

Vorblatt

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

A. Problem und Ziel

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

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

Desweiteren werden im Rahmen der §§ 15ff. LuftVO klarstellende Regelungen hinsichtlich des Betriebes bestimmter Arten von unbemanntem Luftfahrtgerät („Unmanned Aerial Vehicles“/ UAVs) aufgenommen. Die neu eingefügte Verbotsregelung des § 15a Absatz 3 löst bestehende Rechtsunsicherheiten und tritt Tendenzen entgegen, den Betrieb von unbemanntem Luftfahrtgerät auf Basis von § 16 Absatz 1 Nummer 5 LuftVO zuzulassen.

Zum anderen werden die in den §§ 15a ff LuftVO enthaltenen Regelungen betreffend den Aufstieg von Feuerwerkskörpern neu gefasst. Hier soll ein Ausgleich zwischen den durch Artikel 12 des Grundgesetzes geschützten

Interessen professioneller Betreiber und dem Gefährdungspotential von Feuerwerkskörpern für den Luftverkehr hergestellt werden. Dazu wird das bisherige absolute Verbot des Einsatzes von Feuerwerkskörpern nur noch auf bestimmte Gruppen von Feuerwerkskörpern unter Zugrundelegung der Kategorien der Ersten Verordnung zum Sprengstoffgesetz (1. SprengV) erstreckt. Auf diese Weise ist gewährleistet, dass durch das Luftrecht nicht übermäßige Einschränkungen vorgenommen werden, die in keinem vernünftigen Verhältnis zu dem Gefährdungspotential von Feuerwerkskörpern für die Luftfahrt stehen.

§ 40 LuftVZO (Antrag auf Erteilung der Genehmigung) wird geändert, da mit dem am 7. Juni 2007 in Kraft getretenen Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen unter anderem § 8 Absatz 1 LuftVG dahingehend ergänzt wurde, dass zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmgesetzes zu beachten sind. Vor diesem Hintergrund erscheint die bislang zwingend vorgesehene Vorlage eines Lärmmedizinischen Gutachtens nicht mehr in allen Fällen erforderlich. Künftig kann ein solches Gutachten von der zuständigen Behörde angefordert werden, wenn bei der Genehmigung Fragen berührt sind, die den aktiven Lärmschutz oder besonders gelagerte Einzelfälle betreffen.

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

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

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

B. Lösung

Anpassung und Aktualisierung der einschlägigen Vorschriften.

C. Alternativen

keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

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

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

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

E. Sonstige Kosten

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

F. Bürokratiekosten

1. Unternehmen

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

2. Bürger

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

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

3. Verwaltung

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

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

Vom 2009

Auf Grund des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 3a, 15 in Verbindung mit Satz 5, Absatz 4 Nummer 3 und § 31c des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) verordnen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nach Anhörung des Beratenden Ausschusses nach § 32a des Luftverkehrsgesetzes:

**Artikel 1
Änderung der Luftverkehrs-Ordnung**

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

1. § 15a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern

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

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

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

b) Folgende Absätze 3 und 4 werden angefügt:

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

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

2. § 16 Absatz 1 wird wie folgt geändert;

a) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, wenn diese mehr als 500 Meter aufsteigen,“.

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

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

3. § 16a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 3 wird durch die folgenden Nummern 3 bis 5 ersetzt:

- „3. Aufstiege von ballonartigen Leuchtkörpern sowie Aufstiege von gebündelten Kinderballonen (zehn Stück pro Bündel oder mehr) und Massenaufstiege von Kinderballonen (hundert Stück oder mehr),
4. Aufstiege von Wetterballonen mit einer Gesamtmasse von Ballonhülle und Ballast von mehr als 0,5 Kilogramm,
5. Aufstiege von unbemanntem Luftfahrtgerät im Sinne von § 1 Absatz 2 Nummer 11 des Luftverkehrsgesetzes.“

- b) In Absatz 2 Nummer 3 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 4 angefügt:

„4. im Falle von Absatz 1 Nummer 5 der Starter des unbemannten Luftfahrtgeräts.“

4. § 7 der Anlage 2 (zu § 21) wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

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

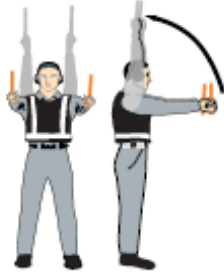
- b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und wie folgt gefasst:

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



1. Einwinker!

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



2. Bestimmen der Abstellposition!

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

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

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

4. Geradeaus!

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

5a. Nach links drehen!

(vom Piloten aus gesehen)

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



5b. Nach rechts drehen!

(vom Piloten aus gesehen)

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



6a. Normaler Halt!

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



6b. Nothalt!

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



7a. Bremsen anziehen!

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



7b. Bremsen lösen!

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

der Flugbesatzung (Daumen nach oben) ist abzuwarten.



8a. Bremsklötze sind vorgelegt!

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



8b. Bremsklötze sind entfernt!

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



9. Triebwerk(e) anlassen!

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



10. Triebwerke abstellen!

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



11. Langsamer!

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



12. Triebwerkdrehzahl auf der angezeigten Seite verringern!

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



13. Rückwärts!

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



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

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



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

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



15. Bestätigung / Alles klar!

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



16. Schweben!

Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagrecht ausgestreckt.



17. Steigen!

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



18. Sinken!

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



**19a. Horizontalbewegung nach links!
(vom Piloten aus gesehen)**

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



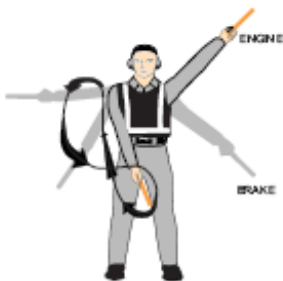
**19b. Horizontalbewegung nach rechts!
(vom Piloten aus gesehen)**

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



20. Landen!

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



21. Feuer!

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



22. Position halten / Warten!

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



23. Luftfahrzeug freigegeben!

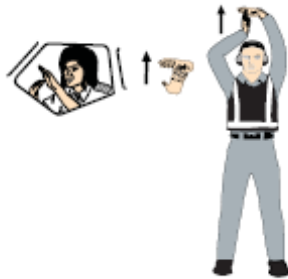
Mit rechter Hand und/oder Einwinkstab salutieren, um das Luftfahrzeug freizugeben. Augenkontakt mit der Flugbesatzung solange beibehalten, bis das Luftfahrzeug zu rollen beginnt.



24. Steuerung nicht bewegen!

(Zeichen der Technik/ Instandhaltung)

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



25. Bodenstromversorgung anschließen!

(Zeichen der Technik/ Instandhaltung)

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



26. Bodenstromversorgung trennen!

(Zeichen der Technik/ Instandhaltung)

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

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



27. Negativ!

(Zeichen der Technik/Instandhaltung)

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



28. Mittels Gegensprechanlage

Kontakt aufnehmen!

(Zeichen der Technik/ Instandhaltung)

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



29. Öffnen/Schließen des Einstiegs!

(Zeichen der Technik/ Instandhaltung)

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

Artikel 2 Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

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

1. § 1 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Von der Musterzulassung befreit sind:

1. ein- oder zweiseitige Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120 Kilogramm einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät; für diese Luftfahrzeuge hat der Hersteller die Erfüllung der

Lufttüchtigkeitsforderungen nach § 10a der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät nachzuweisen,

2. unbemanntes Luftfahrtgerät im Sinne von § 1 Absatz 2 Nummer 11 des Luftverkehrsgesetzes.

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

2. § 30 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom 15. April 2003 (BAnz. Nr. 80a vom 29. April 2003)“ durch die Wörter „den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Flugzeugen (JAR-FCL 1 deutsch) vom 17. November 2008 (BAnz. Nr. 13a vom 27. Januar 2009)“ ersetzt.
- b) In Satz 1 Nummer 2 werden die Wörter „den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) vom 15. April 2003 (BAnz. Nr. 80b vom 29. April 2003)“ durch die Wörter „den Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten von Hubschraubern (JAR-FCL 2 deutsch) vom 17. November 2008 (BAnz. Nr. 14a vom 28. Januar 2009)“ ersetzt.

3. § 40 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Nummer 10 wird wie folgt gefasst:

„10. das Gutachten eines technischen Sachverständigen über das Ausmaß des Fluglärms, der in der Umgebung des Flughafens zu erwarten ist,“.


- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Unterlagen, insbesondere auch Sachverständigengutachten, fordern. In Fällen des aktiven

Lärmschutzes sowie in besonderen Einzelfällen kann die Genehmigungsbehörde darüber hinaus die Vorlage des Gutachtens eines medizinischen Sachverständigen verlangen, wenn nur so eine sachgerechte Beurteilung der durch den Fluglärm hervorgerufenen Auswirkungen auf die Bevölkerung möglich ist. Die Genehmigungsbehörde bestimmt im Übrigen, in welcher Anzahl der Antrag und die Unterlagen einzureichen sind.“

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

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

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

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

VIII Bleibfähigkeit oder -Anträge (Lufthansa- oder DRB-As)				Erstuntersuchung (Initial medical examination)		
	a	b	c	Bahn- und Luftfahrt	Ausführungsbahn/Gleitflugzeuge	
10a	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10b	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10c	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10d	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10e	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10f	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10g	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10h	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10i	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10j	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10k	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10l	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10m	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10n	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10o	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10p	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10q	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10r	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10s	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10t	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10u	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10v	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10w	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10x	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10y	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung
10z	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung	Erstuntersuchung

Tauglichkeitszeugnisse	Klasse 1 (gemäß § 24a Abs. 2 LuftVZO)	Klasse 2 (gemäß § 24a Abs. 3 LuftVZO)
Erstuntersuchung	Flugmedizinisches Zentrum (AMC) o	Flugmedizinisches Zentrum (AMC) oder flugmedizinischer Sachverständiger (AMF) o
Dauertauglichkeit des Tauglichkeitszeugnisses, Flugmedizinische Tauglichkeitsuntersuchung	bis 59 Jahre - 12 Monate o ab 60 Jahre - 6 Monate o ab 40 Jahre - 6 Monate o ab 60 Jahre - 12 Monate o	bis 59 Jahre - 60 Monate o ab 60 Jahre - 24 Monate o ab 40 Jahre - 12 Monate o
Röntgenaufnahme	wenn indiziert o	wenn indiziert o
Hämoglobina	bei der Erstuntersuchung und danach bei jeder Untersuchung o	bei der Erstuntersuchung, danach wenn indiziert o
Elektrokardiographie	bei der Erstuntersuchung, danach bis 39 Jahre - alle 60 Monate o 40 bis 49 Jahre - alle 24 Monate o ab 50 Jahre - bei jeder Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung und wenn indiziert o	bei der Erstuntersuchung, danach ab 40 Jahre - bei jeder Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung und wenn indiziert o
Audiometrie	bei der Erstuntersuchung, danach bis 39 Jahre - alle 60 Monate o ab 40 Jahre - alle 24 Monate o	bei der Erstuntersuchung, danach bis 39 Jahre - alle 60 Monate o ab 40 Jahre - alle 24 Monate o
Erweiterte HNO-Untersuchung	bei der Erstuntersuchung, danach wenn indiziert o	wenn indiziert o
Erweiterte ophthalmologische Untersuchung (Facharzt)	bei der Erstuntersuchung, danach bei Refraktionsstufen zwischen +3 und +6 dpt. und zwischen -3 und -6 dpt. alle 60 Monate, bei Refraktionsstufen über +6 dpt. alle 24 Monate o	wenn indiziert o
Lipidstatus	bei der Erstuntersuchung und bei der ersten Untersuchung nach Vollendung des 40. Lebensjahres o	bei der Erstuntersuchung wenn mehr als 2 koronare Risikofaktoren bestehen und bei der ersten Untersuchung nach Vollendung des 40. Lebensjahres o
Lungenfunktionsuntersuchung (Spirometrie)	bei der Erstuntersuchung, danach wenn indiziert o	wenn indiziert o
Urinstatus	bei jeder Untersuchung o	bei jeder Untersuchung o

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

Artikel 3 Aufhebung der Luftsicherheitsverordnung

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

Artikel 4 Änderung der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden

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

Braunschweig“ und die Angabe „Nummer 110“ durch die Angabe „Nummer 200069“ ersetzt.

Artikel 5 **Änderung der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen**

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

Artikel 6 **Bekanntmachungserlaubnis**

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

Artikel 7 **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Artikels 1 Nummer 1 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nummer 1 tritt am 1. November 2009 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Begründung

I. Allgemeiner Teil

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

Hinsichtlich des Abbrennens von Feuerwerkskörpern bedarf die derzeit in § 15a Absatz 1 Nummer 2 und § 16 Absatz 1 Nummer 3 LuftVO enthaltene strikte Verbotsregelung einer Differenzierung, die einen ausgewogenen Interessenausgleich zwischen der Sicherheit des Luftverkehrs einerseits und den wirtschaftlichen Interessen der Betreiber von Feuerwerken herzustellen. Vor diesem Hintergrund wird das Verbot gemäß § 15a Absatz 1 Nummer 2 LuftVO gelockert und § 16 Absatz 1 Nummer 3 LuftVO dahingehend geändert, dass die Erlaubnispflicht auf solche Feuerwerkskörper beschränkt wird, welche eine Steighöhe von über 500 Metern aufweisen. In diesen Höhen kann es durch den Betrieb von Feuerwerkskörpern zu einer Gefährdung des Luftverkehrs kommen, so dass insoweit eine Erlaubnispflicht gerechtfertigt ist.

§ 40 LuftVZO (Antrag auf Erteilung der Genehmigung) wird geändert, da mit dem am 7. Juni 2007 in Kraft getretenen Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen unter anderem § 8 Absatz 1 LuftVG dahingehend ergänzt wurde, dass zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmgesetzes zu beachten sind. Die Anpassung des § 40 LuftVZO betrifft die Erforderlichkeit eines Lärmmedizinischen Gutachtens. Aufgrund der Ergänzung des § 8 LuftVG wurde insbesondere eine erhöhte Rechts- und Planungssicherheit für alle Beteiligten geschaffen, so dass zukünftig auf die bislang gemäß § 40 Absatz 1 Nummer 10 Buchstabe b LuftVZO zwingend vorgeschriebene Vorlage eines Lärmmedizinischen Gutachtens über die Auswirkung des Fluglärms auf die Bevölkerung verzichtet werden kann. Die Neufassung des § 40 Absatz 2 Satz 1 LuftVZO stellt aber sicher, dass die zuständige Behörde ein solches Gutachten anfordern kann, wenn bei der Genehmigung Fragen berührt sind, die den aktiven Lärmschutz oder besonders gelagerte Einzelfälle betreffen.

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

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

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

II. Zu den einzelnen Vorschriften:

Zu Artikel 1

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

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

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

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

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

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

Inverkehrbringen pyrotechnischer Gegenstände eine Neueinteilung der pyrotechnischen Gegenstände vorgenommen.

Durch die Beschränkung des Verbots auf pyrotechnische Gegenstände der Kategorie 2 in § 15a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a wird vermieden, dass auch Kleinstfeuerwerke der Kategorie 1, welche für die Luftfahrt nicht relevant sind, unter das umfassende Verbot des bisherigen § 15a Absatz 1 Nummer 2 der Luftverkehrs-Ordnung fallen. Feuerwerke zum Abbrennen pyrotechnischer Gegenstände der Kategorien 2,3,4, P2 oder T2 sind innerhalb eines Bereichs von 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen grundsätzlich untersagt.

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

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

Mit Blick auf den unkontrollierten Luftraum (§ 16 LuftVO) erscheint es aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs nach derzeitigem Erkenntnisstand hingegen nicht geboten, ballonartige Leuchtkörper der Erlaubnispflicht nach § 16 LuftVO zu unterwerfen. Hinsichtlich der allgemeinen Gefahren, die mit dem Aufstieg von Fluglaternen naturgemäß verbunden sind, gilt allgemeines Ordnungsrecht. Den

zuständigen Ordnungsbehörden bleibt es unbenommen, den Aufstieg dieser Leuchtkörper aus Gründen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung – insbesondere aus Gründen des Brandschutzes - auf Grundlage des allgemeinen Ordnungsrechts zu untersagen. Ein Rückgriff auf das allgemeine Ordnungsrecht wird durch die Regelung des § 16 Absatz 4 LuftVO nicht ausgeschlossen.

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

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

Die neu eingefügte Verbotsregelung des § 15a Absatz 3 löst bestehende Rechtsunsicherheiten. Die Neuregelung tritt Tendenzen entgegen, den Betrieb von „UAVs“ auf Basis von § 16 Absatz 1 Nummer 5 LuftVO zuzulassen. UAVs sind keine Flugkörper im Sinne des § 16 Absatz 1 Nummer 5 LuftVO. Flugkörper gelten zwar gemäß § 1 Absatz 2 Satz 2 LuftVG als Luftfahrzeuge, solange sie sich im Luftraum befinden, sie sind jedoch nicht per se Luftfahrzeuge. Flugkörper sind insbesondere nicht in der Aufzählung der Luftfahrzeugarten von § 1 Absatz 2 Satz 1 LuftVG enthalten. Nur für die Dauer ihres Aufenthaltes im Luftraum werden sie – ähnlich den Raketen und Raumfahrzeugen – nach § 1 Absatz 2 Satz 2 LuftVG als Luftfahrzeuge behandelt.

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

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

Die mit dem Betrieb von UAVs verbundenen Risiken sind vergleichbar mit dem Gefährdungspotential von Flugmodellen. Für Flugmodelle besteht bei einem Gesamtgewicht von über 25 Kilogramm eine Musterzulassungspflicht nach § 1 Absatz 1 Nummer 8 LuftVZO. Derartige Vorgaben fehlen jedoch für UAVs. Da die Entwicklung solcher Regelungen für UAVs noch geraume Zeit in Anspruch nehmen wird, ist bis zum Vorliegen dieser technischen und betrieblichen Anforderungen an UAVs der Betrieb von UAVs mit einem Gesamtgewicht von über 25 Kilogramm als verboten einzustufen. Dies gilt unabhängig davon, ob das Gerät in Sichtweite des Steuerers betrieben wird.

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

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

Die Landesluftfahrtbehörde kann jedoch Ausnahmen von diesem Verbot in Gebieten mit Flugbeschränkungen zulassen. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass vor allem der Testbetrieb von UAVs, deren Gesamtgewicht 25 Kilogramm überschreitet oder die außerhalb der Sichtweite des Steuerers betrieben werden, stattfinden kann.

Voraussetzung ist zum einen, dass zuvor ein Flugbeschränkungsgebiet nach § 11 LuftVO durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingerichtet wurde. Zum anderen muss ausgeschlossen sein, dass der Betrieb eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung verursacht.

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

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

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

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

Die Neuregelung stellt durch die Berücksichtigung der möglichen Steighöhe von Feuerwerkskörpern unabhängig von ihrer technischen Beschaffenheit und Brennmasse stärker auf die mit dem Aufstieg von Feuerwerkskörpern in große Höhen verbundenen Gefahren für die Luftfahrt ab. Feuerwerkskörper, die Höhen von

mehr als 500 Meter erreichen, stellen grundsätzlich eine erhebliche Gefahr für die Überflughöhe von 600 Metern einhaltende Luftfahrzeuge dar, die es zu vermeiden gilt. Aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs muss der Einsatz solcher Feuerwerkskörper von einer behördlichen Erlaubnis abhängig gemacht werden.

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

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

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

Um ein Flugmodell im Sinne des § 16 Absatz 1 Nummer 1 handelt es sich dagegen nur dann, wenn es ausschließlich zum Zweck des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben wird (Legaldefinition des § 1 Nummer 8 LuftVZO). Aus diesem Grund ist ein Flugmodell, an das eine Kamera montiert wird, als unbemanntes Luftfahrtgerät im Sinne des neuen § 16 Absatz 1 Nummer 7 anzusehen. Aufgrund der montierten Kamera entfällt nämlich das für die Einordnung als Flugmodell entscheidende Merkmal des „ausschließlichen Sport- und Freizeitweckes“. Das Flugmodell wird hier gerade nicht mehr als solches zu Freizeitwecken betrieben. Es wird vielmehr als Mittel zum eigentlichen Zweck, der Aufnahme von Luftbildern, eingesetzt.

Zu Nummer 3 (§ 16a Absatz 1 LuftVO)

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

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

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

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

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

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

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

Zu Nummer 4 (§ 7 der Anlage 2)

Der Wortlaut des bisher geltenden § 7 der Anlage 2 zu § 21 LuftVO sowie die dort geregelten Zeichen des Einwinkers entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand des ICAO-Annex 2, Appendix 1, Ziffer 5.1.1 ICAO. Die Handzeichen Nummer 21 bis 29 sind neu eingefügt worden. Zudem hat sich die Reihenfolge der Zeichen insgesamt verändert. Vor diesem Hintergrund ist eine Anpassung sowohl des Wortlautes des § 7 als auch der bildlichen Darstellungen erforderlich.

Zu Artikel 2 (Änderung der LuftVZO)

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 4 LuftVZO)

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

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

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

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

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

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

Zu Nummer 2 (§ 30 Absatz 2 LuftVZO)

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

Zu Nummer 3 (§ 40 LuftVZO)

§ 40 LuftVZO (Antrag auf Erteilung der Genehmigung) wird geändert, da mit dem am 7. Juni 2007 in Kraft getretenen Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen unter anderem § 8 Absatz 1 LuftVG dahingehend ergänzt wurde, dass zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmgesetzes zu beachten sind. Die Anpassung des § 40 LuftVZO betrifft die Erforderlichkeit eines Lärmmedizinischen Gutachtens. Aufgrund der Ergänzung des § 8 LuftVG wurde insbesondere eine erhöhte Rechts- und Planungssicherheit für alle Beteiligten geschaffen, so dass zukünftig auf die bislang gemäß § 40 Absatz 1 Nummer 10 Buchstabe b LuftVZO zwingend vorgeschriebene Vorlage eines Lärmmedizinischen Gutachtens über die Auswirkung des Fluglärms auf die Bevölkerung verzichtet werden kann.

Außerdem sieht § 13 Fluglärmgesetz vor, dass das Fluglärmgesetz mit Wirkung auch für das Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG sowie das Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren nach § 8 LuftVG für die Umgebung von Flugplätzen die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, einschließlich der zugrunde liegenden Schallschutzanforderungen, und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Umgebung neuer und wesentlich baulich erweiterter Flugplätze regelt.

Entsprechend der Neuformulierung des § 40 Absatz 2 Satz 1 LuftVZO hat die Genehmigungsbehörde aber mit Blick auf Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sowie in besonders gelagerten Einzelfällen die Möglichkeit, die Vorlage eines Gutachtens eines medizinischen Sachverständigen zu fordern. Dabei entscheidet die Genehmigungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen und unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit.

Zu Nummer 4 (§ 96b LuftVZO)

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

Zu Nummer 5 (Anlage 3 zu § 24a Absatz 1)

redaktionelle Änderungen.

Zu Artikel 3 (Aufhebung der Luftsicherheitsverordnung)

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

Zu Artikel 4 (Änderung der Beauftragungsverordnung)

Aufgrund der Verlegung seines Sitzes von Gersfeld (Rhön) nach Braunschweig wird der Deutsche Aero Club (DAeC) nunmehr in dem Vereinsregister des zuständigen Amtsgerichts Braunschweig geführt. Die Beauftragungsverordnung (BeauftrV) ist aus Klarstellungsgründen entsprechend anzupassen.

Zu Artikel 5 (Änderung der BADV)

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

Zu Artikel 6 (Befugnis zur Neubekanntmachung)

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

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

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