

07.08.15

Vk - In - U - Wi

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz, Bau
und Reaktorsicherheit**

Verordnung zur Anpassung nationaler Regelungen an die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010

A. Problem und Ziel

Die vorliegende Verordnung dient dazu, die Anwendbarkeit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EG) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1, ABl. L 145 vom 31.05.2013, S. 38 – 39) in Deutschland zu gewährleisten.

Hauptziele der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 sind

- die Harmonisierung der Luftverkehrsregeln im europäischen Luftraum (Standardised European Rules of the Air = SERA),
- die Erleichterung der Freizügigkeit von Luftraumnutzern im europäischen Luftraum,
- die Vereinfachung der Umsetzung der funktionalen Luftraumblöcke sowie

- die Unterstützung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen gegenüber der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist am 4. Dezember 2012 in Kraft getreten. In Deutschland ist die Anwendung der Verordnung bis einschließlich 4. Dezember 2014 gemäß Artikel 11 ausgesetzt worden (so genanntes „Opt-Out“). Die Nutzung dieses Opt-Outs wurde der Europäischen Kommission mitgeteilt und in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) I 288/2012 veröffentlicht.

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist mit den Regelungsbereichen der bislang geltenden nationalen Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in großen Teilen deckungsgleich. Durch den Anwendungsvorrang des europäischen Rechts sind diese Teile der Luftverkehrs-Ordnung zukünftig nicht mehr von Bedeutung und müssen aufgehoben werden. Dadurch werden Doppelregelungen vermieden.

Dagegen bleiben die Teile der bislang geltenden Luftverkehrs-Ordnung aufrechterhalten, die durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nicht geregelt werden.

Darüber hinaus werden durch die vorliegende Verordnung die nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zuständigen Behörden bestimmt und Verfahrensregelungen getroffen.

Schließlich sind die Ordnungswidrigkeiten der geltenden Luftverkehrs-Ordnung an das neue EU-Recht anzupassen.

Aufgrund der besonderen Eilbedürftigkeit wird die Luftverkehrs-Ordnung nur in den Teilen geändert, die der Anpassung an die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 und damit der Sicherheit des Luftverkehrs dienen. Maßgaben des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode in Bezug auf die Festlegung von Flugverfahren sollen in diesem Verordnungsvorhaben wegen dessen Eilbedürftigkeit – die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 gilt in der Bundesrepublik Deutschland ab dem 5. Dezember 2014 – nicht umgesetzt werden.

Die Koalitionsvereinbarung lautet: „Bei der Festlegung von Flugrouten werden wir rechtlich sicherstellen, dass die Anwohnerinnen und Anwohner in einem transparenten Verfahren frühzeitig informiert und beteiligt werden. Wir schaffen verbesserte Transparenz und Beteiligung der Kommunen und Öffentlichkeit bei

der Festlegung von Flugrouten. Eine Schlüsselrolle kommt dabei den Fluglärmkommissionen zu, die wir stärken wollen.“

Diese Maßgaben werden in einem gesonderten Rechtssetzungsverfahren umgesetzt. Hierfür wird parallel zum vorliegenden Verfahren eine Regelung konzipiert.

B. Lösung

Neufassung der Luftverkehrs-Ordnung. Ergänzend werden die Verweisungsvorschriften in den von der Neufassung der Luftverkehrs-Ordnung zusätzlich betroffenen Verordnungen aus dem Bereich des Luftverkehrs angepasst.

C. Alternativen

Keine.

Die nationalen Regelwerke würden ohne die Anpassungen Doppelregelungen enthalten. Auch die Ordnungswidrigkeiten-Tatbestände würden nicht auf die richtigen Vorschriften verweisen. Dies ist im Interesse der Rechtsklarheit und Anwenderfreundlichkeit unbedingt zu vermeiden. Auf Grund der umfangreichen Streichungen und Änderungen muss die Luftverkehrs-Ordnung neu gefasst werden.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Zu Lasten des Bundes, der Länder oder der Gemeinden entstehen durch die Änderung keine Mehrausgaben oder Mindereinnahmen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger ergibt sich ein Erfüllungsaufwand durch die Einführung einer Erlaubnispflicht für den Betrieb von Flugmodellen über Menschenansammlungen nach § 20 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e der neuen Luftverkehrs-Ordnung, durch die Einführung einer Erlaubnispflicht für den Massenaufstieg von Brieftauben im kontrollierten Luftraum nach § 21 Absatz 1 Nummer 6 der neuen Luftverkehrs-Ordnung und durch die Einführung einer Erlaubnispflicht für den Betrieb von unbemannten Freiballonen nach § 20 Absatz 1 Nummer 8 der

neuen Luftverkehrs-Ordnung. Für die Erteilung der Erlaubnisse fallen Verwaltungsgebühren an.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Zu Lasten des Bundes, der Länder oder der Gemeinden entsteht insgesamt kein höherer oder zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Deutsche Flugsicherung GmbH sowie bei den Ländern entsteht ein nicht quantifizierbarer geringfügig erhöhter Personalaufwand, der mit dem vorhandenen Personal abgedeckt werden kann.

Dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung werden vier neue Aufgaben zugeteilt:

- Erteilung der Genehmigung zur Abweichung von bestimmten Vorschriften bei Staatsluftfahrzeugen nach § 3 der neuen Luftverkehrs-Ordnung,
- Genehmigung der von der Flugsicherung vorgegebenen Mindestabstände nach § 12 der neuen Luftverkehrs-Ordnung,
- Genehmigung von Sichtflügen oberhalb der Flugfläche 195 nach § 34 der neuen Luftverkehrs-Ordnung.
- Genehmigung von Luftfahrzeugmustern nach § 11 Absatz 2, die aus technischen Gründen die in Anhang SERA.6001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 beschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht einhalten können.

Weggefallen ist dagegen die Zuständigkeit des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung für die Festlegung der Flugplatzverkehrszonen, welche nach § 22 Absatz 2 der neuen Luftverkehrs-Ordnung nunmehr dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur obliegt.

Der Deutsche Flugsicherung GmbH wird eine neue Aufgabe zugeteilt. Nach § 21 Absatz 1 Nummer 6 der neuen Luftverkehrs-Ordnung erteilt sie künftig für den Massenaufstieg von Brieftauben eine Flugverkehrskontrollfreigabe. Die Landesluftfahrtbehörden erhalten zwei neue Aufgaben. Sie sind zuständig für die Erteilung der Erlaubnis für den Aufstieg von Flugmodellen über Menschen-

ansammlungen nach § 20 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e der neuen Luftverkehrs-Ordnung und die Erteilung der Erlaubnis für den Aufstieg von unbemannten Freiballonen nach § 20 Absatz 1 Nummer 8 der neuen Luftverkehrs-Ordnung.

F. Weitere Kosten

Es ergeben sich keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft. Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 337/15

07.08.15

Vk - In - U - Wi

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz, Bau
und Reaktorsicherheit**

Verordnung zur Anpassung nationaler Regelungen an die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 6. August 2015

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Volker Bouffier

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zu erlassende

Verordnung zur Anpassung nationaler Regelungen an die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010

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 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Altmaier

Verordnung
zur Anpassung nationaler Regelungen an die
Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vom 26. September 2012
zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste
und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung
(EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006,
(EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010

Vom ...

Es verordnen auf Grund:

- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 4, 6, 8, 9, 9a und 10 sowie Absatz 4 Nummer 2, 3 und 8 in Verbindung mit § 29 Absatz 1 und 2, § 32 Absatz 4c Satz 1, Absatz 5 und 5a des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 29 Absatz 1 und 2 durch Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) neu gefasst und § 29 Absatz 1 Satz 1 durch Artikel 2 Nummer 9 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) geändert, § 32 Absatz 1 Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 durch Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032), § 32 Absatz 4 durch Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) geändert, § 32 Absatz 4c Satz 1 durch Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe c des Gesetzes vom 29. August 2009 (BGBl. I S. 2942) geändert, § 32 Absatz 5 durch Artikel 3 Nummer 1 des Gesetzes vom 20. April 2012 (BGBl. I S. 606) neu gefasst und § 32 Absatz 5a durch Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe c des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) neu gefasst worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 in Verbindung mit Satz 3 und 4 des Luftverkehrsgesetzes sowie in Verbindung mit § 23 Absatz 2 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), von denen § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 des Luftverkehrsgesetzes durch Artikel 2 Absatz 175 Nummer 3 Buchstabe a des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie,

- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 in Verbindung mit Satz 5 und § 32a des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 1 Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 durch Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) und § 32a durch Artikel 2 Nummer 4 des Gesetzes vom 1. Juni 2007 (BGBl. I S. 986) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit nach Anhörung des Beratenden Ausschusses,

jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310):

Artikel 1

Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)

Inhaltsübersicht

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1 Anwendungsbereich

§ 2 Maßeinheiten

§ 3 Zuständige Behörde nach Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012

Abschnitt 2

Luftfahrtpersonal

§ 4 Körperliche und geistige Beeinträchtigungen

§ 5 Lärm

§ 6 Mitführung von Urkunden und Ausweisen

Abschnitt 3

Besondere Meldepflichten

§ 7 Meldung von Unfällen und Störungen

§ 8 Startverbote

§ 9 Meldung von sicherheitsrelevanten Ereignissen

§ 10 Register für sicherheitsrelevante Ereignisse

Abschnitt 4

Allgemeine Verkehrsregeln

§ 11 Abweichung von Höchstgeschwindigkeiten

§ 12 Ausweichregeln

§ 13 Abwerfen von Gegenständen oder sonstigen Stoffen

§ 14 Kunstflüge

§ 15 Schlepp- und Reklameflüge

Abschnitt 5

Nutzung des Luftraums

§ 16 Luftraumordnung

§ 17 Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen

§ 18 Erlaubnisbedürftige Außenstarts und Außenlandungen

§ 19 Verbotene Nutzung des Luftraums

§ 20 Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraums

§ 21 Nutzung des kontrollierten Luftraums und des Luftraums über Flugplätzen mit Flugverkehrs-kontrollstelle

Abschnitt 6

Flugplatzverkehr

§ 22 Regelung des Flugplatzverkehrs

§ 23 Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung

§ 24 Flugbetrieb mit Flugzeugen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen

§ 25 Besondere Regelungen für den Flugbetrieb auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle

§ 26 Beschränkungen der Starts und Landungen auf Flugplätzen von Flugzeugen mit Strahltriebwerken

Abschnitt 7

Flugvorbereitung

§ 27 Prüfung der Flugvorbereitung und der vorgeschriebenen Ausweise

§ 28 Festlegung des Flugplans

Abschnitt 8

Flug

- § 29 Festlegungen im Funkverkehr
- § 30 Standortmeldungen
- § 31 Flugverkehrskontrollfreigabe
- § 32 Start- und Landemeldung
- § 33 Flugverfahren

Abschnitt 9

Sichtflugregeln

- § 34 Genehmigung von Flügen oberhalb der Flugfläche 195
- § 35 Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Sichtflugregeln
- § 36 Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht
- § 37 Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Sichtflugregeln
- § 38 Überschallflüge nach Sichtflugregeln
- § 39 Allgemeingenehmigung für Such- und Rettungsflüge
- § 40 Mindestsichtwetterbedingungen in den Lufträumen der Klassen F und G

Abschnitt 10

Instrumentenflugregeln

- § 41 Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln
- § 42 Abbruch von Landeanflügen

Abschnitt 11

Bußgeld- und Schlussvorschriften

- § 43 Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer
- § 44 Ordnungswidrigkeiten

Anlage 1 (zu § 9)

Verzeichnis von meldepflichtigen Ereignissen bei Betrieb, Instandhaltung und Herstellung von Luftfahrzeugen

Anlage 2 (zu § 9)

Verzeichnis von meldepflichtigen Ereignissen im Zusammenhang mit Flugnavigationsdiensten

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1 Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt die Voraussetzungen und Bedingungen für die Teilnahme am Luftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, soweit die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1, ABl. L 145 vom 31.05.2013, S. 38–39) in der jeweils geltenden Fassung nicht anwendbar ist oder keine Regelung enthält.

§ 2 Maßeinheiten

- (1) Im Flugbetrieb sind die Maßeinheiten anzuwenden, die das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festlegt.
- (2) Für Ortsbestimmungen im Luftverkehr ist als Bezugssystem das Geodätische Welt-System 84 (World Geodetic System 1984 – WGS 84) anzuwenden.

§ 3 Zuständige Behörde nach Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012

Zuständig für die Gewährung von Ausnahmen für besonderen Flugbetrieb ist nach

1. Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a und b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 die Polizei des Bundes und der Länder,
2. Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c bis g der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012
 - a) bei Flügen nach Sichtflugregeln die Luftfahrtbehörde des Landes,
 - b) bei Flügen nach Instrumentenflugregeln das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung,
3. Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe h der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

Abschnitt 2

Luftfahrtpersonal

§ 4 Körperliche und geistige Beeinträchtigungen

Wer infolge geistiger oder körperlicher Beeinträchtigungen in der Wahrnehmung der Aufgaben als Führer eines Luftfahrzeugs oder sonst als Mitglied der Besatzung eingeschränkt ist, darf kein Luftfahrzeug führen und nicht als anderes Besatzungsmitglied tätig sein. Das Verbot in Anhang SERA.2020 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 bleibt hiervon unberührt.

§ 5 Lärm

Der Lärm, der bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht wird, darf nicht stärker sein, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung des Luftfahrzeugs unvermeidbar erfordert.

§ 6 Mitführung von Urkunden und Ausweisen

Die Verpflichtung, die für den Betrieb eines Luftfahrzeugs erforderlichen Urkunden und Ausweise an Bord eines Luftfahrzeugs mitzuführen, bestimmt sich nach verbindlichen internationalen Vorschriften, nach deutschem Recht und nach dem Recht des Eintragungsstaates des Luftfahrzeugs sowie bei Besatzungsmitgliedern nach dem Recht des Staates, der diese Papiere ausstellt. In jedem Fall sind diese Unterlagen auch in englischer Sprache mitzuführen.

Abschnitt 3

Besondere Meldepflichten

§ 7 Meldung von Unfällen und Störungen

(1) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat Unfälle ziviler Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35) in der jeweils geltenden Fassung, die sich im Hoheitsgebiet der Bundesre-

publik Deutschland ereignet haben, unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden. Falls der Luftfahrzeugführer nicht in der Lage ist, muss ein anderes Besatzungsmitglied die Meldung nach Satz 1 machen oder, sofern keines der anderen Besatzungsmitglieder dazu in der Lage ist, der Halter des Luftfahrzeugs. Die Meldepflicht nach Satz 1 gilt auch für Unfälle deutscher Luftfahrzeuge außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und für Unfälle ausländischer Luftfahrzeuge, die zur Zeit des Ereignisses von deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben werden. Die Meldepflicht gilt nicht für Luftsportgeräte.

(2) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat schwere Störungen im Sinne von Artikel 2 Nummer 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, die sich bei dem Betrieb ziviler Flugzeuge, Drehflügler, von Ballonen und Luftschiffen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland ereignet haben, unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden. Die Meldepflicht nach Satz 1 gilt auch für schwere Störungen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland beim Betrieb deutscher Luftfahrzeuge und ausländischer Luftfahrzeuge, die zur Zeit des Ereignisses von deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben werden.

(3) Erhalten die Luftaufsichtsstellen, die Flugleitungen auf Flugplätzen, die Flugsicherungsdienststellen oder beteiligte Personen nach Artikel 2 Nummer 11 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 Kenntnis von einem Unfall oder einer schweren Störung, so sind sie ungeachtet der Absätze 1 und 2 verpflichtet, den Unfall oder die schwere Störung unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden.

(4) Meldungen nach den Absätzen 1 bis 3 sollen enthalten:

1. den Namen und den derzeitigen Aufenthalt des Meldenden,
2. den Ort und die Zeit des Unfalls oder der schweren Störung,
3. die Art, das Muster, sowie das Kenn- und das Rufzeichen des Luftfahrzeugs,
4. den Namen des Halters des Luftfahrzeugs,
5. den Zweck des Flugs, den Start- und den Zielflugplatz,
6. den Namen des verantwortlichen Luftfahrzeugführers,
7. die Anzahl der Besatzungsmitglieder und Fluggäste,
8. den Umfang des Personen- und Sachschadens,
9. Angaben über beförderte gefährliche Güter,
10. eine Darstellung des Ablaufs des Unfalls oder der schweren Störung.

Der Halter des Luftfahrzeugs ist verpflichtet, auf Verlangen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zur Vervollständigung der Meldung innerhalb von 14 Tagen einen ausführlichen Bericht auf zugesandtem Formblatt vorzulegen.

(5) Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung ist befugt, die Daten nach Absatz 4 zu erheben, zu speichern und zu nutzen, soweit dies für ihre Aufgabenerfüllung im Zusammenhang mit der Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt im Einzelfall erforderlich ist. Sie hat die Daten nach Absatz 4 unverzüglich zu löschen, wenn sie zur Erfüllung der Aufgaben nach Satz 1 nicht mehr erforderlich sind.

(6) Pflichten zur Abgabe von Meldungen an das Luftfahrt-Bundesamt und an andere Luftfahrtbehörden auf Grund anderer Vorschriften oder Auflagen bleiben unberührt.

(7) Unfälle und Störungen bei dem Betrieb von Luftsportgeräten hat der Luftsportgeräteführer unverzüglich dem nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes Beauftragten schriftlich oder elektronisch zu melden. Absatz 1 Satz 2 und die Absätze 4 und 5 gelten entsprechend.

§ 8 Startverbote

(1) Wird auf Grund des Ergebnisses einer luftaufsichtsrechtlichen Untersuchung ein Startverbot für ein Luftfahrzeug, das nicht in einem deutschen Luftfahrzeugregister eingetragen ist, verhängt, so hat die für die Gewährung der Verkehrsrechte zuständige Behörde unverzüglich den betreffenden Eintragsstaat über die Untersuchungsergebnisse, die zur Verhängung des Startverbots führten, zu unterrichten. Falls der Eintragsstaat nicht die Aufsicht über den Flugbetrieb dieses Luftfahrzeugs führt, ist der Staat zu unterrichten, der für die Aufsicht über den Flugbetrieb dieses Luftfahrzeugs zuständig ist. Die Bewertung des unterrichteten Staates ist bei der Entscheidung über die Aufrechterhaltung des Startverbots zu berücksichtigen.

(2) Hat das Ergebnis einer luftaufsichtsrechtlichen Untersuchung eines Luftfahrzeugs, das nicht in einem deutschen Luftfahrzeugregister eingetragen ist, Anlass zu Bedenken im Hinblick auf dessen Verkehrssicherheit gegeben und wurde noch keine Maßnahme nach § 29 Absatz 3 Satz 5 und 6 oder Absatz 7 des Luftverkehrsgesetzes getroffen so muss die für die Gewährung der Verkehrsrechte zuständige Behörde den nach Absatz 1 zuständigen Staat unterrichten.

(3) Für ein Luftfahrzeug, das in einem deutschen Luftfahrzeugregister eingetragen ist, ist ein Startverbot, das auf Grund des Ergebnisses einer luftaufsichtsrechtlichen Untersuchung verhängt wurde, erst aufzuheben, wenn seine Lufttüchtigkeit wiederhergestellt ist, es sei denn, die für die Bewertung der Lufttüchtigkeit zuständige Stelle hält einen Start unter Auflagen und Einschränkungen für vertretbar.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten entsprechend für Luftsportgeräte, die nicht im Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen sind.

(5) Wird auf Grund von Sicherheitsmängeln, die sich bei einer luftaufsichtsrechtlichen Untersuchung ergeben haben, ein Startverbot für ein gewerblich genutztes Luftfahrzeug oder für ein Luftfahrzeug mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 5 700 Kilogramm verhängt, so haben die für die Luftaufsicht nach § 29 Absatz 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes zuständigen Stellen dies unverzüglich dem Luftfahrt-Bundesamt zu melden, soweit das Luftfahrt-Bundesamt nicht selbst gehandelt hat. Dies gilt auch, wenn die für die Luftaufsicht zuständige Stelle dem Halter oder der Besatzung eines Luftfahrzeugs aufgibt, vor dem Start Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit zu treffen. Wenn diese Maßnahmen begründete Sicherheitsmängel eines Luftfahrzeugs nach Satz 1 betreffen, das nicht in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union registriert ist, unterrichtet das Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich alle für die Luftverkehrssicherheit zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die Europäische Kommission über die getroffenen Maßnahmen und die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchung.

(6) Die Übermittlung der Daten, auf die sich das Untersuchungsergebnis nach den Absätzen 1 bis 5 stützt, richtet sich nach § 29 Absatz 5 und 6 des Luftverkehrsgesetzes.

§ 9 Meldung von sicherheitsrelevanten Ereignissen

(1) Ein Ereignis, das ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet hat oder, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden, gefährden würde (sicherheitsrelevantes Ereignis), ist dem Luftfahrt-Bundesamt zu melden von

1. dem Betreiber oder Führer
 - a) eines in Deutschland eingetragenen turbinengetriebenen Luftfahrzeugs oder
 - b) eines gewerbsmäßig betriebenen Luftfahrzeugs mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 Kilogramm oder mehr,
2. Personen, die in einem Entwicklungsbetrieb, Herstellungsbetrieb oder Instandhaltungsbetrieb turbinengetriebene Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 Kilogramm oder mehr oder Ausrüstungen oder Teile dieser Luftfahrzeuge oder dieser Ausrüstungen berufsmäßig entwickeln, herstellen, instand halten oder verändern,
3. Personen, die für ein turbinengetriebenes Luftfahrzeug oder für ein gewerbsmäßig betriebenes Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 Kilogramm oder

- mehr oder für Ausrüstungen oder Teile dieser Luftfahrzeuge oder dieser Ausrüstungen einen Nachprüfschein oder die Bescheinigung der Freigabe zum Betrieb unterzeichnen,
4. Fluglotsen sowie Flugsicherungspersonal im Verwendungsbereich Fluginformationsdienst,
 5. dem Unternehmer eines von der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3) in der jeweils geltenden Fassung erfassten Flughafens,
 6. Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Instandhaltung, Reparatur, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Luftverkehrseinrichtungen ausüben,
 7. Personen der Luftaufsichtsstellen an Flugplätzen sowie Personen, die auf einem von der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erfassten Flughafen eine Funktion im Zusammenhang mit der Abfertigung von Luftfahrzeugen am Boden ausüben, einschließlich Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Flugzeugs.

(2) Ein sicherheitsrelevantes Ereignis ist insbesondere eine Betriebsunterbrechung, ein Mangel, eine Fehlfunktion oder eine andere regelwidrige Gegebenheit mit tatsächlichem oder potenziellem Einfluss auf die Flugsicherheit. Meldepflichtig sind insbesondere Ereignisse bei Betrieb, Instandsetzung und Herstellung von Luftfahrzeugen nach Anlage 1 und Ereignisse im Zusammenhang mit Flugnavigationsdiensten nach Anlage 2, die jeweils weder einen Unfall noch eine schwere Störung im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 zur Folge hatten.

(3) Die Meldung kann mit Zustimmung des Luftfahrt-Bundesamtes auch zentral über das Sicherheitsmanagement der jeweils meldenden Stelle erfolgen. Einzelheiten hierzu werden in einer gesonderten Absprache zwischen dem Luftfahrt-Bundesamt und der meldenden Stelle geregelt. Die zur Meldung verpflichteten Personen sind in diesen Fällen darauf hinzuweisen, dass das Ereignis auch direkt an das Luftfahrt-Bundesamt gemeldet werden kann. Meldungen von sicherheitsrelevanten Ereignissen werden vom Luftfahrt-Bundesamt sofort nach ihrem Erhalt an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung weitergeleitet.

(4) Die Pflicht, Unfälle und schwere Störungen nach § 7 zu melden, und andere Pflichten zur Abgabe von Meldungen an das Luftfahrt-Bundesamt und an andere Luftfahrtbehörden auf Grund anderer Vorschriften oder Auflagen bleiben unberührt.

§ 10 Register für sicherheitsrelevante Ereignisse

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt ein Register zur Erfassung, Verarbeitung, Auswertung und Speicherung der ihm gemeldeten sicherheitsrelevanten Ereignisse.

(2) Die gemeldeten sicherheitsrelevanten Ereignisse werden in einer Ereignisdatei gespeichert. In der Datei werden erfasst:

1. Luftfahrzeugart, Luftfahrzeugmuster oder Luftfahrzeugbaureihe,
2. Ort, Datum, Hergang und Umstände des Ereignisses (Betriebsphase, Art des Ereignisses) sowie Ursachen des Ereignisses, soweit diese bekannt sind,
3. Staatszugehörigkeit des Luftfahrzeugs.

Nicht gespeichert werden

1. persönliche Angaben des Meldenden,
2. Namen oder Anschriften von Einzelpersonen oder Unternehmen sowie
3. das Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges.

(3) Das Luftfahrt-Bundesamt ist berechtigt, die zuständige Stelle des Mitgliedstaates, in dem

1. sich das sicherheitsrelevante Ereignis zugetragen hat,
2. das Luftfahrzeug eingetragen ist,
3. das Luftfahrzeug hergestellt wurde oder
4. der Betreiber zugelassen ist,

über das sicherheitsrelevante Ereignis zu unterrichten.

(4) Das Luftfahrt-Bundesamt ermöglicht allen zuständigen Stellen, die für die Aufsicht in der Zivilluftfahrt oder für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt innerhalb der Europäischen Union eingerichtet und von den Mitgliedstaaten benannt sind, sowie der Europäischen Kommission den Zugriff auf die in der Ereignisdatei gespeicherten Informationen.

Abschnitt 4

Allgemeine Verkehrsregeln

§ 11 Abweichung von Höchstgeschwindigkeiten

(1) Der Luftfahrzeugführer ist verpflichtet, die in Anhang SERA.6001 Buchstabe c bis g der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 beschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuhalten.

(2) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann für Luftfahrzeugmuster, die aus technischen oder Sicherheitsgründen die in Anhang SERA.6001 Buchstabe c bis g der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 beschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht einhalten können, Ausnahmen zulassen.

§ 12 Ausweichregeln

Zuständig für die Genehmigung der von der Flugsicherungsorganisation vorgegebenen Mindestabstände zwischen Fahrzeugen und rollenden Luftfahrzeugen nach Anhang SERA.3210 Buchstabe d Nummer 4 Ziffer ii Buchstabe B der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

§ 13 Abwerfen von Gegenständen oder sonstigen Stoffen

(1) Das Abwerfen oder Ablassen von Gegenständen oder sonstigen Stoffen aus oder von Luftfahrzeugen ist verboten. Dies gilt nicht für Ballast in Form von Wasser oder feinem Sand, Treibstoffe, Schleppseile, Schleppbanner und ähnliche Gegenstände, wenn sie an Stellen abgeworfen oder abgelassen werden, an denen eine Gefahr für Personen oder Sachen nicht besteht.

(2) Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann Ausnahmen von dem Verbot nach Absatz 1 Satz 1 zulassen, wenn eine Gefahr für Personen oder Sachen nicht besteht.

(3) Das Abwerfen von Post regelt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie oder die von ihm bestimmte Stelle im Einvernehmen mit der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes.

§ 14 Kunstflüge

(1) Kunstflüge dürfen nur bei Flugverhältnissen, bei denen nach Sichtflugregeln geflogen werden darf, und nur mit ausdrücklicher Zustimmung aller Insassen des Luftfahrzeugs ausgeführt werden. Kunstflüge mit Luftsportgeräten sind verboten.

(2) Kunstflüge in Höhen von weniger als 450 Metern (1 500 Fuß) über Grund oder Wasser sowie über Städten, anderen dichtbesiedelten Gebieten, Menschenansammlungen und Flughäfen sind verboten. Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

(3) Kunstflüge bedürfen, soweit sie in der Umgebung von Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle durchgeführt werden, der Zustimmung der Luftaufsichtsstelle. Absatz 2 bleibt unberührt.

(4) Für Kunstflüge im kontrollierten Luftraum und über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle ist der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle ein Flugplan zu übermitteln

§ 15 Schlepp- und Reklameflüge

(1) Reklameflüge mit geschleppten Gegenständen bedürfen der Erlaubnis der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem der Luftfahrzeugführer seinen Wohnsitz oder Sitz hat. Die Erlaubnis darf nur erteilt werden, wenn

1. der Luftfahrzeugführer die Schleppberechtigung 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 19.03.2008, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung oder nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal besitzt,
2. das Luftfahrzeug mit einem geeichten Barographen zur Feststellung der Flughöhen oder einem kalibrierten Datenaufzeichnungsgerät zur Darstellung von Flughöhe und Flugstrecke während des Flugs ausgerüstet ist,
3. bei dem beantragten Flug nicht mehr als drei Luftfahrzeuge in Formation fliegen, wobei der Abstand zwischen dem geschleppten Gegenstand des voranfliegenden Luftfahrzeugs und dem nachfolgenden Luftfahrzeug sowie zwischen den Luftfahrzeugen mindestens 60 Meter betragen muss,
4. die Haftpflichtversicherung das Schleppen von Gegenständen ausdrücklich mit einschließt.

(2) Auf das Schleppen von Gegenständen zu anderen als zu Reklamezwecken ist Absatz 1 sinngemäß anzuwenden; Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 gilt nicht für Arbeitsflüge von Drehflüglern. Das Schleppen von Segelflugzeugen und Hängegleitern bedarf nicht der Erlaubnis nach Absatz 1; es genügt die Schleppberechtigung nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 oder der Verordnung über Luftfahrtpersonal.

(3) Die Erlaubnisbehörde kann die Erlaubnis nach Absatz 1 aus Gründen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, vor allem zur Verhinderung von Lärmbelästigungen, mit Auflagen

verbinden. Sie kann insbesondere in Abweichung von § 37 höhere Sicherheitsmindesthöhen bestimmen und die Erlaubnis zeitlich beschränken.

(4) Reklameflüge, bei denen die Reklame nur in der Beschriftung des Luftfahrzeugs besteht, bedürfen keiner Erlaubnis.

(5) Flüge zur Reklame mit akustischen Mitteln sind verboten.

Abschnitt 5

Nutzung des Luftraums

§ 16 Luftraumordnung

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt Folgendes fest:

1. die Fluginformationsgebiete zur Durchführung des Fluginformationsdienstes und des Flugarmdienstes,
2. die kontrollierten und unkontrollierten Lufträume nach Anhang SERA.6001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 innerhalb der Fluginformationsgebiete,
3. die Zonen mit Funkkommunikationspflicht nach Anhang SERA.6005 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012,
4. die Zonen mit Transponderpflicht nach Anhang SERA.6005 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

(2) Im kontrollierten Luftraum können Flüge nach Sichtflugregeln ganz oder teilweise in einem räumlich und zeitlich begrenzten Umfang von der Flugsicherungsorganisation untersagt werden, wenn es der Grad der Inanspruchnahme durch den der Flugverkehrskontrolle unterliegenden Luftverkehr zwingend erfordert.

(3) Die Flugsicherungsorganisation kann zur Durchführung von militärischem Flugverkehr in Lufträumen, in denen auch für Flüge nach Sichtflugregeln eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist, zeitlich begrenzt Gebiete festlegen, in denen Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln ganz oder teilweise untersagt sind oder Beschränkungen unterliegen, wenn dies zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist.

§ 17 Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen

(1) Zuständig für die Festlegung von Luftsperrgebieten und Gebieten mit Flugbeschränkungen sowie für die Genehmigung von Abweichungen in Gebieten mit Flugbeschränkungen

nach Anhang SERA.3145 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Es legt die Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen fest, wenn dies zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Sicherheit des Luftverkehrs, erforderlich ist.

(2) Gebiete mit Flugbeschränkungen dürfen durchfliegen werden, soweit die Beschränkungen dies zulassen oder das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung allgemein oder die zuständige Flugverkehrskontrollstelle im Einzelfall den Durchflug genehmigt hat. Die Genehmigung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Sie kann insbesondere mit Auflagen verbunden werden.

§ 18 Erlaubnisbedürftige Außenstarts und Außenlandungen

(1) Starts und Landungen von Luftfahrzeugen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze (Außenstart und Außenlandung) nach § 25 des Luftverkehrsgesetzes bedürfen der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes, soweit nicht der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes zuständig ist. Die Erlaubnis für Außenstarts und Außenlandungen von Hängegleitern und Gleitseglern schließt Schleppstarts durch Winden ein.

(2) Absatz 1 gilt für Außenlandungen mit Sprungfallschirmen entsprechend.

(3) Keiner Erlaubnis nach § 25 Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes bedürfen Außenlandungen von Segelflugzeugen, Motorseglern (außer Reisemotorseglern), Hängegleitern und Gleitseglern sowie bemannten Freiballonen, wenn der Ort der Landung nicht vorausbestimmbar ist.

§ 19 Verbotene Nutzung des Luftraums

(1) In einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen sind folgende Arten der Nutzung des Luftraums verboten:

1. das Steigenlassen von Drachen und Kinderballonen oder das Betreiben von Schirmdrachen,
2. der Aufstieg
 - a) von Feuerwerkskörpern
 - aa) der Kategorie 2 im Sinne der Ersten Verordnung zum Sprengstoffgesetz in der jeweils geltenden Fassung in der Zeit vom 2. Januar bis 30. Dezember,

- bb) der Kategorien 3, 4, P2 und T2 im Sinne der Ersten Verordnung zum Sprengstoffgesetz in der jeweils geltenden Fassung,
 - b) von ballonartigen Leuchtkörpern, insbesondere von Flug- oder Himmelslaternen, während der Betriebszeit des Flugplatzes,
3. der Betrieb von Scheinwerfern oder optischen Lichtsignalgeräten, insbesondere Lasergeräten, die geeignet sind, den Flugbetrieb an einem Flugplatz zu stören.

(2) Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann Ausnahmen von dem Verbot nach Absatz 1 zulassen, wenn von der beantragten Nutzung des Luftraums keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgehen.

(3) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen ist verboten, wenn

1. er außerhalb der Sichtweite des Steuerers erfolgt oder
2. 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 die Fluglage nicht mehr eindeutig zu erkennen ist.

Die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann Ausnahmen vom Verbot nach Satz 1 zulassen, wenn von der beantragten Nutzung des Luftraums keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgehen und

1. dort wo der Betrieb stattfinden soll, ein Gebiet mit Flugbeschränkungen nach § 17 eingerichtet wurde oder
2. der Betrieb nicht über den Flugplatzverkehr eines Landeplatzes hinausgeht.

Die Einrichtung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen nach Satz 3 Nummer 1 ist nicht erforderlich, wenn ein unbemanntes Luftfahrtsystem

1. in Sichtweite des Steuerers,
2. zu land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken
3. bis 50 Meter über Grund oder Wasser und
4. außerhalb des kontrollierten Luftraums betrieben wird; in Gebieten mit Funkkommunikationspflicht (RMZ) ist die Zustimmung des zuständigen Flugplatzinformationsdienstes einzuholen.

(4) Die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes bestimmt nach pflichtgemäßem Ermessen, welche Unterlagen der Antrag auf Erteilung der Ausnahmegenehmigung nach Absatz 2 oder Absatz 3 Satz 3 und 4 enthalten muss.

(5) Landesrechtliche Regelungen, die Aufstiege von ballonartigen Leuchtkörpern verbieten, bleiben unberührt.

§ 20 Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraums

(1) Die folgenden Arten der Nutzung des Luftraums bedürfen im Übrigen der Erlaubnis:

1. der Aufstieg von Flugmodellen
 - a) mit mehr als 5 Kilogramm Gesamtmasse,
 - b) mit Raketenantrieb, sofern der Treibsatz mehr als 20 Gramm beträgt,
 - c) mit Verbrennungsmotor in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von Wohngebieten,
 - d) aller Art in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen; auf Flugplätzen bedarf der Betrieb von Flugmodellen darüber hinaus der Zustimmung der Luftaufsichtsstelle oder der Flugleitung,
 - e) aller Art, soweit sie über Menschenansammlungen betrieben werden,
2. das Steiglassen von Drachen und Schirmdrachen, wenn sie mit einem Seil von mehr als 100 Metern gehalten werden,
3. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, wenn diese mehr als 300 Meter aufsteigen,
4. der Aufstieg von Fesselballonen, wenn sie mit einem Halteseil von mehr als 30 Metern Länge gehalten werden,
5. der Betrieb von ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb,
6. der Betrieb von Scheinwerfern oder optischen Lichtsignalgeräten, insbesondere Laserge-
räten, die geeignet sind, Luftfahrzeugführer während des An- und Abflugs zu blenden,
7. der Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen,
8. der Betrieb von unbemannten Freiballonen nach Anlage 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland.

(2) Das Halteseil von unbemannten Fesselballonen sowie Drachen ist in Abständen von 100 Metern bei Tage durch rotweiße Fähnchen, bei Nacht durch rote und weiße Lichter so kenntlich zu machen, dass es von anderen Luftfahrzeugen aus erkennbar ist.

(3) Zuständige Behörde für die Erteilung der Erlaubnis nach Absatz 1 ist die örtlich zuständige Behörde des Landes, soweit nicht der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes zuständig ist.

(4) Die Erlaubnis wird erteilt, wenn die Nutzung nicht zu einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder die öffentliche Sicherheit oder Ordnung führen kann und insbesondere durch den Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen die Vorschriften über den Datenschutz nicht verletzt werden. Die Erlaubnis kann mit Nebenbestimmungen versehen, insbesondere mit Auflagen verbunden werden. Sie kann Personen oder Personenvereinigungen für den Einzelfall oder allgemein erteilt werden. Die zuständige Behörde bestimmt nach pflichtgemäßem Ermessen, welche Unterlagen der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis enthalten muss. Sie kann insbesondere das Gutachten eines Sachverständigen über die Eignung des Geländes und des Luftraums, in dem der Flugbetrieb stattfinden soll, verlangen.

(5) Die Erteilung einer Erlaubnis kann davon abhängig gemacht werden, ob der Antragsteller nachweist, dass der Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte des Grundstücks der Nutzung zustimmt.

§ 21 Nutzung des kontrollierten Luftraums und des Luftraums über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle

(1) Vor der Nutzung des kontrollierten Luftraums und des Luftraums über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle ist bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen für

1. Fallschirmsprünge sowie den Abwurf von Gegenständen an Fallschirmen mit einer Gesamtmasse von Fallschirm und Ballast von mehr als 0,5 Kilogramm,
2. Aufstiege von Flugmodellen und ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb,
3. Aufstiege von ballonartigen Leuchtkörpern sowie Massenaufstiege von Kinderballonen und Aufstiege von gebündelten Kinderballonen,
4. Aufstiege von unbemannten Freiballonen, insbesondere Wetterballonen, folgender Klassen im Sinne von Anlage 2 Ziffer 1.1. der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012:
 - a) schwer und mittelschwer,
 - b) leicht, sofern der Aufstiegsort innerhalb von Flugplatzkontrollzonen liegt und die Gesamtmasse (Ballonhülle und Ballast) mehr als 500 Gramm beträgt,
5. Aufstiege von unbemannten Luftfahrtsystemen,
6. Massenaufstiege und Massendurchflüge von Brieftauben von und durch Flugplatzkontrollzonen,
7. Kunstflüge.

(2) Verantwortlich für die Einholung der Flugverkehrskontrollfreigabe ist im Fall von Absatz 1

1. Nummer 1 der Luftfahrzeugführer,
2. Nummer 2 der Starter des Flugmodells oder des anderen Flugkörpers,
3. Nummer 3, soweit der Aufstieg von ballonartigen Leuchtkörpern betroffen ist, der Starter des Leuchtkörpers, im Übrigen der Veranstalter,
4. Nummer 4 der Starter des unbemannten Freiballons,
5. Nummer 5 der Starter des unbemannten Luftfahrtsystems,
6. Nummer 6 der Starter der Brieftauben,
7. Nummer 7 der Luftfahrzeugführer.

(3) Landesrechtliche Regelungen, die Aufstiege von ballonartigen Leuchtkörpern verbieten, bleiben unberührt.

Abschnitt 6

Flugplatzverkehr

§ 22 Regelung des Flugplatzverkehrs

(1) Für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle kann die Flugsicherungsorganisation besondere Regelungen treffen. Für alle anderen Flugplätze werden die Regelungen von der für die Genehmigung des Flugplatzes zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes getroffen; Grundlage ist eine gutachtliche Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt die Flugplatzverkehrszonen und die Voraussetzungen für den Einflug in sie und den Ausflug aus ihnen fest. Der Einflug in eine und der Ausflug aus einer Flugplatzverkehrszone bedürfen der Genehmigung. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn die nach Satz 1 festgelegten Voraussetzungen eingehalten werden.

§ 23 Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung

(1) Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist verpflichtet, über die in Anhang SERA.3225 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 enthaltenen Verpflichtungen hinaus

1. die in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemachten Anordnungen der Luftfahrtbehörden für den Verkehr von Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung zu beachten, insbesondere die nach § 22 getroffenen besonderen Regelungen für die Durchführung des Flugplatzverkehrs,
2. die Verfügungen der Luftaufsicht und die Anweisungen des Flugplatzunternehmers zu beachten,
3. sich bei der Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle bei der Flugleitung zu melden und folgende Angaben zu machen:
 - a) vor dem Start:
 - aa) das Luftfahrzeugmuster,
 - bb) das Kennzeichen (§ 19 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung),
 - cc) die Anzahl der Besatzungsmitglieder,
 - dd) die Anzahl der Fluggäste,
 - ee) die Art des Flugs,
 - ff) bei einem Flug, der über die Umgebung des Startflugplatzes hinaus führt (Überlandflug), den Zielflugplatz,
 - b) nach der Landung:
 - aa) das Kennzeichen,
 - bb) das Luftfahrzeugmuster,
 - cc) bei einem Überlandflug den Startflugplatz;

für Luftfahrzeuge, die auf Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle betrieben werden, gilt die Meldung als abgegeben, wenn die in Nummer 3 genannten Angaben der Flugverkehrskontrollstelle bereits übermittelt worden sind; für Schulungsflüge, Flugzeugschleppstarts und den Segelflugbetrieb mit ständig wechselnden Segelflugzeugführern können mit der örtlichen Luftaufsicht oder der Flugleitung auf dem Flugplatz besondere Vereinbarungen getroffen werden,
4. beim Rollen Start- und Landebahnen möglichst rechtwinklig und nur dann zu kreuzen, wenn sich dort kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug oder im Start befindet,
5. nach dem Start unter Beachtung der flugtechnischen Sicherheit so schnell wie möglich Höhe zu gewinnen,
6. nach dem Durchstarten entsprechend Nummer 5 zu verfahren,
7. eine Flugplatzverkehrszone zu meiden, wenn nicht beabsichtigt ist, innerhalb der Flugplatzverkehrszone zu landen,

8. rechts neben dem Landezeichen aufzusetzen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist,

9. nach der Landung die Landebahn unverzüglich freizumachen.

(2) Abweichungen von Absatz 1 kann die Luftaufsichtsstelle, an Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle die Flugleitung, im Einzelfall zulassen, wenn zwingende Gründe dies notwendig machen und durch die Abweichungen eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, insbesondere der Sicherheit des Luftverkehrs, nicht zu erwarten ist.

(3) Auf Flugplätzen sind aus eigener Kraft rollende Luftfahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugen und Fußgängern bevorrechtigt.

(4) Motoren von Luftfahrzeugen dürfen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn

1. sich im Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers eine Person befindet, die in der Bedienung sachkundig ist, und
2. Personen nicht gefährdet werden können.

Der Motor darf auf Stand nur laufen, wenn außerdem das Fahrwerk genügend gesichert ist. Das Abbremsen der Motoren und das Abrollen von den Hallen sind so vorzunehmen, dass Gebäude, andere Luftfahrzeuge und andere Fahrzeuge kein stärkerer Luftstrom trifft und Personen nicht verletzt werden können. Bei laufendem Motor darf sich niemand vor dem Luftfahrzeug oder in einem für die Sicherheit nicht ausreichenden Abstand vom Luftfahrzeug aufhalten.

§ 24 Flugbetrieb mit Flugzeugen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen

(1) Der Luftfahrzeugführer eines Flugzeugs mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 14 000 Kilogramm darf bei Flügen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen auf einem Flugplatz im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland nur starten oder landen, wenn

1. für den Start Instrumentenabflugverfahren und für die Landung Instrumentenanflugverfahren festgelegt sind und
2. eine Flugverkehrskontrolle vorhanden ist.

(2) Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann für einzelne Flüge Ausnahmen von Absatz 1 zulassen, wenn eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs nicht zu erwarten ist. Die Ausnahmen können eingeschränkt, befristet oder mit Auflagen verbunden werden.

§ 25 Besondere Regelungen für den Flugbetrieb auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle

(1) Ist beim Betrieb eines Luftfahrzeuges an einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrolle eine Funkverbindung nicht möglich, so hat der Luftfahrzeugführer auf Anweisungen durch Licht- und Bodensignale sowie auf Zeichen zu achten.

(2) Auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle tritt für die Zulassung von Abweichungen nach § 23 Absatz 2 die Flugverkehrskontrollstelle an die Stelle der Luftaufsichtsstelle, mit Ausnahme der Zulassung von Abweichungen von § 23 Absatz 1 Nummer 3.

(3) Auf dem Rollfeld eines Flugplatzes mit Flugverkehrskontrollstelle bedarf auch der Verkehr von Fußgängern und Fahrzeugen der Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle. Den von der Flugverkehrskontrollstelle zur Sicherung des Flugplatzverkehrs schriftlich, mündlich, elektronisch, durch Funk, Lichtsignale oder Zeichen erlassenen Verfügungen ist Folge zu leisten.

§ 26 Beschränkungen der Starts und Landungen von Flugzeugen mit Strahltriebwerken

(1) Flugzeuge mit Strahltriebwerken,

1. deren maximale Startmasse größer oder gleich 34 000 Kilogramm ist oder
2. deren Baureihe mit einer maximalen Sitzkonfiguration von mehr als 19 Passagiersitzen zugelassen ist, wobei Sitze für die Besatzung nicht eingerechnet werden,

dürfen auf Flugplätzen nur dann starten und landen, wenn sie die in Artikel 6 Absatz 1 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) in der jeweils geltenden Fassung festgelegten Anforderungen erfüllen.

(2) Für Flugzeuge, an denen ein historisches Interesse besteht, kann das Luftfahrt-Bundesamt Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 1 zulassen. Ausnahmen, die von anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union für in diesen Staaten registrierte Flugzeuge erteilt werden, werden anerkannt.

(3) In Einzelfällen kann das Luftfahrt-Bundesamt eine Ausnahme von den Beschränkungen nach Absatz 1 für den vorübergehenden Einsatz von Flugzeugen zulassen, wenn

1. die Flugzeuge für außergewöhnliche Zwecke eingesetzt werden, so dass die Versagung einer befristeten Freistellung nicht vertretbar wäre oder
 2. mit den Flugzeugen Flüge zu Umrüstungs-, Reparatur- oder Wartungszwecken durchgeführt werden und dabei keine Einnahmen erzielt werden.
- (4) Über die Ausnahmeerlaubnis nach den Absätzen 2 und 3 wird vom Luftfahrt-Bundesamt eine Bescheinigung erteilt, die beim Betrieb des Flugzeugs mitzuführen ist.

Abschnitt 7

Flugvorbereitung

§ 27 Prüfung der Flugvorbereitung und der vorgeschriebenen Ausweise

- (1) Auf Verlangen der für die Wahrnehmung der Luftaufsicht zuständigen Personen oder Stellen hat
1. der Luftfahrzeugführer nachzuweisen, dass er den Flug ordnungsgemäß vorbereitet hat,
 2. das Luftfahrtpersonal die vorgeschriebenen Ausweise, insbesondere die Scheine und Zeugnisse für die Besatzung und das Luftfahrzeug, zur Prüfung auszuhändigen.
- (2) Vor einem Flug, für den ein Flugplan zu übermitteln ist, ist eine Flugberatung bei einer Flugberatungsstelle einzuholen. Ausgenommen sind Flüge, bei denen der Flugplan während des Fluges übermittelt wird.

§ 28 Festlegung des Flugplans

- (1) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist zuständig für
1. die Festlegung
 - a) der Art und Form des Flugplans,
 - b) der in Anhang SERA.4005 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 genannten Informationen, die der Flugplan enthalten muss,
 - c) der Flugverkehrsdienst-Meldestelle und des Verfahrens zur Meldung der Flugpläne nach Anhang SERA.4001 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012,
 - d) abweichender Regelungen im Sinne von Anhang SERA.8020 Buchstabe a Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012,

- e) abweichender Zeiträume im Sinne von Anhang SERA.8020 Buchstabe b Nummer 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 sowie
 2. die Genehmigung von Abweichungen im Sinne von Anhang SERA.8020 Buchstabe a Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.
- (2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist zuständig für die Festlegung der Gebiete,
1. für die eine Koordinierung mit militärischen Stellen im Sinne von Anhang SERA.4001 Buchstabe b Nummer 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 erforderlich ist,
 2. in denen nach Anhang SERA.4001 Buchstabe b Nummer 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Fluginformationsdienst, der Flugalarmdienst und der Such- und Rettungsdienst bereitgestellt werden.

Abschnitt 8

Flug

§ 29 Festlegungen im Funkverkehr

- (1) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist zuständig für die Festlegung
1. der Funkfrequenzen der Flugverkehrskontrollstellen und der Bodenfunkstellen für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst im Sinne der Anhänge SERA.8035, SERA.5005 Buchstabe i und SERA.5025 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012,
 2. der Sprechfunkverfahren und der Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung.
- (2) Der Funkverkehr wird als Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst durchgeführt. Hierbei sind die nach Absatz 1 Nummer 2 festgelegten Verfahren anzuwenden. Zur Teilnahme am Sprechfunkverkehr im Geltungsbereich dieser Verordnung bedarf es ausreichender Kenntnisse der im Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst verwendeten Sprache.

§ 30 Standortmeldungen

Zuständige Behörde nach Anhang SERA.8025 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Es legt insbesondere Folgendes fest:

1. die Bedingungen, unter denen die Flugverkehrskontrollstelle auf die Übermittlung von Standortmeldungen verzichten kann,
2. zusätzliche Meldepunkte,
3. die Zeiträume, in denen eine Meldung abgegeben werden muss, sowie
4. Form und Verfahren der Standortmeldungen.

§ 31 Flugverkehrskontrollfreigabe

(1) Über die in Anhang SERA.5010, SERA.6001 und SERA.8001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 und in § 21 Absatz 1 vorgeschriebenen Fälle hinaus hat der Luftfahrzeugführer eine Flugverkehrskontrollfreigabe für Flüge in einem Gebiet mit Flugbeschränkungen einzuholen, wenn dies auf Grund von § 17 Absatz 1 als Bedingung festgelegt wurde.

(2) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann die Erteilung der Flugverkehrskontrollfreigaben in bestimmten Fällen an besondere Voraussetzungen knüpfen.

(3) Mit der Flugverkehrskontrollfreigabe nach Anhang SERA.8015 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 erhält der Luftfahrzeugführer die Erlaubnis, seinen Flug unter bestimmten Bedingungen oder Auflagen durchzuführen. Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann bei der Bewegungslenkung der ihrer Kontrolle unterliegenden Flüge den Flugverlauf, insbesondere den Flugweg und die Flughöhe, durch entsprechende Freigaben im Einzelnen festlegen.

(4) Von der zuletzt erteilten und bestätigten Flugverkehrskontrollfreigabe darf der Luftfahrzeugführer nicht abweichen, bevor ihm eine neue Flugverkehrskontrollfreigabe erteilt worden ist. Dies gilt nicht in Notlagen, die eine sofortige eigene Entscheidung erfordern. In diesen Fällen hat der Luftfahrzeugführer unverzüglich die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen und eine neue Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen.

(5) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung genehmigt mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die Staffelungsmindestwerte nach Anhang SERA.8010 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

(6) Eine Staffelung nach Anhang SERA.8005 Buchstabe b Nummer 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923 /2012 muss zwischen Sonderflügen nach Sichtflugregeln im Sinne des Artikels 2 Nummer 122 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nicht gewährleistet werden. Für diese Flüge erteilt die zuständige Flugverkehrskontrollstelle dem Luftfahrzeug-

führer die Verkehrsinformation nach Artikel 2 Nummer 132 sowie auf dessen Anforderung eine Ausweichempfehlung nach Artikel 2 Nummer 131 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

§ 32 Start- und Landemeldung

(1) Der Luftfahrzeugführer hat für Flüge, für die ein Flugplan abgegeben wurde, der zuständigen Flugverkehrsdienststelle die tatsächliche Startzeit unverzüglich nach dem Start zu übermitteln. Dies gilt nicht für Starts von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann Ausnahmen von Satz 1 zulassen.

(2) Einzelheiten über Inhalt, Form und Übermittlungsart sowie zulässige Abweichungen von dem in Absatz 1 festgelegten Zeitpunkt der Übermittlung der Startzeit werden von dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt.

(3) Absatz 2 gilt entsprechend für die Landemeldungen nach Anhang SERA.4020 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

§ 33 Flugverfahren

(1) Soweit die zuständige Flugverkehrskontrollstelle keine anders lautende Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 31 Absatz 3 erteilt, hat der Luftfahrzeugführer bei Flügen innerhalb von Kontrollzonen, bei Anflügen zu und Abflügen von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle sowie bei Flügen nach Instrumentenflugregeln die vorgeschriebenen Flugverfahren zu befolgen.

(2) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wird ermächtigt, die Flugverfahren nach Absatz 1 einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung festzulegen.

(3) Zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung kann die Flugsicherungsorganisation im Einvernehmen mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung im Einzelfall Flugverfahren durch Allgemeinverfügung festlegen. Bei Gefahr im Verzug kann die Flugsicherungsorganisation die in Satz 1 beschriebene Allgemeinverfügung ohne das Einvernehmen mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festlegen. Das Einvernehmen ist in einem solchen Fall unverzüglich herzustellen; wird das Einvernehmen nicht bis zum Ablauf des nächsten Arbeitstages im Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hergestellt, hat die Flugsicherungsorganisation die Festlegung des

Flugverfahrens aufzuheben. Die Geltungsdauer der Festlegung eines Flugverfahrens durch Allgemeinverfügung darf drei Monate nicht überschreiten.

Abschnitt 9

Sichtflugregeln

§ 34 Genehmigung von Flügen oberhalb der Flugfläche 195

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist zuständig für die Genehmigung von Flügen oberhalb der Flugfläche 195 nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 730/2006 der Kommission vom 11. Mai 2006 über die Luftraumklassifizierung und den Zugang von Flügen nach Sichtflugregeln zum Luftraum oberhalb der Flugfläche 195 (ABl. L 128 vom 16.05.2006, S. 3), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1.) geändert worden ist, in Verbindung mit Anhang SERA.5005 Buchstabe d Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

§ 35 Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Sichtflugregeln

(1) Die Höhen zur Einstellung des Höhenmessers für Flüge nach Sichtflugregeln werden von dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt.

(2) Bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln in und unterhalb der nach Absatz 1 festgelegten Höhe hat der Luftfahrzeugführer den Höhenmesser unverzüglich nach Erreichen oder Unterschreiten dieser Höhe auf den QNH-Wert des zur Flugstrecke nächstgelegenen Flugplatzes mit Flugverkehrskontrollstelle einzustellen. QNH-Wert ist der auf mittlere Meereshöhe reduzierte Luftdruckwert eines Ortes, unter der Annahme, dass an dem Ort und unterhalb des Ortes die Temperaturverhältnisse der Normalatmosphäre herrschen.

(3) Bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln oberhalb der nach Absatz 1 festgelegten Höhe hat der Luftfahrzeugführer den Höhenmesser unverzüglich nach Erreichen oder Überschreiten dieser Höhe auf 1 013,2 Hectopascal einzustellen (Standard-Höhenmessereinstellung).

(4) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann Abweichungen von den in Anhang SERA.5005 Buchstabe g der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vorgeschriebenen Höhen festlegen.

§ 36 Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht

- (1) Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht sind nur unter den in Anhang SERA.5005 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 genannten Bedingungen zulässig.
- (2) Bei Nacht sind Flüge nach Sichtflugregeln mit Luftsportgeräten verboten. Davon ausgenommen sind einsitzige Sprungfallschirme.
- (3) Die Durchführung von Sonderflügen nach Sichtflugregeln innerhalb von Kontrollzonen bei Nacht ist zulässig.

§ 37 Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Sichtflugregeln

(1) Für Flüge zu besonderen Zwecken kann die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes für einzelne Flüge oder eine Reihe von Flügen Ausnahmen von den in Anhang SERA.5005 Buchstabe f der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vorgeschriebenen Mindestflughöhen zulassen, soweit dies für den jeweiligen Zweck erforderlich ist und dadurch keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung eintritt. Wird ausnahmsweise eine Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe über Industrieanlagen, Menschenansammlungen, Unglücksorten oder Katastrophengebieten zugelassen, ist der Luftfahrzeugführer verpflichtet:

1. sich vor Antritt des Fluges bei einer von der Luftfahrtbehörde des Landes bestimmten Stelle zu melden und folgende Angaben zu machen:
 - a) Ort und Zeit des Einsatzes des Luftfahrzeugs,
 - b) voraussichtliche Dauer der Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe und
 - c) Kennzeichen und Muster des Luftfahrzeugs,
 2. vor Antritt des Fluges die Flugdurchführung mit der jeweils zuständigen Stelle abzustimmen,
 3. während der Dauer der Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe eine ständige Funkempfangsbereitschaft zu halten und auf Warnsignale gemäß Anlage 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zu achten,
 4. sich nach Aufforderung der zuständigen Behörde unverzüglich aus dem Gebiet zu entfernen.
- (2) Brücken und ähnliche Bauten sowie Freileitungen und Antennen dürfen nicht unterfliegen werden.

(3) Segelflugzeuge, bemannte Freiballone, Hängegleiter und Gleitsegler können die in Anhang SERA.5005 Buchstabe f Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vorgeschriebenen Mindestflughöhen und Mindestabstände unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebs dies notwendig macht und dadurch keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu befürchten ist.

§ 38 Überschallflüge nach Sichtflugregeln

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann Ausnahmen von dem Verbot nach Anhang SERA.5005 Buchstabe d Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 und Absatz 2 zulassen, sofern sichergestellt ist, dass bei Flügen mit Überschallgeschwindigkeit ein Überschallknall auf der Erdoberfläche nicht feststellbar ist.

(2) Die Ausnahmen können mit einer Nebenbestimmung, insbesondere einer Auflage versehen werden. Insbesondere können bestimmte Flughöhen und Flugstrecken und, sofern Start oder Landung im Geltungsbereich dieser Verordnung beabsichtigt sind, bestimmte Flugplätze vorgeschrieben werden. Die Erlaubnis ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 nicht vorgelegen haben; sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 nachträglich nicht nur vorübergehend weggefallen sind.

(3) In Einzelfällen können Flüge zu Versuchszwecken mit Überschallgeschwindigkeit über Absatz 1 hinausgehend auch dann zugelassen werden, wenn sie dazu dienen sollen, den Nachweis dafür zu erbringen, dass ein Überschallknall auf der Erdoberfläche nicht feststellbar ist.

§ 39 Allgemeingenehmigung für Such- und Rettungsflüge

Flüge im Such- und Rettungseinsatz oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib und Leben einer Person dürfen nach Artikel 4 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 von den Vorschriften des Anhangs SERA.5001 und SERA.5005 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 abweichen.

§ 40 Mindestsichtwetterbedingungen in den Lufträumen der Klassen F und G

In den Lufträumen der Klassen F und G gelten ergänzend zu Anhang SERA.5001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 folgende Mindestwerte für Flugsicht:

1. 1 500 Meter in und unter 900 Metern (3 000 Fuß) über Normalnull oder 300 Meter (1 000 Fuß) über Grund für Flüge
 - a) mit einer Geschwindigkeit von 140 Knoten oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden,
 - b) unter Bedingungen, in denen die Wahrscheinlichkeit eines Zusammentreffens mit anderem Verkehr in der Regel gering ist, zum Beispiel in Gebieten mit geringem Verkehrsaufkommen und bei Arbeitsflügen in geringer Höhe,
2. 800 Meter in und unter 900 Metern (3 000 Fuß) über Normalnull oder 300 Meter (1 000 Fuß) über Grund für Hubschrauber, wenn mit einer Geschwindigkeit geflogen wird, die zulässt, dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden, um Zusammenstöße zu vermeiden.

Es ist jeweils die größere Höhe maßgeblich.

Abschnitt 10

Instrumentenflugregeln

§ 41 Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln

- (1) Die Höhen zur Einstellung des Höhenmessers für Flüge nach Instrumentenflugregeln werden von dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt.
- (2) Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln in und unterhalb der nach Absatz 1 festgelegten Höhe hat der Luftfahrzeugführer den Höhenmesser unverzüglich nach Erreichen oder Unterschreiten dieser Höhe auf den von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle übermittelten QNH-Wert einzustellen.
- (3) Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln oberhalb der nach Absatz 1 festgelegten Höhe hat der Luftfahrzeugführer die Standard-Höhenmessereinstellung zu verwenden.

(4) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann für Instrumentenflüge im Luftfahrthandbuch

1. abweichende Flughöhen oder Flugflächen im kontrollierten Luftraum nach Anhang SERA.5020 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 festlegen,
 2. abweichende Reiseflughöhen in und unter 900 Metern (3 000 Fuß) über Normalnull im unkontrollierten Luftraum nach Anhang SERA.5025 Buchstabe a festlegen,
- soweit die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, dadurch nicht beeinträchtigt wird.

§ 42 Abbruch von Landeanflügen

Der Luftfahrzeugführer hat den Landeanflug abubrechen und das nach § 33 festgelegte Fehl-anflugverfahren einzuleiten, wenn er die für das verwendete Instrumentenanflugverfahren festgelegten Werte für den Abbruch von Landeanflügen erreicht hat, er den Landeanflug aber nicht nach Sicht beenden kann.

Elfter Abschnitt

Bußgeld- und Schlussvorschriften

§ 43 Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer

Regelungen, Genehmigungen und Festlegungen nach den §§ 2 Absatz 1, 16 Absatz 1 und 3, 17 Absatz 1, 22 Absatz 2 Satz 1, 28, 29, 30, 31 Absatz 2, 32 Absatz 2, 35 Absatz 1 und 41 Absatz 1 werden durch die dort benannte Behörde in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht.

§ 44 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Absatz 1 Nummer 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Absatz 1 eine festgelegte Maßeinheit nicht verwendet,
2. entgegen § 4 Satz 1 ein Luftfahrzeug führt oder als anderes Besatzungsmitglied tätig wird,

3. entgegen § 5 einen Lärm bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht, der stärker ist, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung unvermeidbar erfordert,
4. einer Vorschrift des § 7 Absatz 1 Satz 1 oder 2, Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 3 über die Meldung von Unfällen oder Störungen zuwiderhandelt,
5. entgegen § 11 Absatz 1 eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht einhält,
6. entgegen § 13 Absatz 1 Satz 1 einen Gegenstand oder sonstigen Stoff abwirft oder ablässt,
7. einer Vorschrift des § 14 Absatz 1, 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 1 oder Absatz 4 über Kunstflüge zuwiderhandelt,
8. ohne Erlaubnis nach § 15 Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2, oder entgegen Absatz 5 einen Schlepp- oder Reklameflug ausführt,
9. einer vollziehbaren Auflage nach § 15 Absatz 3 Satz 1 zuwiderhandelt,
10. entgegen § 16 Absatz 3 einen Flug nach Sicht- oder Instrumentenflugregeln ausführt,
11. einer vollziehbaren Auflage nach § 17 Absatz 2 Satz 3 zuwiderhandelt,
12. ohne Erlaubnis nach § 18 Absatz 1 Satz 1 startet oder landet,
13. entgegen § 19 Absatz 1 oder 3 Satz 1 einen Luftraum nutzt,

14. ohne Erlaubnis nach § 20 Absatz 1 einen Luftraum nutzt,
15. entgegen § 20 Absatz 2 ein Halteseil nicht verwendet,
16. einer vollziehbaren Auflage nach § 20 Absatz 4 Satz 2 zuwiderhandelt,
17. entgegen § 21 Absatz 1 eine Flugverkehrskontrollfreigabe nicht einholt,
18. ohne Genehmigung nach § 22 Absatz 2 Satz 2 in eine Flugplatzverkehrszone einfliegt oder aus ihr ausfliegt,
19. einer Vorschrift des § 23 Absatz 1 Nummer 1, 2, 3, 8 oder 9 über den Flugbetrieb auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung zuwiderhandelt,
20. entgegen § 24 Absatz 1 auf einem Flugplatz startet oder landet,
21. ohne Erlaubnis nach § 25 Absatz 3 Satz 1 auf einem Rollfeld verkehrt,
22. einer Vorschrift des § 26 Absatz 1 über Beschränkungen der Starts oder Landungen zuwiderhandelt,
23. entgegen § 26 Absatz 4 eine Bescheinigung nicht mitführt,
24. entgegen § 29 Absatz 2 Satz 2 ein festgelegtes Verfahren nicht anwendet,
25. entgegen § 31 Absatz 1 eine Flugverkehrskontrollfreigabe nicht einholt,
26. ohne Erlaubnis nach § 31 Absatz 3 Satz 1 einen Flug durchführt oder einer vollziehbaren Auflage nach § 31 Absatz 3 Satz 1 zuwiderhandelt,

27. einer Vorschrift des § 31 Absatz 4 Satz 1 oder 3 über die Flugverkehrskontrollfreigabe zuwiderhandelt,
 28. entgegen § 32 Absatz 1 Satz 1 eine Startmeldung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erstattet,
 29. entgegen § 33 Absatz 1 ein vorgeschriebenes Flugverfahren nicht befolgt,
 30. einer Vorschrift des § 35 Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 3 oder § 41 Absatz 2 oder 3 über die Höhenmessereinstellung zuwiderhandelt,
 31. einer Vorschrift des § 36 Absatz 1 oder 2 Satz 1 über Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht zuwiderhandelt,
 32. einer Vorschrift des § 37 Absatz 1 Satz 2 über Verpflichtungen bei Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe zuwiderhandelt.
 33. entgegen § 37 Absatz 2 eine Brücke oder ähnlichen Bau, eine Freileitung oder Antenne unterfliegt oder
 34. einer vollziehbaren Auflage nach § 38 Absatz 2 Satz 1 zuwiderhandelt.
- (2) Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Absatz 1 Nummer 13 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer gegen eine Vorschrift der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1, ABl. L 145 vom 31.05.2013, S. 38 – 39) verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig
1. entgegen Anhang SERA.2010 Buchstabe a ein Steuerorgan eines Luftfahrzeugs bedient,
 2. einer Vorschrift des Anhangs SERA.2010 Buchstabe b über die Flugvorbereitung zuwiderhandelt,
 3. entgegen Anhang SERA.2020 Satz 1 eine Funktion des sicherheitsrelevanten Personals ausübt,
 4. entgegen Anhang SERA.3101 ein Luftfahrzeug betreibt,
 5. entgegen Anhang SERA.3105 Satz 2 in Verbindung mit Anhang SERA.5005 Buchstabe f eine Mindesthöhe für Flüge nach Sichtflugregeln unterschreitet,
 6. entgegen Anhang SERA.3105 in Verbindung mit Anhang SERA.5015 Buchstabe b eine Mindesthöhe für Flüge nach Instrumentenflugregeln unterschreitet,
 7. einer Vorschrift des Anhangs SERA.3210 Buchstabe a, b oder d Nummer 1, 2, 3 oder 4 Buchstabe iii oder iv über Ausweichregeln zuwiderhandelt,

8. entgegen Anhang SERA.3210 Buchstabe c Nummer 1 nicht nach rechts ausweicht.
9. einer Vorschrift des Anhangs SERA.3215 Buchstabe a, b, c oder d über die von Luftfahrzeugen zu führenden Lichter zuwiderhandelt,
10. einer Vorschrift des Anhangs SERA.3220 über Flüge unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen zuwiderhandelt,
11. einer Vorschrift des Anhangs SERA.3225 über den Flugbetrieb auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung zuwiderhandelt,
12. einer Vorschrift des Anhangs SERA.3230 Buchstabe a Nummer 1, 2, 3 oder 4 über den Betrieb auf dem Wasser zuwiderhandelt,
13. einer Vorschrift des Anhangs SERA.3301 Buchstabe a über Signale und Zeichen in Verbindung mit Anlage 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zuwiderhandelt,
14. entgegen Anhang SERA.3401 Buchstabe a die koordinierte Weltzeit nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise verwendet,
15. entgegen Anhang SERA.4001 Buchstabe b, c oder d einen Flugplan nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt,
16. entgegen Anhang SERA.4020 Buchstabe a, auch in Verbindung mit Buchstabe c, eine Landemeldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig übermittelt,
17. entgegen Anhang SERA.5001 einen Abstand von Wolken nicht einhält,
18. einer Vorschrift des Anhangs SERA.5005 Buchstabe a, b, f oder i über Sichtflugregeln zuwiderhandelt,
19. ohne Genehmigung nach Anhang SERA.5005 Buchstabe d einen Flug nach Sichtflugregeln durchführt,
20. ohne Genehmigung nach Anhang SERA.5010 Satz 1 einen Sonderflug nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen durchführt,
21. entgegen Anhang SERA.5015 Buchstabe c Nummer 1 eine Unterrichtung oder Übermittlung von Änderungen nicht, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig vornimmt,
22. einer Vorschrift des Anhangs SERA.5020 Buchstabe b über Regeln für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum zuwiderhandelt,
23. entgegen Anhang SERA.6001 Buchstabe a, b, c oder d, jeweils in Verbindung mit Anhang SERA.8015 Buchstabe b Nummer 1, 2, 3 oder 5 oder Buchstabe d eine Flugver-

kehrskontrollfreigabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig einholt,

24. entgegen Anhang SERA.8025 eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig macht,
25. entgegen Anhang SERA.8035 Buchstabe a eine Hörbereitschaft nicht aufrechterhält oder eine Zweiweg-Funkverbindung nicht herstellt oder
26. entgegen Anhang SERA.12001 in Verbindung mit Anhang SERA.12005, SERA.12010 oder SERA.12015 eine Luftfahrzeugbeobachtung nicht, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig meldet.

Anlage 1 (zu § 9 LuftVO)
**Verzeichnis von meldepflichtigen Ereignissen bei Betrieb, Instandhaltung und
Herstellung von Luftfahrzeugen**

- Hinweis 1: Auch wenn in diesem Anhang die meisten meldepflichtigen Ereignisse aufgeführt sind, so wird mit ihm jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Andere Ereignisse, die nach Auffassung der Betroffenen die Kriterien erfüllen, sollten ebenfalls gemeldet werden.
- Hinweis 2: Dieser Anhang enthält Beispiele von Meldeanforderungen für Betrieb, Instandhaltung, Instandsetzung und Herstellung von Luftfahrzeugen.
- Hinweis 3: Meldepflichtig sind solche Ereignisse, bei denen die Betriebssicherheit gefährdet war oder hätte gefährdet sein können, oder solche Ereignisse, die zu einer unsicheren Betriebslage hätten führen können. Wenn nach Auffassung des Melders ein Ereignis nicht die Betriebssicherheit gefährdet hat, aber bei erneutem Auftreten unter anderen, aber wahrscheinlichen Umständen eine Gefährdung bewirken würde, soll eine Meldung stattfinden. Was bei einer Kategorie von Erzeugnissen, Teilen oder Geräten als meldefähig gilt, ist es möglicherweise bei anderen Kategorien nicht, und das Fehlen oder Vorhandensein eines einzigen – menschlichen oder technischen – Faktors kann ein Ereignis zu einem Unfall oder einer schweren Störung werden lassen.
- Hinweis 4: Für spezielle Zulassungen wie beispielsweise RVSM, ETOPS oder RNAV oder für Konzeptions- oder Wartungsprogramme gelten möglicherweise mit der betreffenden Zulassung bzw. dem betreffenden Programm verbundene Meldeanforderungen für Betriebsstörungen oder Fehlfunktionen.

Abkürzungen:

RVSM: Reduced Vertical Separation Minima

ETOPS: Extended Operation

RNAV: Area Navigation

Inhalt

- A: Flugbetrieb
- B: Technische Vorkommnisse am Luftfahrzeug
- C: Instandhaltung und Instandsetzung von Luftfahrzeugen
- D: Flugnavigationendienste, Flugplatzeinrichtungen und Bodendienste
- E: Beispiele für Ereignisse, die auf Grund der Kriterien für spezifische Systeme nach Abschnitt B Nummer 2 meldepflichtig sind

A. Flugbetrieb

1. Betrieb des Luftfahrzeugs

- a) Ausweichmanöver:
 - aa) Gefahr des Zusammenstoßes mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem anderem Gegenstand oder eine unsichere Situation, in der ein Ausweichmanöver angemessen gewesen wäre,
 - bb) ein Ausweichmanöver, mit dem ein Zusammenstoß mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem anderen Gegenstand vermieden werden sollte,
 - cc) ein Ausweichmanöver, mit dem andere unsichere Situationen vermieden werden sollten;
- b) Störungen bei Start oder Landung, einschließlich vorsorglicher Landungen und Notlandungen, Ereignisse wie Zu-kurz-Aufsetzen, Überschreiten der Start- und Landebahnen, Starts, Startabbrüche, Landungen oder Landeversuche auf einer geschlossenen, belegten oder falschen Start- und Landebahn, Störungen auf der Start- oder Landebahn;
- c) Unterschreiten der zu erwartenden Leistung beim Start oder Anfangssteigflug;
- d) kritische Treibstofffehlmenge oder Unmöglichkeit, Treibstoff umzupumpen oder die gesamte nutzbare Treibstoffmenge zu verbrauchen;
- e) Verlust der Kontrolle über das Luftfahrzeug (auch teilweise oder vorübergehend) ungeachtet der Gründe;
- f) Ereignisse bei Geschwindigkeiten nahe oder oberhalb von V_1 als Folge oder Ursache gefährlicher Situationen oder potenziell gefährlicher Situationen (z. B. Startabbruch, Heckaufsetzer, Verlust der Triebwerksleistung);
- g) Durchstarten, das zu einer gefährlichen oder potenziell gefährlichen Situation führt;
- h) Abweichung

- von der Fluggeschwindigkeit größer als V_{NE} (Never Exceed Speed) – entspricht der nicht zu überschreitenden Geschwindigkeit in der jeweiligen Konfiguration,
 - von der Fluggeschwindigkeit geringer als V_{MC} (Minimum Control Speed) – entspricht der nicht zu unterschreitenden Geschwindigkeit in der jeweiligen Konfiguration,
 - vom vorgesehenen Kurs oder von der vorgesehenen Flughöhe um mehr als 300 Fuß ungeachtet der Gründe;
- i) Unterschreiten der Entscheidungshöhe oder Sinkflugmindesthöhe ohne Vorliegen der erforderlichen Sichtmerkmale;
 - j) Verlust der Wahrnehmung der tatsächlichen eigenen Position oder der Position anderer Luftfahrzeuge;
 - k) Unterbrechung der Kommunikation zwischen der Flugbesatzung (Crew Resource Management – CRM) oder zwischen der Flugbesatzung und anderen Personen (Kabinenbesatzung, Flugverkehrskontrolle, Flugingenieure);
 - l) harte Landung, nach der ein „Heavy Landing Check“ für erforderlich angesehen wird;
 - m) Überschreiten der Grenzwerte für ungleichmäßige Treibstoffverteilung;
 - n) falsche Einstellung eines SSR-Codes oder einer Höhenmesser-Teilskala;
 - o) falsche Programmierung von Geräten für die Navigation oder für Leistungsberechnungen oder fehlerhafte Eingaben in diese Geräte oder Verwendung fehlerhafter Daten;
 - p) falsche Entgegennahme oder falsche Auslegung von Funksprüchen, wenn keine Korrekturen erfolgen bzw. bei Wiederholungen keine Bestätigungen erfolgen;
 - q) Fehlfunktionen oder Schäden an der Treibstoffanlage, die sich auf die Treibstoffversorgung und/oder -verteilung ausgewirkt haben;
 - r) unbeabsichtigtes Verlassen einer befestigten Rollfläche durch ein Luftfahrzeug;
 - s) Zusammenstoß eines Luftfahrzeugs mit einem anderen Luftfahrzeug, einem Fahrzeug oder einem Gegenstand auf dem Boden;
 - t) unbeabsichtigte und/oder fehlerhafte Bedienung von Steuerelementen;
 - u) Unmöglichkeit, die vorgesehene Luftfahrzeugkonfiguration während einer Flugphase zu erreichen (z. B. fehlerhaftes Fahrwerk oder fehlerhafte Fahrwerksklappen, Landeklappen, Stabilisatoren, Vorflügel);

- v) gefährliche oder potenziell gefährliche Situation als Folge einer gezielten Simulation von Notfallbedingungen bei Schulungen, Systemüberprüfungen oder zu Schulungszwecken;
- w) anormale Vibrationen;
- x) Auslösen eines primären Warnsystems, das mit dem Manövrieren des Luftfahrzeugs im Zusammenhang steht, z. B. Konfigurationswarnung, Überzieh-Warnung („Stick Shake“) oder Geschwindigkeitswarnung, es sei denn,
 - aa) die Flugbesatzung hat eindeutig festgestellt, dass es sich um eine Fehlwarnung handelt, und die Fehlwarnung hat nicht zu Schwierigkeiten oder Gefahren infolge der Reaktionen der Flugbesatzung auf die Warnung geführt oder
 - bb) das Auslösen ist zu Schulungs- oder Prüfungszwecken erfolgt;
- y) Warnung des Bodenannäherungswarnsystems (Ground Proximity Warning System – GPWS/Terrain Awareness and Warning System – TAWS), falls
 - aa) das Luftfahrzeug dem Boden näher kommt als geplant oder erwartet oder
 - bb) die Warnung bei Instrumenten-Wetterbedingungen (IMC) oder nachts auftritt und feststeht, dass sie durch eine hohe Sinkfluggeschwindigkeit ausgelöst wurde (Modus 1), oder
 - cc) die Warnung darauf beruht, dass das Fahrwerk oder die Landeklappen an dem entsprechenden Punkt beim Landeanflug nicht ausgefahren wurden (Modus 4), oder
 - dd) sich eine Schwierigkeit oder Gefahr auf Grund der Reaktion der Besatzung auf die Warnung ergibt oder hätte ergeben können, z. B. verringerter Abstand von anderen Luftfahrzeugen; dazu können Warnungen aller Modi oder Typen gehören, d. h. echte, störende oder Fehlwarnungen;
- z) Alarm des Bodenannäherungswarnsystems (GPWS/TAWS), falls sich eine Schwierigkeit oder Gefahr auf Grund der Reaktion der Besatzung auf den Alarm ergibt oder hätte ergeben können:
 - aa) ACAS-Anweisungen (RA), (ACAS: Aircraft Collision Avoidance System, RA: Resolution Advice),
 - bb) durch Triebwerk- oder Propellerstrahl verursachte erhebliche Schäden oder schwere Verletzungen.

2. Notfälle

- a) Brand, Explosion, Rauch oder giftige oder schädliche Gase, auch nach Löschung des Brandes;

- b) Anwendung eines nicht vorgesehenen Verfahrens durch die Flugbesatzung, um einen Notfall zu beherrschen, wenn
 - aa) zwar ein Verfahren vorgesehen ist, dieses aber nicht angewendet wird,
 - bb) kein Verfahren vorgesehen ist,
 - cc) zwar ein Verfahren vorgesehen ist, dieses aber unzulänglich oder ungeeignet ist,
 - dd) das vorgesehene Verfahren nicht korrekt angewendet werden kann,
- c) Nichteignung von Verfahren für den Einsatz in Notfällen, auch beim Einsatz zu Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfzwecken;
- d) Ereignis, das zu einer Noträumung des Luftfahrzeugs führt;
- e) Druckabfall;
- f) Benutzung von Notfallausrüstung oder Anwendung vorgeschriebener Notfallverfahren, um eine Situation zu beherrschen;
- g) Ereignis, das zur Erklärung eines Notfalls („Mayday“ oder „Pan“) führt;
- h) Ausfall eines Notfallsystems oder -ausrüstungsteils, einschließlich Ausstiegstüren und Beleuchtung, auch beim Einsatz zu Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfzwecken;
- i) Ereignisse, die die Notfallverwendung von Sauerstoff durch ein Mitglied der Flugbesatzung erforderlich machen.

3. Einsatzunfähigkeit der Flugbesatzung

- a) Einsatzunfähigkeit eines Mitglieds der Flugbesatzung – auch vor dem Abflug, falls anzunehmen ist, dass es zu einer Einsatzunfähigkeit nach dem Start hätte kommen können;
- b) Einsatzunfähigkeit eines Mitglieds der Kabinenbesatzung, die es ihm unmöglich macht, wesentliche Notfallaufgaben wahrzunehmen;

4. Verletzungen

Ereignisse, die zu erheblichen Verletzungen von Fluggästen oder Besatzungsmitgliedern geführt haben oder hätten führen können.

5. Wetter

- a) Blitzschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat;
- b) Hagelschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat;

- c) Durchfliegen schwerer Turbulenzen, das zur Verletzung von Insassen geführt hat oder nach dem die Durchführung eines Turbulenz-Checks des Luftfahrzeugs für erforderlich angesehen wird;
- d) Durchfliegen von Scherwinden;
- e) Vereisungsprobleme, die zu Bedienungsproblemen, zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt haben.

6. Äußere Sicherheit

- a) Rechtswidriger Eingriff in den Luftverkehr, einschließlich Bombendrohung oder Entführung eines Luftfahrzeuges;
- b) Schwierigkeiten bei der Kontrolle betrunkenen, gewalttätiger oder sich Anordnungen widersetzender Fluggäste;
- c) Entdeckung eines „blinden Passagiers“.

7. Sonstige Ereignisse

- a) Wiederholt auftretende Ereignisse einer bestimmten Art, die für sich allein genommen nicht als meldefähig angesehen würden, die auf Grund ihrer Häufigkeit aber eine potenzielle Gefahr darstellen;
- b) Vogelschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat;
- c) Durchfliegen einer Wirbelschlepe;
- d) jedes sonstige Ereignis gleich welcher Art, das als Gefährdung oder mögliche Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen an Bord angesehen wurde.

B. Technische Vorkommnisse am Luftfahrzeug

1. Struktur

Nicht alle Schäden an der Struktur sind zu melden. Es ist nach der technischen Beurteilung zu entscheiden, ob ein Schaden schwerwiegend genug ist, um meldefähig zu sein. Die folgenden Beispiele können hierbei als Anhaltspunkte dienen:

- a) Schäden an einem tragenden Strukturteil, das nicht als beschädigungstolerant eingestuft wird (lebenszeitbegrenzte Teil); als tragende Strukturteile gelten alle Teile, die wesentlich zur Aufnahme von Flug-, Boden- und Drucklasten beitragen und deren Ausfall zu einem Totalausfall des Luftfahrzeugs führen könnte;
- b) Schäden oder Mängel, die die zulässigen Toleranzen an den tragenden Strukturteilen überschreiten;

- c) Schäden oder Mängel, die die zulässigen Toleranzen eines Strukturteils überschreiten, dessen Ausfall die Steifigkeit der Struktur so weit beeinträchtigen könnte, dass die vorgeschriebenen Sicherheitsmargen für Flattererscheinungen, aperiodische Bewegungen oder Steuerungsumkehr nicht mehr eingehalten werden können;
- d) Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die zum Lösen schwerer Bauteile führen könnten, wodurch Insassen des Luftfahrzeugs verletzt werden könnten;
- e) Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die die ordnungsgemäße Funktion von Systemen gefährden könnte (siehe unten unter Nummer 2 Buchstabe i);
- f) Ablösen von Strukturteilen des Luftfahrzeugs während des Fluges.

2. Systeme

Es werden die nachstehenden, für alle Systeme geltenden allgemeinen Kriterien vorgeschlagen:

- a) Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schädigung eines Systems, Teilsystems oder Ausrüstungssatzes, wodurch die Standard-Betriebsverfahren, Drills usw. nicht mehr zufrieden stellend durchgeführt werden können;
- b) Unmöglichkeit der Systembeherrschung durch die Flugbesatzung, wie z. B.
 - aa) ungewollte selbständige Aktionen,
 - bb) fehlerhafte und/oder unvollständige Reaktion, einschließlich eines ungenügenden Bewegungswegs oder von Schwergängigkeit,
 - cc) selbständiges Bewegen der Steuerorgane,
 - dd) mechanische Trennung von Verbindungen oder mechanisches Versagen;
- c) Ausfall oder Störung exklusiver Systemfunktion(en) (in einem einzigen System können mehrere Funktionen integriert sein);
- d) wechselseitige Beeinträchtigungen innerhalb eines Systems oder zwischen mehreren Systemen;
- e) Ausfall oder Funktionsstörung der Schutzeinrichtung oder der zugehörigen Notfalleinrichtungen des Systems;
- f) Ausfall der Redundanzfunktion des Systems;
- g) Ereignisse als Folge unvorhergesehenen Systemverhaltens;
- h) bei Luftfahrzeugen mit mehreren voneinander unabhängigen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen: Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schäden an einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz;

- i) bei Luftfahrzeugen mit einfach vorhandenen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen: Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schäden an mehr als einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz;
- j) Auslösen eines primären Warnsystems der Systeme oder Ausrüstungsteile des Luftfahrzeugs, sofern die Besatzung nicht eindeutig festgestellt hat, dass es sich um eine Fehlwarnung handelt, und die Fehlwarnung nicht zu Schwierigkeiten oder Gefahren infolge der Reaktionen der Besatzung auf die Warnung geführt hat;
- k) Leckagen von Hydraulikflüssigkeiten, Treibstoff, Öl oder anderen Flüssigkeiten, die feuergefährlich sind oder möglicherweise zu einer gefährlichen Verunreinigung von Struktur, Systemen oder Ausrüstungsteilen des Luftfahrzeugs geführt oder eine Gefahr für die Insassen dargestellt haben;
- l) Funktionsstörungen oder Mängel an einem Anzeigesystem, wenn dies möglicherweise irreführende Anzeigen für die Besatzung verursacht;
- m) Ausfälle, Funktionsstörungen oder Mängel, wenn diese in einer kritischen Flugphase auftreten und sich auf den Betrieb des betreffenden Systems auswirken;
- n) erhebliche Abweichungen der tatsächlichen Leistung von der freigegebenen Leistung, die zu einer Gefahrensituation geführt haben (unter Berücksichtigung der Genauigkeit der Leistungsberechnungsverfahren), einschließlich Bremswirkung, Treibstoffverbrauch usw.;
- o) Asymmetrie bei Flugsteuerungseinrichtungen, z. B. Landeklappen, Vorflügeln, Störklappen.

Abschnitt E enthält eine Liste mit Beispielen der Ereignisse, die sich aus der Anwendung dieser allgemeinen Kriterien auf bestimmte Systeme ergeben.

3. Antriebssysteme (einschließlich Triebwerke, Propeller und Rotorsysteme) und Hilfskraftturbinen-Systeme

- a) Flammendurchschlag, Abschaltung oder Fehlfunktion eines Triebwerks;
- b) Überschreiten der Drehzahl oder Unmöglichkeit der Drehzahlregelung schnell drehender Komponenten (z. B. Hilfskraftturbine, Druckluftstarter, Klimatisierung, luftgetriebene Hilfsturbine, Propeller oder Rotor);
- c) Ausfall oder Fehlfunktion eines Teils eines Triebwerks mit einer oder mehreren der nachstehenden Folgen:
 - aa) Austritt von Teilen/Bruchstücken,
 - bb) unkontrollierter interner oder externer Brand oder Austreten heißer Gase,
 - cc) Schub in eine andere als die vom Piloten gewählte Richtung,

- dd) Funktionsausfall oder unbeabsichtigte Funktion des Schubumkehrsystems,
 - ee) Unmöglichkeit, die Leistung, den Schub oder die Drehzahl zu regeln,
 - ff) Ausfall der Triebwerksaufhängung,
 - gg) teilweiser oder vollständiger Verlust wesentlicher Teile des Triebwerks,
 - hh) sichtbare Entwicklung von dichtem Rauch oder von Konzentrationen toxischer Stoffe, die ausreichen, um Flugbesatzung oder Fluggäste handlungsunfähig zu machen,
 - ii) Unmöglichkeit, ein Triebwerk mit den üblichen Verfahren abzuschalten,
 - jj) Unmöglichkeit, ein funktionsfähiges Triebwerk erneut zu starten;
- d) ungewollte(r) Schub-/Leistungsverlust, Schub-/Leistungswechsel oder Schub-/Leistungsschwankungen, wobei diese Ereignisse als Verlust der Schub- bzw. Leistungskontrolle (LOTC) eingestuft werden, und zwar
- aa) bei einem einmotorigen Luftfahrzeug oder
 - bb) wenn das Ereignis als für den jeweiligen Vorgang als übermäßig angesehen wird oder
 - cc) wenn bei einem mehrmotorigen Luftfahrzeug mehr als ein Triebwerk hiervon betroffen sein könnte, insbesondere bei zweimotorigen Luftfahrzeugen, oder
 - dd) wenn bei einem mehrmotorigen Luftfahrzeug der gleiche oder ein ähnlicher Triebwerkstyp bei einem Vorgang verwendet wird, bei dem das Ereignis als gefährlich oder kritisch angesehen würde;
- e) Schäden an einem lebenszeitbegrenzten Teil, die eine Außerbetriebnahme des Teils vor Erreichen seiner vollen Lebensdauer zur Folge haben;
- f) Mängel gleichen Ursprungs, die im Flug eine derart hohe Abschalttrate verursachen könnten, dass die Möglichkeit besteht, dass während eines Flugs mehr als ein Triebwerk abgeschaltet wird;
- g) Funktionsausfall eines Triebwerksbegrenzers oder eines Steuergeräts im Bedarfsfall oder unbeabsichtigte Funktion dieser Einrichtungen;
- h) Überschreitung der Triebwerksparameter;
- i) Fremdkörperberührung mit Schadenfolge;
- j) Propeller und Getriebe:
- Ausfall oder Funktionsstörung eines Teils eines Propellers oder Triebwerks mit einer oder mehreren der nachstehenden Folgen:
- aa) Drehzahlüberschreitung eines Propellers,
 - bb) Entwicklung übermäßigen Luftwiderstands,

- cc) Schub in die Gegenrichtung der vom Piloten gewählten Richtung,
 - dd) vollständiges Ablösen des Propellers oder größerer Propellerteile,
 - ee) Fehlfunktion, die zu einem übermäßigen Ungleichgewicht führt,
 - ff) ungewollte Bewegung der Propellerblätter unter die für den Flug festgelegte Minimalposition bei niedrigem Anstellwinkel,
 - gg) Ausfall der Einstellmöglichkeit für die Segelstellung,
 - hh) Ausfall der Einstellmöglichkeit für den Anstellwinkel des Propellers,
 - ii) selbsttätige Verstellung des Anstellwinkels,
 - jj) unkontrollierbare Schub- oder Drehzahlschwankungen,
 - kk) Austritt von Teilen mit niedriger Energie;
- k) Rotoren und Getriebe:
- aa) Schäden oder Mängel am Hauptrotorgetriebe/an der Hauptrotorbefestigung, die zum Ablösen des Rotors während des Flugs und/oder zu Fehlfunktionen der Rotorsteuerung führen könnten;
 - bb) Schäden am Heckrotor oder an seinem Getriebe und an gleichwertigen Systemen;
- l) Hilfskraftturbinen-Systeme:
- aa) Abschaltung oder Ausfall der Hilfskraftturbine, wenn diese entsprechend den Betriebsanforderungen – z. B. ETOPS und MEL – verfügbar sein muss;
 - bb) Unmöglichkeit der Abschaltung der Hilfskraftturbine;
 - cc) Drehzahlüberschreitung, Temperaturüberschreitung;
 - dd) Unmöglichkeit, die Hilfskraftturbine anzulassen, wenn sie für den Luftfahrzeugbetrieb benötigt wird.

4. Humanfaktoren

Zwischenfälle, bei denen ein Ausstattungsmerkmal oder eine Fehlkonzeption des Luftfahrzeugs möglicherweise zu einem Bedienungsfehler geführt hat, der eine gefährliche Wirkung oder einen Unfall zur Folge gehabt haben könnte.

5. Sonstige Ereignisse

- a) Ereignisse, die normalerweise nicht als meldepflichtig gelten (z. B. Ereignisse im Bereich der Innenausstattung und Kabinenausrüstung oder der Wassersysteme), falls die Umstände des Ereignisses zu einer Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen geführt haben;
- b) Brand, Explosion, Rauch oder toxische oder schädliche Dämpfe;

- c) sonstige Ereignisse, die zu einer Gefährdung des Luftfahrzeugs führen können oder die Sicherheit der Insassen des Luftfahrzeugs oder von Menschen oder Gegenständen in der Nähe des Luftfahrzeugs oder am Boden gefährden können;
- d) Ausfall oder Mängel der Kabinen-Lautsprechanlage, so dass Fluggastdurchsagen nicht möglich oder nicht hörbar sind;
- e) Ausfall der Pilotensitzverstellung während des Flugs.

C. Instandhaltung und Instandsetzung von Luftfahrzeugen

1. Falsche Montage von Teilen oder Komponenten des Luftfahrzeugs, die bei einem nicht speziell für diesen Zweck vorgesehenen Inspektions- oder Prüfverfahren festgestellt wird;
2. Heißluftleck, das zu Strukturschäden führt;
3. Schäden an einem lebenszeitbegrenzten Teil, die eine Außerbetriebnahme des Teils vor Erreichen seiner vollen Lebensdauer zur Folge haben;
4. Schäden oder Beeinträchtigungen (z. B. Brüche, Risse, Korrosion, Delamination, Ablösung), gleich welcher Ursache (z. B. Flattern, Steifigkeitsverluste oder strukturelle Schäden), an
 - a) der primären Struktur oder einem grundlegenden Strukturelement (gemäß Festlegung im Instandsetzungshandbuch des Herstellers), wenn diese Schäden oder Beeinträchtigungen die gemäß Instandsetzungshandbuch zulässigen Grenzen überschreiten und eine Instandsetzung oder einen teilweisen oder vollständigen Austausch erforderlich machen,
 - b) der sekundären Struktur, die in der Folge das Luftfahrzeug gefährdet haben oder hätten gefährden können,
 - c) Triebwerk, Propeller oder Drehflügler-Rotorsystem;
5. diejenigen Ausfälle, Fehlfunktionen oder Mängel oder diejenigen Schäden oder Beeinträchtigungen, die auf Grund der Ausführung einer Lufttüchtigkeitsanweisung oder einer anderen verbindlichen Anweisung einer Aufsichtsbehörde festgestellt werden, sofern
 - a) sie zum ersten Mal von der meldenden ausführenden Stelle festgestellt werden,
 - b) bei einer nachfolgenden Ausführung der Anweisungen die darin angegebenen zulässigen Grenzen überschritten werden und/oder veröffentlichte Instandsetzungs-/Abhilfeverfahren nicht verfügbar sind;
6. Ausfall eines Notfallsystems oder -ausrüstungsteils, einschließlich Ausstiegstüren und Beleuchtung, auch beim Einsatz zu Instandhaltungs- oder Prüfzwecken;

7. Nichteinhaltung oder erhebliche Fehler bei der Einhaltung der vorgeschriebenen Instandhaltungsverfahren;
8. Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen und Werkstoffe unbekannter oder verdächtiger Herkunft;
9. irreführende, falsche oder unzureichende Instandhaltungsangaben oder -verfahren, die zu Instandhaltungsfehlern führen könnten;
10. alle Ausfälle, Fehlfunktionen oder Mängel von Ausrüstungen am Boden, die zur Prüfung von Luftfahrzeugsystemen und -ausrüstungen verwendet werden, falls bei den erforderlichen Routineinspektions- und -prüfverfahren das Problem nicht eindeutig zu erkennen war und dies zu einer Gefahrensituation führt.

D. Flugnavigationsdienste, Flugplatzeinrichtungen und Bodendienste

1. Flugnavigationsdienste (ANS)

(ANS: Air Navigation Service)

2. Flugplätze und Flugplatzeinrichtungen

- a) Austritt erheblicher Mengen Treibstoff während des Betankens;
- b) Betankung mit falschen Treibstoffmengen, die erhebliche Auswirkungen auf die Flugdauer, Leistung, Schwerpunktlage oder strukturelle Festigkeit des Luftfahrzeugs haben kann.

3. Fluggäste, Gepäck, Fracht

- a) Erhebliche Verunreinigung der Struktur, der Systeme oder der Ausrüstung von Luftfahrzeugen durch die Beförderung von Gepäck oder Fracht;
- b) falsche Beladung mit Fluggästen, Gepäck oder Fracht, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung bezüglich der Massenverteilung und/oder Schwerpunktlage des Luftfahrzeugs führen kann;
- c) falsches Verstauen von Gepäck (einschließlich Handgepäck) oder Fracht, wodurch das Luftfahrzeug, seine Ausrüstung oder Insassen gefährdet werden können oder die Notevakuierung behindert werden kann;
- d) unsachgemäßes Verstauen von Frachtcontainern oder sonstigen größeren Frachtstücken;
- e) Beförderung oder versuchte Beförderung von gefährlichen Gütern unter Verstoß gegen die geltenden Vorschriften, einschließlich falscher Kennzeichnung und Verpackung von gefährlichen Gütern.

4. Bodenabfertigung des Luftfahrzeugs

- a) Ausfall, Fehlfunktion oder Mängel von Ausrüstungen am Boden, die zur Prüfung von Luftfahrzeugsystemen und -ausrüstungen verwendet werden, falls bei den erforderlichen Routineinspektions- und -prüfverfahren das Problem nicht eindeutig zu erkennen war und dies zu einer Gefahrensituation führt;
- b) Nichteinhaltung vorgeschriebener Abfertigungsverfahren oder erhebliche Fehler bei diesen Verfahren;
- c) Betankung mit verunreinigtem oder falschem Treibstoff oder mit verunreinigten oder falschen sonstigen Betriebsflüssigkeiten/Gasen (einschließlich Sauerstoff und Trinkwasser).

E. Beispiele für Ereignisse, die auf Grund der Kriterien für spezifische Systeme nach Abschnitt B Nummer 2 meldepflichtig sind

1. Klima-/Lüftungsanlage

- a) Vollständiger Ausfall der Avionik-Kühlanlage;
- b) Druckabfall.

2. Automatisches Flugsteuerungssystem

- a) Automatisches Flugsteuerungssystem geht nach dem Einschalten nicht in den vorgesehenen Betriebsmodus über;
- b) von der Flugbesatzung gemeldete erhebliche Schwierigkeiten bei der Beherrschung des Luftfahrzeugs in Verbindung mit der Funktion des automatischen Flugsteuerungssystems;
- c) Ausfall einer Abschaltvorrichtung für das automatische Flugsteuerungssystem;
- d) selbständiger Betriebsmoduswechsel des automatischen Flugsteuerungssystems.

3. Kommunikation

- a) Ausfall oder Mängel der Kabinen-Lautsprechanlage, so dass Fluggastdurchsagen nicht möglich oder nicht hörbar sind;
- b) Gesamtausfall des Kommunikationssystems während des Flugs.

4. Elektrische Anlage

- a) Ausfall eines Verteilersystems der elektrischen Anlage (AC oder DC);
- b) Totalausfall oder Ausfall von mehr als einem Elektrogeneratorsystem;
- c) Ausfall des Reserve-(Notfall-)Elektrogeneratorsystems.

5. Cockpit/Kabine/Frachträume

- a) Ausfälle der Pilotensitzverstellung während des Flugs;
- b) Ausfall eines Notfallsystems oder -ausrüstungsteils, einschließlich der Notausstiegs-Signalanlage, aller Ausstiegstüren, der Notbeleuchtung usw.;
- c) Ausfall der Haltevorrichtungen des Frachtladesystems.

6. Brandschutzanlage

- a) Brandalarme, mit Ausnahme der sofort als falsch bestätigten Alarme;
- b) nicht erkannter Ausfall oder Mangel der Brand-/Rauchmeldeanlage- bzw. der Brand-/Rauchschutzanlage, der zum Ausfall bzw. zur Funktionseinschränkung der Brandmelde- bzw. Brandschutzanlage führen könnte;
- c) Ausbleiben einer Brandmeldung bei einem tatsächlich ausgebrochenen Brand oder bei Rauchentwicklung.

7. Flugsteuerung

- a) Asymmetrie der Landeklappen, Vorflügel, Störklappen usw.;
- b) eingeschränkte Beweglichkeit, Schwergängigkeit oder schlechtes oder verspätetes Ansprechen bei der Betätigung primärer Flugsteuerungssysteme oder der zugehörigen Feststellsysteme;
- c) selbständiges Bewegen der Steuerorgane;
- d) von der Flugbesatzung wahrgenommene Vibrationen an den Steuerorganen;
- e) Lösen oder Ausfall der mechanischen Flugsteuerung;
- f) erhebliche Beeinträchtigung der normalen Steuerung des Luftfahrzeugs oder Verschlechterung der Flugeigenschaften.

8. Treibstoffanlage

- a) Fehlfunktion am Treibstoffmengen-Anzeigesystem, die zum Totalausfall der Anzeige oder zur Fehlanzeige der mitgeführten Treibstoffmenge führt;
- b) Treibstoffaustritt, der zu größerem Treibstoffverlust, Brandgefahr oder erheblicher Verunreinigung geführt hat;
- c) Fehlfunktion oder Mängel des Treibstoffablasssystems, die zum unbeabsichtigten Verlust einer erheblichen Treibstoffmenge, zu Brandgefahr oder gefährlicher Verunreinigung der Luftfahrzeugausrüstung geführt oder das Ablassen von Treibstoff unmöglich gemacht haben;
- d) Fehlfunktionen oder Mängel des Treibstoffsystems, die erhebliche Auswirkungen auf die Treibstoffversorgung und/oder -verteilung hatten;

- e) Unmöglichkeit, die gesamte nutzbare Treibstoffmenge umzupumpen oder zu verbrauchen.

9. Hydraulik

- a) Ausfall eines Hydrauliksystems (nur ETOPS-Betrieb);
- b) Funktionsausfall des Isolationssystems;
- c) Ausfall von mehr als einem Hydraulikkreis;
- d) Ausfall des Hydraulik-Reservesystems;
- e) unbeabsichtigtes Ausfahren der durch den Fahrtwind angetriebenen Turbine.

10. Vereisungsmeldesystem/Vereisungsschutzsystem

- a) Nicht erkannter Ausfall oder Leistungsminderung des Vereisungsschutz-/Enteisungssystems;
- b) Ausfall von mehr als einem Sondenbeheizungssystem;
- c) Unmöglichkeit einer symmetrischen Tragflügelenteisung;
- d) anormale Eisablagerungen und dadurch erhebliche Beeinträchtigung von Leistung oder Flugeigenschaften;
- e) erhebliche Beeinträchtigung der Sicht der Besatzung.

11. Anzeige-, Warn-, Aufzeichnungssysteme

- a) Fehlfunktion oder Mangel an einem Anzeigesystem, wenn die Möglichkeit besteht, dass die Besatzung auf Grund erheblicher Anzeigefehler an wesentlichen Systemen falsche Maßnahmen ergreift;
- b) Ausfall der roten Warnfunktion eines Systems;
- c) bei Glascockpits: Ausfall oder Fehlfunktion von mehr als einem Anzeigeschirm oder Computer für eine Anzeige-/Warnfunktion.

12. Fahrwerk, Bremsen, Reifen

- a) Brand an der Bremsanlage;
- b) erheblicher Bremswirkungsverlust;
- c) asymmetrische Bremswirkung, die zu erheblichen Abweichungen von der vorgesehenen Bahn führt;
- d) Ausfall des schwerkraftgetriebenen Fahrwerksystems (auch bei planmäßigen Tests);
- e) unbeabsichtigtes Ausfahren/Einfahren von Fahrwerk oder Fahrwerksklappen;
- f) Platzen eines Reifens.

13. Navigationssysteme (einschließlich Präzisionsanflugssysteme) und Luftdatensysteme

- a) Totalausfall oder Versagen mehrerer Navigationsgeräte;
- b) Totalausfall oder Versagen mehrerer Luftdatensystemgeräte;

- c) stark irreführende Anzeigen;
- d) erhebliche Navigationsfehler auf Grund fehlerhafter Daten oder eines Datenbank-Kodierungsfehlers;
- e) unerwartete Abweichungen vom lateralen oder vertikalen Pfad, die nicht durch ein Eingreifen des Luftfahrzeugführers verursacht wurden;
- f) Probleme mit Bodennavigationseinrichtungen, die zu erheblichen Navigationsfehlern führen, die nicht auf den Übergang vom Inertial-Navigationsmodus in den Funk-Navigationsmodus zurückzuführen sind.

14. Sauerstoff bei Luftfahrzeugen mit Druckkabine

- a) Ausfall der Sauerstoffversorgung im Cockpit;
- b) Ausfall der Sauerstoffversorgung einer erheblichen Anzahl Fluggäste (mehr als 10 %), einschließlich der Fälle, in denen dies bei Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfmaßnahmen festgestellt wird.

15. Nebenluftsystem

- a) Heißluftleck, das zu einer Brandmeldung oder zu Strukturschäden führt;
- b) Ausfall sämtlicher Nebenluftsysteme;
- c) Ausfall des Nebenluftleck-Meldesystems.

Anlage 2 (zu § 9 LuftVO)**Verzeichnis von meldepflichtigen Ereignissen im Zusammenhang mit
Flugnavigationdiensten**

- Hinweis 1: Auch wenn in diesem Anhang die meisten meldepflichtigen Ereignisse aufgeführt sind, so wird mit ihm jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Andere Ereignisse, die nach Auffassung der Betroffenen die Kriterien erfüllen, sollten ebenfalls gemeldet werden.
- Hinweis 2: Dieser Anhang enthält Ereignisse im Zusammenhang mit Flugnavigationsdiensten (Air Navigation Service – ANS), die eine tatsächliche oder mögliche Gefahr für die Flugsicherheit darstellen könnten, wenn sie sich unter anderen, aber wahrscheinlichen Umständen wiederholen oder wenn zugelassen wird, dass sie ohne Abhilfe weiter bestehen.
- Hinweis 3: Der Inhalt dieses Anhangs steht nicht der Meldung von Ereignissen, Situationen oder Gegebenheiten entgegen, die eine Gefahr für die Flugsicherheit darstellen könnten, wenn sie sich unter anderen, aber wahrscheinlichen Umständen wiederholen oder wenn zugelassen wird, dass sie ohne Abhilfe weiter bestehen.

- 1. Beinahezusammenstöße (einschließlich besonderer Situationen, bei denen der Abstand zwischen einem Luftfahrzeug und einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden, einem Fahrzeug, einer Person oder einem Gegenstand als zu gering empfunden wird):**
 - a) Nichteinhaltung des Mindestabstands;
 - b) unangemessener Abstand;
 - c) Beinahe-CFIT-Unfälle (CFIT: Controlled Flight into Terrain);
 - d) Störungen auf der Start- oder Landebahn, die Ausweichmanöver erforderten.

- 2. Möglichkeit eines Zusammenstoßes oder eines Beinahezusammenstoßes (einschließlich besonderer Situationen, aus denen sich ein Unfall oder ein Beinahezusammenstoß entwickeln kann, wenn ein anderes Luftfahrzeug in der Nähe ist):**
 - a) Störungen auf der Start- oder Landebahn, die kein Ausweichmanöver erfordern;
 - b) Abkommen von der Start- oder Landebahn;
 - c) Abweichen eines Luftfahrzeugs von der ATC-Freigabe (ATC: Air Traffic Control);

- d) Abweichen eines Luftfahrzeugs von geltenden ATM-Regeln (ATM: Air Traffic Management):
 - aa) Abweichen eines Luftfahrzeugs von geltenden veröffentlichtem ATM-Verfahren,
 - bb) unerlaubtes Eindringen in den Luftraum,
 - cc) Abweichungen von den geltenden Regeln für das Mitführen und den Betrieb von ATM Ausrüstungen in Luftfahrzeugen.

3. ATM-spezifische Ereignisse (einschließlich Situationen, in denen die Fähigkeit, sichere ATM-Dienste bereitzustellen, beeinträchtigt ist, wozu auch Situationen gehören, in denen der sichere Betrieb eines Luftfahrzeugs nur zufällig nicht gefährdet wurde). Dies schließt die folgenden Ereignisse ein:

- a) Unmöglichkeit, folgende ATM-Dienste bereitzustellen:
 - aa) Luftverkehrsdienste,
 - bb) Luftraum-Managementdienste,
 - cc) Verkehrsfluss-Steuerungssysteme;
- b) Ausfall der Kommunikationsfunktion;
- c) Ausfall der Überwachungsfunktion;
- d) Ausfall der Datenverarbeitungs- und -verteilungsfunktion;
- e) Ausfall der Navigationsfunktion;
- f) ATM-Systemsicherheit.

4. Beispiele für ATM-Ereignisse, die auf Grund der Kriterien für den Betrieb von Luftfahrzeugen nach Abschnitt 3 meldepflichtig sind:

- a) In erheblichem Maße unzutreffende, unzureichende oder irreführende Informationen aus einer Informationsquelle am Boden, z. B. ATC, automatischer Terminalinformationdienst (ATIS), Wetterdienst, Navigationsdatenbanken, Karten, Diagramme, Handbücher;
- b) Flugführung unter Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Bodenfreiheit;
- c) Angabe fehlerhafter Druck-Referenzen (d. h. Höhenmessereinstellung);
- d) unzutreffende Übermittlung, Entgegennahme oder Auslegung wichtiger Mitteilungen, wenn hieraus eine Gefahrensituation entsteht;
- e) Nichteinhaltung des Mindestabstands;
- f) unerlaubtes Eindringen in den Luftraum;

- g) rechtswidriger Funkverkehr;
- h) Ausfall boden- oder satellitengestützter ANS-Einrichtungen;
- i) größerer Ausfall des ATC oder des ATM oder erhebliche Beeinträchtigung der Flughafeninfrastruktur;
- j) Blockierung der Bewegungsflächen des Flugplatzes durch Luftfahrzeuge, Fahrzeuge, Tiere oder Fremdkörper mit dem Ergebnis einer gefährlichen oder potenziell gefährlichen Situation;
- k) gefährliche Situation durch fehlerhafte oder unzureichende Markierung von Hindernissen oder Gefahrenstellen auf Bewegungsflächen des Flugplatzes;
- l) Ausfall, erhebliche Fehlfunktion oder Nichtverfügbarkeit der Flugplatzbefeuerung.

Artikel 2

Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

In § 97 Absatz 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 17. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist, werden die Wörter „nach § 25 der Luftverkehrs-Ordnung“ durch die Wörter „nach Anhang SERA.4001 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1, ABl. L 145 vom 31.05.2013, S. 38 - 39) in der jeweils geltenden Fassung oder nach § 30 der Luftverkehrs-Ordnung“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät

Die Betriebsordnung für Luftfahrtgerät vom 4. März 1970 (BGBl. I S. 262), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 15. Februar 2013 (BGBl. I S. 293) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 21 Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Luftverkehrs-Ordnung“ durch die Wörter „Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1, ABl. L 145 vom 31.05.2013, S. 38 – 39) in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.
2. In § 35 Absatz 1 werden die Wörter „im Dritten Abschnitt der Luftverkehrs-Ordnung“ durch die Wörter „in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Anlage Gebührenverzeichnis zu § 2 Absatz 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 17. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt I wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a werden die Wörter „Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen“ durch die Wörter „Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.

- bb) In den Buchstaben j, k und d wird jeweils die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 1321/2014“ ersetzt.
- b) In Nummer 4 Buchstabe e wird die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 1321/2014“ ersetzt.
2. In Abschnitt III Nummer 32 wird die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 1321/2014“ ersetzt.
3. In Abschnitt IV Nummer 1, 3 und 11 wird jeweils die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 1321/2014“ ersetzt.
4. In Abschnitt V Nummer 17 wird die Angabe „§ 15 LuftVO“ durch die Angabe „§ 18 LuftVO“ ersetzt.
5. Abschnitt VI wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 8 wird die Angabe „§ 22a Abs. 2 LuftVO“ durch die Angabe „§ 24 Absatz 2 LuftVO“ ersetzt.
- b) In Nummer 10 wird die Angabe „§ 6 LuftVO“ durch die Angabe „§ 37 LuftVO“ ersetzt.
- c) In Nummer 11 wird die Angabe „§ 7 LuftVO“ durch die Angabe „§ 13 Absatz 2 LuftVO“ ersetzt.
- d) In Nummer 12 wird die Angabe „§ 8 LuftVO“ durch die Angabe „§ 14 LuftVO“ ersetzt.
- e) In Nummer 13 wird die Angabe „§ 9 LuftVO“ durch die Angabe „§ 15 LuftVO“ ersetzt.

- f) In den Nummern 14 und 15 wird jeweils die Angabe „§ 15 LuftVO“ durch die Angabe „§ 18 LuftVO“ ersetzt.
 - g) In Nummer 15a wird die Angabe „§ 15a Abs. 2 LuftVO“ durch die Angabe „§ 19 Absatz 2 LuftVO“ ersetzt.
 - h) In Nummer 16 wird die Angabe „§ 16 LuftVO“ durch die Angabe „§ 20 LuftVO“ ersetzt.
6. Abschnitt VII wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 12 werden die Wörter „§ 11 Absatz 2 Satz 2 LuftVO“ durch die Angabe „§ 17 Absatz 2 LuftVO“ ersetzt.
 - b) In den Nummern 27 und 28 wird jeweils die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 1321/2014“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung

§ 1 Absatz 2 Satz 1 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung vom 5. Januar 1999 (BGBl. I S. 35) wird wie folgt gefasst:

„Starts und Landungen von Flügen, die über den Flugplatzverkehr nach Artikel 2 Nummer 9 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1, ABl. L 145 vom 31.05.2013, S. 38–39) in der jeweils geltenden Fassung hinausführen, sind während der Ruhezeiten nach Absatz 1 zulässig, wenn für das propellergetriebene Flugzeug oder den Motorsegler ein Lärmzeugnis oder eine dem Lärmzeugnis entsprechende Urkunde des Staates erteilt ist, in dem das Luftfahrzeug zum Verkehr zugelassen ist.“

Artikel 6

Änderung der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge

Die Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge vom 26. November 2004 (BGBl. I S. 3093) wird wie folgt geändert:

1. § 4 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Absatz 1 gilt nicht für Flüge an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle, die bei Tage durchgeführt werden und nicht über die Umgebung des Startflugplatzes nach Artikel 2 Nummer 9 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1, ABl. L 145 vom 31.05.2013, S. 38–39) in der jeweils geltenden Fassung hinausführen. Örtliche Regelungen der zuständigen Luftfahrtbehörde eines Landes (§ 22 der Luftverkehrs-Ordnung) bleiben unberührt.“

2. § 5 Absatz 2 Satz 3 wird aufgehoben.

Artikel 7

Änderung der Verordnung über Flugfunkzeugnisse

Die Verordnung über Flugfunkzeugnisse vom 20. August 2008 (BGBl. I S. 1742), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 179 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „des § 26a Absatz 1 Satz 3 der Luftverkehrs-Ordnung“ durch die Wörter „von Anhang I FCL.055 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 vom 25.11.2011, S. 311/1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 70/2014 (ABl. L 23 vom 28.01.2014, S. 25) geändert worden ist“ ersetzt.

2. § 17 Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. in grober Weise gegen wichtige Funkvorschriften, insbesondere solche über die zur Ausübung des Sprechfunks erforderlichen Sprachkenntnisse, die einzuhaltende Hörbereitschaft auf festgelegten Funkfrequenzen, die Sprechfunkverfahren sowie die Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung, verstoßen hat oder“.

3. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1.1.4.2 wird wie folgt gefasst:

„1.1.4.2 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1, ABl. L 145 vom 31.05.2013, S. 38–39) in der jeweils geltenden Fassung, einschließlich der Luftverkehrs-Ordnung, soweit sie für Flüge nach Sichtflugregeln zur Anwendung kommt;“.

b) Nummer 3.1.4.2 wird wie folgt gefasst:

„3.1.4.2 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 einschließlich der Luftverkehrs-Ordnung, soweit sie für Flüge nach Sichtflugregeln zur Anwendung kommt;“.

c) Nummer 4.1.1 wird wie folgt gefasst:

„4.1.1 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 einschließlich der Luftverkehrs-Ordnung, soweit sie für Flüge nach Instrumentenflugregeln zur Anwendung kommt;“.

Artikel 8**Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) geändert worden ist, außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Inhalt

Die vorliegende Verordnung soll die Anwendbarkeit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EG) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1) in Deutschland gewährleisten.

Die Europäische Union strebt mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 im Wesentlichen eine Harmonisierung der Luftverkehrsregeln im europäischen Luftraum an. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist am 4. Dezember 2012 in Kraft getreten. Die Bundesrepublik Deutschland hat ihre Anwendbarkeit bis einschließlich 4. Dezember 2014 auf der Grundlage von Artikel 11 ausgesetzt (vgl. Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I 288/2012).

Die Regelungsbereiche der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 sind in großen Teilen mit denen der bislang in Deutschland geltenden LuftVO deckungsgleich. Durch den Anwendungsvorrang des europäischen Rechts sind jedoch zukünftig diese Teile der LuftVO nicht mehr von Bedeutung. Sie können aufgehoben werden. Der verbleibende Rest von Vorschriften in der LuftVO, den die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 unberührt lässt, bedarf allerdings der systematischen Neuordnung. Auf Grund einer Vielzahl von Änderungen und Ergänzungen in der Vergangenheit enthält die geltende LuftVO eine Reihe von Unterparagrafen, andere Paragrafen sind weggefallen. Die nun durch das Inkrafttreten der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 bedingten Änderungen und Streichungen könnten durch eine Änderung der bestehenden LuftVO nicht umgesetzt werden, da die Systematik der LuftVO nicht mehr schlüssig wäre. Aus diesem Grunde wird die LuftVO neugefasst und bereinigt.

Ziel der vorliegenden Verordnung ist es,

1. diejenigen Regelungsbereiche der LuftVO in Deutschland weiter aufrechtzuerhalten, die von der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nicht geregelt werden,
2. Doppelregelungen zu streichen, um Rechtsunsicherheiten durch die Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 in Deutschland zu vermeiden,
3. die Zuständigkeiten und Verfahren für die künftige Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 in Deutschland festzulegen,
4. die Bußgeldtatbestände an das bestehende Recht anzupassen.

Der Regelungsinhalt der vorliegenden Verordnung besteht im Wesentlichen in der rechtsförmlichen Anpassung des bestehenden Luftrechts an das EU-Recht. Materielle Änderungen ergeben sich lediglich aus der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 selbst. Diese findet in Deutschland unmittelbare Anwendung. Sofern das nationale Recht dem insoweit vorrangig geltenden EU-Recht widerspricht, sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, im Sinne der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit das entgegenstehende nationale Recht aufzuheben.

Diesem Grundsatz folgend ist etwa eine Definition der Nacht in der Neufassung der LuftVO nicht mehr enthalten. Die Nacht wird durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 abschließend definiert.

Des Weiteren musste die bislang im nationalen Recht aus Lärmschutzgründen geltende Sicherheitsmindesthöhe von 600 Metern bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln entfallen.

Nach Anhang SERA.5005 Buchstabe f der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 darf ein Flug, außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden

1. über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 Metern über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 Metern um das Luftfahrzeug;

2. in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 Metern über dem Boden oder Wasser oder 150 Metern über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 Metern um das Luftfahrzeug.

Bei dieser Regelung handelt es sich um eine abschließende Regelung, die identisch mit dem Wortlaut des weltweit angewandten ICAO Anhangs 2 Teil 4.6. ist.

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 fußt zum einen auf der VO (EU) Nr. 216/2008, zum anderen auf den so genannten SES – Verordnungen (Single European Sky, insbesondere VO (EG) 551/2004).

Die VO (EU) Nr. 216/2008 bestimmt in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a ausdrücklich, dass Ziel der in den von der Verordnung erfassten Bereiche die „Sicherstellung eines einheitlichen und hohen Niveaus des Umweltschutzes“ ist.

Den Mitgliedstaaten ist es daher mit Inkrafttreten der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 verwehrt, aus Lärmschutzgründen eine höhere Mindestflughöhe vorzusehen.

Die VO (EG) Nr. 551/2004 statuiert ausdrücklich, dass Ziel die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraumes ist. Auch diesem Ziel läuft es zuwider, wenn ein Mitgliedstaat abweichende Flughöhen festlegt.

Allerdings hindert die Regelung die Mitgliedstaaten nicht daran, Flugbeschränkungsgebiete, beispielsweise über Naturschutzgebieten, festzulegen, wenn dies zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist.

Es ist daher vorgesehen, die Auswirkungen der neuen Flughöhe im Hinblick auf die Lärmsituation zu überprüfen. Sofern sich neue, unverträgliche Lärmbelastungen zum Beispiel durch tiefer fliegende Sportflugzeuge zeigen, soll die Festlegung spezifischer Flugbeschränkungsgebiete für betroffene besiedelte oder ansonsten schutzbedürftige Gebiete vorgesehen werden.

II. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Zu Lasten des Bundes, der Länder oder der Gemeinden entstehen durch die Änderung keine Mehrausgaben oder Mindereinnahmen.

III. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Luftverkehrswirtschaft entsteht dadurch, dass sich mit den neuen EU-Vorschriften vertraut gemacht werden muss. Die neuen EU-Regelungen entsprechen jedoch zum größten Teil dem geltenden Recht.

Zum anderen entsteht Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger durch die Einführung einer Erlaubnispflicht für den Betrieb von Flugmodellen über Menschenansammlungen nach § 20 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e der neuen LuftVO, durch die Einführung einer Erlaubnispflicht für den Massenaufstieg von Brieftauben im kontrollierten Luftraum nach § 21 Absatz 1 Nummer 6 der neuen LuftVO und durch die Einführung einer Erlaubnispflicht für den Betrieb von Freiballonen nach § 20 Absatz 1 Nummer 8 der neuen LuftVO. Für die Erteilung der Erlaubnisse fallen Verwaltungsgebühren an.

Für die Verwaltung entsteht insgesamt kein höherer oder zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Durch den Neuzuschnitt der Zuständigkeiten auf Basis der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 entsteht beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein nicht quantifizierbarer geringfügig erhöhter Personalaufwand, der jedoch mit dem vorhandenen Personal vollständig abgedeckt werden kann. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung erhält folgende neue Aufgaben:

- Erteilung der Genehmigung zur Abweichung von bestimmten Vorschriften bei Staatsluftfahrzeugen nach § 3 der neuen LuftVO,
- Genehmigung der von der Flugsicherung vorgegebenen Mindestabstände nach § 12 Absatz 2 der neuen LuftVO,
- Genehmigung von Sichtflügen oberhalb der Flugfläche 195 nach § 34 der neuen LuftVO.
- Genehmigung von Luftfahrzeugmustern nach § 11 Absatz 2, die aus technischen Gründen die in Anhang SERA.6001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 beschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht einhalten können.

Weggefallen ist dagegen die Zuständigkeit des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung für die Festlegung der Flugplatzverkehrszonen, welche nach § 22 Absatz 2 der neuen LuftVO nunmehr dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur obliegt. Durch die

neuen Zuständigkeiten entsteht beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ein geringfügiger Mehraufwand, der mit dem vorhandenen Personal zu bewältigen sein wird:

- Bei der Genehmigung von Sichtflügen oberhalb der Flugfläche 195 handelt es sich insbesondere um Ausnahmen für militärische Flüge sowie Erprobungsflüge, deren Anzahl überschaubar ist.
- Bei der in § 3 der neuen LuftVO vorgesehenen Zuständigkeit zur Erteilung von Ausnahmen zur Gewährleistung der Gefahrenabwehr bei Flügen von Staatsoberhäuptern ist zu beachten, dass bei den meisten Staatsflügen kein Bedürfnis entsteht, von den Vorschriften der EU-Verordnung abzuweichen. Staatsluftfahrzeuge werden im Regelfall behandelt wie jedes andere Luftfahrzeug auch. Lediglich im Einzelfall bei besonderen Staatsgästen wie dem amerikanischen Präsidenten werden Anträge zur Erteilung einer Ausnahmegenehmigung eingehen. Die Anzahl der Anträge wird also auch hier überschaubar sein.
- Zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht im Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung dadurch, dass die Sachbearbeiter sich mit dem neuen Ordnungswidrigkeiten – Katalog vertraut machen müssen. Hier handelt es sich um einen einmaligen Aufwand, der kein neues Personal erfordert.

Der Deutschen Flugsicherung GmbH wird eine neue Aufgabe zugeteilt. Nach § 21 Absatz 1 Nummer 6 der neuen LuftVO erteilt sie künftig für den Massenaufstieg von Brieftauben eine Flugverkehrskontrollfreigabe. Da es sich bei dem Massenaufstieg von Brieftauben um Einzelfälle handelt, entsteht kein zusätzlicher Personalaufwand.

Die Landesluftfahrtbehörden erhalten zwei neue Aufgaben. Sie sind zuständig für die Erteilung der Erlaubnis für den Aufstieg von Flugmodellen über Menschenansammlungen nach § 20 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e der neuen LuftVO und die Erteilung der Erlaubnis für den Aufstieg von Freiballonen nach § 20 Absatz 1 Nummer 6 der neuen LuftVO. Die Erlaubnispflicht für Freiballone ergibt sich unmittelbar aus der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012. Wie viele Anträge eingehen werden, kann nicht genau vorhergesagt werden. Ein Anhaltspunkt sind die auf Grund von § 16 a LuftVO a. F. LuftVO eingegangenen Anträge für den Aufstieg von Freiballonen mit einem Gewicht von über 500 Gramm. Die Deutsche Flugsicherung GmbH hat für das Jahr 2014 für den FIR München bislang 39 Anträge erhalten. Bei dem Aufstieg von Flugmodellen über Men-

schenansammlungen dürfte es sich um Einzelfälle handeln. Voraussichtlich werden beide Aufgaben mit dem vorhandenen Personal zu bewältigen sein.

IV. Weitere Kosten

Es ergeben sich keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft. Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

V. Sonstige Auswirkungen

1. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung sind nicht zu erwarten.

2. Nachhaltigkeit

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

B. Besonderer Teil – zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1 (Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO))

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Nach Artikel 1 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 gilt die Verordnung „insbesondere für Luftraumnutzer und Luftfahrzeuge, die am allgemeinen Luftverkehr teilnehmen und

- a) Flüge in die Union, innerhalb der Union oder aus der Union durchführen,
- b) die Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen eines Mitgliedstaats der Union tragen und auf eine Weise in einem Luftraum betrieben werden, bei der sie nicht gegen die Regeln verstoßen, die von dem Staat veröffentlicht wurden, der die Gerichtsbarkeit über das überflogene Gebiet hat.“

Nach Artikel 1 Absatz 3 gilt die Verordnung auch für die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, Flugsicherungsorganisationen und das betreffende am Flugbetrieb beteiligte Bodenpersonal. Was ein Luftfahrzeug ist, wird in Artikel 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 definiert. Danach ist ein Luftfahrzeug „jede Maschine, die sich in der Atmosphäre zufolge von Reaktionen der Luft, ausgenommen solchen gegen die Erdoberfläche, halten kann“.

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 deckt also alle Arten von Luftfahrzeugen ab. Sämtliche Luftfahrzeuge, die in § 1 Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes aufgezählt sind, fallen nach der Definition des Artikels 1 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 in den Anwendungsbereich der Verordnung. Dazu gehören insbesondere auch Luftsportgeräte und Segelflugzeuge. Für diese bedarf es nur noch dann Regelungen nach nationalem Recht, wenn sich aus der Besonderheit dieser Luftfahrtgeräte die Unanwendbarkeit einzelner Vorschriften ergibt. Von der Anwendbarkeit der Verordnung ausgenommen ist lediglich der militärische Flug- und Übungsbetrieb. Dies ergibt sich aus Erwägungsgrund 10 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012. Danach „erfasst im Einklang mit Artikel 1 Ab-

satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 der Rechtsrahmen zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums den militärischen Flug- und Übungsbetrieb nicht.“

Zu § 2 (Maßeinheiten)

Die im bisherigen § 9a LuftVO enthaltenen Regelungen zur Uhrzeit finden sich jetzt in Anhang SERA.3401 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012. Da die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 keine Regelungen bezüglich der Maßeinheiten und des Bezugssystems für die Ortsbestimmung enthält, werden die Bestimmungen zu den Maßeinheiten in den Absätzen 1 und 2 beibehalten.

Zu § 3 (Zuständige Behörde nach Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012)

Der neue § 3 definiert die zuständige Behörde, die nach Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 für Flüge zu besonderen Zwecken im öffentlichen Interesse – wie zum Beispiel Polizeieinsätze, Rettungsflüge, Brandbekämpfung - Ausnahmen von den Vorschriften der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zulassen kann. Die vorgenommene Aufteilung der Zuständigkeit spiegelt die Zuständigkeitsverteilung nach dem bereits geltenden Recht wider und wird daher zu keinem Mehraufwand für die Behörden führen:

Für Einsätze der Polizei bestimmt § 30 Absatz 1a des Luftverkehrsgesetzes im Einklang mit der in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vorgesehenen Ausnahmemöglichkeit, bereits heute, dass die Polizeien des Bundes und der Länder von den Betriebsvorschriften, die auf Grund des Luftverkehrsgesetzes erlassen wurden, abweichen dürfen. Zuständig für die Entscheidung und Genehmigung solcher Abweichungen sind nach dem geltenden Recht die Polizeibehörden. Diese Zuständigkeit soll mit Inkrafttreten der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 beibehalten werden. Denn die Frage, ob ein Polizeieinsatz erforderlich und zweckmäßig ist, kann nur die Polizei selbst in eigener Verantwortung beurteilen und vertreten.

Die Landesluftfahrtbehörden sind – wie auch schon nach dem geltenden Recht – zuständig für die Genehmigung von Abweichungen im Sichtflugbetrieb. So können sie nach § 37 Absatz 1 Abweichungen von den Mindestflughöhen genehmigen.

Für mögliche Abweichungen im Instrumentenflugbetrieb sowie für Staatsluftfahrzeuge ist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zuständig.

Zu § 4 (Körperliche und geistige Beeinträchtigungen)

Die Vorschrift entspricht § 1 Absatz 3 LuftVO a. F. Sie wurde gekürzt, da das Verbot alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in Anhang SERA.2020 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 enthalten ist. Da die maßgebliche Bestimmung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 lediglich den Konsum von Drogen und Alkohol betrifft, muss das Verbot im nationalen Recht insoweit aufrechterhalten werden, als es um geistige und körperliche Beeinträchtigungen geht. Hier enthält die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 eine Regelungslücke.

Zu § 5 (Lärm)

§ 5 entspricht § 1 Absatz 2 LuftVO a. F. Die Regelung wird beibehalten, da die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nicht den Lärmschutz regelt, sondern lediglich die betriebliche Sicherheit.

Zu § 6 (Mitführung von Urkunden und Ausweisen)

§ 6 entspricht § 3b a. F. LuftVO. Die Vorschrift bleibt bestehen, weil die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 die Mitführungspflichten nicht regelt.

Zu §§ 7 bis 10 (Dritter Abschnitt - Besondere Meldepflichten)

§§ 7 bis 10 entsprechen den §§ 5 bis 5c LuftVO a. F. Es wurden lediglich redaktionelle Anpassungen vorgenommen, indem auf die inzwischen in Kraft getretenen Verordnungen VO (EU) Nr. 996/2010 und VO (EG) Nr. 1008/2008 verwiesen wird. Zukünftig werden Teile des Regelungsinhaltes des Dritten Abschnittes durch die VO (EU) Nr. 376/2014 geregelt. Die Verordnung ist zwar am 3. April 2014 in Kraft getreten. Sie findet jedoch nach Artikel 24 Absatz 3 erst ab dem 15. November 2015 Anwendung, jedoch nicht vor dem Inkrafttreten der Durchführungsmaßnahmen nach Artikel 4 Absatz 5. Wenn die Durchführungsmaßnahmen nach Artikel 24 Absatz 3 erlassen wurden, wird der Dritte Abschnitt einer Revision unterzo-

gen, die §§ 7 bis 10 werden mit dem Inkrafttreten der Durchführungsverordnungen teilweise aufgehoben werden.

Zu § 11 (Abweichung von Höchstgeschwindigkeiten)

Durch Absatz 1 wird deutlich gemacht, dass der Luftfahrzeugführer die in Anhang SERA.6001 der Durchführungsverordnung enthaltenen Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten muss. Nach Anhang SERA.6001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 in Verbindung mit der Anlage 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 kann für bestimmte Luftfahrzeugmuster, die aus technischen oder Sicherheitsgründen die festgelegten Höchstgeschwindigkeiten nicht beibehalten, die zuständige Behörde Ausnahmen genehmigen. Als zuständige Behörde wird mit § 11 Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bestimmt.

Zu § 12 (Ausweichregeln)

Die bisher in § 13 LuftVO a. F. enthaltenen Regelungen sind auf Grund der Vorschrift des Anhangs SERA.3210 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 entbehrlich. Die Anwendbarkeit der Ausweichregeln der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 auf Hängegleiter, Gleitsegler und Motorsegler, deren Motor nicht in Betrieb ist, ergibt sich aus Artikel 2 Nummer 117. Durch die dort enthaltene Definition des Segelflugzeugs wird klargestellt, dass Hängegleiter, Gleitschirme und vergleichbare Luftfahrzeuge dem Segelflugzeug gleichgestellt sind.

Damit ist durch nationales Recht lediglich noch zu bestimmen, welches die zuständige Behörde für die Genehmigung der Mindestabstände nach Anhang SERA.3210 Buchstabe d Nummer ii B der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist.

Bei der Festlegung von Mindestabständen zwischen Fahrzeugen und Luftfahrzeugen auf dem Rollfeld dürften in der Regel keine ortsspezifischen Belange (z. B. Bebauung oder geographische/Flugplatz-/landesspezifischen Charakteristika) zu berücksichtigen sein. Aufgrund dieser fehlenden örtlichen Abhängigkeit und der Tatsache, dass es sich um den Rollfeldbereich auf kontrollierten Flugplätzen handelt, wird das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung als zuständige Behörde bestimmt, um den von der Flugsicherungsorganisation vorgegebenen Mindestabstand genehmigen. Hierfür sprechen auch die auf internationaler Ebene existierenden

Regelungen der ICAO zur herabgesetzten Pistenstaffelung (ICAO Doc 4444, 7.11). Schließlich werden auch alle weiteren durch die Flugsicherungsorganisation verwendeten Staffelungswerte durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung genehmigt. Es ist sachgerecht, alle Staffelungs-/Abstandswerte von einer zentralen Stelle genehmigen zu lassen.

Zu § 13 (Abwerfen von Gegenständen oder sonstigen Stoffen)

Nach Anhang SERA.3115 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 darf das Abwerfen von Gegenständen oder Ablassen von Substanzen aus einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug nur im Einklang mit Rechtsvorschriften der Union oder, falls anwendbar, nationalen Rechtsvorschriften für Flugbetrieb, der von Mitgliedstaaten geregelt wird erfolgen. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 überlässt es also den Mitgliedstaaten, das Abwerfen von Gegenständen zu regeln. § 13 entspricht § 7 LuftVO a. F., lediglich die Bezeichnung des Ministeriums für Wirtschaft und Technologie wird korrigiert.

Zu § 14 (Kunstflüge)

Nach Anhang SERA.3130 Buchstabe a dürfen Kunstflüge nur durchgeführt werden im Einklang mit Rechtsvorschriften der Union oder, falls anwendbar, nationalen Rechtsvorschriften für Flugbetrieb, der von Mitgliedstaaten geregelt wird.

Die Regelung des Kunstfluges bleibt folglich dem nationalen Recht überlassen. Die Regelung entspricht § 8 LuftVO a. F. und wird daher beibehalten. Mit Absatz 4 wird die bisherige Regelung in der LuftVO, dass auch für Kunstflüge im kontrollierten Luftraum und über kontrollierten Flugplätzen ein Flugplan abgegeben werden muss, beibehalten.

Zu § 15 (Schlepp- und Reklameflüge)

Nach Anhang SERA.3120 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 darf ein Luftfahrzeug oder ein anderer Gegenstand von einem Luftfahrzeug nur geschleppt werden im Einklang mit Rechtsvorschriften der Union oder, falls anwendbar, nationalen Rechtsvorschriften für Flugbetrieb, der von Mitgliedstaaten geregelt wird. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 überlässt es also den Mitgliedstaaten, Regelungen für Schleppflüge zu schaffen.

§ 15 entspricht § 9 LuftVO a. F. mit einer Anpassung der Bezeichnung der EU-Verordnung. Des Weiteren wird durch Ergänzung in Nummer 2 ermöglicht, dass neben dem Barographen auch andere Datenaufzeichnungsgeräte verwendet werden dürfen. Der Barograph entspricht inzwischen nicht mehr dem neusten Stand der Technik.

Zu § 16 (Luftraumordnung)

Nach Anhang SERA.6001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, Lufträume festzulegen. Diese Verpflichtung wird durch § 16 umgesetzt und konkretisiert, indem Form und Verfahren der Festlegung der Lufträume in den Nummern 1 und 2 bestimmt werden. Mit Anhang SERA.6005 Buchstabe a und b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 werden Zonen mit Funkkommunikationspflicht und mit Transponderpflicht eingeführt. Es bedarf insoweit der nationalen Bestimmung, wer diese Zonen festlegt. Mit Absatz 1 Nummer 3 und 4 wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als die hierfür zuständige Stelle bestimmt.

§ 16 entspricht dabei § 10 LuftVO a. F. Einzige Änderung ist, dass nunmehr in Absatz 2 auf die maßgeblichen Anhänge der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 verwiesen wird, in denen Anlage 4 der LuftVO a. F. aufgeht. Absatz 2 entspricht § 10 Absatz 3 LuftVO a. F. Die Regelung, nach der im kontrollierten Luftraum Flüge nach Sichtflugregeln ganz oder teilweise untersagt werden, wenn der Luftverkehr eine zu hohe Intensität aufweist, wird zur Klarstellung beibehalten. Sie findet sich in Anhang SERA.6001 nicht ausdrücklich, sondern müsste über verschiedene Querverweise erschlossen werden. Absatz 3 entspricht § 10 Absatz 4 LuftVO a. F.

Zu § 17 (Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen)

Das Verbot des Durchflugs von Luftsperr- und Flugbeschränkungsgebieten ist künftig in SERA.3145 geregelt. Nicht geregelt ist lediglich, welche Behörde zuständig für die Festlegung dieser Gebiete ist und welche Behörde nach welchen Maßgaben den Durchflug genehmigen kann. Absatz 1 bestimmt daher die zuständige Behörde.

Absatz 2 konkretisiert die in SERA.3145 vorgesehene Ausnahmemöglichkeit und legt fest, unter welchen Bedingungen Gebiete mit Flugbeschränkungen durchflogen werden dürfen.

Zu § 18 (Erlaubnisbedürftige Außenstarts und Außenlandungen)

§ 18 entspricht § 15 LuftVO a. F. Die Vorschrift wird mit redaktionellen Korrekturen übernommen, da die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 den Bereich nicht regelt.

Zu § 19 (Verbotene Nutzung des Luftraums)

§ 19 entspricht § 15a LuftVO a. F. Die Vorschrift wird mit einer Ergänzung in Absatz 3 unverändert übernommen, da die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 den Bereich nicht regelt.

Nach Absatz 3 Satz 1 ist der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen verboten, wenn er außerhalb der Sichtweite des Steuerers erfolgt oder die Gesamtmasse des Geräts mehr als 25 Kilogramm beträgt. Hiervon kann die Landesluftfahrtbehörde in Gebieten mit Flugbeschränkungen nach § 17 und für den Betrieb, der nicht über den Flugplatzverkehr eines Landeplatzes hinausgeht, Ausnahmen zulassen, wenn von der beantragten Nutzung des Luftraums keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgehen.

Durch den neuen Absatz 3 Satz 3 wird nunmehr ermöglicht, dass bei der Erteilung einer Ausnahmeerlaubnis auf die Einrichtung eines Flugbeschränkungsgebietes dann verzichtet werden kann, wenn es sich um ein unbemanntes Luftfahrtsystem handelt, das zu land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken in Bodennähe betrieben wird.

Es geht hierbei insbesondere um unbemannte Luftfahrtsysteme, die für die Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln in Weinbausteillagen sowie für die Bekämpfung des Eichenprozessionsspinners entwickelt wurden. Im Vergleich zu dem Einsatz mit bemannten Luftfahrzeugen ist der Betrieb mit unbemannten Luftfahrtsystemen in Hangsteillagen mit einem geringeren Gefährdungspotenzial und gemäßigten Umweltauswirkungen verbunden. Ihr Betrieb ermöglicht ein zielgerichtetes Ausbringen der Substanzen und verursacht deutlich weniger Geräuschbelästigung, Geräuschbelästigung als ein bisher üblicherweise eingesetzter Hubschrauber. Weitere sinnvolle Nutzungsmöglichkeiten in Land- und Forstwirtschaft sind wahrschein-

lich. Die Gesamtmasse beträgt jedoch mehr als 25 Kilogramm, weshalb nach bislang geltendem Recht eine Ausnahmeerlaubnis nur dann erteilt werden durfte, wenn zuvor ein Flugbeschränkungsgebiet eingerichtet wurde.

Da diese Geräte jedoch ausschließlich in Bodennähe betrieben werden, ist für ihren Einsatz die Einrichtung eines Flugbeschränkungsgebietes nicht erforderlich. Denn eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs kann aufgrund des bodennahen Einsatzes ausgeschlossen werden.

Lediglich in den Fällen, in denen der Betrieb im kontrollierten Luftraum stattfindet, muss auch bei dem Betrieb in Bodennähe ein Flugbeschränkungsgebiet eingerichtet werden, da die Sicherheit des sonstigen Flugverkehrs dort ansonsten nicht gewährleistet werden kann. Zum Schutz des an- und abfliegenden Luftverkehrs nach Instrumentenflugverfahren muss die Zustimmung des zuständigen Flugplatzinformationsdienstes zudem auch außerhalb des kontrollierten Luftraums eingeholt werden, wenn es sich um Gebiete handelt, für die eine Funkkommunikationspflicht besteht.

Gelockert wird die Zulassung einer Ausnahme bewusst nur im Hinblick auf die Gewichtsgrenze des unbemannten Luftfahrtsystems. Da noch keine ausreichenden Erkenntnisse über den sicheren Betrieb außerhalb der Sichtweise des Steuerers vorliegen, ist die Einrichtung eines Flugbeschränkungsgebietes in den Fällen, in denen das unbemannte Luftfahrtsystem außerhalb der Sichtweite des Steuerers betrieben wird, nach wie vor unerlässlich.

Zwar ist das Risiko eines Zusammenstoßes mit einem anderen Luftverkehrsteilnehmer bei einem Betrieb in Höhe von maximal 50 Metern über Grund gering. Dennoch bleibt ein Restrisiko bestehen, wenn ein Luftverkehrsteilnehmer auf Hindernisse nicht reagieren kann oder unerwünschte Manöver des Fluggeräts (einschließlich des unkontrollierten Aufstiegs in kritische Höhen) nicht erkennen und folglich nicht unterbinden kann.

Daher muss es in der Bundesrepublik Deutschland bei dem allgemeingültigen Grundsatz der Luftverkehrssicherheit, der besagt, dass nach dem Prinzip „See and Avoid“ geflogen werden muss, bleiben. Zudem plant die Europäische Kommission, bis zum Jahr 2023 den Betrieb außerhalb der Sichtweite des Steuerers zu regeln. Diese Regeln sollen im Sinne einer einheitlichen europäischen Verfahrensweise abgewartet werden.

Zu § 20 (Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraums)

Die Vorschrift entspricht § 16 LuftVO a. F. – mit einer Ergänzung in Absatz 1 Nummer 1.

Mit dem neuen Buchstaben e) wird aus Gründen der Gefahrenabwehr und der Gewährleistung der Verkehrssicherheit eine allgemeine Erlaubnispflicht für den Betrieb von Flugmodellen über Menschenansammlungen eingeführt. In der Genehmigungspraxis hat sich gezeigt, dass oftmals mit Kameras ausgestattete Flugmodelle (sogenannte „Multicopter“) auf öffentlichen Veranstaltungen Menschenansammlungen überflogen haben. Dabei gaben die Steuerer an, aus rein privatem Interesse gehandelt zu haben. In der Folge unterlag dieser Modellflugbetrieb weder der Erlaubnispflicht des bisherigen § 16 Absatz 1 Nummer 1 LuftVO a. F. noch nach § 16 Absatz 1 Nummer 7 LuftVO a. F.. Um eine Umgehung der allgemeinen Erlaubnispflicht des Betriebs von unbemannten Luftfahrtsystemen zu verhindern, wird künftig auch der Modellflugbetrieb über Menschenansammlungen einer allgemeinen Erlaubnispflicht unterworfen. Dies erscheint insbesondere angesichts der möglichen Gefährdungen Dritter geboten und erforderlich.

Zu beachten ist, dass die allgemeine Erlaubnispflicht nach § 20 für die Nutzung des Luftraums der Abwehr luftspezifischer Gefahren dient. Dem Bund steht nach Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes eine abschließende Gesetzgebungskompetenz für den Bereich des Luftverkehrs zu, wozu auch die Luftpolizei zählt, die sowohl die Abwehr von Gefahren, die aus dem Luftverkehr resultieren, als auch die Abwehr von Gefahren, die auf den Luftverkehr einzuwirken drohen, erfasst (Maunz/Dürig/Uhle GG Art. 73 Rn. 137). Im Bereich der Luftpolizei sind die Länder daher grundsätzlich nicht zum Erlass gesetzlicher Vorschriften befugt. Diese Sperrwirkung für die Länder würde nur dann nicht eintreten, wenn und soweit die Länder in einem förmlichen Bundesgesetz ausdrücklich zur Gesetzgebung ermächtigt wären (Jarass/Pieroth, GG, Art. 71, Rn. 3 ff.). Soweit jedoch die allgemeine Gefahrenabwehr im Vordergrund steht, bleibt es bei dem Grundsatz, dass für das Gefahrenabwehrrecht (nach Artikel 70 GG) den Ländern die Gesetzgebungskompetenz zusteht. Es ist den Ländern also nicht verwehrt, Vorschriften im Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr zu erlassen, die zum Beispiel ein Verbot des Steigenlassens von ballonartigen Leuchtkörpern aus Brandschutzgründen oder ein Verbot des Aufstieges von Flugmodellen in der Nähe von Justizvollzugsanstalten oder industriellen Anlagen beinhalten.

Eine weitere Ergänzung findet sich in Absatz 1 Nummer 8. Danach bedarf der Betrieb von unbemannten Freiballonen im Sinne von Anlage 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Erlaubnis durch die zuständige Landesluftfahrtbehörde. Bislang bedurfte der Betrieb von unbemannten Freiballonen lediglich im kontrollierten Luftraum der Erlaubnis (§ 16a LuftVO a. F.) Durch Anlage 2 der VO (EU) Nr. wird die Erlaubnis nunmehr unabhängig von der Nutzung eines bestimmten Luftraums vorgeschrieben. In Anlehnung an die Zuständigkeit für den Aufstieg von Fesselballonen wird in Deutschland als zuständige Behörde die Landesluftfahrtbehörde bestimmt. Diese kann auf Grund ihrer Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten am besten beurteilen, wie und unter welchen Bedingungen der Betrieb erlaubt wird. Die Bedingungen, unter denen der Aufstieg erlaubt ist, sind in Anlage 2 unter Punkt 2 (allgemeine Betriebsregelungen) beschrieben. Nach Anlage 2 Unterpunkt 2.2. ist eine Erlaubnis auch dann erforderlich, wenn ein Freiballon in einem anderen Staat gestartet wird und in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland einfliegt. Durch die Formulierung in Absatz 1 Nummer 8 „der Betrieb im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland“ wird sichergestellt, dass die Landesluftfahrtbehörde hierfür ebenfalls zuständig ist. Um welche Arten von Freiballonen es sich handelt, wird in Anlage 2 Unterpunkt 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 beschrieben. Bei ferngesteuerten Modellheißluftballonen, die zu Freizeit Zwecken betrieben werden, handelt es sich nicht um unbemannte Freiballone im Sinne von Artikel 2 Nummer 139 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, sondern um Flugmodelle, auf die die Regelungen des Absatzes 1 Nummer 1 anzuwenden sind.

Zu § 21 (Nutzung des kontrollierten Luftraums über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle)

§ 21 entspricht § 16a LuftVO a. F. – mit folgenden Ergänzungen:

Mit Absatz 1 Satz 1 wird der Anwendungsbereich der Vorschrift künftig auch auf den Luftraum über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle erstreckt.

Der Abwurf von Gegenständen an Fallschirmen (Nummer 1) ist künftig nur noch dann erlaubnispflichtig, wenn Fallschirm und Ballast mehr als 500 Gramm wiegen. Nur dann weisen sie ein Gefährdungspotential auf, das eine Erlaubnispflicht rechtfertigt.

Die Gewichtsgrenze, ab derer eine Flugverkehrskontrollfreigabe für den Aufstieg von Freiballonen eingeholt werden muss, wird an die Vorgaben der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 angepasst, indem auf die jetzt in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 enthaltenen Gewichtsgrenzen verwiesen wird.

Darüber hinaus wird mit Absatz 1 Nummer 6 zukünftig auch der Massenaufstieg von Brieftauben der Pflicht zur Flugverkehrsfreigabe unterworfen. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass in der Kontrollzone startende und landende Luftfahrzeuge einem erhöhten Vogelschlagrisiko bei einer erlaubnisfreien Zulassung ausgesetzt wären.

Weiterhin wird mit Absatz 1 Nummer 7 die Freigabepflicht – entsprechend der bereits geübten Praxis – ausdrücklich auch auf Kunstflüge erweitert, bei denen der kontrollierte Luftraum in Anspruch genommen wird.

Zu § 22 (Regelung des Flugplatzverkehrs)

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 definiert den Flugplatzverkehr, ohne aber Regeln für diesen festzulegen. Insoweit besteht hier eine Regelungslücke, die durch das nationale Recht ausgefüllt wird. § 21a LuftVO a. F. wird daher in Teilen beibehalten. Gestrichen wird die Definition des Flugplatzverkehrs in Absatz 2, diese findet sich nunmehr in Artikel 2 Nummer 9 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012. Aufgehoben wird des Weiteren § 21a Absatz 3 a. F. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 enthält keine Bestimmung, die es der Luftaufsichtsstelle ermöglicht, jeglichen gemischten Luftverkehr von Luftsportgeräten und anderen Luftfahrzeugen immer von einer vorherigen ausdrücklichen Zustimmung abhängig zu machen. Sollten sich aufgrund des Mischverkehrs Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs ergeben, kann die Luftaufsicht im Übrigen jederzeit auf Grund von § 29 des Luftverkehrsgesetzes luftaufsichtsrechtliche Verfügungen erlassen. § 21a Absatz 3 a. F. ist daher entbehrlich. Aufgehoben wird auch § 21a Absatz 4. Bei Geländen, die ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen, ergibt sich auf Grund des § 31c Nummer 4 und 5 des Luftverkehrsgesetzes ohne weiteres, dass die Regelungen der Flugbetriebsordnung des Beauftragten gelten, da die Aufsicht über den Betrieb auf die Beauftragten übertragen wurde. Mit dem neuen Absatz 2 wird die Zuständigkeit des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung für die Flugplatzverkehrszonen auf das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übertragen. Damit werden die verschiedenen Zuständigkeiten für die

Strukturierung des Luftraums im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gebündelt; das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmt auch die Luftraumstruktur nach Anhang SERA.6001, es legt die Zonen mit Funkkommunikationspflicht und Transponderpflicht nach SERA.6005, die Fluginformationsgebiete und die Flugbeschränkungs-/verbotgebiete fest. Mit dieser Bündelung soll eine einheitliche und konsequente Strukturierung des Luftraums „aus einer Hand“ erreicht werden.

Zu § 23 (Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung)

§ 23 entspricht § 22 LuftVO a. F. mit folgenden Änderungen:

Die Nummern 3 bis 7 wurden aufgehoben, da sich die Vorschriften nunmehr in Anhang SERA.3225 und SERA.3301 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 wiederfinden.

In Absatz 2 wurde Satz 1 gestrichen, da die Definition der Flugverkehrszone in Artikel 2 Nummer 11 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 enthalten ist. Der übrige Regelungsinhalt wurde beibehalten, da die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 keine konkreten Regelungen zur Nutzung der Landebahn enthält.

Zu § 24 (Flugbetrieb mit Flugzeugen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen)

§ 24 entspricht § 22 LuftVO a. F. Da die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 keine Regelungen zur Nutzung eines Flugplatzes zur gewerbsmäßigen Beförderung trifft, muss diese Vorschrift unverändert erhalten bleiben.

Zu § 25 (Besondere Regelungen für den Flugbetrieb auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle)

Der bislang in § 23 Absatz 1 LuftVO a. F. geregelte Flugbetrieb auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle wird weitestgehend durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 geregelt.

§ 23 Absatz 1 Satz 1 LuftVO a. F. wird durch Anhang SERA.8001 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ersetzt, Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 LuftVO wird durch Anhang SERA.8035 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) Nr.

923/2012 ersetzt, während Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 und 3 LuftVO durch den Anhang SERA.8015 Buchstabe b und e der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ersetzt wird. Absatz 4 wird durch Anhang SERA.8001 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ersetzt.

Mit dem neuen Absatz 1 wird klargestellt, dass beim Ausfall der Funkverbindung bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs an einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrolle der Luftfahrzeugführer auf Anweisungen durch Licht- und Bodensignale sowie auf Zeichen zu achten hat.

Die Absätze 2 und 3 entsprechen dagegen weitgehend den bislang geltenden Regelungen von § 23 Absatz 2 und 3 Satz 2 LuftVO a. F. Insbesondere auf Grund des Umstandes, dass Anhang SERA.3210 Buchstabe d Nummer 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nicht regelt, wie (durch Erlaubnis, schriftlich, elektronisch, mündlich, Funk, Lichtsignale) die Genehmigung zu erfolgen hat, bedarf es hier auch weiterhin der nationalen Festlegung.

Zu § 26 (Beschränkungen der Starts und Landungen auf Flugplätzen von Flugzeugen mit Strahltriebwerken)

§ 26 entspricht § 11c LuftVO a. F. Die Vorschrift wurde erheblich gekürzt, da der Regelungs-inhalt zu einem großen Teil im EU-Recht verankert ist.

§ 11c Absatz 1 LuftVO a. F., welcher das Lärmzeugnis vorschrieb, wird nunmehr durch Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 und dessen Anhang 1 Abschnitt I Absätze 21.A.201 ff geregelt. Die für die Erteilung der Lärmzeugnisse erforderlichen Geräuschgrenzwerte werden ersetzt durch Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, wonach als Grenzwerte die Vorgaben des Annexes 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt zu beachten sind. § 11c Absatz 2 LuftVO a. F. war zeitlich begrenzt und nicht mehr zutreffend. Auch § 11c Absatz 3 LuftVO a. F. wurde durch die oben angegebenen EU-Vorschriften abgelöst. Der bisherige Absatz 4 des § 11c LuftVO a. F. wird durch die neuen Absätze 2 und 3 ersetzt.

Die beiden neuen Absätze setzen die Richtlinie 2006/93/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zur Regelung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988) vom 12. Dezember 2006 zur Regelung des Betriebs von Flugzeugen des Teils

II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 6. Ausgabe (2011). (ABl. L 374 vom 27.12. 2006, S. 1) um.

Zu § 27 (Prüfung der Flugvorbereitung und der vorgeschriebenen Ausweise)

§ 27 entspricht § 24 LuftVO a. F. Die Vorschrift wird beibehalten, da es sich um eine Ergänzung zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 handelt, die dort nicht explizit geregelt wird.

Zu § 28 (Festlegung des Flugplans)

Anhang SERA.4005 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 enthält eine Liste von Informationen, die in einem Flugplan enthalten sein können, überlässt es aber den nationalen Behörden, die erforderlichen Elemente auszuwählen. In Absatz 1 ist geregelt, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung diese Auswahl trifft.

Nach Anhang SERA.4001 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 muss der Flugplan vor Abflug der zuständigen Flugverkehrs-Meldestelle oder während des Fluges der zuständigen Flugverkehrsdienststelle oder Flugfunkleitstelle übermittelt werden. Weitere Angaben enthält die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nicht. Daher bedarf es der nationalen Bestimmung der Flugverkehrs-Meldestelle und der Regelung des Meldeverfahrens. Nach Absatz 1 Nummer 3 legt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die zuständige Flugverkehrs-Meldestelle fest und regelt das Meldeverfahren. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist zudem zuständige Behörde für die Festlegung abweichender Regelungen im Sinne von Anhang SERA.8020 Buchstabe a Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, die Genehmigung von Abweichungen im Sinne von Anhang SERA.8020 Buchstabe a Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 und die Festlegung abweichender Zeiträume im Sinne von Anhang SERA.8020 Buchstabe b Nummer 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

Nach Anhang SERA.4001 Buchstabe b Nummer 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist für Flüge innerhalb von Gebieten, die die zuständige Behörde festgelegt hat, um die Koordinierung mit benachbarten Staaten zu erleichtern, die Abgabe eines Flugplans erforderlich. Gleiches gilt für die Gebiete im Sinne Anhang SERA.4001 Buchstabe b Nr. 3 der

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, die von der zuständigen Behörde festgelegt werden, um die Bereitstellung von Fluginformationen, Flugalarmdiensten und Such- und Rettungsdiensten zu erleichtern. Mit Absatz 2 wird festgelegt, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die zuständige Behörde für diese Aufgabe ist.

Zu § 29 (Festlegungen im Funkverkehr)

Die Anhänge SERA.8035, SERA.6005, SERA.5005 und SERA.5025 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 regeln weitestgehend den Funkverkehr und die Kommunikation. Nationale Regelungen sind daher nur noch in Bezug auf die Festlegung der Funkfrequenzen und das Verfahren bei Ausfall der Funkverbindungen erforderlich. Die Festlegung der Frequenzen und die Regelung der Verfahren erfolgt durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

Zu § 30 (Standortmeldungen)

Anhang SERA.8025 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 enthält Regelungen zur Standortmeldung, die den bisherigen § 26b LuftVO weitestgehend ersetzen.

Der neue Absatz 1 bestimmt die zuständige Behörde und regelt klarstellend, welche Aufgaben mit der Zuständigkeit verbunden sind.

Die Pflichtmeldepunkte nach Anhang SERA.8025 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 werden durch Rechtsverordnung auf der Grundlage von § 33 festgelegt.

Zu § 31 (Flugverkehrskontrollfreigabe)

Für welche Flüge eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist, wird künftig weitgehend durch Anhang SERA.4001 Buchstabe b Nummer 6, SERA.5010 und SERA.8015 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 geregelt. Der neue § 31 enthält Regelungen, die diese Vorschriften ergänzen.

Absatz 1 sieht vor, dass neben den von der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 und den in § 21 Absatz 1 benannten Fällen (wozu künftig auch der Kunstflug gehört) auch für

Flüge durch ein Flugbeschränkungsgebiet eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist, wenn dies als Bedingung für den Durchflug festgelegt wurde. Nach Anhang SERA.8015 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 beruhen die Flugverkehrskontrollfreigaben ausschließlich auf den Anforderungen bezüglich der Erbringung der Flugsicherungsdienste. Das EU-Recht gestattet also ausdrücklich, dass die Flugverkehrskontrollfreigaben an bestimmte Bedingungen geknüpft werden kann. Auf Grundlage von Absatz 2 kann daher das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung eine entsprechende Konkretisierung vornehmen und die Flugverkehrskontrollfreigabe an bestimmte Voraussetzungen knüpfen. Die Regelung des Absatzes 2 entspricht § 26 Absatz 1 Satz 3 LuftVO a. F.

Absatz 3 entspricht § 26 Absatz 2 LuftVO a. F. Durch die Vorschrift wird klargestellt, dass es sich bei der Flugverkehrskontrollfreigabe um einen Verwaltungsakt handelt.

Absatz 4 entspricht § 26 Absatz 4 LuftVO a. F. Die Vorschrift muss beibehalten werden, da die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nicht ausdrücklich regelt, dass von der bestätigten Flugverkehrskontrollfreigabe nicht abgewichen werden darf.

Absatz 5 bestimmt, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zuständig ist für die Genehmigung der abweichenden Staffelmindestwerte.

Bislang durften nach § 28 Absatz 2 in Verbindung mit Anlage 5 der geltenden LuftVO Sichtflüge innerhalb von Kontrollzonen ohne die vorgeschriebenen Abstände von Wolken durchgeführt werden.

Nach Anhang SERA.5005 in Verbindung mit Anhang SERA.5001 der SERA-Verordnung muss von Flügen nach Sichtflugregeln nunmehr auch in Kontrollzonen ein Wolkenabstand von vertikal 300 Metern und lateral 1,5 Kilometern eingehalten werden.

Allerdings bestimmt Anhang SERA.5005 Buchstabe a, dass Sonderflüge nach Sichtflugregeln (dies sind Flüge innerhalb Kontrollzonen, die bei Wetterbedingungen durchgeführt werden, die unter den Sichtwetterbedingungen liegen) die allgemein festgelegten jeweiligen Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von Wolken nicht einzuhalten brauchen.

Nach Anhang SERA 8005 Buchstabe b Nummer 5 der SERA-Verordnung kann die zuständi-

ge Behörde zudem bestimmen, dass die Verpflichtung der Flugverkehrskontrollstellen, zwischen Sonderflügen nach Sichtflugregeln eine Staffelung zu gewährleisten, aufgehoben werden kann. Von dieser Bestimmung wird durch den neuen Absatz 6 Gebrauch gemacht. Dadurch ist sichergestellt, dass mehr als ein Sonderflug nach Sichtflugregeln innerhalb einer Kontrollzone zur gleichen Zeit stattfinden kann.

Die Erteilung von Verkehrsinformationen und gegebenenfalls Ausweichempfehlungen dient dabei der gegenseitigen Kenntnis der Luftverkehre. Die getroffene Regelung stellt damit eine Erleichterung für die Abwicklung des Luftverkehrs nach Sichtflugregeln innerhalb von Kontrollzonen dar.

Zu § 32 (Start- und Landemeldung)

§ 32 entspricht den §§ 26d und 27 LuftVO a. F. Der Regelungsinhalt des § 26d LuftVO a. F. wird weitgehend beibehalten, weil die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 bezüglich der Startmeldungen keine Regelungen enthält.

Anhang SERA.4020 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 enthält lediglich Regelungen zur Landemeldung, ohne aber Form und Verfahren zu bestimmen. Aus diesem Grunde wird Absatz 2 für die Landemeldungen entsprechend angewandt.

Zu § 33 (Flugverfahren)

§ 33 entspricht § 27a LuftVO a. F. Die Vorschrift bleibt unverändert, da die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 keine Regelungen zu der Frage enthält, wie die Flugverfahren festgelegt werden. Dies entscheiden die Mitgliedstaaten in eigener Zuständigkeit. So werden nach wie vor Flugverfahren, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, nach § 32 Absatz 4 c Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes im Benehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen. Bei den Allgemeinverfügungen nach Absatz 3 handelt es sich ausschließlich um Maßnahmen zur Abwehr von betriebsbedingten Gefahren im Sinne von § 29 Absatz 1 Satz 1 LuftVG. Solche nach § 29 Absatz 1 Satz 3 LuftVG sind ausgeschlossen. Hieran ändert die Neuregelung nichts. Zu besserer Übersicht wird die Vorschrift in drei Absätze unterteilt. Lediglich in Absatz 3 wird eine geringfügige Änderung vorgenommen. Statt der bislang geltenden 48-Stunden Regelung muss das Einvernehmen nun bis zum

Ablauf des nächsten Arbeitstages im Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hergestellt werden. Diese Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass am Wochenende die Frist für die Herstellung des Einvernehmens andernfalls bereits abgelaufen sein kann, da in dieser Zeit kein Personal vor Ort ist.

Zu § 34 (Genehmigung von Flügen oberhalb der Flugfläche 195)

Anhang SERA.5005 Buchstaben d Nummer 1 und Buchstabe e der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 bestimmt, dass Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb Flugfläche 195 nicht durchgeführt werden dürfen, es sei denn dies ist von der zuständigen Behörde genehmigt. Mit Absatz 4 wird das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung als die für diese Genehmigung zuständige Behörde bestimmt.

Zu § 35 (Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Sichtflugregeln)

Diese Vorschrift entspricht weitgehend § 31 LuftVO a. F.. Absatz 1 legt fest, dass die zuständige Behörde für die Festlegung von abweichenden Höhen das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist. Da Anhang SERA.5005 Buchstabe g der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 in Verbindung mit der Anlage 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nur die Reiseflughöhen, nicht jedoch die Höhenmessereinstellungen regelt, bedarf es weiterhin der nationalen Bestimmungen.

Zu § 36 (Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht)

Die Vorschrift entspricht weitgehend der bisherigen Regelung von § 33 LuftVO. Die Neufassung berücksichtigt allerdings den Umstand, dass die Bedingungen für die Durchführung von Sichtflügen bei Nacht künftig in Anhang SERA.5005 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 geregelt sind. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 überlässt jedoch die Entscheidung, ob Sichtflüge bei Nacht überhaupt durchgeführt werden dürfen den Mitgliedstaaten. Mit Absatz 1 werden daher Sichtflüge bei Nacht nur unter den in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 genannten Bedingungen erlaubt.

Absatz 2 beschränkt diese generelle Zulassung jedoch entsprechend der bisherigen Regelung für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht mit Luftsportgeräten. Nach Anhang SERA.5010

Buchstabe b Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 sind Sonderflüge nach Sichtflugregeln im Sinne des Artikels 2 Nummer 122 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 innerhalb von Kontrollzonen nur während des Tages zulässig, sofern nicht anderweitig von der zuständigen Behörde erlaubt. Von dieser Ausnahmeerlaubnis wird durch den neuen Absatz 3 Gebrauch gemacht, Absatz 3 bestimmt, dass die Durchführung von Sonderflügen nach Sichtflugregeln innerhalb von Kontrollzonen bei Nacht zulässig ist.

Zu § 37 (Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Sichtflugregeln)

Die Vorschrift entspricht § 6 LuftVO a. F. mit einigen Änderungen:

§ 6 Absatz 1 LuftVO a. F. wird aufgehoben, da die Mindestflughöhen durch die Anhänge SERA.3105 und SERA.5005 Buchstabe f der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 geregelt werden. Da die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nicht ausdrücklich regelt, dass Brücken und Antennen nicht unterflogen werden dürfen, wird Absatz 2 der alten Fassung beibehalten. SERA.3105 und SERA.5005 gestatten es der Behörde, Ausnahmen von den Mindestflughöhen zuzulassen. Der neue Absatz 1 regelt diese Ausnahmen, er entspricht § 6 Absatz 2 LuftVO a. F.

Zu § 38 (Überschallflüge nach Sichtflugregeln)

Das in § 11a LuftVO a. F. enthaltene Verbot des Fliegens mit Überschallgeschwindigkeit wird für Flüge nach Sichtflugregeln durch SERA.5005 Buchstabe d Nummer 2 geregelt. § 11a kann daher entfallen. Da Anhang SERA.5005 Buchstabe d Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ebenfalls Ausnahmen von dem Verbot gestattet, wird mit dem neuen § 38 die ursprünglich in § 11b LuftVO a. F. enthaltene Ausnahmegesamtheit beibehalten.

Zu § 39 (Allgemeingenehmigung für Such- und Rettungsflüge)

§ 39 entspricht § 34 LuftVO a. F. Durch den neuen § 39 wird die allgemeine Genehmigung erteilt, im Such- und Rettungsdienst und bei Lebensgefahr für eine Person, von den Vorschriften des Anhangs SERA.5001 und 5005 abzuweichen. Die Vorschriften des Anhangs SERA.5001 und SERA.5005 bestimmen die Mindestflughöhen. Da bei solchen Flügen stets eine unmittelbare Gefahr für Leib oder Leben gegeben ist, muss – wie auch nach bereits geltendem

Recht – schnell und unbürokratisch gehandelt werden können. Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung, von den Mindesthöhen abweichen zu dürfen, kann in vielen Fällen gar nicht rechtzeitig gestellt werden. Daher wird durch den neuen § 39 für solche Flüge durch Rechtsverordnung die allgemeine Erlaubnis erteilt, von den Vorschriften über die Mindesthöhen abweichen zu dürfen, ohne einen gesonderten Antrag stellen zu müssen. Ein Abweichen von den Mindesthöhen ist im Übrigen bei Such- und Rettungsflügen stets erforderlich und müsste in jedem Fall genehmigt werden.

Zu § 40 (Mindestsichtwetterbedingungen in den Lufträumen der Klassen F und G)

Anhang SERA.5001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ermächtigt mit der Fußnote (***) die Mitgliedstaaten, für die Lufträume F und G eine andere als die in der Tabelle angegebene Flugsicht vorzuschreiben. Von dieser Ermächtigung wird durch den neuen § 40 Gebrauch gemacht. Die Voraussetzungen, unter denen danach eine geringere Flugsicht zulässig ist, entsprechen dabei dem geltenden Recht. In Anlage 5 der LuftVO a. F. in den Spalten F und G finden sich die entsprechenden Vorschriften. Durch den neuen § 40 wird damit sichergestellt, dass es bezogen auf die Flugsicht in den Lufträumen G und F keine Veränderungen im Verhältnis zum geltenden Recht gibt.

Zu § 41 (Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Instrumentenflugverfahren)

Da die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 keine Regelungen bezüglich der Höhenmessereinstellungen trifft, werden die Absätze 1, 2 und 4 des § 37 LuftVO a. F. durch den neuen § 41 mit redaktionellen Anpassungen übernommen. Die Regelungen von § 37 Absatz 3 LuftVO a. F. sind künftig in Anhang SERA.5020 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 enthalten. Daher konnte dieser Absatz aufgehoben werden.

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 lässt ausdrücklich zu, dass die zuständige Behörde abweichende Flughöhen oder Flugflächen im unkontrollierten und kontrollierten Luftraum festlegen kann. Nach Absatz 4 wird das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung als zuständige Behörde bestimmt.

Zu § 42 (Abbruch von Landeanflügen)

§ 42 entspricht § 42 LuftVO a. F. Die Vorschrift wird aufrechterhalten, da es in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 keine vergleichbare Regelung gibt. Diese Regelungslücke wird durch § 42 geschlossen.

Zu § 43 (Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer)

Der neue § 43 regelt die Pflicht zur Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer. Um Wiederholungen im Verordnungstext zu vermeiden, werden alle Bekanntmachungen nunmehr in einem Paragraphen zusammengefasst.

Zu § 44 (Ordnungswidrigkeiten)

Viele bußgeldbewehrte Tatbestände werden nunmehr durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 geregelt. Um Doppelregelungen zu vermeiden, entfallen die entsprechenden Vorschriften in der neuen LuftVO. Aus diesem Grunde wird durch den neuen § 44 Absatz 2 auf die jeweiligen Vorschriften in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 verwiesen. Mit Absatz 1 werden die Tatbestände bußgeldbewehrt, die nicht durch das EU-Recht geregelt sind, die also im Anwendungsbereich der LuftVO verblieben sind. Alle bußgeldbewehrten Tatbestände des neuen § 44 entsprechen dabei den Tatbeständen der alten Fassung der LuftVO. Neue Ordnungswidrigkeiten sind nicht hinzugekommen.

Aufgehoben wurden insbesondere folgende Vorschriften, die sich nunmehr direkt in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 wiederfinden:

- § 2 a. F. (*Verantwortlicher Luftfahrzeugführer*): die Definition des verantwortlichen Luftfahrzeugführers findet sich nunmehr in Artikel 2 Nummer 100 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012. Danach ist verantwortlicher Pilot der vom Betreiber, oder in der allgemeinen Luftfahrt, vom Eigentümer für verantwortlich erklärt und mit der sicheren Durchführung eines Fluges beauftragte Pilot. Entscheidend ist allein die Bestimmung durch den Betreiber oder Eigentümer. Weitergehende Regelungen zur Bestimmung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers lässt die neue Definition nicht zu.

- § 4 a. F. (*Anwendung von Flugregeln*): die maßgeblichen Vorschriften finden sich nunmehr in Anhang SERA.2005, Anhang SERA.5001, Anhang SERA.5005 sowie in Anlage 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012: SERA.5001 und 5005 ersetzen die Regelung des bisherigen Absatzes 2 und der Anlage 5 der LuftVO a. F. Der Inhalt des Absatzes 3 ergibt sich aus dem Zusammenspiel zwischen SERA.2005, 5001 und 5005.
- § 11a a. F. (*Flüge mit Überschallgeschwindigkeit*): das Verbot von Flügen mit Überschallgeschwindigkeit kann nicht länger aufrechterhalten werden, da die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ein solches Verbot für Flüge nach Instrumentenflugregeln nicht vorsieht und insoweit abschließend ist.
- § 12 (*Vermeidung von Zusammenstößen*): Anhang SERA.3201 und Anhang SERA.3205 treffen hierzu abschließende Regelungen. § 12 Absatz 1 Satz 2, der den Mindestabstand zu Bauwerken regelte, findet sich nunmehr in Anhang SERA. 5005 Buchstabe f Nummer 2. Die in § 12 Absatz 1 Satz 3 enthaltene Ausnahme für Segelflugzeuge, Hängegleiter und Gleitsegel wurde in § 37 Absatz 3 n.F. überführt.
- § 14 a. F. (*Wolkenflüge mit Segelflugzeugen und Luftsportgeräten*): die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 sieht in SERA.5001 vor, dass bei Sichtflugregeln stets ein Abstand von Wolken einzuhalten ist. Abweichungen von diesen Mindestwetterbedingungen sind nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nicht möglich, so dass § 14 a. F., der eine Ausnahmeregelung für Segelflugzeuge vorsah, aufgehoben werden muss. Nach SERA gibt es keinen Wolkenflug, so dass diese Regelung obsolet ist.
- § 17 a. F. (*Von Luftfahrzeugen zu führende Lichter*): Der Inhalt dieser Vorschrift wird abschließend in Anhang SERA.3215 geregelt.
- § 18 a. F. (*Übungsflüge unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen*): Der Inhalt der Vorschrift wird durch Anhang SERA.3220 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 erfasst.

- § 19 a. F. (*Luftfahrzeuge auf dem Wasser*): Die Regelung befindet sich in Anhang SERA.3230 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.
- § 20 a. F. (*Gefahrmeldung*): Die Gefahrenmeldung wird durch SERA.12001, SERA.12005, SERA.12010, SERA.12015 und SERA.12020 geregelt.
- § 21 a. F. (*Signale und Zeichen*): Die Vorschrift wird durch SERA.3301 und SERA.11015 in Verbindung mit Anlage 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 geregelt.
- § 27 a. F. (*Landemeldung*): die Landemeldung wird durch Anhang SERA.4020 geregelt.
- § 28 a. F. (*Flüge nach Sichtflugregeln in den Lufträumen mit der Klassifizierung B bis G*): Absatz 1 wird durch Anhang SERA.5001 und 5005 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ersetzt. Tabelle 5 a. F. LuftVO wird durch die Tabelle des Anhangs SERA.5001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ersetzt. Absatz 2 wird durch Anhang SERA.5005 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ersetzt. Die Ausnahmeregelung des Absatzes 3, nach der das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung in bestimmten Fällen andere Mindestwerte festlegen kann, entfällt, da nach den Vorschriften der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 die Mindestwerte nicht verändert werden können. Absatz 4 wird durch Anhang SERA.5005 Buchstaben a und b sowie Anhang SERA.5010 geregelt.
- § 32 a. F. (*Flüge nach Sichtflugregeln über Wolkendecken*): die Regelungen finden sich nunmehr in Anhang SERA.5001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.
- § 40 a. F. (*Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln*): die Regelungen finden sich nunmehr in Anhang SERA.5015 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

Zu den Artikeln 2 bis 7

Bei den Änderungen der:

Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Artikel 2),

Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (Artikel 3, Nummer 1 und 2)),

Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (Artikel 4, Nummer 1 - 6),

Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (Artikel 5),

Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge (Artikel 6, Nummer 1 und 2)

und

Verordnung über Flugfunkzeugnisse (Artikel 7, Nummer 1 - 3)

handelt es sich um redaktionelle Folgeänderungen, die durch die Neufassung der LuftVO bedingt sind. Materielles Recht wird nicht geändert.

Mit dem Organisationserlass vom 17. Dezember 2013 wurde die Zuständigkeit zum Erlass der Verordnung über Flugfunkzeugnisse auf das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übertragen. Bislang war auf Grund von § 32 Absatz 5 des Luftverkehrsgesetzes das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hierfür zuständig.

Zu Artikel 8 (Inkrafttreten)

Artikel 8 bestimmt das Inkrafttreten. Gleichzeitig wird die LuftVO a. F. aufgehoben.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:

Entwurf einer Verordnung zur Anpassung nationaler Regelungen an die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnung (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (NKR-Nr. 3047)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

| | |
|--|--|
| Bürgerinnen und Bürger | Geringe Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand |
| Wirtschaft | Keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand |
| Verwaltung (Bund und Land): | Geringe Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand |
| Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend. | |

II. Im Einzelnen

Die Hauptziele der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 sind:

- die Harmonisierung der Luftverkehrsregeln im europäischen Luftraum,
- die Erleichterung der Freizügigkeit von Luftraumnutzern im europäischen Luftraum,
- die Vereinfachung der Umsetzung der funktionalen Luftraumblöcke sowie
- die Unterstützung der Mitgliedstaaten der EU bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen gegenüber der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist mit der bisher geltenden nationalen Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in großen Teilen deckungsgleich. Aufgrund des höherrangigen Rechts und zur Vermeidung von Doppelregelungen werden die entsprechenden national geregelten Teile mit vorliegender Verordnung aufgehoben. Teile, die die Durchführungsverordnung (EU) nicht regelt, bleiben weiterhin bestehen. Des Weiteren werden die nach der Durchführungsverordnung (EU) 923/2012 zuständigen Behörden bestimmt, Verfahrensregeln getroffen sowie die Ordnungswidrigkeiten der geltenden Luftverkehrs-Ordnung an das neue EU-Recht angepasst. Ergänzend werden die Verweisungsvorschriften in den von der Neufassung der Luftverkehrs-Ordnung zusätzlich betroffenen Verordnungen aus dem Bereich des Luftverkehrs angepasst.

Erfüllungsaufwand:Bürgerinnen und Bürger:

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht geringer Aufwand aufgrund der ergänzenden Regelung im nationalen Recht, dass künftig Flugmodelle über Menschenansammlungen (sog. Multicopter) im Luftraum sowie der Massenaufstieg von Brieftauben im kontrollierten Luftraum genehmigungspflichtig sind. Die Genehmigungspraxis bei den Flugmodellen hat gezeigt, dass häufig mit einer Kamera ausgestattete Flugmodelle Menschenansammlungen überflogen. Steuerer gaben an, aus rein privatem Interesse gehandelt zu haben. Dies führte dazu, dass diese Flüge nicht genehmigungspflichtig waren. Um mögliche Gefährdungen Dritter auszuschließen ist eine Genehmigungspflicht aus Sicht des Ressorts erforderlich und geboten. Der Antrag ist nach gängigem Recht formlos einzureichen. Die Landesbehörde kann sich vorbehalten noch weitere Unterlagen einzuholen. Der Massenaufstieg über kontrolliertem Luftraum soll künftig einer Flugverkehrskontrollfreigabe unterliegen, weil man ein erhöhtes Risiko eines Vogelschlags bei startenden und landenden Luftfahrzeugen vermeiden möchte. Der Antrag kann mittels eines Online-Antrages bei der Deutschen Flugsicherung gestellt werden. Dies erfordert nur einen geringen Aufwand. Für die Erteilung der Erlaubnisse fallen darüber hinaus Gebühren aus bereits bestehenden Gebührentatbeständen an. In beiden Fällen kann von einer vernachlässigbaren Zahl von Anträgen ausgegangen werden.

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Verwaltung:

Bund:

Geringer geänderter Aufwand entsteht für die Deutsche Flugsicherung GmbH aufgrund der künftig zu erteilenden Flugverkehrskontrollfreigabe für den Massenaufstieg von Brieftauben. Da es sich dabei um Einzelfälle handeln wird, ist von einem geringen Aufwand auszugehen.

Land:

Für die Landesluftfahrtbehörden kommt zu den bisherigen Antragsbearbeitungen nach § 16 LuftVO alt die Bearbeitung der Anträge für die Erlaubnis für den Aufstieg von Flugmodellen über Menschenansammlungen hinzu. Auch hier dürfte es sich um wenige Anträge handeln, die mit den vorhandenen Ressourcen bewältigt werden können.

Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatlerin