Lizenzierung des Personals der Polizeien des Bundes und der Länder sowie die Wartung und Instandhaltung der Luftfahrzeuge erfolgt bereits jetzt weitgehend nach europäischen Verfahren und Vorschriften. Insofern bedarf es keiner so umfassenden Abweichungsbefugnis, wie sie Absatz 1 für die Bundeswehr vorsieht. Die Abweichungsbefugnis für die Polizeien des Bundes und der Länder wird daher künftig in § 30 Absatz 1a entsprechend ihrer spezifischen Bedürfnisse eigenständig geregelt.

Durch die entsprechende Anwendung der europäischen Vorschriften auf den Betrieb von Luftfahrzeugen der Polizeien wird gewährleistet, dass die darin enthaltenen Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen auch durch diese Luftfahrzeuge erfüllt werden. Zudem macht die entsprechende Anwendung der für zivile Luftfahrzeuge geltenden Vorschriften die Schaffung eigenständiger Spezialregelungen für den Polizeiflugdienst in Deutschland entbehrlich. Zugleich wird durch die entsprechende Anwendung der Qualitätsanforderungen an die Ausbildungseinrichtung (Approved Training Organization), Ausbildungsgeräte (Flugsimulatoren) und Lizenzierung des fliegenden Personals die Einhaltung der europäischen Sicherheitsstandards auch in den Bereichen Ausbildung und Personal sichergestellt.

**Zu Nummer 5 (§ 31 Absatz 2 Nummer 2)**

Die Beauftragung der Länder mit den Aufgaben der Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen und der Bestellung ärztlicher Sachverständiger für die fliegerärztlichen Untersuchungen wird aufgehoben.



Die Aufhebung der Länderzuständigkeit für diesen Bereich erfolgt angesichts der neuen Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 für die Verfahren und für die Ausstattung der Behörden; nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird insbesondere die Einrichtung eines unabhängigen Expertengremiums als Schiedsstelle zur Entscheidung von grenzwertigen und strittigen Fällen erforderlich. Es erscheint sachgerecht, dieses Gremium nicht bei jeder einzelnen Landesluftfahrtbehörde zu schaffen, sondern vielmehr zentral beim Luftfahrt-Bundesamt.

Des Weiteren fordert die EU-Verordnung, dass in der zuständigen Behörde eine in Fragen der fliegerärztlichen Untersuchungen kompetente Stelle eingerichtet werden muss, welche die Untersuchungsberichte nach Teil ARA.MED.315 des Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 überprüft, die anerkannten Stellen bei unklaren Fällen berät und Entscheidungen zur Tauglichkeit in Fällen der Verweisung nach ARA.MED.125 herbeiführt. Auch insoweit erscheint eine Einrichtung von derartigen Stellen bei jeder Landesluftfahrtbehörde nicht verhältnismäßig.

Vor diesem Hintergrund soll die gesamte Aufgabe der Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen künftig beim Luftfahrt-Bundesamt angesiedelt und die Beauftragung der Länder insoweit zurückgenommen werden.

#### **Zu Nummer 6** (§ 65a)

Mit dem neuen § 65a wird die Erfassung und Verwaltung der Bescheinigungen für die Flugbegleiter geregelt. Hiermit wird der in Punkt ARA.GEN.220 Absatz b) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 enthaltenen Forderung nach einem behördlich geführten Verzeichnis für sämtliche Lizenzen, Zeugnisse und Bescheinigungen für Personal Rechnung getragen.

So wird in Absatz 1 festgelegt, dass die sog. Flugbegleiterdatenbank zentral beim Luftfahrt-Bundesamt geführt wird, da dieses im Zuge der Anpassung des § 2 Absatz 1 Nummer 13 LBA-Gesetz die zentrale Stelle für die Erteilung und den Widerruf dieser Bescheinigungen ist. Die Erfassung der Daten auf Ebene der Länder wäre daher nicht zielführend.

Nach § 65 LuftVG ist das Luftfahrt-Bundesamt mit der Führung einer zentralen Datenbank zur Erfassung der in seinem Zuständigkeitsbereich und im Zuständigkeitsbereich der Länder und beauftragten Verbände erteilten Erlaubnisse und Berechtigungen beauftragt.

Die neu eingeführten Flugbegleiterbescheinigungen stellen ihrem Wesen nach ebenfalls eine Erlaubnis dar. Diese Erlaubnis enthält die Berechtigung zum Bedienen eines bestimmten, eingetragenen Luftfahrzeugmusters, die Verpflichtung zum Erhalt einer medizinischen Tauglichkeit und bestimmte Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung. Dementsprechend ist diese Erlaubnis im Sinne der Aufsicht durch die Luftfahrtbehörden entsprechend der Pilotenlizenzen zu verwalten. Der Umfang des Einsatzzweckes der Flugbegleiterdatenbank richtete sich daher nach den allgemeinen Bestimmungen der Zentralen Luftfahrerdatei.

Der Umstand, dass die Bescheinigungen von beliebigen Unternehmen ausgestellt werden, ist für die Aufnahme in das zentrale Register unschädlich.

Die Absätze 2 und 3 bestimmen den Zweck dieser Datenbank sowie die zu erfassenden und zu verwaltenden Daten, die für die Entscheidungen über das Ruhen oder den Widerruf erforderlich sind. Die Erhebung der Staatsangehörigkeit begründet sich zum einen in der Abbildung des entsprechenden Eintrages in der Flugbegleiterbescheinigung, zum anderen in der Feststellung der Nationalität und damit der Lizenz führenden Behörde, im Falle von Kontrollen der Flugbegleiterbescheinigung im Ausland (z. B. bei der Durchführung sogenannter Ramp Inspections).

Absatz 4 regelt die Übermittlung der Daten nach Absatz 3.

Absatz 5 stellt sicher, dass eine Datennutzung nur zu dem dienstlichen Zweck sowie zur Erfüllung der Verpflichtung nach Anhang VI Teil ARA.CC.100 Buchstabe c Nummer 2, das Verzeichnis der Organisationen öffentlich zugänglich zu machen, in Betracht kommt. Die Präzisierung der entsprechenden Verwaltungshandlungen erfolgt auf alle Handlungen im Zusammenhang mit der Führung der entsprechenden Lizenzen/ Bescheinigungen.

Absatz 6 regelt, dass Daten, die für die vorgesehenen Zwecke nicht mehr benötigt werden, zu löschen sind. Die Nutzung und Verarbeitung der Daten der Flugbegleiterdatenbank richten sich nach den Bestimmungen des § 65 LuftVG, denn die Flugbegleiterdatenbank ist letztlich eine Erweiterung der Zentralen Luftfahrerdatei. Mithin gelten die allgemeinen Vorschriften der §§ 65 und 66 LuftVG entsprechend.

#### **Zu Artikel 2** (Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt)

##### **Zu Nummer 1**

- a) Mit der Anpassung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt wird der Rücknahme der Beauftragung der Länder Rechnung getragen und damit die Verlagerung der Aufgabe der Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen zum Luftfahrt-Bundesamt vorgenommen. Mit der Änderung der Nummer 6 wird das Luftfahrt-Bundesamt mit der Wahrnehmung zentraler Kompetenzen zur Anerkennung flugmedizinischer Sachverständiger und Zentren beauftragt.
- b) Mit der Änderung der Nummer 12 werden die neuen Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamts im Hinblick auf die Flugbegleiter ergänzt.
- c) Durch die Änderung der Nummer 13 wird das Luftfahrt-Bundesamt als Genehmigungsbehörde im Sinne des Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 MED.A.010 bestimmt. Als solche ist das Luftfahrt-Bundesamt nach MED.A.050 in Verbindung mit MED.B.001 für die Maßnahmen in Verbindung mit Verweisungen zur Klärung medizinisch strittiger oder grenzwertiger Fälle zuständig.

Außerdem wird das Luftfahrt-Bundesamt als zuständige Behörde im Sinne des Anhang V und VI im Zusammenhang mit der Erteilung von Flugbegleiterbescheinigungen sowie deren Widerruf oder Aussetzung beauftragt.

##### **Zu Nummer 2** (§ 2 Absatz 3)

Im Zusammenhang mit der in Absatz 1 Nummer 13 neu eingeführten Zuständigkeit für die Verwaltung der Flugbegleiterbescheinigungen wird das Luftfahrt-Bundesamt in einem

neuen Absatz 3 ermächtigt, unter den Voraussetzungen von Anhang V CC.CCA.100 und Anhang VI ARA.GEN.310 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 solche Organisationen mit dieser Aufgabe zu beauftragen, die Flugbegleiter ausbilden. Auf diesem Wege werden diesen Organisationen hoheitliche Aufgaben übertragen, denn bei der Flugbegleiterbescheinigung handelt es sich um eine amtliche Bescheinigung, die einer Lizenz gleichzustellen ist. Nach Anerkennung durch das Luftfahrt-Bundesamt sind diese Organisationen demnach nicht nur für die Erteilung, sondern auch für den etwaigen Widerruf solcher Flugbegleiterbescheinigungen zuständig.

**Zu Artikel 3** (Inkrafttreten)

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten entsprechend den Anforderungen von Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

## Anlage 2

## Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Regelungsvorhabens geprüft.

## I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand (Bürokratiekosten):	gering
Verwaltung Bund – LBA Einmaliger Erfüllungsaufwand: Jährlicher Erfüllungsaufwand:	450 000 Euro Im ersten Jahr 760 000 Euro In den Folgejahren 780 000 Euro  Der damit einhergehende zusätzliche Stellenbedarf wurde bereits im Rahmen der in 2011 durchgeführten Personalbedarfsermittlung berücksichtigt, da bereits zu diesem Zeitpunkt die Einführung und Umsetzung der Verordnung (EU) 1178/2011 absehbar war.
Länder Jährliche Entlastung:	272 000 Euro
Dieser Gesetzentwurf dient der Anpassung des nationalen Luftrechts an die Verordnung (EU) 1178/2011.	
Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.	

## II. Im Einzelnen

Mit der oben genannten Verordnung (EU) 1178/2011 (bereits seit dem 8. April 2012 in Kraft) werden die Anforderungen an das fliegende Personal, dessen Lizenzierung und die Flugmedizin neu geregelt. Diese Anforderungen sind gegenwärtig noch nicht deckungsgleich mit den nationalen Regelungen des Luftrechts. Daher erfolgt eine Anpassung mit vorliegendem Gesetzentwurf.

Mit der Verordnung (EU) 1178/2011 werden insbesondere Anforderungen an die Anerkennung von fliegerärztlichen Sachverständigen und Zentren sowie die Qualifikation von Flugbegleitern gestellt. Die Anerkennung von fliegerärztlichen Sachverständigen war bisher im Rahmen der Auftragsverwaltung Aufgabe der Länder. Mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) entstehen für die entsprechenden zuständigen Behörden (Länder) neue Aufgaben. Dies würde bedeuten, dass jedes Bundesland fliegerärztliche Kompetenz aufbauen

müsste. Um dies zu verhindern hat das Ressort entschieden, die Beauftragung der Länder mit der Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen und der Bestellung ärztlicher Sachverständiger für die fliegerärztlichen Untersuchungen aufzuheben und an das Luftfahrt-Bundesamt zu übertragen, da auch hier mit der Umsetzung der Verordnung (EU) 1178/2011 Aufgaben (fliegerärztliche Schlichtungs- und Kompetenzstelle) hinzukommen.

## Erfüllungsaufwand

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand von Bürgerinnen und Bürgern.

## Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht Erfüllungsaufwand in geringer Höhe aufgrund der Pflicht zur Meldung der Flugbegleiterbescheinigungen an das Luftfahrt-Bundesamt gemäß § 65a des Luftverkehrsgesetzes (neu).

## Verwaltung

## Bund

Für das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) entsteht einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rd. 450 000 Euro für die Anpassung (Flugbegleiterdatei) und Einrichtung (zur Übermittlung von Patientendaten im Rahmen der Arbeit der fliegerärztlichen Schlichtungs- und Kompetenzstelle) des jeweiligen Softwaresystems. Darüber hinaus entsteht dem LBA jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 760 000 Euro im ersten Jahr und 780 000 Euro für die Folgejahre aufgrund:

- der Übernahme der bisher in den Ländern wahrgenommenen Aufgabe der Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen und der Bestellung ärztlicher Sachverständiger für die fliegerärztlichen Untersuchungen,
- der neuen Aufgabe als Genehmigungsbehörde im Rahmen der Lizenzierung von Flugbegleitern sowie
- der Erfassung der entsprechenden Bescheinigungen in einer Flugbegleiterdatei.

Der damit einhergehende zusätzliche Stellenbedarf wurde bereits im Rahmen der in 2011 durchgeführten Personalbedarfsermittlung berücksichtigt, da bereits zu diesem Zeitpunkt die Einführung und Umsetzung der Verordnung (EU) 1178/2011 absehbar war.

## Länder

Die Länder werden aufgrund der Aufhebung der Beauftragung mit den benannten Aufgaben in Höhe von rd. 272 000 Euro entlastet.

Der Nationale Normenkontrollrat begrüßt die organisatorische Entscheidung des Ressorts, die durch die Verordnung (EU) 1178/2011 vorgegebenen Aufgaben zentral beim Luftfahrt-Bundesamt wahrzunehmen, um eine überbordende

Belastung der Verwaltungen der Länder zu vermeiden. Er hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

## Anlage 3

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

**Zu Artikel 1 Nummer 5** (§ 31 Absatz 2 Nummer 1 und 2 LuftVG)

Artikel 1 Nummer 5 ist wie folgt zu fassen:

„5. „§ 31 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „Privatflugzeugführer, nichtberufsmäßige Führer von Drehflüglern, Motorseglerführer,“ werden durch die Wörter „Piloten von Leichtluftfahrzeugen, Privatpiloten,“ ersetzt.

bb) Nach dem Wort „Berechtigungen“ werden die Wörter „nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1) und“ eingefügt.

b) Nummer 2 wird aufgehoben.“

Begründung

Zu Buchstabe a

Mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird eine eigenständige Erlaubniskategorie für Piloten von Leicht-

luftfahrzeugen (so genannte LAPL) eingeführt, die wiederum von der Kategorie für Privatpiloten abzugrenzen ist. Da die Länder derzeit für solche nationalen Erlaubnisse zuständig sind, welche künftig in Erlaubnisse für Piloten von Leichtluftfahrzeugen umgewandelt werden können, ist die Aufzählung der Lizenzkategorien, für welche die Länder zuständig sein sollen, aus Klarstellungsgründen um die neue Kategorie entsprechend zu ergänzen.

Ferner können in der Aufzählung die Begriffe „Privatflugzeugführer“ und „nichtberufsmäßige Führer von Drehflüglern“ unter dem Begriff „Privatpiloten“ zusammengefasst werden.

Darüber hinaus gibt es eigenständige Lizenzen für „Motorseglerführer“ nicht mehr. Zwar werden Motorsegler als solche zum Verkehr zugelassen; jedoch wird bei der Lizenzierung von Piloten mittlerweile wie folgt unterschieden: Die Befugnis zum Führen von so genannten Reisemotorseglern (TMG) wird als (Klassen-)Berechtigung in Pilotenlizenzen eingetragen; bei Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb wird in Segelfluglizenzen allenfalls die Zulässigkeit von Eigenstarts als besondere Startart eingetragen. Mangels eigenständiger Lizenzkategorie für „Motorseglerführer“ kann daher der entsprechende Begriff in der Aufzählung entfallen.

Zu Buchstabe b

– wie Vorlage –



## Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme wie folgt:

**Zu Artikel 1 Nummer 5** (§ 31 Absatz 2 Nummer 1 und 2 LuftVG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Durch die vorgeschlagene Änderung des § 31 Absatz 2 Nummer 1 des Luftverkehrsgesetzes wird die Zuständigkeit der Bundesländer im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung dahingehend präzisiert, dass nicht mehr genutzte Lizenzen (hier: Motorseglerführer) gestrichen werden und die Zuständigkeit der Bundesländer im Sinne der Erteilung der Erlaubnis an die Begriffe der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 angepasst wird.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.





