

Bundesgesetzblatt ⁵⁴⁹

Teil I

G 5702

1999

Ausgegeben zu Bonn am 13. April 1999

Nr. 17

Tag	Inhalt	Seite
27. 3. 99	Neufassung des Luftverkehrsgesetzes FNA: 96-1	550
27. 3. 99	Neufassung der Luftverkehrs-Ordnung FNA: 96-1-2	580
27. 3. 99	Neufassung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung FNA: 96-1-8	610
6. 4. 99	Bekanntmachung der zur Entgegennahme von Patent- und Gebrauchsmusteranmeldungen befugten Patentinformationszentren FNA: neu: 420-1-12	648
30. 3. 99	Berichtigung der Bekanntmachung der Neufassung der Gefahrgutverordnung Straße FNA: 9241-23-21	649
<hr/>		
Hinweis auf andere Verkündungsblätter		
	Bundesgesetzblatt Teil II Nr. 9	649
	Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaften	650

Bekanntmachung der Neufassung des Luftverkehrsgesetzes

Vom 27. März 1999

Auf Grund des Artikels 10 des Elften Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2432, 3127) in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlaß vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288) wird nachstehend der Wortlaut des Luftverkehrsgesetzes in der seit dem 1. März 1999 geltenden Fassung bekanntgemacht. Die Neufassung berücksichtigt:

1. die Fassung der Bekanntmachung des Gesetzes vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61),
2. den am 9. Februar 1984 in Kraft getretenen Artikel 4 des Gesetzes vom 2. Februar 1984 (BGBl. 1984 II S. 69),
3. den am 29. Mai 1985 in Kraft getretenen § 1 der Verordnung vom 17. Mai 1985 (BGBl. I S. 788),
4. den am 1. Mai 1986 in Kraft getretenen Artikel 22 Abs. 1 des Gesetzes vom 24. April 1986 (BGBl. I S. 560),
5. den am 6. Juni 1986 in Kraft getretenen Artikel 27 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089),
6. den am 1. Juli 1990 in Kraft getretenen Artikel 2 des Gesetzes vom 14. März 1990 (BGBl. I S. 478),
7. den am 1. Juli 1990 in Kraft getretenen Artikel 37 des Gesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221),
8. den am 1. August 1990 in Kraft getretenen Artikel 12 des Gesetzes vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 205),
9. den am 1. April 1992 in Kraft getretenen Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 178),
10. den nach seinem Artikel 11 teil am 1. August 1992, teils am 1. Februar 1993, teils am 1. Januar 1997 in Kraft getretenen Artikel 1 und den am 1. Januar 1993 in Kraft getretenen Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370),
11. den am 13. März 1993 in Kraft getretenen Artikel 68 der Verordnung vom 26. Februar 1993 (BGBl. I S. 278),
12. den am 24. Dezember 1993 in Kraft getretenen Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2123),
13. den am 1. November 1994 in Kraft getretenen Artikel 2 § 12 des Gesetzes vom 19. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2978),
14. den am 1. Januar 1995 in Kraft getretenen Artikel 12 Abs. 86 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325),
15. den am 14. Oktober 1997 in Kraft getretenen Artikel 45 der Verordnung vom 21. September 1997 (BGBl. I S. 2390, 2756),
16. den am 18. November 1997 in Kraft getretenen Artikel 1 des Gesetzes vom 11. November 1997 (BGBl. I S. 2694),
17. den am 24. Dezember 1997 in Kraft getretenen Artikel 2 Abs. 40 des Gesetzes vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3108),
18. den am 1. Juli 1998 in Kraft getretenen Artikel 6 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588),
19. den am 1. März 1999 in Kraft getretenen Artikel 1 des Gesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2432, 3127).

Bonn, den 27. März 1999

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Franz Müntefering

Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt: Luftverkehr		§§
1. Unterabschnitt	Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal	1 – 5
2. Unterabschnitt	Flugplätze	6 – 19c
3. Unterabschnitt	Luftfahrtunternehmen und -veranstaltungen	20 – 24
4. Unterabschnitt	Verkehrsvorschriften	25 – 27
5. Unterabschnitt	Flughafenkoordinierung, Flugsicherung und Flugwetterdienst	27a – 27f
6. Unterabschnitt	Vorzeitige Besitzeinweisung und Enteignung	27g – 28
7. Unterabschnitt	Gemeinsame Vorschriften	29 – 32c
Zweiter Abschnitt: Haftpflicht		
1. Unterabschnitt	Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden	33 – 43
2. Unterabschnitt	Haftung aus dem Beförderungsvertrag	44 – 52
3. Unterabschnitt	Haftung für militärische Luftfahrzeuge	53 – 54
4. Unterabschnitt	Gemeinsame Vorschriften für die Haftpflicht	55 – 57
Dritter Abschnitt		
	Straf- und Bußgeldvorschriften	58 – 63
Vierter Abschnitt		
	Luftfahrtdateien	64 – 70
Fünfter Abschnitt		
	Übergangsregelungen	71

<p style="text-align: center;">Erster Abschnitt</p> <p style="text-align: center;">Luftverkehr</p> <p style="text-align: center;">1. Unterabschnitt</p> <p style="text-align: center;">Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal</p>	<p style="text-align: center;">(2) Luftfahrzeuge sind</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Flugzeuge 2. Drehflügler 3. Luftschiffe 4. Segelflugzeuge 5. Motorsegler 6. Frei- und Fesselballone 7. Drachen 8. Rettungsfallschirme 9. Flugmodelle 10. Luftsportgeräte 11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können.
--	--

§ 1

(1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, durch im Inland anwendbares internationales Recht, durch Verordnungen des Rates der Europäischen Union und die zu deren Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper gelten als Luftfahrzeuge, solange sie sich im Luftraum befinden.

§ 1a

(1) Die Vorschriften dieses Gesetzes und die zur Durchführung dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften sind beim Betrieb

1. eines in der deutschen Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeugs oder
2. eines anderen Luftfahrzeugs, für das die Bundesrepublik Deutschland die Verantwortung des Eintragungsstaats übernommen hat, oder
3. eines Luftfahrzeugs, welches in einem anderen Land registriert ist, aber unter einer deutschen Genehmigung nach § 20 oder nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Gemeinschaft eingesetzt wird,

auch außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland anzuwenden, soweit ihr materieller Inhalt dem nicht erkennbar entgegensteht oder nach völkerrechtlichen Grundsätzen die Befolgung ausländischer Rechtsvorschriften vorgeht.

(2) Soweit ausländisches Recht in Übereinstimmung mit völkerrechtlichen Grundsätzen extraterritoriale Wirkung beansprucht und sich auf Gegenstände bezieht, die von den Vorschriften nach § 1 Abs. 1 geregelt sind oder in einer sonstigen Beziehung zur Luftfahrt stehen, findet es im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland nur insoweit Anwendung, als es deutschem Recht nicht entgegensteht.

§ 1b

(1) Wird ein Luftfahrzeug im Sinne des § 1a Abs. 1 außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes betrieben, so sind international verbindliche Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften im Sinne des Artikels 37 Abs. 2 Buchstabe c und des Artikels 38 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411) zu beachten und zu befolgen, soweit sie dort gelten.

(2) Bekannt gewordene und im Ausland nicht geahndete Verstöße werden von den zuständigen Behörden in der Bundesrepublik Deutschland verfolgt und geahndet, als ob sie im Inland begangen worden wären. Die Ahndung erfolgt entsprechend der Umsetzung der in Absatz 1 genannten Regeln und Vorschriften durch deutsches Recht.

§ 1c

Die Berechtigung zum Verkehr im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland haben nach Maßgabe des § 1 Abs. 1

1. Luftfahrzeuge, die in der deutschen Luftfahrzeugrolle oder im Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen sind;
2. Luftfahrzeuge mit Eintragungszeichen der Bundeswehr;
3. Luftfahrzeuge, die einer Verkehrszulassung in der Bundesrepublik Deutschland nicht bedürfen;
4. Luftfahrzeuge, die in Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in einem Register eingetragen sind, auf Grund des Rechts der Europäischen Gemeinschaft oder des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum;

5. Luftfahrzeuge, die außerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in einem Register eingetragen sind, auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarung;
6. Luftfahrzeuge, denen durch ausdrückliche Einflugerlaubnis nach § 2 Abs. 7 die Benutzung des deutschen Luftraums gestattet ist.

§ 2

(1) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen nur verkehren, wenn sie zum Luftverkehr zugelassen (Verkehrszulassung) und – soweit es durch Rechtsverordnung vorgeschrieben ist – in das Verzeichnis der deutschen Luftfahrzeuge (Luftfahrzeugrolle) eingetragen sind. Ein Luftfahrzeug wird zum Verkehr nur zugelassen, wenn

1. das Muster des Luftfahrzeugs zugelassen ist (Musterzulassung),
2. der Nachweis der Verkehrssicherheit nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät geführt ist,
3. der Halter des Luftfahrzeugs nach den Vorschriften dieses Gesetzes versichert ist oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit geleistet hat und
4. die technische Ausrüstung des Luftfahrzeugs so gestaltet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt.

(2) Der Musterzulassung nach Absatz 1 Nr. 1 bedarf auch das sonstige Luftfahrtgerät.

(3) Auf Startgeräte, ausgenommen Startwinden für Segelflugzeuge, sind die Vorschriften des Absatzes 1 über die Verkehrszulassung sinngemäß anzuwenden.

(4) Die Zulassung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(5) Deutsche Luftfahrzeuge haben das Staatszugehörigkeitszeichen und eine besondere Kennzeichnung zu führen.

(6) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen den Geltungsbereich dieses Gesetzes nur mit Erlaubnis verlassen.

(7) Luftfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen und zugelassen sind, dürfen nur mit Erlaubnis in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegen oder auf andere Weise dorthin verbracht werden, um dort zu verkehren. Der Erlaubnis bedarf es nicht, soweit ein Abkommen zwischen dem Heimatstaat und der Bundesrepublik Deutschland oder ein für beide Staaten verbindliches Übereinkommen etwas anderes bestimmt.

(8) Die Erlaubnis nach den Absätzen 6 und 7 kann allgemein oder für den Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden.

§ 3

(1) Luftfahrzeuge werden vorbehaltlich abweichender Verordnungen des Rates der Europäischen Union in die deutsche Luftfahrzeugrolle nur eingetragen, wenn

1. sie in einem ausländischen staatlichen Luftfahrzeugregister nicht eingetragen sind und im ausschließlichen Eigentum deutscher Staatsangehöriger stehen; juristische Personen und Gesellschaften des Handelsrechts mit Sitz im Inland werden deutschen Staatsangehörigen

gen gleichgestellt, wenn der überwiegende Teil ihres Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle darüber deutschen Staatsangehörigen zusteht und die Mehrheit der Vertretungsberechtigten oder persönlich haftenden Personen deutsche Staatsangehörige sind;

2. ein Recht eines deutschen Staatsangehörigen, an einem Luftfahrzeug Eigentum durch Kauf zu erwerben, oder ein Recht zum Besitz auf Grund eines für einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten abgeschlossenen Mietvertrages oder eines dem Mietvertrag ähnlichen Rechtsverhältnisses besteht.

Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum stehen deutschen Staatsangehörigen gleich.

(2) Die für die Verkehrszulassung zuständige Stelle kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn besondere Umstände vorliegen.

§ 4

(1) Wer ein Luftfahrzeug führt oder bedient (Luftfahrer) bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis wird nur erteilt, wenn

1. der Bewerber das vorgeschriebene Mindestalter besitzt,
2. der Bewerber seine Tauglichkeit nachgewiesen hat,
3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, ein Luftfahrzeug zu führen oder zu bedienen,
4. der Bewerber eine Prüfung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal bestanden hat und
5. dem Bewerber nicht bereits eine Erlaubnis gleicher Art und gleichen Umfangs nach Maßgabe dieser Vorschrift erteilt worden ist.

(2) Die Vorschriften des Absatzes 1 sind auf sonstiges Luftfahrtpersonal sinngemäß anzuwenden, soweit seine Tätigkeit auf Grund einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Nr. 4 erlaubnispflichtig ist.

(3) Die Erlaubnis ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(4) Bei Übungs- und Prüfungsflügen in Begleitung von Fluglehrern (§ 5 Abs. 3) gelten die Fluglehrer als diejenigen, die das Luftfahrzeug führen oder bedienen. Das gleiche gilt auch für Prüfungsratsmitglieder bei Prüfungsflügen und für Luftfahrer, die andere Luftfahrer in ein Luftfahrzeugmuster einweisen oder mit diesem vertraut machen, es sei denn, daß ein anderer als verantwortlicher Luftfahrzeugführer bestimmt ist. Bei Übungs- und Prüfungsflügen ohne Begleitung von Fluglehrern oder Prüfungsratsmitgliedern bedürfen Luftfahrer keiner Erlaubnis, wenn es sich um Flüge handelt, die von Fluglehrern oder Prüfungsratsmitgliedern angeordnet und beaufsichtigt werden.

(5) Auf das Personal für die Flugsicherung

- a) in den Flugsicherungsbetriebsdiensten,
- b) bei Betrieb, Instandhaltung und Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen

sind Absatz 1 Satz 1, 2 Nr. 1 bis 3 und Absatz 3 entsprechend anzuwenden. Voraussetzung ist ferner der Nachweis der Befähigung und Eignung gemäß einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 4 Nr. 4.

§ 5

(1) Wer es unternimmt, Luftfahrer oder Personal für die Flugsicherung auszubilden, bedarf unbeschadet der Vorschrift des Absatzes 3 der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann oder der Bewerber oder seine Ausbilder persönlich ungeeignet sind; ergeben sich später solche Tatsachen, so ist die Erlaubnis zu widerrufen. Die Erlaubnis kann außerdem widerrufen werden, wenn sie länger als ein Jahr nicht ausgenutzt worden ist.

(3) Die praktische Ausbildung der Luftfahrer darf nur von Personen vorgenommen werden, die eine Lehrberechtigung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal besitzen (Fluglehrer).

2. Unterabschnitt Flugplätze

§ 6

(1) Flugplätze (Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände) dürfen nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden. Im Genehmigungsverfahren für Flugplätze, die einer Planfeststellung bedürfen, ist die Umweltverträglichkeit zu prüfen. § 15 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung bleibt unberührt. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Vor Erteilung der Genehmigung ist besonders zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. § 4 Abs. 1 bis 4 und § 5 des Raumordnungsgesetzes bleiben unberührt. Ist das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet oder rechtfertigen Tatsachen die Annahme, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird, ist die Genehmigung zu versagen. Ergeben sich später solche Tatsachen, so kann die Genehmigung widerrufen werden.

(3) Die Genehmigung eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, ist außerdem zu versagen, wenn durch die Anlegung und den Betrieb des beantragten Flughafens die öffentlichen Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigt werden.

(4) Die Genehmigung ist zu ergänzen oder zu ändern, wenn dies nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens (§§ 8 bis 10) notwendig ist. Eine Änderung der Genehmigung ist auch erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flugplatzes wesentlich erweitert oder geändert werden soll.

(5) Für das Genehmigungsverfahren gelten § 10 Abs. 2 Nr. 3 Satz 1 bis 3 sowie § 74 Abs. 4 und 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Bekanntgabe entsprechend.

§ 7

(1) Die Genehmigungsbehörde kann dem Antragsteller die zur Vorbereitung seines Antrags (§ 6) erforderlichen

Vorarbeiten gestatten, wenn eine Prüfung ergeben hat, daß die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung voraussichtlich vorliegen.

(2) Die Dauer der Erlaubnis soll zwei Jahre nicht überschreiten. Diese Erlaubnis gibt keinen Anspruch auf Erteilung der Genehmigung nach § 6.

(3) Die Beauftragten der Genehmigungsbehörde können Grundstücke, die für die Genehmigung in Betracht kommen, auch ohne Zustimmung des Berechtigten betreten, diese Grundstücke vermessen und sonstige Vorarbeiten vornehmen, die für die endgültige Entscheidung über die Eignung des Geländes notwendig sind. Zum Betreten von Wohnungen sind sie nicht berechtigt.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann die Vorarbeiten von Auflagen abhängig machen. Ist durch die Vorarbeiten ein erheblicher Schaden zu erwarten, hat die Genehmigungsbehörde Sicherheitsleistung durch den Antragsteller anzuordnen.

(5) Wenn durch die Vorarbeiten Schäden verursacht werden, hat der Antragsteller unverzüglich nach Eintritt des jeweiligen Schadens volle Entschädigung in Geld zu leisten oder auf Verlangen des Geschädigten den früheren Zustand wiederherzustellen. Über Art und Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfalle die ordentlichen Gerichte.

§ 8

(1) Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 dürfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

(2) An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben und
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist.

Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung nach § 9 Abs. 1; auf ihre Erteilung finden die Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren keine Anwendung. § 75 Abs. 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die entsprechenden landesrechtlichen Bestimmungen gelten entsprechend. Vor Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren.

(3) Planfeststellung und Plangenehmigung können bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung unterbleiben. Fälle unwesentlicher Bedeutung liegen insbesondere vor, wenn unmittelbar durch die geänderte oder erweiterte Anlage

1. andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen und
2. Rechte anderer nicht beeinflußt werden oder mit den vom Plan Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen werden.

(4) Betriebliche Regelungen und die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände können Gegenstand der Planfeststellung sein. Änderungen solcherart getroffener betrieblicher Regelungen bedürfen nur einer Regelung entsprechend § 6 Abs. 4 Satz 2.

(5) Für die zivile Nutzung eines aus der militärischen Trägerschaft entlassenen ehemaligen Militärflugplatzes ist eine Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 durch die zuständige Zivilluftfahrtbehörde erforderlich, in der der Träger der zivilen Nutzung anzugeben ist. Die Genehmigungsurkunde muß darüber hinaus die für die entsprechende Flugplatzart vorgeschriebenen Angaben enthalten (§ 42 Abs. 2, § 52 Abs. 2, § 57 Abs. 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung). Eine Planfeststellung oder Plangenehmigung findet nicht statt. Ein militärischer Bauschutzbereich bleibt bestehen, bis die Genehmigungsbehörde etwas anderes bestimmt. Spätestens mit der Bekanntgabe der Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 gehen alle Rechte und Pflichten von dem militärischen auf den zivilen Träger über.

(6) Die Genehmigung nach § 6 ist nicht Voraussetzung für ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren.

(7) Absatz 5 Satz 1 bis 3 gilt entsprechend bei der zivilen Nutzung oder Mitbenutzung eines nicht aus der militärischen Trägerschaft entlassenen Militärflugplatzes.

§ 8a

(1) Sobald der Plan ausgelegt oder andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.

(2) Dauert die Veränderungssperre über vier Jahre, können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile Entschädigung verlangen.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 steht dem Unternehmer an den betroffenen Flächen ein Vorkaufsrecht zu.

§ 9

(1) Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Entscheidungen des Bundesministeriums für Verkehr nach § 27d Abs. 1 und 4 und Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts.

(2) Im Planfeststellungsbeschluß sind dem Unternehmer die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind.

(3) Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, so sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen.

(4) Wird der Plan nicht innerhalb von fünf Jahren nach Rechtskraft durchgeführt, so können die vom Plan betroffenen Grundstückseigentümer verlangen, daß der Unternehmer ihre Grundstücke und Rechte insoweit erwirbt, als nach § 28 die Enteignung zulässig ist. Kommt keine Einigung zustande, so können sie die Durchführung des Enteignungsverfahrens bei der Enteignungsbehörde beantragen. Im übrigen gilt § 28.

§ 10

(1) Planfeststellungsbehörde ist die von der Landesregierung bestimmte Behörde des Landes, in dem das Gelände liegt. Erstreckt sich das Gelände auf mehrere Länder, so trifft die Bestimmung nach Satz 1 die Landesregierung des Landes, in dem der überwiegende Teil des Geländes liegt. Die Planfeststellungsbehörde stellt den Plan fest, erteilt die Plangenehmigung nach § 8 Abs. 2 und trifft die Entscheidung nach § 8 Abs. 3.

(2) Für das Anhörungsverfahren gilt § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:

1. Die Pläne sind der von der Landesregierung bestimmten Behörde (Anhörungsbehörde) zur Stellungnahme vorzulegen. Diese hat alle in ihrem Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und die übrigen Beteiligten zu hören und ihre Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.
2. Die Einholung der Stellungnahmen der Behörden sowie die Auslegung des Plans in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, veranlaßt die Anhörungsbehörde innerhalb eines Monats, nachdem der Unternehmer den Plan bei ihr eingereicht hat.
3. Die Behörden, deren Aufgabenbereich berührt wird, haben ihre Stellungnahmen innerhalb einer von der Anhörungsbehörde zu setzenden Frist abzugeben, die drei Monate nicht übersteigen darf. Danach eingehende Stellungnahmen der Behörden müssen bei der Feststellung des Plans nicht berücksichtigt werden; dies gilt nicht, wenn später von einer Behörde vorgebrachte öffentliche Belange der Planfeststellungsbehörde auch ohne ihr Vorbringen bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen. Die Sätze 1 und 2 gelten auch für die Äußerungen der nach § 29 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannten Verbände sowie der Kommission nach § 32b. Die Gemeinden legen den Plan innerhalb von drei Wochen nach Zugang aus. Sie machen die Auslegung ortsüblich bekannt.
4. Die Erörterung nach § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes hat die Anhörungsbehörde innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist abzuschließen. Sie gibt ihre Stellungnahme nach § 73 Abs. 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes innerhalb eines Monats nach Abschluß der Erörterung ab.
5. Bei der Änderung eines Flughafens oder eines Landeplatzes mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 kann von einer förmlichen Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 9 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden. Vor dem

Abschluß des Planfeststellungsverfahrens ist den Einwendern Gelegenheit zur Äußerung zu geben. Die Stellungnahme der Anhörungsbehörde nach § 73 Abs. 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ist innerhalb von sechs Wochen nach Ablauf der Einwendungsfrist abzugeben.

Die Maßgaben gelten entsprechend, wenn das Verfahren landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist.

(3) Werden öffentliche Interessen berührt, für die die Zuständigkeit von Bundesbehörden oder von Behörden, die im Auftrag des Bundes tätig werden, gegeben ist, und kommt eine Verständigung zwischen der Planfeststellungsbehörde und den genannten Behörden nicht zustande, so hat die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr zu entscheiden.

(4) Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, sind ausgeschlossen. Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung oder der Einwendungsfrist hinzuweisen. Nach dem Erörterungstermin eingehende Stellungnahmen der Behörden müssen bei der Feststellung des Plans nicht berücksichtigt werden; dies gilt nicht, wenn später von einer Behörde vorgebrachte öffentliche Belange der Planfeststellungsbehörde auch ohne ihr Vorbringen bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen.

(5) Der Planfeststellungsbeschluß ist denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, mit Rechtsbehelfsbelehrung zuzustellen; die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Bekanntgabe bleiben im übrigen unberührt.

(6) Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Flughäfen oder Landeplätzen mit beschränktem Bauschutzbereich hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluß oder die Plangenehmigung Beschwerzte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerzte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

(7) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. § 87b Abs. 3 und § 128a der Verwaltungsgerichtsordnung gelten entsprechend.

(8) Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein

ergänzendes Verfahren behoben werden können; die §§ 45 und 46 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die entsprechenden landesrechtlichen Bestimmungen bleiben unberührt.

§ 11

Die Vorschrift des § 14 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt für Flugplätze entsprechend.

§ 12

(1) Bei Genehmigung eines Flughafens ist für den Ausbau ein Plan festzulegen. Dieser ist maßgebend für den Bereich, in dem die in den Absätzen 2 und 3 bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich). Der Plan muß enthalten

1. die Start- und Landebahnen einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen (Start- und Landeflächen),
2. die Sicherheitsflächen, die an den Enden der Start- und Landeflächen nicht länger als je 1000 Meter und seitlich der Start- und Landeflächen bis zum Beginn der Anflugsektoren je 350 Meter breit sein sollen,
3. den Flughafenbezugspunkt, der in der Mitte des Systems der Start- und Landeflächen liegen soll,
4. die Startbahnbezugspunkte, die je in der Mitte der Start- und Landeflächen liegen sollen,
5. die Anflugsektoren, die sich beiderseits der Außenkanten der Sicherheitsflächen an deren Enden mit einem Öffnungswinkel von je 15 Grad anschließen; sie enden bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen in einer Entfernung von 15 Kilometern, bei Nebenstart- und Nebenlandeflächen in einer Entfernung von 8,5 Kilometern vom Startbahnbezugspunkt.

(2) Nach Genehmigung eines Flughafens darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start- und Landeflächen und den Sicherheitsflächen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörden gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens der für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörde verweigert wird. Ist die fachliche Beurteilung innerhalb dieser Frist wegen des Ausmaßes der erforderlichen Prüfungen nicht möglich, kann sie von der für die Baugenehmigung zuständigen Behörde im Benehmen mit der für die Flugsicherung zuständigen Stelle verlängert werden. Sehen landesrechtliche Bestimmungen für die Errichtung von Bauwerken nach Satz 1 die Einholung einer Baugenehmigung nicht vor, bedarf die Errichtung dieser Bauwerke der Genehmigung der Luftfahrtbehörde unter ausschließlich luftverkehrssicherheitlichen Erwägungen.

(3) In der weiteren Umgebung eines Flughafens ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörden erforderlich, wenn die Bauwerke folgende Begrenzung überschreiten sollen:

1. außerhalb der Anflugsektoren
 - a) im Umkreis von 4 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt eine Höhe von 25 Metern (Höhe bezogen auf den Flughafenbezugspunkt),
 - b) im Umkreis von 4 Kilometer bis 6 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt die Verbindungslinie, die von 45 Meter Höhe bis 100 Meter

Höhe (Höhen bezogen auf den Flughafenbezugspunkt) ansteigt;

2. innerhalb der Anflugsektoren

- a) von dem Ende der Sicherheitsflächen bis zu einem Umkreis um den Startbahnbezugspunkt von 10 Kilometer Halbmesser bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen und von 8,5 Kilometer bei Nebenstart- und Nebenlandeflächen die Verbindungslinie, die von 0 Meter Höhe an diesem Ende bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche) ansteigt,
- b) im Umkreis von 10 Kilometer bis 15 Kilometer Halbmesser um den Startbahnbezugspunkt bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen die Höhe von 100 Metern (Höhe bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landeflächen).

Absatz 2 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend.

(4) Zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und zum Schutz der Allgemeinheit können die Luftfahrtbehörden ihre Zustimmung nach den Absätzen 2 und 3 davon abhängig machen, daß die Baugenehmigung unter Auflagen erteilt wird.

§ 13

Sofern Baubeschränkungen im Bauschutzbereich infolge besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Verwendungszwecks des Flughafens in bestimmten Geländeteilen für die Sicherheit der Luftfahrt nicht in dem nach § 12 festgelegten Umfang notwendig sind, können die Luftfahrtbehörden für diese Geländeteile Bauhöhen festlegen, bis zu welchen Bauwerke ohne ihre Zustimmung genehmigt werden können.

§ 14

(1) Außerhalb des Bauschutzbereichs darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 Metern über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen; § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4 gilt entsprechend.

(2) Das gleiche gilt für Anlagen von mehr als 30 Meter Höhe auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, sofern die Spitze dieser Anlage um mehr als 100 Meter die Höhe der höchsten Bodenerhebung im Umkreis von 1,6 Kilometer Halbmesser um die für die Anlage vorgesehene Bodenerhebung überragt. Im Umkreis von 10 Kilometer Halbmesser um einen Flughafenbezugspunkt gilt als Höhe der höchsten Bodenerhebung die Höhe des Flughafenbezugspunktes.

§ 15

(1) Die §§ 12 bis 14 gelten sinngemäß für Bäume, Freileitungen, Masten, Dämme sowie für andere Anlagen und Geräte. § 12 Abs. 2 ist auf Gruben, Anlagen der Kanalisation und ähnliche Bodenvertiefungen sinngemäß anzuwenden.

(2) Die Errichtung der in Absatz 1 genannten Luftfahrt-Hindernisse bedarf der Genehmigung. Falls die Genehmigung von einer anderen als der Baugenehmigungsbehörde erteilt wird, bedarf diese der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Ist eine andere Genehmigungsbehörde nicht vorgesehen, so ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörde erforderlich.

§ 16

(1) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen der Luftfahrtbehörden zu dulden, daß Bauwerke und andere Luftfahrthindernisse (§ 15), welche die nach den §§ 12 bis 15 zulässige Höhe überragen, auf diese Höhe abgetragen werden. Im Falle des § 15 Abs. 1 Satz 2 erstreckt sich die Verpflichtung zur Duldung auf die Beseitigung der Vertiefungen. Ist die Abtragung oder Beseitigung der Luftfahrthindernisse im Einzelfall nicht durchführbar, so sind die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für die Luftfahrt zu dulden.

(2) Das Recht des Eigentümers oder eines anderen Berechtigten und eine nach anderen Vorschriften bestehende Verpflichtung, diese Maßnahmen auf eigene Kosten selbst durchzuführen, bleiben unberührt.

§ 16a

(1) Die Eigentümer und anderen Berechtigten von Bauwerken und von Gegenständen im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1, die die nach § 14 zulässige Höhe nicht überschreiten, haben auf Verlangen der zuständigen Stelle zu dulden, daß die Bauwerke und Gegenstände in geeigneter Weise gekennzeichnet werden, wenn und insoweit dies zur Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist. Das Bestehen sowie der Beginn des Errichtens oder Abbauens von Freileitungen, Seilbahnen und ähnlichen Anlagen, die in einer Länge von mehr als 75 m Täler oder Schluchten überspannen oder Steilabhängen folgen und dabei die Höhe von 20 m über der Erdoberfläche überschreiten, sind der für die Flugsicherung zuständigen Stelle von den Eigentümern und anderen Berechtigten unverzüglich anzuzeigen.

(2) § 16 Abs. 2 gilt entsprechend.

§ 17

Bei der Genehmigung von Landeplätzen und Segelfluggeländen können die Luftfahrtbehörden bestimmen, daß die zur Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den dem Flughafenbezugspunkt entsprechenden Punkt nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen darf (beschränkter Bauschutzbereich). Auf den beschränkten Bauschutzbereich sind § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4 sowie die §§ 13, 15 und 16 sinngemäß anzuwenden.

§ 18

Der Umfang des Bauschutzbereichs ist den Eigentümern von Grundstücken im Bauschutzbereich und den anderen zum Gebrauch oder zur Nutzung dieser Grundstücke Berechtigten sowie den dinglich Berechtigten, soweit sie der zuständigen Behörde bekannt oder aus dem Grundbuch ersichtlich sind, bekanntzugeben oder in ortsüblicher Weise öffentlich bekanntzumachen.

§ 18a

(1) Bauwerke dürfen nicht errichtet werden, wenn die für die Flugsicherung zuständige Stelle der obersten Luftfahrtbehörde des Landes gegenüber anzeigt, daß durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden. Die für die Flugsicherung zuständige Stelle unterrichtet die oberste Luftfahrtbehörde des Landes über die Standorte aller Flugsicherungseinrichtungen

und Bereiche um diese Anlagen, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind. Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder unterrichten die für die Flugsicherung zuständige Stelle, wenn sie von der Planung derartiger Bauwerke Kenntnis erhalten.

(2) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen der für die Flugsicherung zuständigen Stelle zu dulden, daß Bauwerke, die den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen stören, in einer Weise verändert werden, daß Störungen unterbleiben, es sei denn, die Störungen können durch die für die Flugsicherung zuständige Stelle mit einem Kostenaufwand verhindert werden, der nicht über dem Geldwert der beabsichtigten Veränderung liegt.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten sinngemäß für die nach § 15 Abs. 1 Satz 1 genannten Gegenstände.

§ 18b

(1) Bauwerke dürfen in den Bereichen, die für die Einrichtung und Überwachung von Verfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln aus Gründen der Hindernisfreiheit zu bewerten sind, nur errichtet werden, wenn die zuständige Luftfahrtbehörde zuvor über das Vorhaben informiert wurde.

(2) Die für die Flugsicherung zuständige Stelle unterrichtet die obersten Luftfahrtbehörden der Länder über die Bereiche, die für die Einrichtung und Überwachung von Verfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln aus Gründen der Hindernisfreiheit zu bewerten sind. Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder unterrichten die für die Flugsicherung zuständige Stelle über Bauwerke, welche in diesem Bereich errichtet werden sollen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten sinngemäß für die nach § 15 Abs. 1 Satz 1 genannten Gegenstände.

§ 19

(1) Entstehen durch Maßnahmen auf Grund der Vorschriften der §§ 12, 14 bis 17 und 18a dem Eigentümer oder einem anderen Berechtigten Vermögensnachteile, so ist hierfür eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Hierbei ist die entzogene Nutzung, die Beschädigung oder Zerstörung einer Sache unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten zu berücksichtigen. Für Vermögensnachteile, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beeinträchtigung stehen, ist den in Satz 1 bezeichneten Personen eine Entschädigung zu zahlen, wenn und soweit dies zur Abwendung oder zum Ausgleich unbilliger Härten geboten erscheint.

(2) Unterläßt der Berechtigte eine Änderung der Nutzung, die ihm zuzumuten ist, so mindert sich seine Entschädigung um den Wert der Vermögensvorteile, die ihm bei Ausübung der geänderten Nutzung erwachsen wären.

(3) Werden Bauwerke und sonstige Luftfahrthindernisse (§ 15), deren entschädigungslose Entfernung oder Umgestaltung nach dem jeweils geltenden Recht gefordert werden kann, auf Grund von Maßnahmen nach § 16 ganz oder teilweise entfernt oder umgestaltet, so ist eine Entschädigung nur zu leisten, wenn es aus Gründen der Billigkeit geboten ist. Sind sie befristet zugelassen und ist die Frist noch nicht abgelaufen, so ist eine Entschädigung nach dem Verhältnis der restlichen Frist zu der gesamten Frist zu leisten.

(4) Dinglich Berechtigte, die nicht zum Gebrauch oder zur Nutzung der Sache berechtigt sind, sind nach den Artikeln 52 und 53 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch auf die Entschädigung des Eigentümers angewiesen.

(5) Die Entschädigung ist in den Fällen der §§ 12 und 17 von dem Flugplatzunternehmer zu zahlen. In den Fällen des § 18a und soweit die bezeichneten Maßnahmen Grundstücke oder andere Sachen außerhalb der Bau- und Schutzbereiche der §§ 12 und 17 betreffen, ist die Entschädigung, wenn es sich um Maßnahmen der Flugsicherung handelt, die sich nicht auf den Start- und Landevorgang beziehen, von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle, im übrigen von dem jeweiligen Flugplatzunternehmer zu leisten. In den Fällen des § 16a ist die Entschädigung von demjenigen zu leisten, der ein Interesse an der Kennzeichnung geltend macht.

(6) Im übrigen sind die Vorschriften des § 13 Abs. 2, der §§ 14, 15, 17 bis 25, 31 und 32 des Schutzbereichsgesetzes sinngemäß anzuwenden.

§ 19a

Der Unternehmer eines Verkehrsflughafens, der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist, hat innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist auf dem Flughafen und in dessen Umgebung Anlagen zur fortlaufend registrierenden Messung der durch die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge entstehenden Geräusche einzurichten und zu betreiben. Die Meß- und Auswertungsergebnisse sind der Genehmigungsbehörde und der Kommission nach § 32b sowie auf Verlangen der Genehmigungsbehörde anderen Behörden mitzuteilen. Sofern ein Bedürfnis für die Beschaffung und den Betrieb von Anlagen nach Satz 1 nicht besteht, kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen zulassen.

§ 19b

(1) Die Unternehmer von Verkehrsflughäfen sind zur Sicherung des Flughafenbetriebs verpflichtet

1. Flughafenanlagen, Bauwerke, Räume und Einrichtungen so zu erstellen und zu gestalten, daß die erforderliche bauliche und technische Sicherung und die sachgerechte Durchführung der personellen Sicherungs- und Schutzmaßnahmen und die Kontrolle der nicht allgemein zugänglichen Bereiche ermöglicht werden; ausgenommen von dieser Verpflichtung sind Geräte zur Überprüfung von Fluggästen und von diesen mitgeführten Gegenständen sowie Bauwerke, Einrichtungen und Geräte zur Überprüfung von Post, aufgegebenem Gepäck, Fracht und Versorgungsgütern auf die in § 27 Abs. 4 Satz 1 genannten Gegenstände mittels technischer Verfahren;
2. Post, aufgegebenes Gepäck, Fracht und Versorgungsgüter zur Durchführung der Maßnahmen nach § 29c Abs. 3 sicher zu transportieren und zu lagern;
3. nicht allgemein zugängliche Bereiche und Anlagen vor unberechtigtem Zugang zu sichern und, soweit es sich um sicherheitsempfindliche Bereiche und Anlagen handelt, den Zugang nur hierzu besonders berechtigten Personen zu gestatten;
4. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen, insbesondere von Bombendrohungen sind, auf Sicherheitspositionen zu verbringen, soweit hierzu nicht das

Luftfahrtunternehmen gemäß § 20a Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 verpflichtet ist, und die Entladung sowie die Ver- und Entsorgung der Luftfahrzeuge durchzuführen;

5. an der Überprüfung nach § 29d Abs. 2 und 3 mitzuwirken.

Die in Satz 1 Nr. 1 bis 4 aufgeführten Sicherungsmaßnahmen sind von dem Unternehmer in einem Luftsicherheitsplan darzustellen, welcher der Genehmigungsbehörde innerhalb einer von ihr zu bestimmenden Frist zur Zulassung vorzulegen ist. Die Zulassung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nachträgliche Auflagen sind zulässig. Die Unternehmer von Verkehrsflughäfen sind verpflichtet, die im zugelassenen Luftsicherheitsplan dargestellten Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

(2) Die Betreiber sonstiger Flugplätze können, soweit dies zur Sicherung des Flugplatzbetriebs erforderlich ist, zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen entsprechend Absatz 1 verpflichtet werden.

(3) Für die Bereitstellung und Unterhaltung von Räumen und Flächen nach den Absätzen 1 und 2, die den für die Durchführung der Maßnahmen gemäß § 29c zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt worden sind, können die Verpflichteten die Vergütung ihrer Selbstkosten verlangen. Im übrigen tragen die Verpflichteten die Kosten für die Sicherungsmaßnahmen nach den Absätzen 1 und 2. Zur Feststellung der Selbstkosten im Sinne dieses Gesetzes finden die Vorschriften des Preisrechts bei öffentlichen Aufträgen entsprechende Anwendung. Unterschreitet der Marktpreis die Selbstkosten, ist der Marktpreis maßgeblich.

§ 19c

(1) Die Unternehmer von Flugplätzen mit gewerblichem Luftverkehr haben Luftfahrtunternehmen sowie sonstigen Anbietern die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten zu ermöglichen. Bodenabfertigungsdienste in diesem Sinne sind die administrative Abfertigung am Boden und deren Überwachung, die Fluggastabfertigung, die Gepäckabfertigung, die Fracht- und Postabfertigung, die Vorfelddienste, die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice, die Betankungsdienste, die Stationswartungsdienste, die Flugbetriebs- und Besatzungsdienste, die Transportdienste am Boden sowie die Bordverpflegungsdienste.

(2) Bei der Gepäckabfertigung, den Vorfelddiensten, den Betankungsdiensten sowie der Fracht- und Postabfertigung, soweit diese die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flugplatz und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft, wird die Anzahl derer, die berechtigt sind, diese Bodenabfertigungsdienste für sich zu erbringen, durch Rechtsverordnung festgelegt. Das gleiche gilt für die Anzahl derer, die berechtigt sind, diese Bodenabfertigungsdienste für andere zu erbringen. Die Anzahl der nach den Sätzen 1 und 2 jeweils Berechtigten darf jedoch nicht auf weniger als zwei festgelegt werden. Ist bei Inkrafttreten des Gesetzes über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen vom 11. November 1997 (BGBl. I S. 2694) auf einem Flugplatz die Anzahl der nach den Sätzen 1 und 2 Berechtigten größer als zwei, ist diese Anzahl maßgeblich.

(3) Sofern besondere Platz- oder Kapazitätsgründe, insbesondere in Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen auf einem Flugplatz es

erfordern, kann die Anzahl derer, die berechtigt sind, die in Absatz 2 genannten Bodenabfertigungsdienste zu erbringen, im Einzelfall über Absatz 2 hinaus beschränkt werden. Bei Vorliegen der in Satz 1 genannten Gründe kann die Anzahl derer, die berechtigt sind, die übrigen der in Absatz 1 genannten Bodenabfertigungsdienste zu erbringen, im Einzelfall auf nicht weniger als jeweils zwei festgelegt werden.

3. Unterabschnitt

Luftfahrtunternehmen und -veranstaltungen

§ 20

(1) Juristische oder natürliche Personen sowie Personengesellschaften bedürfen für

1. gewerbsmäßige Rundflüge in Luftfahrzeugen, mit denen eine Beförderung nicht zwischen verschiedenen Punkten verbunden ist,
2. die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen mit Ballonen

einer Betriebsgenehmigung (Luftfahrtunternehmen). Der Genehmigungspflicht unterliegt auch die nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt; ausgenommen hiervon sind Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern und mit Luftfahrzeugen, die für höchstens vier Personen zugelassen sind. Satz 1 Nr. 1 und Satz 2 gelten nicht für Luftsportgeräte.

(2) Die Genehmigung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann, insbesondere wenn der Antragsteller oder andere für die Beförderung verantwortliche Personen nicht zuverlässig sind. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn die für den sicheren Luftverkehrsbetrieb erforderlichen finanziellen Mittel oder entsprechende Sicherheiten nicht nachgewiesen werden. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn Luftfahrzeuge verwendet werden sollen, die nicht in der deutschen Luftfahrzeugrolle eingetragen sind oder nicht im ausschließlichen Eigentum des Antragstellers stehen. Der deutschen Luftfahrzeugrolle gleichgestellt sind die Eintragsregister der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum.

(3) Die Genehmigung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Die Genehmigung kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden. Sie ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Das Ruhen der Genehmigung auf Zeit kann angeordnet werden, wenn dies ausreicht, um die Sicherheit und Ordnung des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten. Die Genehmigung erlischt, wenn von ihr länger als sechs Monate kein Gebrauch gemacht worden ist.

(4) Für die Erteilung der Betriebsgenehmigung für die Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht durch Unternehmen im gewerblichen Flugverkehr nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Union gelten die Absätze 2 und 3 entsprechend.

§ 20a

(1) Die Luftfahrtunternehmen, die Luftfahrzeuge mit mehr als 5,7 t Höchstgewicht betreiben, sind zur Sicherung des Betriebs der Luftfahrtunternehmen verpflichtet:

1. Sicherungsmaßnahmen bei der Abfertigung von Fluggästen und der Behandlung von Post, Gepäck, Fracht und Versorgungsgütern durchzuführen, soweit nicht § 29c Abs. 2 und 3 Anwendung findet;
2. die ihnen auf einem Verkehrsflughafen überlassene Bereiche und Räume in dem nicht allgemein zugänglichen Teil des Flughafens vor unberechtigtem Zugang zu sichern und den Zugang zu sicherheitsempfindlichen Bereichen und Räumen nur hierzu besonders berechtigten Personen zu gestatten; soweit Betriebsgebäude, Frachtanlagen und sonstige Betriebseinrichtungen von den Luftfahrtunternehmen selbst oder in ihrem Auftrage errichtet oder von ihnen selbst betrieben werden, gilt § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 entsprechend;
3. ihre auf einem Verkehrsflughafen abgestellten Luftfahrzeuge so zu sichern, daß weder unberechtigte Personen Zutritt haben noch verdächtige Gegenstände in das Luftfahrzeug verbracht werden können;
4. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen, insbesondere von Bombendrohungen sind, und sich in Betrieb befinden, auf eine Sicherheitsposition zu verbringen, bei einer Verbringung durch den Flughafenunternehmer gemäß § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 mitzuwirken sowie die Durchsuchung der Luftfahrzeuge zu gestatten und zu unterstützen;
5. an der Überprüfung nach § 29d Abs. 2 und 3 mitzuwirken.

Die in Satz 1 Nr. 1 bis 4 aufgeführten Sicherungsmaßnahmen sind von dem Unternehmen in einem Luftsicherheitsplan darzustellen, welcher der Genehmigungsbehörde innerhalb einer von ihr zu bestimmenden Frist zur Zulassung vorzulegen ist; die Genehmigungsbehörde kann Ausnahmen von der Vorlagepflicht zulassen. Die Zulassung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nachträgliche Auflagen sind zulässig. Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, die im zugelassenen Luftsicherheitsplan dargestellten Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

(2) Absatz 1 gilt

1. für Luftfahrtunternehmen, die eine Genehmigung nach § 20 besitzen, auch außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes, wenn und soweit die jeweils örtlich geltenden Vorschriften nicht entgegenstehen;
2. sinngemäß für Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes haben, sofern sie Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland benutzen.

(3) Die Luftfahrtunternehmen können zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen entsprechend Absatz 1 Nr. 2 und 3 auch auf sonstigen Flugplätzen verpflichtet werden, soweit dies zur Sicherung des Betriebs der Luftfahrtunternehmen erforderlich ist.

(4) Andere als die in Absatz 1 bezeichneten Halter von Luftfahrzeugen können, soweit dies zur Sicherung des Flugbetriebs erforderlich ist, zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen entsprechend den Absätzen 1 bis 3 verpflichtet werden.

§ 21

(1) Luftfahrtunternehmen, die Personen oder Sachen gewerbsmäßig durch Luftfahrzeuge auf bestimmten Linien öffentlich und regelmäßig befördern (Fluglinienverkehr), bedürfen außer der Genehmigung nach § 20 für jede Fluglinie einer besonderen Genehmigung. Sie erstreckt sich auf die Flugpläne, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen. Die Verzeichnisse über die Tarife sind am Ort des Beförderungsangebotes zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Jede Änderung der Fluglinie, Flugpläne, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen bedarf ebenfalls der vorherigen Genehmigung. Auf ihre Erteilung und ihren Widerruf ist § 20 sinngemäß anzuwenden. Die Genehmigung kann außerdem versagt werden, wenn durch den beantragten Fluglinienverkehr öffentliche Interessen beeinträchtigt werden. Für die Beförderung von Post und/oder Fracht kann die Genehmigungsbehörde Luftfahrtunternehmen vom Erfordernis der Genehmigung von Flugplänen, Beförderungsentgelten oder Beförderungsbedingungen befreien. Das gleiche gilt für die Beförderung von Personen, wenn und soweit sich dies aus einer für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen völkerrechtlichen Vereinbarung ergibt.

(2) Luftfahrtunternehmen, die Fluglinienverkehr betreiben, sind verpflichtet, den Betrieb ordnungsmäßig einzurichten, aufzunehmen und während der Dauer der Genehmigung aufrechtzuerhalten. Sie sind zur Beförderung von Personen und Sachen verpflichtet, wenn

1. den genehmigten Beförderungsentgelten und den geltenden Beförderungsbedingungen sowie den behördlichen Anordnungen entsprochen wird,
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist,
3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Unternehmen nicht abwenden konnten und deren Auswirkungen sie auch nicht abzuwehren vermochten.

Sie sind ferner verpflichtet, die genehmigten Flugpläne, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen einzuhalten.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann die Unternehmen auf ihren Antrag ganz oder teilweise von den Verpflichtungen nach Absatz 2 befreien, wenn Ihnen die Weiterführung des Betriebs oder die Durchführung der Beförderungen nicht zugemutet werden kann oder besondere Umstände, Abweichungen von den genehmigten Flugplänen, Beförderungsentgelten oder Beförderungsbedingungen erfordern und eine Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsinteressen hierdurch nicht zu erwarten ist. Die Genehmigung erlischt, wenn die Unternehmen von den Verpflichtungen zur Aufrechterhaltung des Betriebs und der Durchführung von Beförderungen im ganzen dauernd befreit werden.

(4) Luftfahrtunternehmen, die Fluglinienverkehr betreiben, haben auf Verlangen des Bundesministeriums für Post und Telekommunikation mit jedem planmäßigen Flug Postsendungen gegen angemessene Vergütung zu befördern, welche die im Weltpostvertrag festgelegten Vergütungshöchstsätze nicht übersteigen darf.

(5) Soweit das Recht der Europäischen Gemeinschaft nicht entgegensteht, gelten für die Erteilung der Streckengenehmigung zur Ausübung von Verkehrsrechten zur gewerbsmäßigen Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht durch Luftfahrtunternehmen auf Strecken in

der Europäischen Union die Absätze 1 bis 4 entsprechend.

§ 21a

Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben, bedürfen zur Durchführung von Fluglinienverkehr von und nach der Bundesrepublik Deutschland einer Betriebsgenehmigung gemäß den zwischen dem Heimatstaat des Luftfahrtunternehmens und der Bundesrepublik Deutschland getroffenen Vereinbarungen. § 21 Abs. 1 Satz 2 bis 8 und Abs. 2 bis 4 finden entsprechende Anwendung. Die Betriebsgenehmigung kann befristet, mit Bedingungen und mit einem Vorbehalt des Widerrufs erlassen und mit Auflagen verbunden werden.

§ 22

Im gewerblichen Luftverkehr, der nicht Fluglinienverkehr ist (Gelegenheitsverkehr), kann die Genehmigungsbehörde Bedingungen und Auflagen festsetzen oder Beförderungen untersagen, soweit durch diesen Luftverkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen nachhaltig beeinträchtigt werden.

§ 23

Die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge zwischen Orten des Inlands kann deutschen Luftfahrtunternehmen vorbehalten werden.

§ 23a

Für den Betrieb der Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz außerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum haben, kann die Genehmigungsbehörde zur Herstellung und Gewährleistung der Gegenseitigkeit über die Vorschriften der §§ 20 bis 23 hinaus der Art und Wirkung nach gleiche Beschränkungen festsetzen, denen Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben, im Heimatstaat jener Unternehmen unterliegen.

§ 23b

(1) Soweit dies zur vorherigen Prüfung und zur ständigen Kontrolle der Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen erforderlich ist, kann die Genehmigungsbehörde

1. Ermittlungen anstellen, auch Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere einschließlich der Unterlagen über den Einsatz von Luftfahrzeugen nehmen, und zwar bei
 - a) Haltern von Luftfahrzeugen anlässlich gewerblicher Beförderung,
 - b) allen an der Beförderung Beteiligten,
 - c) den Beteiligten an Verträgen über gewerbliche Beförderungen und
 - d) den Betreibern von Platzreservierungssystemen;
2. von den in Nummer 1 genannten Beteiligten und den in deren Geschäftsbereichen tätigen Personen Auskunft über alle Tatsachen verlangen, die für die Durchführung der Prüfung und der Kontrolle von Bedeutung sind. Der um Auskunft Ersuchte kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der

Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde;

3. den Start von Luftfahrzeugen solange untersagen, bis sie ihre Kontrollen beendet hat.

(2) Die Inhaber der Genehmigungen oder ihre Vertreter, bei juristischen Personen, Gesellschaften und nicht-rechtsfähigen Vereinen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Personen, sind verpflichtet, die verlangten Auskünfte zu erteilen, die geschäftlichen Unterlagen vorzulegen und die Prüfung dieser geschäftlichen Unterlagen sowie das Betreten von Geschäftsräumen und -grundstücken zu dulden.

§ 24

(1) Öffentliche Veranstaltungen von Wettbewerben oder Schauvorstellungen, an denen Luftfahrzeuge beteiligt sind (Luftfahrtveranstaltungen), bedürfen der Genehmigung. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Veranstaltung gefährdet werden kann.

4. Unterabschnitt Verkehrsvorschriften

§ 25

(1) Luftfahrzeuge dürfen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze nur starten und landen, wenn der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte zugestimmt und die Luftfahrtbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Für Starts und Landungen von nicht motorgetriebenen Luftsportgeräten tritt an die Stelle der Erlaubnis der Luftfahrtbehörde die Erlaubnis des Beauftragten nach § 31c; dieser hat die Zustimmung der Luftfahrtbehörde einzuholen, wenn das Außenlandegelände weniger als 5 Kilometer von einem Flugplatz entfernt ist. Luftfahrzeuge dürfen außerdem auf Flugplätzen

1. außerhalb der in der Flugplatzgenehmigung festgelegten Start- oder Landebahnen oder
2. außerhalb der Betriebsstunden des Flugplatzes oder
3. innerhalb von Betriebsbeschränkungszeiten für den Flugplatz

nur starten und landen, wenn der Flugplatzunternehmer zugestimmt und die Genehmigungsbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Die Erlaubnis nach Satz 1, 2 oder 3 kann allgemein oder im Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Absatz 1 gilt nicht, wenn

1. der Ort der Landung infolge der Eigenschaften des Luftfahrzeugs nicht vorausbestimmbar ist oder
2. die Landung aus Gründen der Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person erforderlich ist. Das gleiche gilt für den Wiederstart nach einer solchen Landung mit Ausnahme des Wiederstarts nach einer Notlandung.

In diesem Falle ist die Besatzung des Luftfahrzeugs verpflichtet, dem Berechtigten über Namen und Wohnsitz

des Halters, des Luftfahrzeugführers sowie des Versichers Auskunft zu geben; bei einem unbemannten Luftfahrzeug ist sein Halter zu entsprechender Auskunft verpflichtet. Nach Erteilung der Auskunft darf der Berechtigte den Abflug oder die Abbeförderung des Luftfahrzeugs nicht verhindern.

(3) Der Berechtigte kann Ersatz des ihm durch den Start oder die Landung entstandenen Schadens nach den sinngemäß anzuwendenden §§ 33 bis 43 beanspruchen.

§ 26

(1) Bestimmte Lufträume können vorübergehend oder dauernd für den Luftverkehr gesperrt werden (Luftsperrgebiete).

(2) In bestimmten Lufträumen kann der Durchflug von Luftfahrzeugen besonderen Beschränkungen unterworfen werden (Gebiete mit Flugbeschränkungen).

§ 27

(1) Die Beförderung von Stoffen und Gegenständen, die durch Rechtsverordnung als gefährliche Güter bestimmt sind, insbesondere Giftgase, Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, mit Luftfahrzeugen bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann allgemein oder im Einzelfall erteilt werden; sie kann mit Nebenbestimmungen verbunden werden. Im übrigen bleiben die für die Beförderung von Giftgasen, Kernbrennstoffen oder anderen radioaktiven Stoffen geltenden Vorschriften unberührt.

(2) Das Mitführen im Handgepäck oder Ansichtragen von Stoffen und Gegenständen nach Absatz 1 Satz 1 in Luftfahrzeugen bedarf der Erlaubnis. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Eine Erlaubnis in bezug auf Kernbrennstoffe darf nicht erteilt werden.

(3) Der Betrieb von elektronischen Geräten, die nicht als Luftfahrtgerät zugelassen sind und Störungen der Bordelektronik verursachen können, ist in Luftfahrzeugen nicht zulässig. Ausnahmen können durch Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Nr. 7a zugelassen werden, wenn und soweit für den Betrieb von elektronischen Geräten ein besonderes Bedürfnis besteht und dies mit dem Schutz der Sicherheit des Luftverkehrs vereinbar ist; in der Rechtsverordnung kann auch bestimmt werden, daß der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder der Luftfahrzeughalter allgemein oder für den Einzelfall Ausnahmen zulassen kann.

(4) Das Mitführen im Handgepäck oder Ansichtragen von

1. Schuß-, Hieb- und Stoßwaffen sowie Sprühgeräten, die zu Angriffs- oder Verteidigungszwecken verwendet werden können,
2. Munition und explosionsgefährlichen Stoffen,
3. Gegenständen, die ihrer äußeren Form oder ihrer Kennzeichnung nach den Anschein von Waffen, Munition oder explosionsgefährlichen Stoffen erwecken,

in Luftfahrzeugen und in nicht allgemein zugänglichen Bereichen auf Flugplätzen ist nicht zulässig. Das Bundesministerium für Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen von den in den Nummern 1 bis 3 geregelten Fällen zulassen, soweit ein Bedürfnis besteht und die nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Erlaubnis zum Mitführen dieser Gegenstände vorliegt.

5. Unterabschnitt
Flughafenkoordinierung,
Flugsicherung und Flugwetterdienst

§ 27a

(1) Die Flughafenkoordinierung wird nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Gemeinschaft vorgenommen.

(2) Für Zwecke der Ermittlung der Flughafenkapazität ist das Bundesministerium für Verkehr die für den Flughafen zuständige Behörde. Es bestimmt bei zu vollständig koordiniert erklärten Verkehrsflughäfen im Einvernehmen mit der obersten Luftfahrtbehörde des Landes und nach Anhörung der für die Flugsicherung zuständigen Stelle, des betreffenden Flugplatzunternehmers und der Luftfahrtunternehmen, die den Flugplatz regelmäßig benutzen, die Anzahl der im voraus planbaren Zeitnischen (Koordinierungsseckwert).

§ 27b

Von den Verfahren der Zeitnischenzuweisung kann aus Gründen der öffentlichen Interessen, insbesondere der hoheitlichen Interessen, der öffentlichen Verkehrsinteressen oder der Verpflichtungen aus völkerrechtlichen Verträgen abgewichen werden.

§ 27c

(1) Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.

(2) Sie umfaßt insbesondere folgende Aufgaben:

1. die Flugsicherungsbetriebsdienste, zu denen gehören
 - a) die Flugverkehrskontrolle zur Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen,
 - b) die Verkehrsflußregelung und die Steuerung der Luftraumnutzung,
 - c) die Flugberatung, ausgenommen Flugwetterberatung,
 - d) die Mitwirkung beim Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge,
 - e) die Übermittlung von Flugsicherungsinformationen;
2. die flugsicherungstechnischen Dienste, zu denen gehören
 - a) die Beschaffung, der Einbau und die Abnahme der flugsicherungstechnischen Einrichtungen,
 - b) der Betrieb, die Instandhaltung und die Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen,
 - c) die Entwicklung und Pflege der Anwendungsprogramme in der elektronischen Datenverarbeitung für die Flugsicherung;
3. die Planung und die Erprobung von Verfahren und Einrichtungen für die Flugsicherung;
4. die Sammlung und die Bekanntgabe von Nachrichten für die Luftfahrt sowie die Herstellung und die Herausgabe der Karten sowie der Veröffentlichung von Verfahrensvorschriften für die Luftfahrt.

(3) Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten ist zulässig, soweit dies zur Erfüllung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Aufgaben jeweils

erforderlich ist. Die Daten sind zu löschen, sobald und soweit sie zur Erfüllung der Aufgaben nicht mehr benötigt werden.

§ 27d

(1) Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt.

(2) Die Flugplatzunternehmer sind auf Verlangen der für die Flugsicherung zuständigen Stelle im erforderlichen Umfang verpflichtet,

1. die baulichen und räumlichen Voraussetzungen für Zwecke der Flugsicherung zu schaffen und zu erhalten, die hierfür benötigten Grundstücke zur Verfügung zu stellen und die Verlegung und Instandhaltung von Kabelverbindungen auf ihren Grundstücken zu dulden,
2. dem Flugsicherungspersonal die Mitbenutzung der an den Flugplätzen bestehenden Infrastruktur zu ermöglichen,
3. die von ihnen überlassenen Bauten und Räume mit Energie und Wasser zu versorgen, sie zu heizen und zu klimatisieren, sonstige Versorgungsleistungen zu erbringen und die notwendige Entsorgung sicherzustellen.

Außerhalb der Flugplätze gilt dies nur, soweit die Anlagen und Einrichtungen der Flugsicherung dem Start- und Landevorgang dienen.

(3) Die sich aus der Erfüllung der Pflichten nach Absatz 2 ergebenden Selbstkosten werden den Flugplatzunternehmern von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle erstattet.

(4) Wird für einen Flugplatz ein Bedarf nach Absatz 1 vom Bundesministerium für Verkehr nicht anerkannt, können auf diesem Flugplatz auf Antrag und zu Lasten des Flugplatzunternehmers, oder wenn auf andere Weise die volle Deckung der Kosten ohne Inanspruchnahme des Bundes sichergestellt ist, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorgehalten werden. Dies gilt jedoch nur, wenn die örtlichen Voraussetzungen erfüllt und andere Belange der Flugsicherung nicht beeinträchtigt werden. Über den Antrag entscheidet das Bundesministerium für Verkehr. Absatz 2 ist anzuwenden.

§ 27e

(1) Der Flugwetterdienst dient der meteorologischen Sicherung des Luftverkehrs. Die Erfüllung dieser Aufgabe obliegt dem Deutschen Wetterdienst oder anderen damit ausdrücklich beauftragten Stellen (§ 27f Abs. 5).

(2) Der Flugwetterdienst umfaßt insbesondere folgende Aufgaben:

1. die Flugwetterberatungs- und -betriebsdienste, zu denen gehören
 - a) die Wetterüberwachung,
 - b) die Erstellung standardisierter Vorhersagen nach internationalen und nationalen Vorgaben,
 - c) die Flugwetterberatung,

- d) die Erstellung und Verbreitung von Warnungen vor Wettererscheinungen mit Auswirkungen auf den An- und Abflug- sowie den Rollverkehr und vor fluggefährdenden Wetterereignissen auf der Strecke,
 - e) die Ausgabe standardisierter Flugwetterberatungsunterlagen in alphanumerischer und grafischer Form;
2. die erforderlichen technischen Einrichtungen und Dienste, zu denen gehören
 - a) die Beschaffung, der Einbau und die Abnahme der meteorologischen Meßanlagen und der Datenerfassungs- und -verbreitungsanlagen sowie der fachtechnischen Systeme,
 - b) der Betrieb, die Instandhaltung und die Überwachung der meteorologischen Meßanlagen und Übertragungssysteme,
 - c) die Entwicklung und Pflege der Anwendungsprogramme in der elektronischen Datenverarbeitung für den Flugwetterdienst;
 3. die Planung und Erprobung von Verfahren und Einrichtungen für den Flugwetterdienst;
 4. die Sammlung und die Bereitstellung von flugklimatologischen Daten und Statistiken.

§ 27f

(1) Flugwetterbetriebsdienste und die dazu erforderlichen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt.

(2) Die Flugplatzunternehmer sind auf Verlangen des Deutschen Wetterdienstes im erforderlichen Umfang verpflichtet,

1. die baulichen und räumlichen Voraussetzungen für Zwecke des Flugwetterbetriebsdienstes und die erforderlichen technischen Einrichtungen zu schaffen und zu erhalten, die hierfür benötigten Grundstücke zur Verfügung zu stellen und die Verlegung und Instandhaltung von Kabelverbindungen auf ihren Grundstücken zu dulden,
2. dem Flugwetterdienstpersonal die Mitbenutzung der an den Flugplätzen bestehenden Infrastruktur zu ermöglichen,
3. die von ihnen überlassenen Bauten und Räume mit Energie und Wasser zu versorgen, sie zu heizen und zu klimatisieren, sonstige Versorgungsleistungen zu erbringen und die notwendige Entsorgung sicherzustellen.

(3) Die sich aus der Erfüllung der Pflichten nach Absatz 2 ergebenden Selbstkosten werden den Flugplatzunternehmern vom Deutschen Wetterdienst erstattet.

(4) Wird für einen Flugplatz ein Bedarf nach Absatz 1 vom Bundesministerium für Verkehr nicht anerkannt, können auf diesem Flugplatz auf Antrag und zu Lasten des Flugplatzunternehmers, oder wenn auf andere Weise die volle Deckung der Kosten ohne Inanspruchnahme des Bundes sichergestellt ist, Flugwetterbetriebsdienste und die erforderlichen technischen Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorgehalten werden. Dies gilt jedoch nur, wenn die örtlichen Voraussetzungen erfüllt und andere Belange des Flugwetterbetriebsdienstes nicht beeinträchtigt werden.

Über den Antrag entscheidet das Bundesministerium für Verkehr. Absatz 2 ist anzuwenden.

(5) Wenn das Bundesministerium für Verkehr einen Bedarf im Sinne des Absatzes 1 anerkennt, ist der Deutsche Wetterdienst verpflichtet, Flugwetterbetriebsdienste und die erforderlichen technischen Einrichtungen im erforderlichen Umfang auf dem entsprechenden Flugplatz vorzuhalten. Das gleiche gilt im Falle des Absatzes 4, soweit nicht das Bundesministerium für Verkehr geeignete natürliche Personen mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nach § 27e Abs. 2 Nr. 1 und 2 beauftragt; diese Beauftragten unterstehen der Fachaufsicht des Deutschen Wetterdienstes.

6. Unterabschnitt

Vorzeitige Besitzeinweisung und Enteignung

§ 27g

(1) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für den Bau oder die Änderung eines Flughafens oder eines Landeplatzes mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Unternehmer auf Antrag nach Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung in den Besitz einzuweisen. Der Planfeststellungsbeschluß oder die Plangenehmigung müssen vollziehbar sein. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.

(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens sechs Wochen nach Eingang des Antrags auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln. Hierzu sind der Unternehmer und die Betroffenen zu laden. Dabei ist den Betroffenen der Antrag auf Besitzeinweisung mitzuteilen. Die Ladungsfrist beträgt drei Wochen. Mit der Ladung sind die Betroffenen aufzufordern, etwaige Einwendungen gegen den Antrag vor der mündlichen Verhandlung bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Sie sind außerdem darauf hinzuweisen, daß auch bei Nichterscheinen über den Antrag auf Besitzeinweisung und andere im Verfahren zu erledigende Anträge entschieden werden kann.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat die Enteignungsbehörde diesen bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung in einer Niederschrift festzustellen oder durch einen Sachverständigen ermitteln zu lassen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift oder des Ermittlungsergebnisses zu übersenden.

(4) Der Beschluß über die Besitzeinweisung ist dem Unternehmer und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden. Durch die Besitzeinweisung wird dem Besitzer der Besitz entzogen und der Unternehmer Besitzer. Der Unternehmer darf auf dem Grundstück das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Bauvorhaben durchführen und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen.

(5) Der Unternehmer hat für die durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten, soweit die Nachteile nicht durch die Verzinsung der Geldentschädigung für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechts ausgeglichen werden. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluß festzusetzen.

(6) Wird der festgestellte Plan oder die Plangenehmigung aufgehoben, so ist auch die vorzeitige Besitzeinweisung aufzuheben und der vorherige Besitzer wieder in den Besitz einzuweisen. Der Unternehmer hat für alle durch die Besitzeinweisung entstandenen besonderen Nachteile Entschädigung zu leisten.

(7) Ein Rechtsbehelf gegen eine vorzeitige Besitzeinweisung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Besitzeinweisungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

§ 28

(1) Für Zwecke der Zivilluftfahrt ist die Enteignung zulässig.

(2) Hat ein Planfeststellungs-, Plangenehmigungs- oder Genehmigungsverfahren stattgefunden, so ist der festgestellte Plan, die Plangenehmigung oder die Genehmigung dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Im übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

7. Unterabschnitt

Gemeinsame Vorschriften

§ 29

(1) Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt (Luftaufsicht) ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle. Sie können in Ausübung der Luftaufsicht Verfügungen erlassen. Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Fluglärm oder durch Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung von Flugplätzen dürfen nur im Benehmen mit den für den Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden getroffen werden.

(2) Die Luftfahrtbehörden können diese Aufgaben auf andere Stellen übertragen oder sich anderer geeigneter Personen als Hilfsorgane für bestimmte Fälle bei der Wahrnehmung der Luftaufsicht bedienen.

(3) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat während des Flugs oder bei Start und Landung die geeigneten Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord zu treffen. Alle an Bord befindlichen Personen haben den hierzu notwendigen Anordnungen Folge zu leisten.

(4) Die für die Aufgaben der Aufsicht über Luftfahrtunternehmen und der Luftaufsicht auf Flugplätzen zuständigen Vertreter der Luftfahrtbehörden sind berechtigt, Luftfahrzeuge zu betreten und sie und ihren Inhalt im Hinblick auf

die in Absatz 1 Satz 1 genannten Ziele ohne unbillige Verzögerung zu untersuchen. Sie dürfen die an Bord mitzuführenden Urkunden und Ausweise der Besatzung prüfen. Absatz 2 bleibt unberührt. Wird das Betreten, die Untersuchung oder die Prüfung nach Satz 1 oder 2 von der Besatzung eines Luftfahrzeugs nicht zugelassen, kann ein Startverbot verhängt werden; dasselbe gilt, wenn und solange triftige Gründe zu Zweifeln an der Verkehrssicherheit des untersuchten Luftfahrzeugs oder an der Tauglichkeit der Besatzung Anlaß geben. Der Flugplatzunternehmer ist verpflichtet, das Betreten des Flugplatzes durch Vertreter der Luftfahrtbehörden zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu dulden.

(5) Für die Aufzeichnung des Flugfunkverkehrs auf Magnettonbänder gilt § 27c Abs. 3 entsprechend.

§ 29a

Die für die Durchführung der Luftaufsicht auf Flugplätzen erforderlichen Räume hat der Unternehmer des Flugplatzes kostenfrei bereitzustellen und zu unterhalten. Auf Flugplätzen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, hat der Unternehmer des Flugplatzes die Kosten der Luftaufsicht zu tragen. § 27d bleibt unberührt.

§ 29b

(1) Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.

(2) Die Luftfahrtbehörden und die für die Flugsicherung zuständige Stelle haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

§ 29c

(1) Der Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten, ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden. Die örtliche Zuständigkeit der Luftfahrtbehörden erstreckt sich insoweit auf das Flugplatzgelände. Soweit die Wahrnehmung dieser Aufgaben die Durchsichtung von Personen und die Durchsichtung, Durchleuchtung oder sonstige Überprüfung von Gegenständen erfordert, können sich die Luftfahrtbehörden geeigneter Personen als Hilfsorgane bedienen, die unter ihrer Aufsicht tätig sein müssen.

(2) Die Luftfahrtbehörden sind befugt, die zur Wahrnehmung dieser Aufgaben erforderlichen und geeigneten Maßnahmen zu treffen. Sie können Fluggäste und sonstige Personen, die nicht allgemein zugängliche Bereiche des Flugplatzes betreten haben oder betreten wollen, insbesondere anhalten und aus diesen Bereichen verweisen, wenn diese Personen

1. ihre Berechtigung zum Betreten nicht nachweisen,
2. eine Durchsichtung ihrer Person und mitgeführter Gegenstände oder deren Überprüfung in sonstiger Weise durch die Luftfahrtbehörden nach den in § 27 Abs. 4 Satz 1 genannten Gegenständen ablehnen oder

3. in § 27 Abs. 4 Satz 1 genannte Gegenstände oder sonstige Gegenstände, die bei der Durchsuchung oder Überprüfung festgestellt werden und die sich zu Angriffen auf Personen oder zur Beschädigung von Luftfahrzeugen eignen, nicht außerhalb des nicht allgemein zugänglichen Bereiches des Flugplatzes zurücklassen oder nicht dem Luftfahrtunternehmen zur Beförderung übergeben.

(3) Die Luftfahrtbehörden können Postsendungen und sonstige Gegenstände, die nicht von Fluggästen oder sonstigen Personen mitgeführt werden und in die nicht allgemein zugänglichen Bereiche des Flugplatzes verbracht worden sind oder verbracht werden sollen, nach den in § 27 Abs. 4 Satz 1 genannten Gegenständen durchsuchen, durchleuchten oder in sonstiger Weise überprüfen. Bei Postsendungen findet Satz 1 mit der Maßgabe Anwendung, daß diese nur geöffnet werden dürfen, wenn bestimmte Tatsachen die Annahme begründen, daß sich darin Gegenstände befinden, deren Beförderung gegen § 27 verstößt.

(4) Soweit dies zur Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen gemäß den Absätzen 2 und 3 erforderlich ist, dürfen die Beauftragten der Luftfahrtbehörden innerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden Betriebs- und Geschäftsräume betreten und besichtigen. Außerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden dürfen diese Räume nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung betreten und besichtigt werden.

(5) Personen, die, ohne Beamte zu sein, mit der Durchführung der Maßnahmen betraut werden, sind auf die gewissenhafte Erfüllung ihrer Obliegenheiten zu verpflichten.

(6) Die Aufgaben und Befugnisse der Polizei bleiben unberührt.

§ 29d

(1) Die Luftfahrtbehörden entscheiden, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen gemäß § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und § 20a Abs. 1 Nr. 2 erteilt werden kann oder zu entziehen ist.

(2) Die Luftfahrtbehörden können die Zuverlässigkeit

1. von Personen, denen zur Ausübung einer beruflichen Tätigkeit nicht nur gelegentlich Zugang zu den in Absatz 1 genannten Bereichen und Anlagen gewährt werden soll,
2. von Personal der Flugplatz- und der Luftfahrtunternehmen, soweit dieses Personal auf Grund seiner Tätigkeit die Möglichkeit hat, die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen, sowie
3. der Personen, die nach § 29c Abs. 1 Satz 3 als Hilfsorgane eingesetzt werden sollen,

mit Zustimmung des Betroffenen überprüfen. Sofern im Falle von Satz 1 Nr. 2 Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen sich zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben Personen anderer Unternehmen bedienen, sind diese dem eigenen Personal gleichgestellt.

(3) Die Flugplatz- und die Luftfahrtunternehmen teilen der Luftfahrtbehörde die bei ihnen vorhandenen Informationen über den Betroffenen mit. Zum Zwecke der Überprüfung dürfen den Luftfahrtbehörden auf Ersuchen vorhandene, für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsame Informationen insbesondere von den Polizei-

und den Verfassungsschutzbehörden übermittelt werden. Wird die Überprüfung einer Person, die bereits zum Zugang zu den in Absatz 1 genannten Bereichen und Anlagen berechtigt ist, wiederholt oder nachgeholt und beschränkt sich die Überprüfung auf die Auswertung bereits vorhandenen Wissens der Beschäftigungsstelle sowie der Polizei- und der Verfassungsschutzbehörden, ist es abweichend von Absatz 2 ausreichend, daß der Betroffene zuvor von der Einleitung der Überprüfung Kenntnis erhalten hat. Die Luftfahrtbehörde gibt dem Betroffenen Gelegenheit, sich zu den eingeholten Auskünften zu äußern, wenn diese Zweifel an der Zuverlässigkeit begründen. Der Betroffene ist verpflichtet, wahrheitsgemäße Angaben zu machen und ihm nachträglich bekannt werdende, für die Überprüfung nach Absatz 2 bedeutsame Tatsachen unverzüglich anzuzeigen. Er kann Angaben verweigern, die für ihn oder einen nahen Angehörigen im Sinne von § 52 Abs. 1 der Strafprozeßordnung oder den Lebenspartner die Gefahr strafrechtlicher oder disziplinarischer Verfolgung, der Entlassung oder Kündigung begründen könnte. Über das Verweigerungsrecht ist der Betroffene zu belehren.

(4) Die Luftfahrtbehörden dürfen die für den Zweck der Überprüfung erhobenen Informationen nicht für andere Zwecke verwenden. Sie haben den Flugplatz- und den Luftfahrtunternehmen das Ergebnis der Überprüfung und, soweit die Kenntnis weiterer Informationen für die Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens im Zusammenhang mit der Überprüfung erforderlich ist, auch die weiteren Informationen zu übermitteln. § 161 der Strafprozeßordnung bleibt unberührt.

(5) Wird auf der Grundlage von Absatz 1 ein Ausweis ausgestellt, ist der Ausweisinhaber verpflichtet, ihn nach Ablauf des Berechtigungszeitraums sowie auf Verlangen zurückzugeben und der Ausgabestelle einen Verlust unverzüglich anzuzeigen. Der Ausweisinhaber darf den Ausweis keinem Dritten überlassen.

§ 29e

Die Grundrechte der Freiheit der Person (Artikel 2 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes), des Brief-, Post- und Fernmeldegeheimnisses (Artikel 10 des Grundgesetzes) sowie der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) werden nach Maßgabe dieses Gesetzes eingeschränkt.

§ 30

(1) Die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz, die Polizei sowie die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen dürfen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes – ausgenommen die §§ 12, 13 und 15 bis 19 – und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen; soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Das in § 8 vorgesehene Planfeststellungsverfahren entfällt, wenn militärische Flugplätze angelegt oder geändert werden sollen. Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist. Hinsichtlich der Ausnahmebefugnisse der Polizei bleiben auch die §§ 6 bis 10 unberührt.

(2) Die Verwaltungszuständigkeiten auf Grund dieses Gesetzes werden für den Dienstbereich der Bundeswehr

und, soweit völkerrechtliche Verträge nicht entgegenstehen, der stationierten Truppen durch Dienststellen der Bundeswehr nach Bestimmungen des Bundesministeriums der Verteidigung wahrgenommen. Dies gilt nicht für die Aufgaben der Flugsicherung nach § 27c mit Ausnahme der örtlichen Flugsicherung an den militärischen Flugplätzen; die notwendigen Vorbereitungen zur Wahrnehmung der Aufgaben nach Artikel 87a des Grundgesetzes bleiben unberührt. Das Bundesministerium der Verteidigung erteilt die Erlaubnisse nach § 2 Abs. 7 und § 27 auch für andere militärische Luftfahrzeuge. Bei militärischen Flugplätzen treten an die Stelle der in den §§ 12, 13 und 15 bis 19 genannten Luftfahrtbehörden die Behörden der Bundeswehrverwaltung.

(3) Bei der Anlegung und wesentlichen Änderung militärischer Flugplätze auf Gelände, das nicht durch Maßnahmen auf Grund des Landbeschaffungsgesetzes beschafft zu werden braucht, sind die Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere des zivilen Luftverkehrs, nach Anhörung der Regierungen der Länder, die von der Anlegung oder Änderung betroffen werden, angemessen zu berücksichtigen. § 4 Abs. 1 bis 4 und § 5 des Raumordnungsgesetzes bleiben unberührt. Das Bundesministerium der Verteidigung kann von der Stellungnahme dieser Länder hinsichtlich der Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs nur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr abweichen; es unterrichtet die Regierungen der betroffenen Länder von seiner Entscheidung. Wird Gelände für die Anlegung und wesentliche Änderung militärischer Flugplätze nach den Vorschriften des Landbeschaffungsgesetzes beschafft, findet allein das Anhörungsverfahren nach § 1 Abs. 2 des Landbeschaffungsgesetzes statt; hierbei sind insbesondere die Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

§ 31

(1) Die Aufgaben des Bundes nach diesem Gesetz und den Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft werden, soweit es nichts anderes bestimmt, von dem Bundesministerium für Verkehr oder einer von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen. Erfolgt die Bestimmung durch Rechtsverordnung, so bedarf diese nicht der Zustimmung des Bundesrates. Das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt bleibt unberührt.

(2) Die Länder führen nachstehende Aufgaben dieses Gesetzes im Auftrage des Bundes aus:

1. die Erteilung der Erlaubnis für Privatflugzeugführer, nichtberufsmäßige Führer von Drehflüglern, Motorseglerführer, Segelflugzeugführer, Freiballonführer, Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen und sonstigem verkehrszulassungspflichtigen Luftfahrtgerät ohne Luftsportgerät (§ 4) sowie der Berechtigungen nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal an diese Personen; ausgenommen hiervon bleiben die Erlaubnisse, die zugleich mit der Instrumentenflugberechtigung erteilt oder die nachträglich um die Instrumentenflugberechtigung erweitert werden;
2. die Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen und die Bestellung ärztlicher Sachverständiger für die fliegerärztlichen Untersuchungen der in Nummer 1 genannten Luftfahrer (§ 4);
3. die Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung des in Nummer 1 genannten Luftfahrtpersonals (§ 5);
4. die Genehmigung von Flugplätzen, mit Ausnahme der Prüfung und Entscheidung, inwieweit durch die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, die öffentlichen Interessen des Bundes berührt werden (§ 6) sowie die Genehmigung der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnung;
- 4a. die im Zusammenhang mit der Regelung der Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen nach § 19c Abs. 1 und 2 erforderlichen Maßnahmen und Verwaltungsentscheidungen;
5. die Erteilung der Erlaubnis für Vorbereitungsarbeiten zur Anlegung von Flugplätzen (§ 7);
6. die Bestimmung von beschränkten Bauschutzbereichen bei Landeplätzen und Segelfluggeländen (§ 17);
7. die Zustimmung zur Baugenehmigung oder einer sonstigen nach allgemeinen Vorschriften erforderlichen Genehmigung oder die luftrechtliche Genehmigung bei der Errichtung von Bauwerken, Anlagen und Geräten, bei Bäumen sowie bei der Herstellung von Bodenvertiefungen in Bauschutzbereichen und beschränkten Bauschutzbereichen (§§ 12, 15 und 17);
8. die Festlegung von Bauhöhen, bis zu denen in Bauschutzbereichen und beschränkten Bauschutzbereichen ohne Zustimmung der Luftfahrtbehörden Baugenehmigungen oder sonstige nach allgemeinen Vorschriften erforderliche Genehmigungen erteilt werden können (§§ 13, 15 und 17);
9. die Zustimmung zur Baugenehmigung oder einer sonstigen nach allgemeinen Vorschriften erforderlichen Genehmigung oder die luftrechtliche Genehmigung bei der Errichtung von Bauwerken, Anlagen und Geräten sowie bei Bäumen außerhalb der Bauschutzbereiche (§§ 14 und 15);
10. das Verlangen, die Abtragung von Bauwerken und anderen Luftfahrthindernissen, welche die zulässigen Höhen überragen, und die Beseitigung von Vertiefungen oder die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu dulden (§§ 16 und 17);
11. die Genehmigungen nach § 20 Abs. 1 sowie die Genehmigungen nach § 20 Abs. 4 und § 21 Abs. 5 für Luftfahrtunternehmen, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden. Auf Antrag eines Landes kann der Bund diese Aufgaben in bundeseigener Verwaltung ausführen. In diesem Falle werden die Aufgaben vom Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen;
12. die Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen, die nicht über das Land, in dem die Veranstaltung stattfindet, hinausgehen (§ 24);
13. die Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25), ausgenommen die Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen für nicht motorgetriebene Luftsportgeräte;
14. (weggefallen)
15. die Mitwirkung bei der Bestimmung der Koordinierungseckwerte (§ 27a Abs. 2);

16. die Erteilung der Erlaubnis zu besonderer Benutzung des Luftraums für
- Kunstflüge,
 - Schleppflüge,
 - Reklameflüge,
 - Abwerfen von Gegenständen aus Luftfahrzeugen,
 - Aufstieg von Frei- und Fesselballonen,
 - Steigenlassen von Drachen, Flugmodellen und Flugkörpern mit Eigenantrieb,
 - Abweichung von Sicherheitsmindestflughöhen, Sicherheitsmindestabständen, Mindesthöhen

mit Ausnahme der Erlaubnisse, die von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle erteilt werden (§ 32);

17. die Aufsicht innerhalb der in den Nummern 1 bis 16 festgelegten Verwaltungszuständigkeiten;
18. die Ausübung der Luftaufsicht, soweit diese nicht das Bundesministerium für Verkehr auf Grund gesetzlicher Regelung selbst, das Luftfahrt-Bundesamt oder die für die Flughafenkoordinierung, die Flugsicherung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen im Rahmen ihrer Aufgaben ausüben;
19. den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (§§ 29c, 29d). Auf Antrag eines Landes kann der Bund diese Aufgaben in bundeseigener Verwaltung ausführen. In diesem Falle werden die Aufgaben von der vom Bundesministerium des Innern bestimmten Bundesgrenzschutzbehörde wahrgenommen; § 29c Abs. 1 Satz 3 bleibt unberührt. Das Bundesministerium des Innern macht die Übernahme von Aufgaben zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs in bundeseigene Verwaltung sowie die zuständigen Bundesgrenzschutzbehörden im Bundesanzeiger bekannt.

(3) Die Entscheidungen in den Fällen des Absatzes 2 Nr. 4, 6 bis 10 und 12, ausgenommen die Genehmigungen der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnungen, werden auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme der für die Flugsicherung zuständigen Stelle getroffen.

(4) Die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen nach Absatz 2 Nr. 11 wird auf Grund einer Prüfung des technischen und betrieblichen Zustandes des Unternehmens durch das Luftfahrt-Bundesamt erteilt, wenn die Genehmigungsbehörde dies im besonders gelagerten Einzelfall für erforderlich hält.

§ 31a

Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates natürliche oder juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung der Flughafenkoordinierung nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Gemeinschaft zu beauftragen (Flughafenkoordinator).

§ 31b

(1) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden, mit der

Wahrnehmung von in § 27c genannten Aufgaben der Flugsicherung zu beauftragen (Flugsicherungsunternehmen). Darüber hinaus kann das Bundesministerium für Verkehr geeignete natürliche Personen mit der Wahrnehmung einzelner Aufgaben nach § 27c Abs. 2 beauftragen.

(2) Wenn das Bundesministerium für Verkehr einen Bedarf im Sinne des § 27d Abs. 1 anerkennt, ist das Flugsicherungsunternehmen verpflichtet, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang auf dem entsprechenden Flugplatz vorzuhalten. Das gleiche gilt im Falle des § 27d Abs. 4. Die Verpflichtung entfällt, soweit das Bundesministerium für Verkehr geeignete natürliche Personen nach Absatz 1 Satz 2 beauftragt.

(3) Für Gebühren und Auslagen nach § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 ist das Flugsicherungsunternehmen Kostengläubiger, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist. Bei der Einziehung der Gebühr im Sinne des Artikels 3 des Gesetzes vom 2. Februar 1984 zu dem Protokoll vom 12. Februar 1981 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960 und zu der Mehrseitigen Vereinbarung vom 12. Februar 1981 über Flugsicherungs-Streckengebühren (BGBl. 1984 II S. 69) tritt das Flugsicherungsunternehmen an die Stelle der Bundesrepublik Deutschland, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist.

(4) Einnahmeausfälle aus Kostenbefreiungen bei Inanspruchnahme von Streckennavigationsdiensten und Streckennavigationseinrichtungen der Flugsicherung bei der Benutzung des Luftraums der Informationsgebiete der Bundesrepublik Deutschland, soweit sie durch Beschlüsse der Erweiterten Kommission der Organisation EUROCONTROL festgelegt sind, werden dem Flugsicherungsunternehmen durch den Bund erstattet. Entsprechendes gilt für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug auf den in § 27d Abs. 1 genannten Flughäfen durch

- militärische Luftfahrzeuge der NATO-Mitgliedstaaten;
- militärische Luftfahrzeuge anderer als NATO-Mitgliedstaaten, die von Kosten befreit sind;
- Luftfahrzeuge bei Ausbildungs- und Prüfungsflügen zum Erwerb und zur Erneuerung einer nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal zu erteilenden oder erteilten Erlaubnis oder Berechtigung für Luftfahrer, wenn bei diesen Flügen weder Fluggäste noch Fracht befördert werden.

Die Vorschrift des § 8 Abs. 4 des Verwaltungskostengesetzes ist auch für Amtshandlungen des Flugsicherungsunternehmens sowie des Luftfahrt-Bundesamtes im Aufgabenbereich der Flugsicherung anzuwenden.

(5) Das Flugsicherungsunternehmen kann sich mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr zur Erfüllung seiner Aufgaben an anderen Unternehmen beteiligen oder Unternehmen erwerben oder errichten. Seine Verantwortlichkeit für die ordnungsgemäße Erfüllung der ihm übertragenen Aufgaben bleibt unberührt. Die Zustimmung stellt keine Beleihung dar. Die haushaltsrechtlichen Vorschriften des Bundes bleiben unberührt.

§ 31c

Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundes-

rates juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung folgender Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraums durch Freiballone, Luftsportgeräte und Flugmodelle zu beauftragen:

1. Muster- und Verkehrszulassung (§ 2),
2. Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrtpersonal (§ 4),
3. Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung (§ 5),
4. Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25) für nicht motorgetriebene Luftsportgeräte,
5. Aufsicht über den Betrieb von Luftsportgeräten auf Flugplätzen und Geländen, wenn beide ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen (§ 29 Abs. 1 und 4),
6. Erhebung von Kosten nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung.

Satz 1 findet Anwendung auf Segelflugzeuge, sofern das betreffende Land für seinen Aufgabenbereich (§ 31 Abs. 2) zustimmt.

§ 31d

(1) Die Beauftragung nach den §§ 31a bis 31c ist nur zulässig, wenn der zu Beauftragende einwilligt und hinreichende Gewähr für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgabe bietet. Sind diese Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, wird die Beauftragung ohne Entschädigung zurückgezogen.

(2) Die Beauftragten nach den §§ 31a und 31c arbeiten nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr und unterstehen seiner Rechts- und Fachaufsicht. Beauftragte nach § 31b unterstehen der Rechtsaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr; die Beauftragte nach § 31b Abs. 1 Satz 1 untersteht bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach § 27c Abs. 2 Nr. 1 der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr; Beauftragte nach § 31b Abs. 1 Satz 2 unterstehen bei der Wahrnehmung der Aufgaben der Fachaufsicht des Flugsicherungsunternehmens. Das Bundesministerium für Verkehr kann im Falle des § 31c die Rechts- und Fachaufsicht auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen. Die Aufsichtsbehörde kann Berichte und die Vorlage von Aufzeichnungen aller Art verlangen. Vertreter der Aufsichtsbehörde sind berechtigt, die Anlagen und Betriebsräume des Beauftragten während der Dienstzeit zu betreten.

(3) Die Beauftragten wenden das Verwaltungsverfahrensgesetz, das Verwaltungskostengesetz, das Verwaltungszustellungsgesetz und das Verwaltungsvollstreckungsgesetz an, soweit nicht in diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist. Für Amtshandlungen in Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben werden von den Beauftragten Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben. Zu den nach § 10 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes zu erhebenden Auslagen ist die auf die Kosten nach Satz 2 entfallende, gesetzlich geschuldete Umsatzsteuer hinzuzurechnen. Auskünfte an den Betroffenen über die zu seiner Person gespeicherten Daten sind unentgeltlich.

(4) Gegen die Entscheidungen des Beauftragten im Rahmen seines Auftrags ist der Widerspruch statthaft. Hilft der Beauftragte nicht ab, so entscheidet die Aufsichtsbehörde; im Falle des § 31b Abs. 3 erfolgt die Entscheidung über den Widerspruch durch das Flugsicherungsunternehmen. Im Falle des § 31a ist die Klage gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, zu richten. In den Fällen der §§ 31b und 31c ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Beauftragten, zu richten. Ist im Falle des § 31b Abs. 2 Satz 2 eine natürliche Person beauftragt, so ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu richten, vertreten durch das Flugsicherungsunternehmen.

§ 31e

Im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter können die Beauftragten nach den §§ 31a bis 31c bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit vom Bund bis zu einem vom Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen festgelegten Höchstbetrag in Rückgriff genommen werden. Gegenüber Organen und Personal der Beauftragten nach den §§ 31a bis 31c richtet sich der Rückgriff des Beauftragten nach den allgemeinen Vorschriften.

§ 32

(1) Das Bundesministerium für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes und von Verordnungen des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaft notwendigen Rechtsverordnungen über

1. das Verhalten im Luftraum und am Boden, insbesondere Flugvorbereitungen, Verhalten bei Start und Landung, die Benutzung von Flughäfen,
2. die Bestimmung der näheren Einzelheiten über Zulassung und Marktzugang von Luftfahrtunternehmen, Preisgestaltung, Wettbewerb und Wirtschaftsregulierung im Luftverkehr,
3. die Einteilung, die Größe, die Lage, die Beschaffenheit, die Ausstattung und den Betrieb von Flugplätzen sowie die Verhinderung von Störungen der Flugsicherungseinrichtungen,
- 3a. die Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (§ 19c). Die Aufnahme von Bodenabfertigungsdiensten kann von der Erfüllung fachlicher, technischer und betrieblicher Voraussetzungen sowie von der Übernahme von Arbeitnehmern abhängig gemacht werden. Die Rechtsverordnung kann darüber hinaus Regelungen über die Bildung von Interessenvertretungen der Luftfahrtunternehmen an Flugplätzen, über die Auswahl derer, die Bodenabfertigungsdienste erbringen dürfen, über die Abgrenzung des Tätigkeitsbereichs Bodenabfertigungsdienste von anderen Tätigkeitsbereichen sowie über die Untersagung von Subventionen zwischen diesen Tätigkeitsbereichen treffen. Des weiteren kann die Rechtsverordnung Regelungen über die Erhebung von Entgelten durch den Flugplatzunternehmer sowie über den Zugang zu Flugplatzeinrichtungen vorsehen. Änderungen der Rechtsverordnung, die sich auf die Festlegung der Anzahl derer, die im Rahmen des § 19c Abs. 2 zur Erbringung der dort genannten Bodenabfertigungsdienste für sich oder andere berechtigt sind, beziehen, bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates,
4. den Kreis der Personen (ausgenommen Personal für die Flugsicherung), die einer Erlaubnis nach diesem Gesetz bedürfen, einschließlich der Ausbilder und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung

- dieser Personen, sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung,
5. die Ausbildung von Luftfahrern und den Betrieb von Fliegerschulen,
 6. die Meldung von Flugunfällen und Störungen des Luftverkehrs sowie den Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge,
 7. die Abgrenzung des Begriffs „gefährliche Güter“ und das Mitführen gefährlicher Güter an Bord von Luftfahrzeugen,
 - 7a. die Erlaubnis zum Betrieb von elektronischen Geräten in Luftfahrzeugen nach § 27 Abs. 3 Satz 2,
 8. die im Rahmen der Luftaufsicht erforderlichen Maßnahmen und deren Durchführung,
 9. die Voraussetzungen und das Verfahren für die Einrichtung und Aufhebung von Luftsperrgebieten und von Gebieten mit Flugbeschränkungen,
 - 9a. die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung und den Widerruf der in diesem Gesetz vorgesehenen Genehmigungen, Zulassungen und Erlaubnisse sowie Befreiungen hiervon,
 10. die Verpflichtung zur Mitführung von Urkunden (Bordpapiere) in Luftfahrzeugen und deren Inhalt,
 11. (weggefallen)
 12. die im Zusammenhang mit den in diesem Gesetz begründeten Versicherungs- oder Hinterlegungspflichtigen erforderlichen Maßnahmen,
 13. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen, insbesondere Prüfungen und Untersuchungen nach diesem Gesetz, dem Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt oder nach den auf diesen Gesetzen beruhenden Rechtsvorschriften. In der Rechtsverordnung kann festgelegt werden, daß bei Auslagen Kostengläubiger auch derjenige Rechtsträger ist, bei dessen Behörde die Auslagen entstehen. Sie bestimmt ferner die gebührenpflichtigen Tatbestände und kann dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorsehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden. In der Rechtsverordnung können die Kostenbefreiung, die Kostengläubigerschaft, die Kostenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Kostenerhebung abweichend von den Vorschriften des Verwaltungskostengesetzes geregelt werden. Soweit die Rechtsverordnung Kosten für Aufgaben der Luftfahrtbehörden nach § 29c regelt, kann sie eine Auskunftspflicht der Kostenschuldner über die Zahl der betroffenen Fluggäste sowie über Art und Umfang der beförderten Gegenstände enthalten; Auskünfte an den Betroffenen über die zu seiner Person in Luftfahrtdateien gespeicherten personenbezogenen Daten sind unentgeltlich,
 14. (weggefallen)
 15. den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm, insbesondere durch Maßnahmen zur Geräuschkürzung am Luftfahrzeug, beim Betrieb von Luftfahrzeugen am Boden, beim Starten und Landen und beim Überfliegen besiedelter Gebiete einschließlich der Anlagen zur Messung des Fluglärms und zur Auswertung der Meßergebnisse,
 16. den Schutz vor Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge, insbesondere darüber, daß die Verunreinigung der Luft durch Abgase der Luftfahrzeuge das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigen darf,
 17. die zur Durchführung der Flughafenkoordinierung nach § 27a notwendigen Einzelheiten, insbesondere die Verfahren, nach denen ein Verkehrsflughafen zum koordinierten oder vollständig koordinierten Flughafen zu erklären ist, und den Umfang der Koordinierungspflicht,
 18. die Genehmigung der Regelungen der Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen und für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen auf Flugplätzen.
- Das Bundesministerium für Verkehr kann in den Rechtsverordnungen nach Satz 1 Ausnahmen von der in diesem Gesetz vorgeschriebenen Zulassung von Luftfahrtgerät und Einholung einer Erlaubnis sowie von der Pflicht zur Führung des Staatszugehörigkeitszeichens und der besonderen Kennzeichnung zulassen, soweit die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, nicht beeinträchtigt werden. Rechtsverordnungen nach den Nummern 3, 5 und 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen erlassen. Rechtsverordnungen nach Nummer 9a, soweit sie die Genehmigung von Beförderungsentgelten betreffen, und nach der Nummer 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft erlassen; die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts bleiben unberührt. Rechtsverordnungen nach den Nummern 15 und 16 werden vom Bundesministerium für Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen. Rechtsverordnungen nach Nummer 17 werden erlassen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Verteidigung, soweit mit ihnen Flüge militärischer Luftfahrzeuge, mit dem Bundesministerium des Innern, soweit mit ihnen Flüge des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei der Flugplankoordinierung unterworfen werden sollen.
- (2) Das Bundesministerium für Gesundheit und das Bundesministerium für Verkehr erlassen mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Rechtsverordnungen über die Bekämpfung der Verbreitung übertragbarer Krankheiten durch die Luftfahrt.
- (2a) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern und mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen nach den §§ 19b und 20a zu erlassen. In den Rechtsverordnungen können insbesondere Einzelheiten über den Inhalt der Luftsicherheitspläne festgelegt werden. Es kann ferner bestimmt werden, daß das Bundesministerium für Verkehr von den vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen kann, soweit Sicherheitsbelange dies gestatten.
- (2b) Das Bundesministerium für Verkehr bestimmt die Einzelheiten der Überprüfung nach § 29d Abs. 2 und 3

sowie die Anlässe und Fristen für eine Wiederholung der Überprüfungen durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern und mit Zustimmung des Bundesrates.

(3) Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie der Durchführung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dienen. Das gleiche gilt für Rechtsverordnungen, die die zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendigen Einzelheiten über die Durchführung der Verhaltensvorschriften nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 und über die Durchführung der Ausbildungs- und Prüfvorschriften für Luftfahrtpersonal nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 und 5 regeln. Das Bundesministerium für Verkehr kann die Ermächtigung zum Erlass von Verordnungen nach Satz 2 und von Verordnungen, die die zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendigen Einzelheiten über die Durchführung der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften nach Absatz 4 Satz 1 Nr. 1 regeln, durch Rechtsverordnung auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr erläßt ohne Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über

1. die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Luftfahrzeuge und des sonstigen Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge;
2. Art, Umfang, Beschaffenheit und Betrieb der Anlagen, Einrichtungen und Geräte für die Flugsicherung und der Flugsicherungsausrüstung an Bord;
3. Art und Durchführung der Flugsicherung;
4. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des nach diesem Gesetz erlaubnispflichtigen Personals für die Flugsicherung und seiner Ausbilder, die Art, den Umfang und die fachlichen Voraussetzungen der Erlaubnisse sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Rücknahme und Widerruf oder Beschränkung;
5. die Ausbildung von Personal für die Flugsicherung und den Betrieb entsprechender Ausbildungsstätten;
6. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für die Inanspruchnahme
 - a) von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung,
 - b) der Flughafenkoordinierung.

Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der gesamte Aufwand für die Flugsicherung und für die Flughafenkoordinierung gedeckt wird. Absatz 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 2, 3, 4 zweiter Halbsatz und Satz 5 gilt entsprechend. In der Rechtsverordnung kann festgelegt werden, daß die Kosten von dem Flugsicherungsunternehmen oder von EUROCONTROL beziehungsweise von dem Flughafenkoordinator erhoben werden können.

Rechtsverordnungen, die sich auf die Art und Beschaffenheit von funktechnischen Anlagen, Einrichtungen und Geräten für die Flugsicherung und für die Flugsicherungsausrüstung an Bord beziehen, sind im Benehmen mit dem Bundesministerium für Post und Telekommunikation zu erlassen. Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nr. 5 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie erlassen; die

Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt.

(5) Das Bundesministerium für Post und Telekommunikation erläßt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Bestimmungen über den Kreis der Personen, die eines Flugfunkzeugnisses bedürfen, über den Erwerb von Flugfunkzeugnissen und Berechtigungsausweisen sowie über die Kosten (Gebühren und Auslagen) für die damit zusammenhängenden Amtshandlungen. Absatz 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 2 bis 5 gilt entsprechend. Die Gebühren dürfen 200 Deutsche Mark für die einzelne Amtshandlung nicht übersteigen.

(5a) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, soweit dies zur Durchsetzung der Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft erforderlich ist, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach § 58 Abs. 1 Nr. 13 geahndet werden können.

(6) Das Bundesministerium für Verkehr erläßt die zur Durchführung dieses Gesetzes und der dazu ergangenen Rechtsverordnungen notwendigen allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der in § 31 Abs. 2 bezeichneten Aufgaben bedürfen der Zustimmung des Bundesrates. Soweit die allgemeinen Verwaltungsvorschriften dem Schutz vor Fluglärm oder dem Schutz vor Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge dienen, werden sie vom Bundesministerium für Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit Zustimmung des Bundesrates erlassen.

§ 32a

(1) Bei dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Bundesministerium für Verkehr wird ein Beratender Ausschuß gebildet, der vor Erlass von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften auf Grund dieses Gesetzes zu hören ist, soweit sie dem Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge dienen. Zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge kann der Beratende Ausschuß Empfehlungen aussprechen. Dem Ausschuß sollen Vertreter der Wissenschaft, der Technik, der Flugplatzunternehmer, der Luftfahrtunternehmen, der kommunalen Spitzenverbände, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der Kommissionen nach § 32b, der Luftfahrtbehörden, der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden angehören. Die Mitgliedschaft ist ehrenamtlich.

(2) Die Mitglieder des Beratenden Ausschusses werden vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und vom Bundesministerium für Verkehr berufen. Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung und wählt den Vorsitzenden. Die Geschäftsordnung und die Wahl des Vorsitzenden bedürfen der Zustimmung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Bundesministeriums für Verkehr.

(3) Der Beratende Ausschuß tagt mindestens einmal jährlich. Dazu lädt der Vorsitzende unter Vorlage einer Tagesordnung ein. Halten das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und das Bundesministerium für Verkehr die Empfehlungen des Ausschusses für nicht geeignet oder nicht durchführbar, so ist

dies dem Ausschuß unter Angabe der Gründe schriftlich mitzuteilen.

§ 32b

(1) Zur Beratung der Genehmigungsbehörde sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge wird für jeden Verkehrsflughafen, für den ein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festzusetzen ist, eine Kommission gebildet. Ist die Anlage eines neuen Flugplatzes geplant, wird die Kommission vor Einleitung des Genehmigungsverfahrens gebildet.

(2) Die Genehmigungsbehörde sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle unterrichtet die Kommission über die aus Lärmschutzgründen oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge beabsichtigten Maßnahmen. Vor Erteilung der Genehmigung zur Anlage oder Erweiterung eines Flugplatzes nach § 6 Abs. 4 Satz 2 ist der Kommission der Genehmigungsantrag mit den vorgeschriebenen Unterlagen zuzuleiten.

(3) Die Kommission ist berechtigt, der Genehmigungsbehörde sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen. Hält die Genehmigungsbehörde oder die für die Flugsicherung zuständige Stelle die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht für geeignet oder nicht für durchführbar, so teilt sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit.

(4) Der Kommission sollen angehören: Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreter der Luftfahrzeughalter, Vertreter der für die Flugverkehrskontrolle zuständigen Stelle, Vertreter des Flugplatzunternehmers, Vertreter der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden. In die Kommission können weitere Mitglieder berufen werden, soweit es die besonderen Umstände des Einzelfalles erfordern. In die Kommission sollen nicht mehr als 15 Mitglieder berufen werden. Die Mitgliedschaft ist ehrenamtlich.

(5) Die Mitglieder der Kommission werden von der Genehmigungsbehörde berufen. Die Kommission gibt sich eine Geschäftsordnung und wählt aus ihrer Mitte den Vorsitzenden. Die Geschäftsordnung und die Wahl des Vorsitzenden bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde.

(6) Zu den Sitzungen der Kommission ist die Genehmigungsbehörde sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle einzuladen. Die durch die Sitzungen entstehenden Kosten trägt das Land, in dessen Gebiet der Flugplatz liegt.

(7) Die Genehmigungsbehörde ordnet für andere als die in Absatz 1 bezeichneten Flugplätze die Bildung einer Kommission an, wenn hierzu aus Gründen des Lärmschutzes oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge ein Bedürfnis besteht. Die Absätze 1 bis 6 gelten sinngemäß.

§ 32c

Eine Erlaubnis, Genehmigung, Zulassung oder Berechtigung auf Grund dieses Gesetzes, der zu seiner Durch-

führung erlassenen Rechtsvorschriften, der im Inland anwendbaren international verbindlichen Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften im Sinne des Artikels 37 Abs. 2 Buchstabe c und des Artikels 38 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411), der Verordnungen des Rates der Europäischen Union oder der zu deren Durchführung erlassenen nationalen Rechtsvorschriften kann widerrufen werden, wenn der Antragsteller mit der Zahlung fälliger Gebühren auf Grund des Luftrechts und fälliger Entgelte für das Starten, Landen oder Abstellen von Luftfahrzeugen länger als drei Monate im Rückstand ist. An Stelle des Widerrufs kann das Ruhen auf Zeit angeordnet werden, solange der Zahlungsrückstand währt. Eine beantragte Erteilung kann aus den Gründen nach Satz 1 versagt werden, bis die ausstehende Zahlung eingegangen ist.

Zweiter Abschnitt

Haftpflicht

1. Unterabschnitt

Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden

§ 33

(1) Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag gegenüber einem Fluggast sowie für die Haftung des Halters militärischer Luftfahrzeuge gelten die besonderen Vorschriften der §§ 44 bis 54. Wer Personen zu Luftfahrern ausbildet, haftet diesen Personen gegenüber nur nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

(2) Benutzt jemand das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Ist jedoch der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeugs angestellt oder ist ihm das Luftfahrzeug vom Halter überlassen worden, so ist der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet; die Haftung des Benutzers nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften bleibt unberührt.

§ 34

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so gilt § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs; bei Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt darüber ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich.

§ 35

(1) Bei Tötung umfaßt der Schadensersatz die Kosten versuchter Heilung sowie den Vermögensnachteil, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert oder seine Bedürfnisse vermehrt waren. Außerdem sind die Kosten der Bestattung dem zu ersetzen, der sie zu tragen verpflichtet ist.

(2) Stand der Getötete zur Zeit des Unfalls zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige ihm so weit Schadensersatz zu leisten, wie der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit des Unfalls erzeugt, aber noch nicht geboren war.

§ 36

Bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit umfaßt der Schadensersatz die Heilungskosten sowie den Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert ist oder seine Bedürfnisse vermehrt sind.

§ 37

(1) Der Ersatzpflichtige haftet für die Schäden aus einem Unfall

- a) – bei Flugmodellen bis 20 Kilogramm Höchstgewicht,
 - bei anderen Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch Verbrennungsmotor angetrieben werden können, bis 750 Kilogramm Gewicht
 bis zu 2,5 Millionen Deutsche Mark,
- b) bei Luftfahrzeugen, die nicht unter Buchstabe a fallen, bis 1 200 Kilogramm Gewicht bis zu 5 Millionen Deutsche Mark,
- c) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1 200 Kilogramm Gewicht bis 2 000 Kilogramm Gewicht bis zu 7,5 Millionen Deutsche Mark,
- d) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2 000 Kilogramm Gewicht bis 5 700 Kilogramm Gewicht bis zu 15 Millionen Deutsche Mark,
- e) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5 700 Kilogramm Gewicht bis 14 000 Kilogramm Gewicht bis zu 40 Millionen Deutsche Mark,
- f) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14 000 Kilogramm Gewicht bis zu 100 Millionen Deutsche Mark.

Gewicht ist das für den Abflug zugelassene Höchstgewicht des Luftfahrzeugs.

(2) Die Höchstsumme des Schadensersatzes für jede verletzte Person beträgt 500 000 Deutsche Mark. Das gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.

(3) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren auf Grund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach Absatz 1, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen vorbehaltlich des Absatzes 4 in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

(4) Beruhen die Schadensersatzansprüche sowohl auf Sachschäden als auch auf Personenschäden, so dienen zwei Drittel des nach Absatz 1 Satz 1 errechneten Betrages vorzugsweise für den Ersatz von Personenschäden. Reicht dieser Betrag nicht aus, so ist er anteilmäßig auf die Ansprüche zu verteilen. Der übrige Teil des nach Absatz 1 Satz 1 errechneten Betrages ist anteilmäßig für den Ersatz

von Sachschäden und für die noch ungedeckten Ansprüche aus Personenschäden zu verwenden.

§ 38

(1) Der Schadensersatz für Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, für Erschwerung des Fortkommens oder für Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten und der nach § 35 Abs. 2 einem Dritten zu gewährende Schadensersatz ist für die Zukunft durch Geldrente zu leisten.

(2) Die Vorschriften des § 843 Abs. 2 bis 4 des Bürgerlichen Gesetzbuchs finden entsprechende Anwendung.

(3) Bei Verurteilung zu einer Geldrente kann der Berechtigte noch nachträglich Sicherheitsleistung oder Erhöhung einer solchen verlangen, wenn sich die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten erheblich verschlechtert haben. Diese Bestimmung gilt bei Schultiteln des § 794 Abs. 1 Nr. 1 und 5 der Zivilprozeßordnung entsprechend.

§ 39

Auf die Verjährung finden die für unerlaubte Handlungen geltenden Verjährungsvorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs entsprechende Anwendung.

§ 40

Der Ersatzberechtigte verliert die Rechte, die ihm nach diesem Gesetz zustehen, wenn er nicht spätestens drei Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, diesem den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines Umstandes unterblieben ist, den der Ersatzberechtigte nicht zu vertreten hat, oder wenn der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise von dem Unfall Kenntnis erhalten hat.

§ 41

(1) Wird ein Schaden durch mehrere Luftfahrzeuge verursacht und sind die Luftfahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadensersatz verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Halter untereinander Pflicht und Umfang des Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Dasselbe gilt, wenn der Schaden einem der Halter entstanden ist, bei der Haftpflicht, die einen anderen von ihnen trifft.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend, wenn neben dem Halter ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

§ 42

Unberührt bleiben die bundesrechtlichen Vorschriften, wonach für den beim Betrieb eines Luftfahrzeugs entstehenden Schaden der Halter oder Benutzer (§ 33 Abs. 2) in weiterem Umfang oder der Führer oder ein anderer haftet.

§ 43

(1) Zur Sicherung der in diesem Unterabschnitt genannten Schadensersatzforderungen ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe eine Haftpflichtversicherung abzuschließen oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit zu leisten. Das gilt nicht, wenn der Bund oder ein Land Halter ist. Wird zur Sicherung eine

Haftpflichtversicherung abgeschlossen, so gelten für diese die besonderen Vorschriften des Gesetzes über den Versicherungsvertrag für die Pflichtversicherung.

(2) Ist die Sicherheit durch Befriedigung von Schadensersatzforderungen verringert oder erschöpft, so ist sie innerhalb eines Monats nach Aufforderung wieder auf den ursprünglichen Betrag zu bringen.

(3) Die Rückgabe der Sicherheit kann erst verlangt werden, wenn derjenige, der die Sicherheit geleistet hat, nicht mehr Halter ist und seitdem vier Monate verstrichen sind. Der Anspruch beschränkt sich auf den Rest nach Deckung der Schadensersatzforderungen. Schon vor Ablauf der Frist kann die Rückgabe verlangt werden, wenn glaubhaft gemacht wird, daß keine Schadensersatzforderungen bestehen.

(4) Durch Rechtsverordnung können Ausnahmen von Absatz 1 Satz 1 für Luftfahrzeuge vorgesehen werden, die nicht zulassungspflichtig sind und für deren Aufstieg es auch einer Erlaubnis nicht bedarf.

2. Unterabschnitt

Haftung aus dem Beförderungsvertrag

§ 44

(1) Wird ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- und Aussteigen getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt, so ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Das gleiche gilt für den Schaden, der an Sachen entsteht, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt.

(2) Der Luftfrachtführer haftet ferner für den Schaden, der an aufgegebenem Reisegepäck während der Luftbeförderung entsteht. Die Luftbeförderung umfaßt den Zeitraum, in dem sich das Reisegepäck auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeugs oder – bei Landung außerhalb eines Flughafens – sonst in der Obhut des Luftfrachtführers befindet.

§ 45

Die Ersatzpflicht des Luftfrachtführers nach § 44 tritt nicht ein, wenn er beweist, daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

§ 46

(1) Im Falle der Tötung oder Verletzung einer beförderten Person haftet der Luftfrachtführer für jede Person bis zu einem Betrage von 320 000 Deutsche Mark. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.

(2) Die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder die als Reisegepäck aufgegeben sind, ist auf einen Höchstbetrag von 3 200 Deutsche Mark gegenüber jedem Fluggast beschränkt.

§ 47

Auf die Haftung des Luftfrachtführers für Schäden an beförderten Personen oder Sachen finden im übrigen die §§ 34 bis 36, 38 bis 40 Anwendung.

§ 48

(1) Der Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, kann gegen den Luftfrachtführer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Unterabschnitt vorgesehen sind. Ist jedoch der Schaden von dem Luftfrachtführer oder einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grobfahrlässig herbeigeführt worden, so bleibt die Haftung nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften unberührt; die Haftungsbeschränkungen dieses Unterabschnitts gelten in diesem Falle nicht.

(2) Die gesetzlichen Vorschriften, nach denen andere Personen für den Schaden haften, bleiben unberührt. Die Leute des Luftfrachtführers, die in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, haften jedoch nur bis zu den Beträgen des § 46, es sei denn, daß ihnen Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt.

(3) Der Gesamtbetrag, der von dem Luftfrachtführer und seinen Leuten als Schadensersatz zu leisten ist, darf vorbehaltlich einer weitergehenden Haftung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit die Beträge des § 46 nicht übersteigen.

§ 49

(1) Betreibt ein Luftfrachtführer ein Luftfahrtunternehmen, so darf seine Haftung auf Grund der §§ 44 bis 48 im voraus durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden. Das gleiche gilt für sonstige Luftfrachtführer, die jemanden gegen Entgelt oder im Zusammenhang mit ihrem Beruf oder Gewerbe im Luftfahrzeug befördern.

(2) Eine Vereinbarung, die der Vorschrift in Absatz 1 zuwider abgeschlossen wird, ist nichtig; dies hat nicht die Nichtigkeit des sonstigen Vertragsinhalts zur Folge.

(3) Absatz 1 findet keine Anwendung auf die Haftung für Schäden, die aus der Eigenart der beförderten Güter oder einem ihnen anhaftenden Mangel entstehen.

§ 49a

(1) Führt ein Dritter die Luftbeförderung, zu der sich ein Luftfrachtführer verpflichtet hat, mit dessen Einverständnis aus, so haftet auch der Dritte für Schäden an den beförderten Personen oder Sachen wie ein Luftfrachtführer. Bis zum Beweis des Gegenteils wird vermutet, daß die Beförderung mit Einverständnis des Luftfrachtführers ausgeführt worden ist.

(2) Führt der Dritte die Luftbeförderung nur auf einer Teilstrecke aus, so haftet er, sofern sich nicht aus besonderen Vorschriften oder Vereinbarungen etwas anderes ergibt, nur für Schäden, die auf dieser Beförderungsstrecke entstanden sind, so trifft die Beweislast den Dritten.

(3) Die Handlungen und Unterlassungen des Dritten und seiner in Ausführung ihrer Verrichtungen handelnden Leute gelten als solche des Luftfrachtführers. Die Handlungen und Unterlassungen des Luftfrachtführers und seiner in Ausführung ihrer Verrichtungen handelnden Leute gelten als solche des Dritten, es sei denn, daß sie sich nicht auf die von dem Dritten ausgeführte Beförderung beziehen; jedoch haftet der Dritte für diese Handlungen und Unterlassungen in jedem Fall nur bis zu den

Beträgen des § 46. Eine Vereinbarung über die Übernahme von Verpflichtungen, die in den Vorschriften dieses Unterabschnitts nicht vorgesehen sind, ein Verzicht auf die in diesen Vorschriften begründeten Rechte sowie die Erklärung eines Lieferwertes nach § 46 Abs. 2 Satz 2 wirken nicht gegen den Dritten, es sei denn, daß er zugestimmt hat.

(4) Die §§ 48 und 49 gelten entsprechend. Jedoch richtet sich die Zulässigkeit eines Haftungsausschlusses oder einer Haftungsbeschränkung des Dritten danach, ob der Luftfrachtführer nach § 49 Abs. 1 seine Haftung abschließen oder beschränken darf.

§ 50

Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, die Fluggäste gegen Unfälle (§ 44) zu versichern. Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 35 000 Deutsche Mark. Soweit aus der Unfallversicherung geleistet wird, erlischt der Anspruch auf Schadensersatz.

§ 51

Ist der Schaden bei einer internationalen Luftbeförderung entstanden, so gelten das Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 12. Oktober 1929 (RGBl. 1933 II S. 1039) und das zu seiner Durchführung ergangene Gesetz zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, das Haager Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Warschauer Abkommens (BGBl. 1958 II S. 292) und das Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen (BGBl. 1963 II S. 1160), soweit diese Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten und auf die Luftbeförderung anzuwenden sind.

§ 52

(weggefallen)

3. Unterabschnitt

Haftung für militärische Luftfahrzeuge

§ 53

(1) Für Schäden der in § 33 genannten Art, die durch militärische Luftfahrzeuge verursacht werden, haftet der Halter nach den Vorschriften des ersten Unterabschnitts dieses Abschnitts; jedoch ist § 37 nicht anzuwenden.

(2) War der Getötete oder Verletzte kraft Gesetzes einem Dritten zur Leistung von Diensten in dessen Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet, so hat der Halter des militärischen Luftfahrzeugs dem Dritten auch für die entgehenden Dienste durch Entrichtung einer Geldrente Ersatz zu leisten.

(3) Bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit kann der Verletzte auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld verlangen.

§ 54

Erleidet eine Person oder eine Sache bei der Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug durch Unfall

einen Schaden der in § 44 bezeichneten Art, so ist der Halter des Luftfahrzeugs zum Schadensersatz verpflichtet. Diese Haftung darf im voraus durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden. Die §§ 46 bis 48 sind anzuwenden.

4. Unterabschnitt

Gemeinsame Vorschriften für die Haftpflicht

§ 55

Unberührt bleiben die Vorschriften der Reichsversicherungsordnung über die Unfallversicherung von Personen, die im Betrieb des Luftfahrzeughalters beschäftigt sind. Das gleiche gilt für die sonstigen Vorschriften über Unfallschäden nach den beamtenrechtlichen Vorschriften des Bundes und der Länder und den versorgungsrechtlichen Vorschriften für die Bundeswehr.

§ 56

(1) Für Klagen, die auf Grund dieses Abschnitts erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Unfall eingetreten ist.

(2) Für Klagen, die auf Grund des § 44 erhoben werden, ist außerdem das Gericht des Bestimmungsorts zuständig. In dem Fall des § 49a kann die Klage gegen den Dritten auch in dem Gerichtsstand des Luftfrachtführers und die Klage gegen den Luftfrachtführer auch in dem Gerichtsstand des Dritten erhoben werden.

(3) Ist auf die Luftbeförderung eines der in § 51 genannten Abkommen anzuwenden, so bestimmt sich der Gerichtsstand nur nach diesem Abkommen.

§ 57

(weggefallen)

Dritter Abschnitt

Straf- und Bußgeldvorschriften

§ 58

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. den im Rahmen der Luftaufsicht (§ 29) erlassenen Verfügungen zuwiderhandelt,
2. es unternimmt, ohne die Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 Luftfahrer auszubilden,
3. ohne die nach § 6 Abs. 1 oder 4 erforderliche Genehmigung einen Flugplatz anlegt, wesentlich erweitert, ändert oder betreibt,
4. Luftfahrthindernisse, die nach § 15 Abs. 2 der Genehmigung bedürfen, ohne Genehmigung errichtet oder entgegen § 16a Abs. 1 Satz 2 das Bestehen oder den Beginn des Errichtens oder Abbauens der dort genannten Anlagen nicht unverzüglich anzeigt,
- 4a. entgegen § 19b Abs. 1 Satz 2 oder § 20a Abs. 1 Satz 2 den Luftsicherheitsplan zur Zulassung nicht rechtzeitig vorlegt,
- 4b. entgegen § 19b Abs. 1 Satz 5 oder § 20a Abs. 1 Satz 5 die im zugelassenen Luftsicherheitsplan dargestellten Sicherungsmaßnahmen nicht durchführt,

- 4c. sich unberechtigt Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen oder Anlagen nach § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 oder § 20a Abs. 1 Nr. 2 verschafft,
- 4d. entgegen § 29d Abs. 3 Satz 4 nicht wahrheitsgemäße Angaben macht oder ihm nachträglich bekanntwerdende Tatsachen nicht oder nicht rechtzeitig anzeigt,
- 4e. entgegen § 29d Abs. 5 Satz 1 den Ausweis der Ausgabestelle nicht oder nicht rechtzeitig zurückgibt oder der Ausgabestelle den Verlust des Ausweises nicht oder nicht rechtzeitig anzeigt,
- 4f. entgegen § 29d Abs. 5 Satz 2 den Ausweis Dritten überläßt,
5. ohne die nach § 20 Abs. 1 erforderliche Genehmigung Luftfahrtunternehmen betreibt oder Luftfahrzeuge verwendet,
6. entgegen § 21 Abs. 1 oder § 21a ohne die erforderliche Genehmigung Fluglinienverkehr betreibt,
- 6a. entgegen § 21 Abs. 2 Satz 3 die genehmigten Flugpläne, Beförderungsentgelte oder Beförderungsbedingungen nicht einhält,
7. entgegen den nach § 22 vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen oder ausgesprochenen Untersagungen Gelegenheitsverkehr betreibt,
8. ohne Genehmigung nach § 24 Abs. 1 Luftfahrtveranstaltungen durchführt,
- 8a. als Führer eines Luftfahrzeugs entgegen § 25 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 oder 3 startet oder landet,
9. sich der Pflicht zur Auskunftserteilung nach § 25 Abs. 2 entzieht,
10. einer auf Grund des § 32 erlassenen Rechtsverordnung oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung ergangenen vollziehbaren Auflage zuwiderhandelt, wenn die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
11. den schriftlichen vollziehbaren Auflagen einer Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 oder 7, § 5 Abs. 1, § 25 Abs. 1, § 27 Abs. 1 oder 2 oder Abs. 4 Satz 2 oder einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1, § 15 Abs. 2 Satz 1, § 20 Abs. 1, §§ 21, 22 oder 24 Abs. 1, einer Zulassung nach § 19b Abs. 1 Satz 3 oder 4 oder § 20a Abs. 1 Satz 3 oder 4 oder einer Beschränkung nach § 23a zuwiderhandelt,
12. ohne Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 mit einem Luftfahrzeug den Geltungsbereich dieses Gesetzes verläßt,
- 12a. ohne Erlaubnis nach § 2 Abs. 7 mit einem Luftfahrzeug in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegt oder auf andere Weise ein Luftfahrzeug dorthin verbringt,
13. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft, die das Luftrecht regeln, zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 5a für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
14. entgegen § 1b Abs. 1 die international verbindlichen Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes nicht beachtet und befolgt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 2, 3, 4c bis 4f, 8a, 9, 12 und 12a kann mit einer Geldbuße bis zu 20 000 Deutsche Mark, die Ordnungswidrigkeit nach

Absatz 1 Nr. 5 bis 7 und 13 mit einer Geldbuße bis zu 50 000 Deutsche Mark, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 1, 4 bis 4b, 8, 10, 11 und 14 mit einer Geldbuße bis zu 100 000 Deutsche Mark geahndet werden.

§ 59

(1) Wer als Führer eines Luftfahrzeugs oder als sonst für die Sicherheit Verantwortlicher durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen eine im Rahmen der Luftaufsicht erlassene Verfügung (§ 29) verstößt und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 60

(1) Wer

1. ein Luftfahrzeug führt, das nicht zum Luftverkehr zugelassen ist, oder als Halter einem Dritten das Führen eines solchen Luftfahrzeugs gestattet,
2. ein Luftfahrzeug ohne die Erlaubnis nach § 4 Abs. 1 führt oder bedient oder als Halter eines Luftfahrzeugs die Führung oder das Bedienen Dritten, denen diese Erlaubnis nicht erteilt ist, gestattet,
3. praktische Flugausbildung ohne eine Lehrberechtigung nach § 5 Abs. 3 erteilt,
4. als Führer eines Luftfahrzeugs entgegen § 25 Abs. 1 Satz 1 oder Satz 3 Nr. 1 startet oder landet,
5. ohne Erlaubnis nach § 27 Abs. 1 Satz 1 Stoffe oder Gegenstände, die durch Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Nr. 7 als gefährliche Güter bestimmt sind, mit Luftfahrzeugen befördert,
6. ohne Erlaubnis nach § 27 Abs. 2 Satz 1 Stoffe oder Gegenstände, die durch Rechtsverordnung als gefährliche Güter bestimmt sind, ohne Erlaubnis in Luftfahrzeugen im Handgepäck mit sich führt oder an sich trägt,
7. entgegen § 27 Abs. 3 Satz 1 elektronische Geräte betreibt,
8. entgegen § 27 Abs. 4 Satz 1 die dort bezeichneten Gegenstände in Luftfahrzeugen oder in nicht allgemein zugänglichen Bereichen auf Flugplätzen im Handgepäck mit sich führt oder an sich trägt,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft.

§ 61

(weggefallen)

§ 62

(1) Wer als Führer eines Luftfahrzeugs den Anordnungen über Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen zuwiderhandelt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft.

§ 63

Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist, soweit dieses Gesetz nicht von Landesbehörden ausgeführt wird,

1. das Luftfahrt-Bundesamt im Bereich der Aufgaben, die ihm übertragen sind oder für die das Bundesministerium für Verkehr zuständig ist, sowie für Ordnungswidrigkeiten, die von militärischen Luftfahrzeugführern mit militärischen Luftfahrzeugen begangen werden,
2. das Bundesministerium für Verkehr im Bereich der Aufgaben, die nach den §§ 31a bis 31c den dort genannten natürlichen oder juristischen Personen des privaten Rechts übertragen sind; § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend,
3. das Bundesamt für Güterverkehr im Bereich der Genehmigung von Beförderungsentgelten nach § 21.

Vierter Abschnitt Luftfahrtdaten

§ 64

(1) Beim Luftfahrt-Bundesamt und bei den Beauftragten nach § 31c werden Daten aller im Inland zum Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge in Luftfahrzeugregistern (Luftfahrzeugrolle, Luftsportgeräteverzeichnis) gespeichert. Die Speicherung erfolgt bei der Verkehrszulassung

1. für Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge und bemannte Ballone beim Luftfahrt-Bundesamt in der Luftfahrzeugrolle;
2. für Luftsportgeräte bei den Beauftragten nach § 31c im Luftsportgeräteverzeichnis.

(2) Die in den Luftfahrzeugregistern gespeicherten Daten dienen der Überwachung der Verkehrssicherheit der in ihnen erfaßten Luftfahrzeuge (§ 2 Abs. 1). Sie dienen darüber hinaus der Erteilung von Auskünften, um

1. Personen in ihrer Eigenschaft als Eigentümer oder Halter von Luftfahrzeugen,
2. Luftfahrzeuge eines Eigentümers oder Halters oder
3. Luftfahrzeugdaten

festzustellen oder zu bestimmen.

(3) In den Luftfahrzeugregistern werden folgende Daten gespeichert:

1. Art und Muster des Luftfahrzeugs sowie Werknummer der Zelle,
2. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
3. Nummer des Blattes des Luftfahrzeugregisters,
4. soweit erforderlich, Bezeichnung des Registerblattes des Registers für Pfandrechte an Luftfahrzeugen,
5. Name und die Anschrift des Eigentümers

a) bei natürlichen Personen:

Name, Vorname und Anschrift,

b) bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts:

Firmenname und Anschrift,

c) zusätzlich bei mehreren Eigentümern:

Anteile der Berechtigten in Bruchteilen oder das für die Gemeinschaft maßgebende Rechtsverhältnis, ferner einen von den Berechtigten bevollmächtigten Vertreter,

d) im Falle der Ausnahme nach § 3 Abs. 2 dieses Gesetzes:

zusätzlich auch Name und Wohnsitz oder Sitz des Luftfahrzeughalters, wenn ein ausländischer Eigentümer

– Vermieter des Luftfahrzeugs über eine Zeitspanne von mehr als sechs Monaten oder

– Sicherungs- oder Vorbehaltseigentümer des Luftfahrzeugs ist.

(4) In der Luftfahrzeugrolle werden neben den Daten nach Absatz 3 folgende Daten gespeichert:

1. regelmäßiger Standort des Luftfahrzeugs,
2. Angabe seines Verwendungszwecks,
3. Angaben über Muster von Triebwerk oder Propeller, Ausrüstung und Notausrüstung sowie über durchgeführte Nachprüfungen des Luftfahrzeugs,
4. Angaben über den Schallschutz,
5. Angaben über die Haftpflichtversicherung,
6. Name und Anschrift des Halters, wenn der Eigentümer nicht zugleich Halter ist; Absatz 3 Nr. 5 gilt entsprechend.

(5) Wer die Verkehrszulassung eines Luftfahrzeugs beantragt, hat den zuständigen Stellen nach Absatz 1 die zu speichernden Daten mitzuteilen und auf Verlangen zu belegen. Der Eigentümer eines Luftfahrzeugs hat den zuständigen Stellen nach Absatz 1 jede Änderung der Daten unverzüglich mitzuteilen.

(6) Mit Zustimmung des Halters des Luftfahrzeugs können für Luftfahrzeuge nach Absatz 1 Nr. 1 die Daten nach Absatz 3 Nr. 1 bis 3 sowie sein Name und seine Anschrift vom Luftfahrt-Bundesamt veröffentlicht werden.

(7) Die Daten nach den Absätzen 3 und 4 dürfen, soweit dies erforderlich ist,

1. für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Luftverkehrs,
2. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Luftverkehrsvorschriften oder
3. zur Verfolgung von Straftaten oder zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit

vom Luftfahrt-Bundesamt und von den Beauftragten nach § 31c an Behörden und sonstige öffentliche Stellen im Inland übermittelt werden.

(8) Die nach Absatz 3 Nr. 1, 2 und 5 gespeicherten Daten dürfen an nicht-öffentliche Stellen übermittelt werden, wenn der Empfänger glaubhaft macht, daß er

1. die Daten zur Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung oder zur Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr oder zur Erhebung einer Privatklage wegen im Luftverkehr begangener Verstöße benötigt und

2. ohne Kenntnis der Daten zur Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung, zur Befriedigung oder Abwehr des Rechtsanspruchs oder zur Erhebung der Privatklage nicht in der Lage wäre.

Der Empfänger darf die übermittelten Daten nur für den in Satz 1 Nr. 1 genannten Zweck verarbeiten oder nutzen. Die übermittelnde Stelle hat den Empfänger darauf hinzuweisen.

(9) Die Daten nach den Absätzen 3 und 4 dürfen, soweit dies erforderlich ist, vom Luftfahrt-Bundesamt

1. den in Artikel 21 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411) genannten Stellen,
2. an das Flugsicherungsunternehmen zur Weitergabe an die Organisation EUROCONTROL zur Durchführung von Flugsicherungsaufgaben sowie zur Erhebung von Kosten für die Inanspruchnahme von Streckennavigations-Diensten und Streckennavigations-Einrichtungen der Flugsicherung

übermittelt werden. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, daß die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet oder genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden.

(10) Die Daten nach Absatz 3 Nr. 4 und 5 und Absatz 4 Nr. 5 und 6 sind nach Ablauf von sechs Monaten nach Erlöschen der Verkehrszulassung für allgemeine Auskünfte zu sperren. Sie können im Einzelfall für die in Absatz 7 und 8 genannten Zwecke bis zum Ablauf des fünften Jahres nach Erlöschen der Verkehrszulassung genutzt oder übermittelt werden; nach Ablauf dieser Frist sind sie zu löschen.

§ 65

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt eine Datei über die von ihm, den Luftfahrtbehörden der Länder und den Beauftragten nach § 31c im Rahmen ihrer Zuständigkeit erteilten Erlaubnisse oder Berechtigungen für Luftfahrer (Zentrale Luftfahrerdatei).

(2) Die Zentrale Luftfahrerdatei dient der Feststellung, welche Erlaubnisse und Berechtigungen ein Luftfahrer besitzt.

(3) In der Zentralen Luftfahrerdatei werden folgende Daten gespeichert:

1. Familienname, Geburtsname, sonstige frühere Namen, Vorname, Geschlecht, Geburtsdatum und -ort,
2. Anschrift,
3. Art und Nummer der Erlaubnis oder sonstigen Berechtigung, Datum ihrer Erstaussstellung und Gültigkeitsdauer sowie die jeweilige Ausstellungsbehörde,
4. rechtskräftige, unanfechtbare oder vorläufig wirksame Entscheidungen der Verwaltungsbehörden:
 - a) über die Tauglichkeit von Luftfahrtpersonal nach § 24 Abs. 1 Nr. 2, § 24a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - b) Art des Tauglichkeitszeugnisses, Datum der Ausstellung, Gültigkeitsdauer sowie die Einzelbefunde der ausstellenden fliegerärztlichen Untersuchungsstelle,
 - c) über die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis nach den Bestimmungen der Verordnung über Luftfahrtpersonal,

- d) über die Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis nach § 28 oder § 28a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

(4) Wer die Erteilung, Verlängerung, Erneuerung oder Änderung einer Erlaubnis oder sonstigen Berechtigung als Luftfahrer oder zur Ausbildung von Luftfahrern beantragt, hat der für die Ausstellung der Erlaubnis oder sonstigen Berechtigung zuständigen Stelle die erforderlichen Daten mitzuteilen und auf Verlangen zu belegen.

(5) Die Daten nach Absatz 3 dürfen, soweit dies zu dem in Absatz 2 genannten Zweck erforderlich ist,

1. für die Verfolgung von Straftaten,
2. für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten auf Grund dieses Gesetzes,
3. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften, soweit sie Erlaubnisse oder Berechtigungen für Luftfahrer betreffen,
4. zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs an ausländische Stellen

übermittelt werden. Eine Übermittlung für andere Zwecke als nach Absatz 2 ist nur zulässig, wenn dies zur Abwehr erheblicher Nachteile für das Gemeinwohl oder einer sonst unmittelbar drohenden Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist. In den Fällen der Nummer 4 sind die Empfänger darauf hinzuweisen, daß die Daten nur zu dem Zweck genutzt und verarbeitet werden dürfen, zu dem sie übermittelt worden sind.

(6) Die Luftfahrtbehörden der Länder und die Beauftragten nach § 31c übermitteln dem Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich die nach Absatz 3 zu speichernden Daten zur Aufnahme in die Zentrale Luftfahrerdatei.

(7) Das Luftfahrt-Bundesamt hat die in der Zentralen Luftfahrerdatei gespeicherten personenbezogenen Daten zu löschen, wenn ihre Kenntnis für die Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich ist. Es prüft bei der Einzelfallbearbeitung und jeweils nach Ablauf von fünf Jahren, ob gespeicherte personenbezogene Daten zu berichtigen oder zu löschen sind. Die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das letzte Ereignis eingetreten ist, das zur Speicherung der Daten geführt hat. Die maßgeblichen Gründe für die Aufrechterhaltung der Speicherung des jeweiligen Datensatzes sind aktenkundig zu machen.

(8) Jeder Beauftragte nach § 31c führt eine Datei über die von ihm im Rahmen seiner Zuständigkeiten erteilten Erlaubnisse und Berechtigungen. Die Absätze 2 bis 5 und 7 sind entsprechend anzuwenden.

§ 66

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt ein Register zur Speicherung von Daten, die für die Entscheidung über die Beschränkung, das Ruhen, den Widerruf, die Rücknahme oder die Versagung der Erlaubnis oder Berechtigung eines Luftfahrers erforderlich sind (Luftfahrer-Eignungsdatei).

(2) In der Luftfahrer-Eignungsdatei werden gespeichert:

1. Familienname, Geburtsname, Vorname, Geburtsdatum und -ort,
2. Daten über rechtskräftige, unanfechtbare oder vorläufig wirksame Entscheidungen der Verwaltungsbehörden:
 - a) über die Beschränkung, das Ruhen, den Widerruf oder die Rücknahme einer Erlaubnis für Luftfahrt-

personal nach § 29 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,

- b) wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 58 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4a bis 7, 8a bis 16 dieses Gesetzes,
 - c) über die Versagung der Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis nach § 28 oder § 28a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - d) über die Versagung oder den Widerruf der Erlaubnis zur Ausbildung von Luftfahrern nach § 5 dieses Gesetzes,
 - e) über das Nichtbestehen der Prüfung nach § 128 Abs. 6 der Verordnung über Luftfahrtpersonal,
3. rechtskräftige Entscheidungen der Gerichte:
- a) in den in Nummer 2 Buchstabe a bis d genannten Fällen,
 - b) bei Straftaten und in Fällen, in denen von Strafe abgesehen worden ist, die für die Beurteilung der Tauglichkeit und Zuverlässigkeit von Personen für den Umgang mit Luftfahrzeugen erforderlich sind,
4. Entscheidungen der Gerichte oder der Staatsanwaltschaften nach § 153a der Strafprozeßordnung, die für die Beurteilung der Tauglichkeit und Zuverlässigkeit von Personen für den Umgang mit Luftfahrzeugen erforderlich sind, jedoch ohne Angabe der festgesetzten Auflagen und Weisungen.

(3) Die in der Luftfahrer-Eignungsdatei gespeicherten Daten dürfen, soweit dies zu dem in Absatz 1 genannten Zweck erforderlich ist,

1. für die Verfolgung von Straftaten,
2. für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten auf Grund dieses Gesetzes,
3. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften, soweit sie Erlaubnisse oder Berechtigungen für Luftfahrer betreffen,
4. zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs an ausländische Stellen

übermittelt werden. Eine Übermittlung für andere Zwecke als nach Absatz 1 ist nur zulässig, wenn dies zur Abwehr erheblicher Nachteile für das Gemeinwohl oder einer sonst unmittelbar drohenden Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist. In den Fällen der Nummer 4 sind die Empfänger darauf hinzuweisen, daß die Daten nur zu dem Zweck genutzt und verarbeitet werden dürfen, zu dem sie übermittelt worden sind.

(4) Die nach § 31 Abs. 2 Nr. 1 und 3 für die Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrtpersonal zuständigen Landesbehörden und die Beauftragten nach § 31c teilen dem Luftfahrt-Bundesamt die für eine Speicherung nach Absatz 2 Nr. 1 und 2 und die für eine Änderung oder Löschung einer Eintragung erforderlichen Daten unverzüglich mit. Satz 1 gilt entsprechend, wenn diesen Behörden Daten nach Absatz 2 Nr. 3 und 4 von Gerichten und Staatsanwaltschaften übermittelt wurden.

(5) Die nach Absatz 2 gespeicherten Daten sind spätestens nach Ablauf folgender Fristen zu löschen:

1. zwei Jahre
 - a) bei Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit,
 - b) bei Entscheidungen der Gerichte oder der Staatsanwaltschaft nach § 153a der Strafprozeßordnung,

2. fünf Jahre,
 - a) wenn auf Geldstrafe oder auf Freiheitsstrafe von nicht mehr als drei Monaten erkannt worden ist,
 - b) wenn von Strafe abgesehen worden ist,
3. zehn Jahre
in allen übrigen Fällen.

Die Frist beginnt mit der Rechtskraft oder Unanfechtbarkeit der Entscheidung. Eine Entscheidung, mit der die Erteilung einer Erlaubnis oder die Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis für immer untersagt worden ist, wird gelöscht, wenn der Betroffene gestorben ist.

§ 67

Über die vom Luftfahrt-Bundesamt erteilten Erlaubnisse und Berechtigungen des Flugsicherungspersonals können folgende Daten

1. Name, Vorname, Anschrift, Geburtsdatum und -ort sowie die Staatsangehörigkeit des Erlaubnis- und Berechtigungsinhabers,
 2. Art der erteilten Erlaubnis oder Berechtigung, Ausweisnummer, Tag der Erstaussstellung und Gültigkeitsdauer der Erlaubnis und Berechtigung,
 3. Ruhen oder Widerruf der Erlaubnis und Berechtigung
- an das Flugsicherungsunternehmen, an den Flugplatzunternehmer, soweit auf dessen Flugplatz Beauftragte nach § 31 Abs. 2 Satz 2 dieses Gesetzes Flugsicherungsaufgaben durchführen, an Behörden und sonstige öffentliche Stellen im Inland, die für die Verfolgung von Straftaten und für die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs zuständig sind, übermittelt werden, wenn dies zur Feststellung, welche Erlaubnisse und Berechtigungen ein Angehöriger des Flugsicherungspersonals besitzt, erforderlich ist.

§ 68

(1) Rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Straftat nach § 60 oder wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 58, die von einem in- oder ausländischen Halter eines Luftfahrzeugs oder von einer für die Leitung eines in- oder ausländischen Luftfahrtunternehmens verantwortlichen Person im Inland begangen wurde, werden vom Luftfahrt-Bundesamt in einem Deliktsregister gespeichert. Die Eintragungen dienen der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Halters oder der für die Leitung des Unternehmens verantwortlichen Personen bei der Erteilung und Überwachung von Genehmigungen und Erlaubnissen nach § 20 Abs. 1 und § 21a sowie für Ermessensentscheidungen nach § 2 Abs. 7. Sie sind nach Ablauf von zwei Jahren zu löschen. Die Frist beginnt mit der Rechtskraft der Entscheidung.

(2) Die nach § 31 Abs. 2 Nr. 11 für die Erteilung von Genehmigungen für Luftfahrtunternehmen zuständigen Landesbehörden teilen dem Luftfahrt-Bundesamt die ihnen mitgeteilten Entscheidungen von Gerichten und Staatsanwaltschaften nach Absatz 1 Satz 1 unverzüglich mit.

(3) Die Daten dürfen nur zu den in Absatz 1 Satz 2 genannten Zwecken verwendet werden.

(4) Das Luftfahrt-Bundesamt darf den Stellen, denen die Aufgaben nach Absatz 1 Satz 2 obliegen, die Daten übermitteln, soweit dies zur Erfüllung der genannten Aufgaben erforderlich ist.

(5) Der Empfänger darf die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verwenden, zu dessen Erfüllung sie ihm übermitteln worden sind.

§ 69

Personenbezogene Daten dürfen an öffentliche Stellen und Einrichtungen im Ausland übermittelt werden, sofern dies bei erfolgten oder drohenden Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere durch Flugzeugentführungen und Sabotageakte (§ 29c Abs. 1), erforderlich ist.

§ 70

(1) Die Luftaufsichtsstelle oder auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle die Flugleitung darf

1. zum Zwecke der Erfüllung der ihr nach § 29 Abs. 1 dieses Gesetzes zugewiesenen Aufgaben,
2. zum Zwecke der Strafverfolgung nach den §§ 59, 60 und 62 dieses Gesetzes,
3. zum Zwecke der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 58 dieses Gesetzes, § 108 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und nach § 43 der Luftverkehrs-Ordnung,
4. zum Zwecke der Durchführung des Such- und Rettungsdienstes,
5. zum Zwecke der Flugunfalluntersuchung,
6. zum Zwecke der Luftfahrtstatistik

folgende Daten über den Start und die Landung von Luftfahrzeugen erheben, verarbeiten und nutzen:

- Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
- Luftfahrzeugmuster,
- Anzahl der Besatzungsmitglieder,
- Anzahl der Fluggäste,
- Art des Fluges,
- Start- und Zielflugplatz (nur bei Überlandflug).

Die Daten sind im Hauptflugbuch zu speichern.

(2) Die Daten nach Absatz 1 dürfen an das Bundesministerium für Verkehr, das Bundesministerium der Verteidigung, die Strafverfolgungs- und Justizbehörden, das Luftfahrt-Bundesamt, das Flugsicherungsunternehmen, die für die Untersuchung von Flugunfällen zuständige Behörde und an die Luftfahrtbehörden der Länder übermittelt werden, wenn dies für die in Absatz 1 genannten Zwecke im Einzelfall erforderlich ist.

(3) Die Daten sind im Hauptflugbuch zu löschen, soweit sie zur Erfüllung der in Absatz 1 aufgeführten Aufgaben und Zwecke nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch nach zwei Jahren. Dies gilt nicht, soweit die nach Absatz 1 erhobenen Daten durch Löschung der letzten drei Buchstaben des Eintragungszeichens anonymisiert worden sind.

Fünfter Abschnitt

Übergangsregelungen

§ 71

(1) Ein bis zum 2. Oktober 1990 in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet (Beitrittsgebiet) angelegter Flugplatz, der am 1. März 1999 noch betrieben wird, gilt im Sinne der §§ 6 bis 10 als genehmigt und, wenn er der Planfeststellung bedarf, als im Plan festgestellt. Dies gilt nicht, wenn seit dem 3. Oktober 1990 für den Flugplatz eine Genehmigung oder eine Änderungsgenehmigung nach § 6 erteilt oder eine erteilte Genehmigung oder Änderungsgenehmigung bestandskräftig zurückgenommen oder widerrufen worden ist.

(2) Absatz 1 Satz 1 gilt für einen bis zum 31. Dezember 1958 in dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach dem Stand bis zum 3. Oktober 1990 angelegten Flugplatz, der am 1. März 1999 noch betrieben wird, entsprechend. Satz 1 findet keine Anwendung auf die in § 2 Abs. 5 des Sechsten Überleitungsgesetzes vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106) genannten Flugplätze.

Bekanntmachung der Neufassung der Luftverkehrs-Ordnung

Vom 27. März 1999

Auf Grund des Artikels 10 des Elften Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2432, 3127) in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlaß vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288) wird nachstehend der Wortlaut der Luftverkehrs-Ordnung in der seit dem 1. März 1999 geltenden Fassung bekanntgemacht. Die Neufassung berücksichtigt:

1. die Fassung der Bekanntmachung der Verordnung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117),
 2. den am 14. Februar 1975 in Kraft getretenen Artikel 1 der Verordnung vom 29. Januar 1975 (BGBl. I S. 445),
 3. den am 7. Dezember 1975 in Kraft getretenen Artikel 1 der Verordnung vom 28. November 1975 (BGBl. I S. 2951),
 4. den am 1. März 1976 in Kraft getretenen § 136 Abs. 3 der Verordnung vom 9. Januar 1976 (BGBl. I S. 53, 1097),
 5. die am 21. November 1985 in Kraft getretene Verordnung vom 1. Juli 1985 (BGBl. I S. 1312),
 6. den am 1. August 1986 in Kraft getretenen Artikel 1 der Verordnung vom 21. Juli 1986 (BGBl. I S. 1097),
 7. den am 1. Januar 1993 in Kraft getretenen Artikel 1 und den am 29. April 1993 in Kraft getretenen Artikel 2 der Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391; 1993 I S. 420),
 8. den am 13. März 1993 in Kraft getretenen Artikel 87 der Verordnung vom 26. Februar 1993 (BGBl. I S. 278),
 9. die am 29. Mai 1993 in Kraft getretene Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710, 747),
 10. den am 9. Juni 1993 in Kraft getretenen Artikel 2 der Verordnung vom 26. Mai 1993 (BGBl. I S. 750),
 11. die am 29. März 1995 in Kraft getretene Verordnung vom 21. März 1995 (BGBl. I S. 391),
 12. die am 1. Januar 1998 in Kraft getretene Verordnung vom 15. Dezember 1997 (BGBl. I S. 2995),
 13. die am 26. März 1998 in Kraft getretene Verordnung vom 5. März 1998 (BGBl. I S. 461),
 14. den am 1. September 1998 in Kraft getretenen Artikel 3 des Gesetzes vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2470),
 15. den am 1. März 1999 in Kraft getretenen Artikel 5 des Gesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2432, 3127).
- Die Rechtsvorschriften wurden erlassen auf Grund
- zu 2. des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113),
 - zu 3. des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 15 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113),
 - zu 4. des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113),
 - zu 5. des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 in Verbindung mit Abs. 3 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61),
 - zu 6. des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 9a, 10, 15 und Satz 5 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlaß vom 5. Juni 1986 (BGBl. I S. 864),
 - zu 7. des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61),
 - zu 8. des Artikels 56 Abs. 3 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) aus Anlaß des § 64 Abs. 1 des Postverfassungsgesetzes vom 8. Juni 1989 (BGBl. I S. 1026),
 - zu 9. des § 31b Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 15 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) eingefügt worden ist, und auf Grund des § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist,
 - zu 10. des § 32 des Luftverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 16 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) geändert worden ist,
 - zu 11. des § 31b Abs. 1 Satz 1 und des § 31c Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes, die durch Artikel 1 Nr. 15 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) eingefügt worden sind, und des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 15 und Satz 5 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Abs. 1 Satz 5 durch Artikel 27 Nr. 1 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089) geändert worden ist, des § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880),
 - zu 12. des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 32 Abs. 1 Satz 3 und § 32 Abs. 3 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen § 32 Abs. 3 Satz 1 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992

(BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, und des § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 des Luftverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe c des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) eingefügt worden ist,

zu 13. des § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), der durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe c des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) eingefügt worden ist.

Bonn, den 27. März 1999

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Franz Müntefering

Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)

Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt	
Pflichten der Teilnehmer am Luftverkehr	
§ 1 Grundregeln für das Verhalten im Luftverkehr	§ 26b Standortmeldungen
§ 2 Verantwortlicher Luftfahrzeugführer	§ 26c (weggefallen)
§ 3 Rechte und Pflichten des Luftfahrzeugführers	§ 26d Startmeldung
§ 3a Flugvorbereitung	§ 27 Landemeldung
§ 3b Mitführung von Urkunden und Ausweisen	§ 27a Flugverfahren
§ 4 Anwendung der Flugregeln	
§ 4a Luftsportgerät und unbemanntes Luftfahrtgerät	Dritter Abschnitt
§ 5 Anzeige von Flugunfällen und Störungen	Sichtflugregeln
§ 5a Startverbot	§ 28 Flüge nach Sichtflugregeln in den Lufträumen mit der Klassifizierung B bis G
	§ 29 (weggefallen)
Zweiter Abschnitt	§ 30 (weggefallen)
Allgemeine Regeln	§ 31 Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Sichtflugregeln
§ 6 Sicherheitsmindesthöhe, Mindesthöhe bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln	§ 32 Flüge nach Sichtflugregeln über Wolkendecken
§ 7 Abwerfen von Gegenständen	§ 33 Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht
§ 8 Kunstflug	§ 34 Such- und Rettungsflüge
§ 9 Schlepp- und Reklameflüge	
§ 9a Uhrzeit und Maßeinheiten	Vierter Abschnitt
§ 10 Luftraumordnung	Instrumentenflugregeln
§ 11 Luftperrgebiete und Flugbeschränkungen	§ 35 (weggefallen)
§ 11a Flüge mit Überschallgeschwindigkeit	§ 36 Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Instrumentenflugregeln
§ 11b Zugelassene Ausnahmen	§ 37 Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln
§ 11c Beschränkungen der Starts und Landungen von Flugzeugen mit Strahltriebwerken	§ 38 (weggefallen)
§ 12 Vermeidung von Zusammenstößen	§ 39 (weggefallen)
§ 13 Ausweichregeln	§ 40 Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln
§ 14 Wolkenflüge mit Segelflugzeugen und Luftsportgeräten	§ 41 (weggefallen)
§ 15 Außenstarts und Außenlandungen von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen, Motorseglern und Segelflugzeugen	§ 42 Abbruch von Landeanflügen
§ 16 Aufstiege von Ballonen, Drachen, Flugmodellen und Flugkörpern mit Eigenantrieb, Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln, Außenlandungen mit Sprungfallschirmen	
§ 16a Besondere Benutzung des kontrollierten Luftraums	Fünfter Abschnitt
§ 17 Von Luftfahrzeugen zu führende Lichter	Bußgeld- und Schlußvorschriften
§ 18 Übungsflüge unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen	§ 43 Ordnungswidrigkeiten
§ 19 Luftfahrzeuge auf dem Wasser	§ 44 Inkrafttreten
§ 20 Gefahrenmeldung	§ 45 (weggefallen)
§ 21 Signale und Zeichen	
§ 21a Regelung des Flugplatzverkehrs	Anlage 1
§ 22 Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung	Vorschriften über die von Luftfahrzeugen zu führenden Lichter
§ 22a Flugbetrieb mit Flugzeugen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen	Anlage 2
§ 23 Flugbetrieb auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle	Signale und Zeichen
§ 24 Prüfung der Flugvorbereitung und der vorgeschriebenen Ausweise	Anlage 3
§ 25 Flugplanabgabe	Halbkreis-Flughöhen
§ 26 Flugverkehrskontrollfreigabe	Anlage 4
§ 26a Funkverkehr	Luftraumklassifizierung und Flugsicherungsbetriebsdienste
	Anlage 5
	Bedingungen für Flüge nach Instrumenten- und Sichtflugregeln
	Anlage 6
	Ausnahmeberechtigte Flugzeuge

Erster Abschnitt

Pflichten der Teilnehmer am Luftverkehr

§ 1

**Grundregeln
für das Verhalten im Luftverkehr**

(1) Jeder Teilnehmer am Luftverkehr hat sich so zu verhalten, daß Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

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

(3) Wer infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel in der Wahrnehmung der Aufgaben als Führer eines Luftfahrzeugs oder sonst als Mitglied der Besatzung behindert ist, darf kein Luftfahrzeug führen und nicht als anderes Besatzungsmitglied tätig sein.

§ 2

Verantwortlicher Luftfahrzeugführer

(1) Die Vorschriften dieser Verordnung über die Rechte und Pflichten des Luftfahrzeugführers gelten für den verantwortlichen Luftfahrzeugführer unabhängig davon, ob er das Luftfahrzeug selbst bedient oder nicht.

(2) Luftfahrzeuge sind während des Flugs und am Boden von dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer zu führen. Er hat dabei den Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers einzunehmen, ausgenommen bei Ausbildungs-, Einweisungs- und Prüfungsflügen oder im Falle des Absatzes 3, wenn der Halter etwas anderes bestimmt hat.

(3) Sind mehrere zur Führung des Luftfahrzeugs berechnete Luftfahrer an Bord, ist verantwortlicher Luftfahrzeugführer, wer als solcher bestimmt ist. Die Bestimmung ist vom Halter oder von seinem gesetzlichen Vertreter, bei einer juristischen Person von dem vertretungsberechtigten Organ zu treffen. Den nach Satz 2 Verpflichteten steht gleich, wer mit der Leitung oder Beaufsichtigung des Unternehmens eines anderen beauftragt oder von diesem ausdrücklich damit betraut ist, die Bestimmung nach Satz 1 in eigener Verantwortlichkeit zu treffen.

(4) Ist eine Bestimmung entgegen der Vorschrift des Absatzes 3 nicht getroffen, so ist derjenige verantwortlich, der das Luftfahrzeug von dem Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers aus führt. Ist in dem Flughandbuch oder in der Betriebsanweisung des Luftfahrzeugs der Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers nicht besonders bezeichnet, gilt

1. bei Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen mit nebeneinander angeordneten Sitzen der linke Sitz,
 2. bei Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen mit hintereinander angeordneten Sitzen der beim Alleinflug einzunehmende Sitz,
 3. bei Drehflüglern der rechte Sitz
- als der Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers.

§ 3

**Rechte und
Pflichten des Luftfahrzeugführers**

(1) Der Luftfahrzeugführer hat das Entscheidungsrecht über die Führung des Luftfahrzeugs. Er hat die während des Flugs, bei Start und Landung und beim Rollen aus Gründen der Sicherheit notwendigen Maßnahmen zu treffen.

(2) Der Luftfahrzeugführer hat dafür zu sorgen, daß die Vorschriften dieser Verordnung und sonstiger Verordnungen über den Betrieb von Luftfahrzeugen sowie die in Ausübung der Luftaufsicht zur Durchführung des Flugs ergangenen Verfügungen eingehalten werden.

§ 3a

Flugvorbereitung

(1) Bei der Vorbereitung des Flugs hat der Luftfahrzeugführer sich mit allen Unterlagen und Informationen, die für die sichere Durchführung des Flugs von Bedeutung sind, vertraut zu machen und sich davon zu überzeugen, daß das Luftfahrzeug und die Ladung sich in verkehrssicherem Zustand befinden, die zulässige Flugmasse nicht überschritten wird, die vorgeschriebenen Ausweise vorhanden sind und die erforderlichen Angaben über den Flug im Bordbuch, soweit es zu führen ist, eingetragen werden.

(2) Für einen Flug, der über die Umgebung des Startflugplatzes hinausführt (Überlandflug), und vor einem Flug nach Instrumentenflugregeln hat sich der Luftfahrzeugführer über die verfügbaren Flugwettermeldungen und -vorhersagen ausreichend zu unterrichten. Vor einem Flug, für den ein Flugplan zu übermitteln ist, ist eine Flugberatung bei einer Flugberatungsstelle einzuholen. Absatz 1 bleibt unberührt.

(3) Ein Flug führt über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus, wenn der Luftfahrzeugführer den Verkehr in der Platzrunde nicht mehr beobachten kann.

§ 3b

Mitführung von Urkunden und Ausweisen

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

§ 4

Anwendung der Flugregeln

(1) Der Betrieb eines Luftfahrzeugs richtet sich nach den Allgemeinen Regeln (§§ 6 bis 27a), die Führung eines Luftfahrzeugs während des Flugs zusätzlich nach den Sichtflugregeln (§§ 28 bis 34) oder den Instrumentenflugregeln (§§ 36 bis 42).

(2) Nach Sichtflugregeln darf geflogen werden, wenn die in Anlage 5 für den Einzelfall festgelegten Werte für Sicht, Abstand des Luftfahrzeugs von Wolken sowie Höhe der Hauptwolkenuntergrenze erreicht oder überschritten werden. Bei diesen Flugverhältnissen kann der Luftfahrzeugführer nach Instrumentenflugregeln fliegen, wenn er es im

Flugplan anzeigt; er muß nach Instrumentenflugregeln fliegen, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle ihn aus Gründen der Flugsicherheit hierzu anweist.

(3) Nach Instrumentenflugregeln muß geflogen werden, wenn die in Anlage 5 für den Einzelfall festgelegten Werte für Sicht, Abstand des Luftfahrzeugs von Wolken sowie Höhe der Hauptwolkenuntergrenze nicht erreicht werden. Bei diesen Flugverhältnissen darf der Luftfahrzeugführer nach Sichtflugregeln nur fliegen, wenn ihm eine Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 28 Abs. 4 erteilt worden ist.

(4) Für Flüge in den entsprechenden Lufträumen werden die in Anlage 5 beschriebenen Höchstgeschwindigkeiten festgelegt. Soweit es die Verkehrslage zuläßt und die Sicherheit des Luftverkehrs nicht beeinträchtigt wird, kann die zuständige Flugverkehrskontrollstelle im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

§ 4a

Luftsportgerät und unbemanntes Luftfahrtgerät

Auf den Betrieb von Luftsportgerät und unbemanntem Luftfahrtgerät finden die Vorschriften dieser Verordnung Anwendung, soweit sich nicht aus den Besonderheiten dieser Luftfahrtgeräte, insbesondere der Freistellung von der Verkehrszulassung und dem Flugplatzzwang, der besonderen Betriebsform oder der fehlenden Besetzung die Unanwendbarkeit einzelner Vorschriften ergibt.

§ 5

Anzeige von Flugunfällen und Störungen

(1) Unfälle ziviler Luftfahrzeuge, ausgenommen Luftsportgeräte, in der Bundesrepublik Deutschland hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder, wenn dieser verhindert ist, ein anderes Besatzungsmitglied oder, sofern keine dieser Personen dazu in der Lage ist, der Halter des Luftfahrzeugs unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden. Dies gilt auch für Unfälle deutscher Luftfahrzeuge außerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie für Unfälle ausländischer Luftfahrzeuge, die zur Zeit des Ereignisses von deutschen Luftfahrtunternehmen aufgrund eines Halter-Vertrages betrieben werden.

(2) Schwere Störungen bei dem Betrieb ziviler Flugzeuge, Drehflügler, Ballone und Luftschiffe in der Bundesrepublik Deutschland hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden. Dies gilt auch für schwere Störungen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland beim Betrieb deutscher Luftfahrzeuge oder ausländischer Luftfahrzeuge, die zur Zeit des Ereignisses von deutschen Luftfahrtunternehmen aufgrund eines Halter-Vertrages betrieben werden.

(3) Ungeachtet der Absätze 1 und 2 sind die Luftaufsichtsstellen, die Flugleitungen auf Flugplätzen und die Flugsicherungsdienststellen verpflichtet, bei Bekanntwerden eines Unfalls oder einer schweren Störung bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs dies unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden.

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

a) Name und derzeitiger Aufenthalt des Meldenden,

- b) Ort und Zeit des Unfalls oder der schweren Störung,
- c) Art, Muster, Kenn- und Rufzeichen des Luftfahrzeugs,
- d) Name des Halters des Luftfahrzeugs,
- e) Zweck des Flugs, Start- und Zielflugplatz,
- f) Name des verantwortlichen Luftfahrzeugführers,
- g) Anzahl der Besatzungsmitglieder und Fluggäste,
- h) Umfang des Personen- und Sachschadens,
- i) Angaben über beförderte gefährliche Güter,
- j) Darstellung des Ablaufs des Unfalls oder der schweren Störung.

Zur Vervollständigung der Meldung ist der Halter des Luftfahrzeugs auf Verlangen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung verpflichtet, einen ausführlichen Bericht auf zugesandtem Formblatt binnen 14 Tagen vorzulegen.

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

(6) Unfälle und Störungen bei dem Betrieb von Luftsportgeräten hat der Halter unverzüglich dem vom Bundesministerium für Verkehr Beauftragten schriftlich anzuzeigen. Absatz 4 gilt entsprechend.

(7) Die Absätze 1 bis 6 gelten für Unfälle und Störungen im Sinne des Gesetzes über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge.

§ 5a

Startverbot

(1) Wird anlässlich des Ergebnisses einer luftaufsichtlichen Untersuchung eines nicht in einem deutschen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeugs ein Startverbot verhängt, so hat die für die Gewährung der Verkehrsrechte zuständige Behörde unverzüglich den betreffenden Eintragsstaat oder, falls dieser nicht die Aufsicht über den Flugbetrieb dieses Luftfahrzeugs führt, den für die Aufsicht über den Flugbetrieb dieses Luftfahrzeugs zuständigen Staat über die Befunde, die zur Verhängung des Startverbots führten, zu unterrichten und anschließend entsprechend seiner Bewertung zu verfahren.

(2) Für ein in einem deutschen Luftfahrzeugregister eingetragenes Luftfahrzeug wird das Startverbot erst nach Wiederherstellung seiner Lufttüchtigkeit aufgehoben, es sei denn, die für die Bewertung der Lufttüchtigkeit zuständige Stelle hält einen Start unter Auflagen und Einschränkungen für vertretbar.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten für nicht im Luftsportgeräterverzeichnis eingetragene Luftsportgeräte entsprechend.

Zweiter Abschnitt

Allgemeine Regeln

§ 6

Sicherheitsmindesthöhe, Mindesthöhe bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln

(1) Die Sicherheitsmindesthöhe darf nur unterschritten werden, soweit es bei Start und Landung notwendig ist. Sicherheitsmindesthöhe ist die Höhe, bei der weder eine unnötige Lärmbelästigung im Sinne des § 1 Abs. 2 noch im

Falle einer Notlandung eine unnötige Gefährdung von Personen und Sachen zu befürchten ist, mindestens jedoch über Städten, anderen dichtbesiedelten Gebieten und Menschenansammlungen eine Höhe von 300 m (1000 Fuß) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 600 m, in allen übrigen Fällen eine Höhe von 150 m (500 Fuß) über Grund oder Wasser. Segelflugzeuge, Hängegleiter und Gleitsegel können die Höhe von 150 m auch unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebs dies notwendig macht und eine Gefahr für Personen und Sachen nicht zu befürchten ist.

(2) Brücken und ähnliche Bauten sowie Freileitungen und Antennen dürfen nicht unterflogen werden.

(3) Überlandflüge nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen sind in einer Höhe von mindestens 600 m (2000 Fuß) über Grund oder Wasser durchzuführen, soweit nicht aus Sicherheitsgründen nach Absatz 1 Satz 2 eine größere Höhe einzuhalten ist. Überlandflüge in einer geringeren Höhe als 600 m (2000 Fuß) über Grund oder Wasser dürfen unter Beachtung der Vorschriften der Absätze 1 und 2 angetreten oder durchgeführt werden, wenn die Einhaltung sonstiger Vorschriften und Festlegungen nach dieser Verordnung, insbesondere die Einhaltung der Luftraumordnung nach § 10, der Sichtflugregeln nach § 28 oder von Flugverkehrskontrollfreigaben, eine geringere Höhe erfordert.

(4) Für Flüge zu besonderen Zwecken kann die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes Ausnahmen zulassen.

(5) Für Flüge nach Instrumentenflugregeln gilt § 36.

(6) Absatz 3 gilt nicht für militärische Tiefflüge und für Einsatzflüge des Bundesgrenzschutzes, des Zivil- und Katastrophenschutzes und der Polizeien der Länder.

§ 7

Abwerfen von Gegenständen

(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, für 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 vom 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 Post und Telekommunikation oder die von ihm bestimmte Stelle im Einvernehmen mit der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes.

§ 8

Kunstflug

(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 m (1500 Fuß) 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, unbeschadet einer nach § 26 erforderlichen Flugverkehrskontrollfreigabe der Zustimmung der Luftaufsichtsstelle. Absatz 2 bleibt unberührt.

§ 9

Schlepp- und Reklameflüge

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

1. der Luftfahrzeugführer die Schleppberechtigung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal besitzt;
2. das Luftfahrzeug mit einem geeichten Barographen zur Feststellung der Flughöhen während des Flugs ausgerüstet ist;
3. bei dem beantragten Flug nicht mehr als drei Luftfahrzeuge im Verband fliegen, wobei der Abstand zwischen dem geschleppten Gegenstand des voranfliegenden Luftfahrzeugs und dem nachfolgenden Luftfahrzeug sowie zwischen den Luftfahrzeugen mindestens 60 m betragen muß;
4. die Haftpflichtversicherung das Schleppen von Gegenständen ausdrücklich miteinschließt.

(2) Absatz 1 findet auf das Schleppen von Gegenständen zu anderen als Reklamezwecken sinngemäß Anwendung; Absatz 1 Nr. 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 über Luftfahrtpersonal.

(3) Die Erlaubnisbehörde kann aus Gründen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, vor allem zur Verhinderung von Lärmbelästigungen, Auflagen machen. Sie kann insbesondere in Abweichung von § 6 höhere Sicherheitsmindesthöhen bestimmen und zeitliche Beschränkungen auferlegen.

(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.

§ 9a

Uhrzeit und Maßeinheiten

(1) Im Flugbetrieb sind die Koordinierte Weltzeit (UTC = Universal Time Co-ordinated) und die vorgeschriebenen Maßeinheiten anzuwenden. Das Flugsicherungsunternehmen legt die nach Satz 1 anzuwendenden Maßeinheiten fest. Es gibt sie im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

(2) Für Ortsbestimmungen im Luftverkehr ist als Bezugssystem das Geodätische Welt-System 84 (WGS-84 = World Geodetic System – 1984) anzuwenden.

§ 10

Luftraumordnung

(1) Zur Durchführung des Fluginformationsdienstes und des Flugarmdienstes legt das Bundesministerium für Verkehr Fluginformationsgebiete fest und gibt sie im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

(2) Innerhalb der Fluginformationsgebiete legt das Bundesministerium für Verkehr die kontrollierten und die unkontrollierten Lufträume je nach dem Umfang der dort vorgehaltenen Flugsicherungsbetriebsdienste auf der Grundlage der in Anlage 4 beschriebenen Klassifizierung fest. Das Bundesministerium für Verkehr kann den Umfang der nach Anlage 4 in der Klassifizierung vorzuhaltenden Flugsicherungsbetriebsdienste abweichend regeln, wenn die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, dadurch nicht beeinträchtigt werden; die Klassifizierung bleibt unverändert.

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

(4) (weggefallen)

§ 11

**Luftsperrgebiete
und Flugbeschränkungen**

(1) Das Bundesministerium für Verkehr legt 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. Es gibt die Gebiete im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

(2) Luftsperrgebiete dürfen nicht durchfliegen werden. Gebiete mit Flugbeschränkungen dürfen durchfliegen werden, soweit die Beschränkungen dies zulassen oder das Flugsicherungsunternehmen allgemein oder die zuständige Flugverkehrskontrolstelle im Einzelfall den Durchflug genehmigt hat.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr kann zulassen, daß in Luftsperrgebieten und Gebieten mit Flugbeschränkungen von den Vorschriften dieser Verordnung abgewichen wird.

§ 11a

Flüge mit Überschallgeschwindigkeit

Flüge ziviler Luftfahrzeuge mit Überschallgeschwindigkeit (größer als Mach 1) sind im Geltungsbereich dieser Verordnung untersagt.

§ 11b

Zugelassene Ausnahmen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr kann Ausnahmen von dem Verbot nach § 11a zulassen, sofern sichergestellt ist, daß bei Flügen mit Überschallgeschwindigkeit ein Überschallknall auf der Erdoberfläche nicht feststellbar ist.

(2) Die Ausnahmen können bedingt oder befristet zugelassen und mit Auflagen verbunden 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 der Flug dazu dienen soll, den Nachweis dafür zu erbringen, daß ein Überschallknall auf der Erdoberfläche nicht feststellbar ist. Die Ausnahme wird nur erteilt, wenn Versicherungsschutz in Höhe der nach § 37 des Luftverkehrsgesetzes für die Haftung des Luftfahrzeughalters geltenden Summen für Personen- oder Sachschäden, die durch den Betrieb des Luftfahrzeugs verursacht werden, nachgewiesen ist.

§ 11c

**Beschränkungen der Starts und
Landungen von Flugzeugen mit Strahltriebwerken**

(1) Ab 1. Januar 1987 dürfen zivile Flugzeuge mit Strahltriebwerken, die im Geltungsbereich dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen sind, nur dann starten und landen, wenn für sie ein Lärmzeugnis erteilt ist. Das Lärmzeugnis ist bei dem Betrieb des Flugzeugs mitzuführen.

(2) Ab 1. Januar 1988 dürfen im Geltungsbereich dieser Verordnung nur solche zivilen Flugzeuge mit Strahltriebwerken starten und landen, für die ein Lärmzeugnis oder eine ihm entsprechende Urkunde des Staates erteilt ist, in dem das Flugzeug zum Verkehr zugelassen ist. Die nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilten Lärmzeugnisse oder die ihnen entsprechenden Urkunden sowie die darin ausgewiesenen Geräuschpegel müssen den Anforderungen der Vorschriften des § 10 Abs. 4 Satz 2 und 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) Ab dem 1. April 2002 dürfen zivile Flugzeuge mit Strahltriebwerken,

– die eine maximal zulässige Startmasse von 34 000 kg oder darüber besitzen oder

– deren Baureihe mit Sitzplätzen für mehr als 19 Passagiere zugelassen ist,

nur dann starten und landen, wenn der im Lärmzeugnis oder der ihm entsprechenden Urkunde ausgewiesene Geräuschpegel folgenden Mindestanforderungen genügt:

1. am seitlichen Meßpunkt bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 400 000 kg oder darüber: 103 EPNdB (Effective Perceived Noise dB); bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse bis auf 94 EPNdB bei 35 000 kg; darunter bleibt er konstant;

2. am Start-Überflugmeßpunkt

a) bei Flugzeugen mit zwei Triebwerken oder weniger und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385 000 kg oder darüber: 101 EPNdB; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um

jeweils 4 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant;

- b) bei Flugzeugen mit drei Triebwerken und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385 000 kg oder darüber: 104 EPNdB; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 4 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant;
 - c) bei Flugzeugen mit vier Triebwerken oder mehr und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385 000 kg oder darüber: 106 EPNdB; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 4 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant;
3. am Anflugmeßpunkt bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 280 000 kg oder darüber: 105 EPNdB; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse bis auf 98 EPNdB bei 35 000 kg; darunter bleibt er konstant.

(4) Ab dem 1. April 1995 dürfen zivile Flugzeuge mit Strahlantrieb,

- die eine maximal zulässige Startmasse von 34 000 kg oder darüber besitzen oder deren Baureihe mit Sitzplätzen für mehr als 19 Passagiere zugelassen ist und
- die mit Triebwerken ausgerüstet sind, die ein Mantelstromverhältnis kleiner als 2 besitzen, und
- für die ein Lärmzeugnis nach § 10 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilt worden ist oder bei denen die für die Erteilung eines Lärmzeugnisses vorgeschriebenen Mindestanforderungen für Geräuschpegel durch eine vergleichbare Urkunde nachgewiesen worden sind,

nur dann starten und landen, wenn die Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses weniger als 25 Jahre zurückliegt. Absatz 3 bleibt unberührt.

(5) Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 und den Absätzen 3 und 4 können vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassen werden

1. für Flugzeuge, an denen ein historisches Interesse besteht;
 2. in Einzelfällen für den vorübergehenden Einsatz von Flugzeugen, die
 - a) Ein- und Ausflüge zur Instandhaltung, Änderung oder Prüfung durchführen oder
 - b) für außergewöhnliche Umstände eingesetzt werden.
- (6) Befristete Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 4 werden vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassen, wenn
1. a) geeignete Bausätze zur Umrüstung des betreffenden Flugzeugtyps vorhanden und verfügbar sind,
 - b) Umrüstungen mit Lärnmachweisen nach Absatz 3 vor dem 1. April 1994 in Auftrag gegeben worden sind und
 - c) der frühestmögliche Liefertermin vereinbart worden ist;
2. das Luftfahrtunternehmen nachweist, daß es die Flugzeuge, die den Anforderungen des Absatzes 4 nicht

entsprechen, im laufenden Kalenderjahr bereits um einen Anteil von mindestens 10 vom Hundert seiner gesamten Flotte verringert hat.

(7) Befristete Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 4 können vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassen werden, wenn

1. der Auftrag für ein Ersatzflugzeug, das den Lärmgrenzwerten nach Absatz 3 genügt, vor dem 1. April 1994 erteilt und der frühestmögliche Liefertermin vereinbart worden ist,
2. das Luftfahrtunternehmen eine unzumutbare Benachteiligung seiner Geschäftstätigkeit nachweist; in derartigen Fällen darf jedoch die Frist von 25 Jahren um nicht mehr als drei Jahre überschritten werden.

(8) Über zugelassene Ausnahmen nach den Absätzen 5 bis 7 wird vom Luftfahrt-Bundesamt eine Bescheinigung erteilt, die beim Betrieb des Flugzeugs mitzuführen ist.

(9) Die in der Anlage 6 aufgeführten Flugzeuge sind bis zum 31. März 2002 von den Bestimmungen des Absatzes 4 ausgenommen.

(10) Ausnahmen, die von anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union für in diesen Staaten registrierte Flugzeuge erteilt werden, werden anerkannt.

§ 12

Vermeidung von Zusammenstößen

(1) Der Luftfahrzeugführer hat zur Vermeidung von Zusammenstößen zu Luftfahrzeugen sowie anderen Fahrzeugen und sonstigen Hindernissen einen ausreichenden Abstand einzuhalten. Im Fluge, ausgenommen bei Start und Landung, ist zu einzelnen Bauwerken oder anderen Hindernissen ein Mindestabstand von 150 m einzuhalten; § 6 Abs. 1 bleibt unberührt. Satz 2 gilt nicht für Segelflugzeuge, Hängegleiter, Gleitsegel und bemannte Freiballone; für sonstige Luftfahrzeuge kann die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes im Einzelfall Ausnahmen zulassen. Die Verpflichtung nach den Sätzen 1 und 2 wird auch dann, wenn eine Flugverkehrskontrollstelle tätig ist, nicht berührt.

(2) Luftfahrzeuge dürfen im Verband nur nach vorangegangener Vereinbarung der Luftfahrzeugführer geflogen werden.

§ 13

Ausweichregeln

(1) Luftfahrzeuge, die sich im Gegenflug einander nähern, haben, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen.

(2) Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Luftfahrzeuge in nahezu gleicher Höhe, so hat das Luftfahrzeug, das von links kommt, auszuweichen. Jedoch haben stets auszuweichen

1. motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, den Luftschiffen, Segelflugzeugen, Hängegleitern, Gleitsegeln und Ballonen;
2. Luftschiffe den Segelflugzeugen, Hängegleitern, Gleitsegeln und Ballonen;
3. Segelflugzeuge, Hängegleiter und Gleitsegel den Ballonen;
4. motorgetriebene Luftfahrzeuge den Luftfahrzeugen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände erkennbar schleppen.

Motorsegler, deren Motor nicht in Betrieb ist, gelten bei Anwendung der Ausweichregeln als Segelflugzeuge.

(3) Überholt ein Luftfahrzeug ein anderes, so hat das überholende Luftfahrzeug, auch wenn es steigt oder sinkt, den Flugweg des anderen zu meiden und seinen Kurs nach rechts zu ändern. Ein Luftfahrzeug überholt ein anderes, wenn es sich dem anderen von rückwärts in einer Flugrichtung nähert, die einen Winkel von weniger als 70 Grad zu der Flugrichtung des anderen bildet. Bei Nacht ist dieses Verhältnis der Flugrichtungen zueinander anzunehmen, wenn die vorgeschriebenen roten und grünen Positionslichter (Anlage 1 § 2 Abs. 1 Buchstabe a und b) des Luftfahrzeugs nicht gesehen werden können.

(4) Luftfahrzeugen im Endteil des Landeanflugs und landenden Luftfahrzeugen ist auszuweichen.

(5) Von mehreren einen Flugplatz gleichzeitig zur Landung anfliegenden Luftfahrzeugen, die schwerer als Luft sind, hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen. Jedoch haben motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, anderen Luftfahrzeugen in jedem Falle auszuweichen. Ein tiefer fliegendes Luftfahrzeug darf ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Endteil des Landeanflugs befindet, nicht unterschneiden oder überholen.

(6) Ein Luftfahrzeug darf erst dann starten, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes nicht erkennbar ist.

(7) Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.

(8) Ein Luftfahrzeug, das nach den Absätzen 1 bis 5 und 7 nicht auszuweichen oder seinen Kurs zu ändern hat, muß seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten, bis eine Zusammenstoßgefahr ausgeschlossen ist.

(9) Die Vorschriften über die Ausweichregeln entbinden die beteiligten Luftfahrzeugführer nicht von ihrer Verpflichtung, so zu handeln, daß ein Zusammenstoß vermieden wird. Dies gilt auch für Ausweichmanöver, die auf Empfehlungen beruhen, welche von einem bordseitigen Kollisionswarngerät gegeben werden. Ein Luftfahrzeug, das nach den Absätzen 2 bis 5 und 7 einem anderen Luftfahrzeug ausweichen oder dessen Flugweg meiden und seinen Kurs ändern muß, darf das andere Luftfahrzeug nur in einem Abstand überfliegen, unterfliegen oder vor diesem vorbeifliegen, der eine Gefährdung oder Behinderung dieses Luftfahrzeugs ausschließt.

§ 14

Wolkenflüge mit Segelflugzeugen und Luftsportgeräten

Wolkenflüge mit Segelflugzeugen können von dem Flugsicherungsunternehmen erlaubt werden, wenn die Sicherheit der Luftfahrt durch geeignete Maßnahmen aufrechterhalten werden kann. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden werden. Wolkenflüge mit Luftsportgeräten sind nicht erlaubt.

§ 15

Außenstarts und Außenlandungen von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen, Motorseglern und Segelflugzeugen

(1) Starts und Landungen von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen und

Segelflugzeugen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze bedürfen der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes. Außenlandungen von Motorseglern und Segelflugzeugen, die sich auf einem Überlandflug befinden, bedürfen keiner Erlaubnis.

(2) (weggefallen)

(3) Die zuständige Stelle kann von dem Antragsteller den Nachweis der Zustimmung des Grundstückseigentümers oder der sonstigen Berechtigten verlangen.

§ 16

Aufstiege von Ballonen, Drachen, Flugmodellen und Flugkörpern mit Eigenantrieb, Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln, Außenlandungen mit Sprungfallschirmen

(1) Der Aufstieg eines bemannten Freiballons außerhalb eines für den Ballonaufstieg genehmigten Flugplatzes bedarf der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes.

(2) Fesselballone dürfen nur mit Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes aufgelassen werden. Bei Drachen und Schirmdrachen bedarf es dieser Erlaubnis, wenn sie mit einem mehr als 100 m langen Seil gehalten werden. Das Steigenlassen von Drachen oder das Betreiben von Schirmdrachen im Bauschutzbereich von Flughäfen sowie in einer Entfernung von weniger als 3 km von der Begrenzung von Landeplätzen und Segelfluggeländen ist verboten. Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann Ausnahmen zulassen.

(3) Das Halteseil von Fesselballonen sowie Drachen, deren Aufstieg einer Erlaubnis bedarf, ist in Abständen von 100 m bei Tage durch rotweiße Fähnchen, bei Nacht durch rote und weiße Lichter so kenntlich zu machen, daß es aus allen Richtungen von anderen Luftfahrzeugen aus erkennbar ist.

(3a) Außenlandungen von Hängegleitern und Gleitsegeln, die sich auf einem Überlandflug befinden, bedürfen keiner Erlaubnis. Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln außerhalb genehmigter Flugplätze bedürfen der Erlaubnis des Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes. Die Erlaubnis schließt Schleppstarts von Hängegleitern und Gleitsegeln ein und kann mit Auflagen verbunden werden. Der Beauftragte kann von dem Antragsteller den Nachweis der Zustimmung des Grundstückseigentümers oder der sonstigen Berechtigten verlangen. Der Beauftragte hat die Naturschutzbehörden zu beteiligen.

(3b) Absatz 3a Satz 2 bis 5 ist auf Außenlandungen mit Sprungfallschirmen sinngemäß anzuwenden.

(4) Der Aufstieg von Flugmodellen von weniger als 5 kg Gesamtmasse bedarf keiner Erlaubnis, es sei denn, daß sie mit Raketenantrieb versehen sind.

(5) Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren dürfen in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von Wohngebieten nur mit Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes betrieben werden. Dasselbe gilt für Flugmodelle aller Art in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von der Begrenzung von Flugplätzen. Auf Flugplätzen dürfen Flugmodelle aller Art nur mit Zustimmung der Luftaufsichtsstelle oder der Flugleitung betrieben werden.

(6) Der Aufstieg von Flugmodellen mit Raketenantrieb und von fern- oder ungesteuerten Flugkörpern mit Eigen-

antrieb bedarf unbeschadet anderer Vorschriften der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes. Die Erlaubnis kann Personen oder Personenvereinigungen für den Einzelfall oder allgemein erteilt werden, wenn diese zuverlässig und fachlich geeignet sind. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden werden. Keiner Erlaubnis bedürfen

1. der Aufstieg von Raketen des Seenot- und Bergrettungsdienstes;
2. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, deren brennbare Masse (Anfeuerung und Effektsatz) nicht mehr als 20 g beträgt, sofern die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs erkennbar nicht gefährdet werden, mit Ausnahme des Aufstiegs von Feuerwerkskörpern in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von der Begrenzung von Flugplätzen während deren Betriebszeit;
3. der Aufstieg von Flugmodellen und Flugkörpern mit Raketenantrieb, deren Treibsatz nicht mehr als 20 g beträgt.

(7) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis nach Absatz 5 oder 6 Satz 1 muß enthalten:

1. Anzahl der beabsichtigten Aufstiege,
2. Beschreibung des Flugmodells oder Flugkörpers unter Angabe der Maße, des Startgewichts und der Motorleistung oder der Stärke des Treibsatzes,
3. Art der Steuerung,
4. Aufstiegsort und Zielgebiet,
5. Aufstiegszeit und Flugdauer,
6. bei Flugkörpern voraussichtliche Gipfelhöhe,
7. Nachweis der Haftpflichtdeckung.

§ 16a

Besondere Benutzung des kontrollierten Luftraums

(1) Bei Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraums ist von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen für

1. Fallschirmsprünge und den Abwurf von Gegenständen an Fallschirmen;
2. Aufstiege von Flugmodellen und anderen fern- oder ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb;
3. Aufstiege von unbemannten Freiballonen mit einer Gesamtmasse von Ballonhülle und Ballast von mehr als 0,5 kg sowie Aufstiege von gebündelten unbemannten Freiballonen und Massenaufstiege von unbemannten Freiballonen.

(2) Verantwortlich für die Einholung der Flugverkehrskontrollfreigabe ist

1. im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 der Luftfahrzeugführer,
2. im Falle des Absatzes 1 Nr. 2 der Starter des Flugmodells oder anderen Flugkörpers,
3. im Falle des Absatzes 1 Nr. 3, soweit der Aufstieg eines unbemannten Freiballons betroffen ist, der Starter dieses Ballons, bei Aufstiegen von gebündelten unbemannten Freiballonen und Massenaufstiegen von unbemannten Ballonen, der Veranstalter.

§ 17

Von Luftfahrzeugen zu führende Lichter

(1) Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang haben im Betrieb befindliche Luftfahrzeuge die Lichter nach Anlage 1 zu führen; sie dürfen keine Lichter führen, die mit diesen verwechselt werden können. Wenn es zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist, sind Luftfahrzeuge, die nicht im Betrieb sind, durch die Lichter nach Anlage 1 oder durch andere Lichter von dem Luftfahrzeugführer oder Halter oder den in § 2 Abs. 2 Satz 2 und 3 genannten anderen Personen kenntlich zu machen.

(2) Das Zusammenstoß-Warnlicht nach § 3 der Anlage 1 ist von in Betrieb befindlichen Luftfahrzeugen am Tage und in der Nacht zu führen. Das Luftfahrt-Bundesamt kann Ausnahmen zulassen.

(2a) Luftfahrzeuge, die auf Flugplätzen nicht aus eigener Kraft rollen, können durch andere Lichter kenntlich gemacht werden; die Absätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden.

(3) Für die Lichterführung auf dem Wasser gilt § 19 Abs. 2 und 3.

§ 18

Übungsflüge unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen

Ein Luftfahrzeug darf unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen nur geflogen werden, wenn

1. eine Doppelsteuerung vorhanden ist und
2. ein zweiter Luftfahrzeugführer am Doppelsteuer mitfliegt, der einen für das Muster des Luftfahrzeugs gültigen Luftfahrerschein besitzt. Der zweite Luftfahrzeugführer muß den Luftraum beobachten, nötigenfalls muß er sich der Hilfe eines Beobachters bedienen, der in Sprechverbindung mit ihm steht.

§ 19

Luftfahrzeuge auf dem Wasser

(1) Wenn sich Luftfahrzeuge oder ein Luftfahrzeug und ein Wasserfahrzeug auf dem Wasser einander nähern und die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, hat jedes Luftfahrzeug die Umstände sorgfältig zu berücksichtigen und sich entsprechend der Manövrierfähigkeit der Fahrzeuge zu verhalten. Im einzelnen gilt folgendes:

1. Hat ein Luftfahrzeug ein anderes Luftfahrzeug oder ein Wasserfahrzeug bei kreuzendem Kurs auf seiner rechten Seite, so hat das von rechts kommende Fahrzeug Vorfahrt.
2. Nähert sich ein Luftfahrzeug einem anderen Luftfahrzeug oder einem Wasserfahrzeug in entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Richtung, hat es seinen Kurs nach rechts zu ändern und ausreichend Abstand zu halten.
3. Das Luftfahrzeug oder Wasserfahrzeug, das überholt wird, hat Vorfahrt; das überholende Luftfahrzeug hat ausreichend Abstand zu halten.
4. Bei Start und Landung auf Wasserflächen haben Luftfahrzeuge einen so großen Abstand von Wasserfahrzeugen zu halten, daß jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausgeschlossen ist und die Führung der Wasserfahrzeuge nicht behindert wird.

(2) Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang haben Luftfahrzeuge auf dem Wasser die Lichter nach Anlage 1 zu führen, sofern sie sich nicht in einem Gebiet befinden, in dem Wasserfahrzeuge nicht verpflichtet sind, Lichter zu führen; sie dürfen keine Lichter führen, die mit diesen verwechselt werden können.

(3) Die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Anhang B des Internationalen Schifffahrtsicherungsvertrages – Seestraßenordnung) und die besonderen Vorschriften für einzelne Gewässer bleiben unberührt.

§ 20

Gefahrenmeldung

Der Luftfahrzeugführer hat Beobachtungen über Gefahren für den Luftverkehr unverzüglich der für ihn zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zu melden. Die Meldungen sollen alle Einzelheiten enthalten, die für die Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs wesentlich sind.

§ 21

Signale und Zeichen

(1) Beobachtet oder empfängt ein Luftfahrzeugführer Signale und Zeichen nach Anlage 2, so hat er die dort vorgesehenen Maßnahmen zu treffen.

(2) Die Signale und Zeichen der Anlage 2 sind nur für die darin beschriebenen Zwecke anzuwenden; andere Signale und Zeichen, die hiermit verwechselt werden können, dürfen nicht verwendet werden.

(3) Besteht Funkverbindung, haben Funkanweisungen der zuständigen Stellen Vorrang vor Licht- und Bodensignalen sowie Zeichen; das gilt nicht gegenüber Signalen nach § 5 Abs. 1 Nr. 6 der Anlage 2.

(4) Beobachtet ein Luftfahrzeugführer bei der Ansteuerung durch ein militärisches Luftfahrzeug die nach Satz 2 festgelegten Signale und Zeichen, hat er die vorgeschriebenen Maßnahmen zu treffen. Das Bundesministerium für Verkehr legt die von militärischen Luftfahrzeugen bei der Ansteuerung zu gebenden Signale und Zeichen sowie die von den Führern angesteuerter Luftfahrzeuge zu treffenden Maßnahmen fest und gibt sie im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

§ 21a

Regelung des Flugplatzverkehrs

(1) Für die Durchführung des Flugplatzverkehrs können besondere Regelungen durch das Flugsicherungsunternehmen getroffen werden, wenn Flugplätze mit Flugverkehrskontrollstelle betroffen sind. In allen anderen Fällen werden die Regelungen von der für die Genehmigung des Flugplatzes zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes aufgrund einer gutachtlichen Stellungnahme des Flugsicherungsunternehmens getroffen. Die Regelungen werden in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

(2) Flugplatzverkehr ist der Verkehr von Luftfahrzeugen, die sich in der Platzrunde befinden, in diese einfliegen oder sie verlassen, sowie der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld. Rollfeld sind die Start- und Landebahnen sowie die weiteren für Start und Landung bestimmten Teile eines Flugplatzes einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen und die Rollbahnen sowie die weiteren zum Rollen

bestimmten Teile eines Flugplatzes außerhalb des Vorfeldes; das Vorfeld ist nicht Bestandteil des Rollfeldes.

(3) Gleichzeitiger Flugplatzverkehr von Luftsportgeräten und anderen Luftfahrzeugen bedarf der Zustimmung der zuständigen Luftaufsichtsstelle oder der Flugleitung.

(4) Auf Flugplätzen oder Geländen, die ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen, gelten die Regelungen der Flugbetriebsordnung für Luftsportgeräte des Beauftragten. Absatz 3 ist sinngemäß anzuwenden.

§ 22

Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung

(1) Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist verpflichtet,

1. die in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemachten Anordnungen der Luftfahrtbehörden für den Verkehr von Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung; insbesondere die nach § 21a getroffenen besonderen Regelungen für die Durchführung des Flugplatzverkehrs, zu beachten;
2. die Verfügungen der Luftaufsicht und die Anweisungen des Flugplatzunternehmers zu beachten;
3. den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden;
4. sich in den Verkehrsfluß einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten;
5. Richtungsänderungen in der Platzrunde, beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist;
6. gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht Sicherheitsgründe, die Rücksicht auf den Flugbetrieb, die Ausrichtung der Start- und Landebahnen oder andere örtliche Gründe es ausschließen;
7. auf Mitteilungen durch Funk, auf Licht- und Bodensignale sowie auf Zeichen zu achten;
8. sich bei der Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle bei der Flugleitung zu melden und folgende Angaben zu machen:

vor dem Start:

- a) das Luftfahrzeugmuster,
- b) das Kennzeichen (§ 19 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung),
- c) die Anzahl der Besatzungsmitglieder,
- d) die Anzahl der Fluggäste,
- e) die Art des Flugs,
- f) bei einem Überlandflug den Zielflugplatz;

nach der Landung:

- a) das Kennzeichen,
- b) bei einem Überlandflug den Startflugplatz,
- c) das Luftfahrzeugmuster;
9. beim Rollen Start- und Landebahnen möglichst rechtwinklig und nur dann zu kreuzen, wenn sich dort kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug oder im Start befindet;
10. nach der Landung die Landebahn so schnell wie möglich freizumachen;

11. rechts neben dem Landezeichen aufzusetzen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist;
12. nach dem Start unter Beachtung der flugtechnischen Sicherheit so schnell wie möglich Höhe zu gewinnen;
13. nach dem Durchstarten entsprechend Nummer 12 zu verfahren;
14. eine Flugplatzverkehrszone zu meiden, wenn nicht beabsichtigt ist, innerhalb der Flugplatzverkehrszone zu landen.

(2) Flugplatzverkehrszone ist ein um einen Flugplatz oder um mehrere Flugplätze gemeinsam zum Schutz des Flugplatzverkehrs festgelegter Luftraum von bestimmten Abmessungen. Das Bundesministerium für Verkehr legt die Flugplatzverkehrszonen fest und gibt sie im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

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

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

(5) Motoren von Luftfahrzeugen dürfen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sich im Führersitz sachkundige Bedienung befindet und 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 ist so vorzunehmen, daß Gebäude, andere Luftfahrzeuge oder 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 von diesem aufhalten.

§ 22a

Flugbetrieb mit Flugzeugen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen

(1) Der Führer eines Flugzeugs mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 14 000 kg darf bei Flügen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen auf einem Flugplatz nur starten oder landen, wenn

1. für die Anflüge Instrumentenanflugverfahren festgelegt sind;
2. eine Flugverkehrskontrolle vorhanden ist.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr kann allgemein, die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes im Einzelfall 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.

§ 23

Flugbetrieb auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrolle

(1) Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrolle oder in dessen Umgebung führt, ist über die Vorschriften des § 22 hinaus verpflichtet,

1. auf der dafür vorgesehenen Funkfrequenz der Flugverkehrskontrolle des Flugplatzes empfangsbereit zu sein, sofern er nicht durch eine andere Flugverkehrskontrolle betreut wird; ist eine Funkverbindung nicht möglich, so hat der Luftfahrzeugführer auf Anweisungen durch Licht- und Bodensignale sowie Zeichen zu achten;
2. durch Funk oder Zeichen die vorherige Genehmigung für alle Bewegungen einzuholen, durch die das Rollen, Starten und Landen eingeleitet werden oder die damit in Zusammenhang stehen;
3. für Bewegungen auf dem Vorfeld und den Abstellflächen des Flugplatzes die Signale und Zeichen des Flugplatzunternehmers zu befolgen.

(2) Auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrolle tritt für die Zulassung von Abweichungen nach § 22 Abs. 3 die Flugverkehrskontrolle an die Stelle der Luftaufsichtsstelle, mit Ausnahme der Zulassung von Abweichungen von § 22 Abs. 1 Nr. 8.

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

(4) Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen bedürfen einer Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrolle.

§ 24

Prüfung der Flugvorbereitung und der vorgeschriebenen Ausweise

Auf Verlangen der für die Wahrnehmung der Luftaufsicht zuständigen Personen oder Stellen hat

1. der Luftfahrzeugführer nachzuweisen, daß er den Flugordnungsgemäß vorbereitet hat;
2. das Luftfahrtpersonal die vorgeschriebenen Ausweise, insbesondere die Scheine und Zeugnisse für die Besatzung und das Luftfahrzeug, zur Prüfung auszuhändigen.

§ 25

Flugplanabgabe

(1) Der Luftfahrzeugführer hat der zuständigen Flugverkehrskontrolle einen Flugplan zu übermitteln für

1. Flüge, die nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden;
2. Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht im kontrollierten Luftraum;
3. Kunstflüge im kontrollierten Luftraum und über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrolle;
4. Wolkenflüge mit Segelflugzeugen;
5. Flüge in Gebieten mit Flugbeschränkungen, soweit dies ausdrücklich bei der Festlegung der Gebiete angeordnet ist;
6. Flüge nach Sichtflugregeln aus der Bundesrepublik oder in die Bundesrepublik.

Das Bundesministerium für Verkehr kann Ausnahmen zulassen, soweit die öffentliche Sicherheit oder Ordnung,

insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, dadurch nicht beeinträchtigt werden.

(2) Der Luftfahrzeugführer kann auch für andere Flüge der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einen Flugplan übermitteln, um die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge zu erleichtern.

(3) Einzelheiten über Arten, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung, Änderung und zulässige Abweichungen von Flugplänen werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

§ 26

Flugverkehrskontrollfreigabe

(1) Über die in § 4 Abs. 3 Satz 2, § 16a Abs. 1, § 23 Abs. 4 und § 28 Abs. 4 Satz 1 vorgeschriebenen Fälle hinaus hat der Luftfahrzeugführer eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen

1. für Flüge, für die nach § 25 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 ein Flugplan zu übermitteln ist,
2. in den in Anlage 5 bestimmten Fällen. Flüge nach § 25 Abs. 1 Nr. 6 bedürfen keiner Flugverkehrskontrollfreigabe.

Das Flugsicherungsunternehmen kann die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben in bestimmten Fällen an besondere Voraussetzungen knüpfen; es macht diese Voraussetzungen in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

(2) Mit der Flugverkehrskontrollfreigabe erhält der Luftfahrzeugführer die Erlaubnis, seinen Flug unter bestimmten Bedingungen 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.

(3) Beantragt der Luftfahrzeugführer aus zwingenden Gründen eine bevorzugte Flugverkehrskontrollfreigabe, hat er diese Gründe in seinem Antrag anzugeben.

(4) Von der zuletzt erteilten und bestätigten Flugverkehrskontrollfreigabe darf der Luftfahrzeugführer nicht abweichen, bevor ihm nicht 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.

§ 26a

Funkverkehr

(1) Der Funkverkehr wird als Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst durchgeführt. Hierbei sind die nach Absatz 3 festgelegten Verfahren anzuwenden.

(2) Der Luftfahrzeugführer hat in den in Anlage 5 beschriebenen Fällen eine dauernde Hörbereitschaft auf der nach Absatz 3 festgelegten Funkfrequenz der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufrechtzuerhalten und im Bedarfsfall einen Funkverkehr mit ihr herzustellen. Das Flugsicherungsunternehmen kann Ausnahmen zulassen.

(3) Die Funkfrequenzen der Flugverkehrskontrollstellen und die Funkfrequenzen der Bodenfunkstellen für den

Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst, die nicht von dem Flugsicherungsunternehmen betrieben werden, sowie die Sprechfunkverfahren und die Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

§ 26b

Standortmeldungen

(1) Der Luftfahrzeugführer hat in den Fällen des § 26a Abs. 2 beim Überfliegen der nach § 27a Abs. 2 festgelegten Meldepunkte unverzüglich eine Standortmeldung an die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu übermitteln. Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann im Einzelfall Standortmeldungen an weiteren Punkten verlangen oder auf die Übermittlung von Standortmeldungen verzichten.

(2) Die Einzelheiten über Inhalt und Form der Standortmeldungen werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

§ 26c

(weggefallen)

§ 26d

Startmeldung

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

(2) Einzelheiten über Inhalt, Form, zulässige zeitliche Abweichungen und Übermittlungsart der Startmeldungen werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

§ 27

Landemeldung

(1) Der Luftfahrzeugführer hat bei Flügen, für die ein Flugplan abgegeben wurde, der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle unverzüglich eine Landemeldung zu übermitteln. Dies gilt nicht für Flüge zu Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle. Das Flugsicherungsunternehmen kann Ausnahmen zulassen.

(2) Einzelheiten über Inhalt, Form und Übermittlungsart der Landemeldungen werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

§ 27a

Flugverfahren

(1) Soweit die zuständige Flugverkehrskontrollstelle keine Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 26 Abs. 2 Satz 2 erteilt, hat der Luftfahrzeugführer bei Flügen inner-

halb von Kontrollzonen, bei An- und Abflügen zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und bei Flügen nach Instrumentenflugregeln die vorgeschriebenen Flugverfahren zu befolgen.

(2) Das Luftfahrt-Bundesamt wird ermächtigt, die Flugverfahren nach Absatz 1 einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung festzulegen. Zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung kann das Flugsicherungsunternehmen im Einzelfall Flugverfahren durch Verfügung festlegen; die Dauer der Festlegung darf jedoch drei Monate nicht überschreiten.

Dritter Abschnitt

Sichtflugregeln

§ 28

Flüge nach Sichtflugregeln in den Lufträumen mit der Klassifizierung B bis G

(1) Flüge nach Sichtflugregeln in den Lufträumen der Klassen B bis G sind so durchzuführen, daß die in Anlage 5 enthaltenen jeweiligen Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von Wolken nicht unterschritten werden. Flugsicht ist die Sicht in Flugrichtung aus dem Führerraum eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs.

(2) In Kontrollzonen dürfen Flüge nach Sichtflugregeln nur durchgeführt werden, wenn die in Anlage 5 für Kontrollzonen zusätzlich aufgeführten Mindestwetterbedingungen für Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze gegeben sind. Bodensicht ist die Sicht auf einem Flugplatz, wie sie von einer amtlich dazu beauftragten Person festgestellt wird. Hauptwolkenuntergrenze ist die Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über Grund oder Wasser, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb von 6 000 m (20 000 Fuß) liegt.

(3) Für Kontrollzonen der Klasse D und für bestimmte Teile von anderen Lufträumen kann das Bundesministerium für Verkehr andere als die in Anlage 5 vorgeschriebenen Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht oder Hauptwolkenuntergrenze festlegen, wenn eine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, insbesondere der Sicherheit des Luftverkehrs, nicht zu erwarten ist.

(4) Wenn die nach den Absätzen 1 bis 3 vorgeschriebenen Mindestwerte innerhalb einer Kontrollzone nicht gegeben sind, dürfen nach Sichtflugregeln betriebene Luftfahrzeuge nur dann auf einem in der Kontrollzone gelegenen Flugplatz starten, landen oder in die Kontrollzone einfliegen, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle hierzu eine Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln erteilt hat. Die Voraussetzungen für die Erteilung der Flugverkehrskontrollfreigabe werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

§ 29

(weggefallen)

§ 30

(weggefallen)

§ 31

Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Sichtflugregeln

(1) Bei Flügen nach Sichtflugregeln in und unterhalb der nach Absatz 3 festgelegten Höhe hat der Luftfahrzeugführer den Höhenmesser auf den QNH-Wert des zur Flugstrecke nächstgelegenen zivilen Flugplatzes mit Flugverkehrskontrollstelle einzustellen, wenn der Flug über die Umgebung des Startflugplatzes hinausführt. 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.

(2) Bei Flügen nach Sichtflugregeln oberhalb der nach Absatz 3 festgelegten Höhe hat der Luftfahrzeugführer den Höhenmesser auf 1013,2 Hectopascal einzustellen (Standard-Höhenmessereinstellung). Dabei ist die Flugfläche einzuhalten, die nach den Regeln über Halbkreisflughöhen (Anlage 3) dem jeweiligen mißweisenden Kurs über Grund entspricht. Dies gilt nicht, soweit das Luftfahrzeug sich im Steig- oder Sinkflug befindet oder die nach § 28 Abs. 1 und 3 vorgeschriebenen Werte für Flugsicht und Abstand von Wolken in der entsprechenden Flugfläche nicht eingehalten werden können. Flugflächen sind zum Zwecke der Höhenstaffelung vorgesehene Flächen in der Atmosphäre, die durch festgelegte Anzeigewerte eines auf 1013,2 Hectopascal eingestellten Höhenmessers bestimmt sind. Halbkreis-Flughöhe ist die festgelegte Reiseflughöhe, die nach der jeweiligen Hälfte der Kompaßgradeinteilung, in der der mißweisende Kurs über Grund liegt, bestimmt wird.

(3) Die Höhen nach Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

(4) In den Lufträumen der Klassen B und C sind bei Flügen nach Sichtflugregeln die von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zugewiesenen Flughöhen einzuhalten.

§ 32

Flüge nach Sichtflugregeln über Wolkendecken

Bei Flügen nach Sichtflugregeln dürfen Wolkendecken nur dann überflogen werden, wenn

1. die Flughöhe mindestens 300 m (1000 Fuß) über Grund oder Wasser beträgt und die Flugsicht sowie der Abstand von den Wolken (§ 28 Abs. 1) nach den Werten für den Luftraum der Klasse E (Anlage 5) eingehalten werden;
2. der Luftfahrzeugführer in der Lage ist, den beabsichtigten Flugweg einzuhalten;
3. der Anflug zum Zielflugplatz und die Landung bei Flugverhältnissen, bei denen nach Sichtflugregeln geflogen werden darf, gewährleistet ist;
4. der Luftfahrzeugführer die Berechtigung zur Ausübung des Flugfunkverkehrs hat.

§ 33

Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht

Für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht gelten die §§ 28 bis 32. Als Nacht gilt der Zeitraum zwischen einer

halben Stunde nach Sonnenuntergang und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang. Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht mit Luftsportgeräten, ausgenommen einsitzige Sprungfallschirme, sind nicht erlaubt.

§ 34

Such- und Rettungsflüge

Bei Flügen im Such- und Rettungseinsatz oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib und Leben einer Person kann von den §§ 28 bis 33 abgewichen werden.

Vierter Abschnitt

Instrumentenflugregeln

§ 35

(weggefallen)

§ 36

Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Instrumentenflugregeln

Die Sicherheitsmindesthöhe beträgt – außer bei Start und Landung – für Luftfahrzeuge, die nach Instrumentenflugregeln fliegen, abweichend von § 6 Abs. 1 mindestens 300 m (1000 Fuß) über der höchsten Erhebung, von der sie weniger als 8 km entfernt sind.

§ 37

Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln

(1) Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln in und unterhalb der nach Absatz 4 festgelegten Höhe hat der Luftfahrzeugführer den Höhenmesser auf den von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle übermittelten QNH-Wert einzustellen.

(2) Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln oberhalb der nach Absatz 4 festgelegten Höhe hat der Luftfahrzeugführer die Standard-Höhenmessereinstellung zu verwenden.

(3) Flüge nach Instrumentenflugregeln außerhalb des kontrollierten Luftraums sind in der Flugfläche oder Flughöhe durchzuführen, die nach den Regeln über Halbkreis-Flughöhen (Anlage 3) dem jeweiligen mißweisenden Kurs über Grund entspricht, sofern das Luftfahrzeug sich nicht im Steig- oder Sinkflug befindet. Das Flugsicherungsunternehmen kann Ausnahmen zulassen, soweit die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, dadurch nicht beeinträchtigt werden.

(4) Die Höhen nach den Absätzen 1 und 2 werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

§ 38

(weggefallen)

§ 39

(weggefallen)

§ 40

Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln

(1) Der Luftfahrzeugführer hat die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen, wenn er beabsichtigt, vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln überzugehen.

(2) Der Luftfahrzeugführer darf von einem Flug nach Instrumentenflugregeln auf einen Flug nach Sichtflugregeln nur übergehen, wenn vorauszusehen ist, daß der Flug bei Flugverhältnissen, bei denen nach Sichtflugregeln geflogen werden darf, beendet oder während eines längeren Zeitraums fortgesetzt werden kann.

§ 41

(weggefallen)

§ 42

Abbruch von Landeanflügen

Der Luftfahrzeugführer hat den Landeanflug abzubrechen und das nach § 27a festgelegte Fehlanflugverfahren einzuleiten, wenn er die für das benutzte Instrumentenflugverfahren festgelegten Werte für den Abbruch von Landeanflügen erreicht hat, er den Landeanflug aber nicht nach Sicht beenden kann.

Fünfter Abschnitt

Bußgeld- und Schlußvorschriften

§ 43

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Teilnehmer am Luftverkehr entgegen § 1 Abs. 1 sich so verhält, daß ein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird;
2. entgegen § 1 Abs. 2 Lärm bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht, der stärker ist, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung unvermeidbar erfordert;
3. entgegen § 1 Abs. 3 ein Luftfahrzeug führt oder als anderes Besatzungsmitglied tätig wird, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel in der Wahrnehmung seiner Aufgaben behindert ist, wenn die Tat nicht in den §§ 315a und 316 des Strafgesetzbuchs mit Strafe bedroht ist;
4. entgegen § 2 Abs. 1 ein Luftfahrzeug während des Flugs oder am Boden führt, ohne verantwortlicher Luftfahrzeugführer zu sein;
5. einer Vorschrift des § 3 über die Pflichten des Luftfahrzeugführers zuwiderhandelt;
6. entgegen § 3a Abs. 1 oder 2 die Flugvorbereitung nicht oder nicht ordnungsgemäß durchführt;
7. (weggefallen)
8. einer Vorschrift des § 4 Abs. 2 Satz 2 zweiter Halbsatz oder Abs. 3, §§ 36, 37 Abs. 1, 2 oder 3

- Satz 1, § 40 oder § 42 über Flüge nach Instrumentenflugregeln zuwiderhandelt;
9. die nach § 4 Abs. 4 Satz 1 festgelegte Höchstgeschwindigkeit überschreitet;
 10. als Halter, Führer oder anderes Besatzungsmitglied entgegen § 5 Abs. 1, 2, 3 oder 5 Störungen bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht, nicht rechtzeitig oder nicht ordnungsgemäß anzeigt;
 11. entgegen § 6 Abs. 1 die Sicherheitsmindesthöhe unterschreitet, entgegen § 6 Abs. 2 Brücken oder ähnliche Bauten, Freileitungen oder Antennen unterfliegt oder entgegen § 6 Abs. 3 Satz 1 einen Überlandflug durchführt;
 12. entgegen § 7 Abs. 1 Gegenstände oder sonstige Stoffe abwirft oder abläßt;
 13. entgegen § 8 Kunstflüge ausführt;
 14. entgegen § 9 Abs. 1, 2 oder 5 Schlepp- oder Reklameflüge ausführt;
 15. gegen die Auflage einer Erlaubnis nach § 9 Abs. 3 Satz 1 oder § 14 verstößt;
 16. einer Vorschrift des § 9a Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 über Uhrzeit und Maßeinheiten zuwiderhandelt;
 17. entgegen § 10 Abs. 3 einen untersagten Flug nach Sichtflugregeln ausführt;
 - 17a. als Führer eines Luftfahrzeugs entgegen § 11a Flüge mit Überschallgeschwindigkeit ausführt oder als Halter anordnet oder zuläßt;
 - 17b. als Halter oder Führer eines Luftfahrzeugs einer vollziehbaren Auflage nach § 11b Abs. 2 Satz 1 zuwiderhandelt;
 - 17c. einer Vorschrift des § 11c Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 3 oder 4 Satz 1 über Beschränkungen der Starts und Landungen von dort genannten Flugzeugen zuwiderhandelt;
 18. einer Vorschrift des § 12 oder § 19 Abs. 1 zur Vermeidung von Zusammenstößen zuwiderhandelt;
 19. eine Ausweichregel des § 13 nicht befolgt;
 - 19a. ohne Erlaubnis nach § 15 Abs. 1 Satz 1 oder § 16 Abs. 3a Satz 2 startet oder landet;
 20. einer Vorschrift des § 16 Abs. 1 bis 3, 5 oder 6 Satz 1 über den Aufstieg von Ballonen, Drachen, Flugmodellen oder Flugkörpern mit Eigenantrieb zuwiderhandelt oder gegen die Auflagen einer ihm nach diesen Vorschriften erteilten Erlaubnis verstößt;
 21. entgegen § 16a Abs. 1 eine Flugverkehrskontrollfreigabe nicht einholt;
 22. einer Vorschrift des § 17 oder § 19 Abs. 2 über die Lichterführung zuwiderhandelt;
 23. einer Vorschrift des § 18 über Übungsflüge unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen zuwiderhandelt;
 24. entgegen § 20 Satz 1 eine Beobachtung über eine Gefahr für den Luftverkehr nicht, nicht unverzüglich oder nicht ordnungsgemäß meldet;
 25. einer Vorschrift des § 21 über Signale und Zeichen zuwiderhandelt;
 26. einer Vorschrift des § 22 Abs. 1 oder § 23 Abs. 1 oder 4 über den Flugbetrieb auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung oder des § 23 Abs. 3 über den Verkehr auf dem Rollfeld eines Flugplatzes zuwiderhandelt;
 - 26a. entgegen § 22a Abs. 1 auf einem Flugplatz startet oder landet;
 27. einer Vorschrift des § 25 Abs. 1 Satz 1 über die Übermittlung eines Flugplans oder des § 26 Abs. 1 Satz 1 oder 4 Satz 1 oder 3 über die Flugverkehrskontrollfreigabe zuwiderhandelt;
 28. einer Vorschrift des § 26a Abs. 1 oder 2 Satz 1 über den Funkverkehr zuwiderhandelt;
 29. entgegen § 26b Abs. 1 Satz 1, § 26d Abs. 1 oder § 27 Abs. 1 eine dort vorgeschriebene Meldung nicht, nicht unverzüglich oder nicht ordnungsgemäß erstattet;
 30. entgegen § 27a Abs. 1 die vorgeschriebenen Flugverfahren nicht befolgt oder
 31. einer Vorschrift des § 28 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1, § 31 Abs. 1, 2 oder 4, § 32 oder § 33 über Flüge nach Sichtflugregeln zuwiderhandelt.

§ 44

Inkrafttreten

(1) (Inkrafttreten)

(2) (vollzogene Aufhebungen)

§ 45

(weggefallen)

Anlage 1

(zu §§ 17 und 19 Abs. 7 LuftVO)

**Vorschriften über die von
Luftfahrzeugen zu führenden Lichter****§ 1****Begriffsbestimmungen**

Bei Anwendung der Vorschriften dieser Anlage gelten folgende Begriffsbestimmungen:

Ein Flugzeug auf dem Wasser ist in *Fahrt*, wenn es weder vor Anker liegt noch im Wasser oder an Land festgemacht hat, noch auf Grund sitzt.

Ein Flugzeug auf dem Wasser *macht Fahrt*, wenn es in Fahrt ist und sich dem Wasser gegenüber in einer bestimmten Richtung fortbewegt.

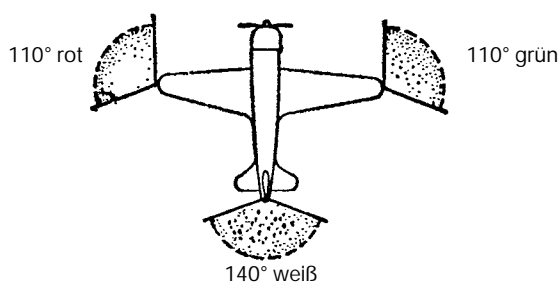
Ein Licht ist *sichtbar*, wenn es in dunkler Nacht bei ungetrübter Atmosphäre erkannt werden kann.

§ 2**Positionslichter**

(1) Flugzeuge haben folgende Positionslichter zu führen (Abb. 1):

- ein rotes Licht, das unbehindert von genau voraus nach links über einen Winkel von 110 Grad und nach oben und unten scheint;
- ein grünes Licht, das unbehindert von genau voraus nach rechts über einen Winkel von 110 Grad und nach oben und unten scheint;
- ein weißes Licht, das unbehindert von genau nach hinten nach links und nach rechts über einen Winkel von jeweils 70 Grad und nach oben und unten scheint.

Abb. 1



(2) Die Positionslichter dürfen entweder Dauerlichter oder Blinklichter sein. Falls Blinklichter verwendet werden, dürfen zusätzlich folgende Lichter geführt werden:

- ein rotes Blinklicht am Heck, das in den Blinkpausen des in Absatz 1 Buchstabe c beschriebenen Lichtes am Heck leuchtet und/oder
- ein weißes Blinklicht, das aus allen Richtungen zu sehen ist und in den Blinkpausen der in Absatz 1 beschriebenen Lichter leuchtet.

(3) Die Lichtstärke der in Absatz 1 Buchstabe a und b beschriebenen Lichter darf nicht weniger als 5 Candela und die Lichtstärke des in Absatz 1 Buchstabe c beschriebenen Lichtes nicht weniger als 3 Candela betragen.

(4) Falls die in Absatz 1 Buchstabe a und b beschriebenen Lichter weiter als 2 m (6 Fuß) von den Tragflächenenden entfernt sind, müssen Begrenzungslichter an den Tragflächen geführt werden. Die Begrenzungslichter müssen Dauerlichter sein; ihre Farbe muß der Farbe der dazugehörigen Positionslichter entsprechen.

§ 3**Zusammenstoß-Warnlicht**

(1) Flugzeuge, Drehflügler und Luftschiffe sind mit einem oder mehreren Zusammenstoß-Warnlichtern auszurüsten. Diese sind als Blinklichter so einzurichten und anzubringen, daß sie möglichst aus allen Richtungen zwischen 30° über und 30° unter der Horizontalebene des betreffenden Luftfahrzeugs zu sehen sind, ohne die Sicht des Luftfahrzeugführers und die Sichtbarkeit der Positionslichter zu beeinträchtigen. Die Art der Ausführung wird von dem Luftfahrt-Bundesamt bestimmt. Bei Luftfahrzeugen, die mit Zusammenstoß-Warnlichtern ausgerüstet sind, müssen die in § 2 Abs. 1 beschriebenen Lichter als Dauerlichter eingerichtet sein.

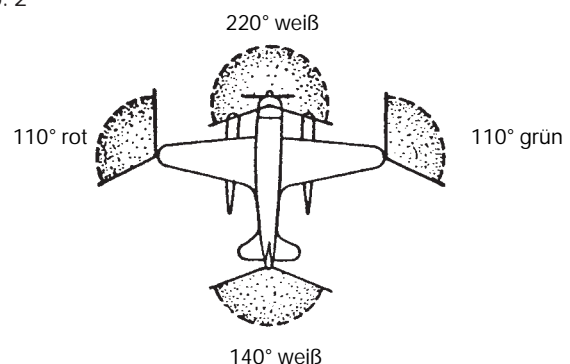
(2) Motorsegler, Segelflugzeuge und Freiballone sind mit einem oder mehreren Zusammenstoß-Warnlichtern nach Absatz 1 oder an deren Stelle mit anderen Mitteln zu einer besseren Erkennbarkeit der Luftfahrzeuge auszurüsten. Das Nähere wird von dem Luftfahrt-Bundesamt geregelt.

(3) Das Luftfahrt-Bundesamt kann allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen von den Absätzen 1 und 2 zulassen. Die Ausnahmen können befristet und mit Auflagen verbunden werden.

§ 4**Lichter für Flugzeuge auf dem Wasser**

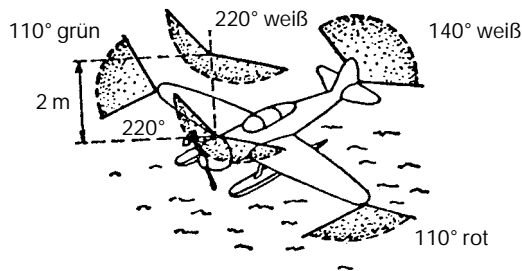
(1) Ein Flugzeug auf dem Wasser, das in Fahrt ist, muß zusätzlich zu den nach § 2 Abs. 1 vorgeschriebenen und als Dauerlichter eingerichteten Lichtern im vorderen Teil mittschiffs dort, wo es am besten gesehen werden kann, ein weißes Licht führen. Dieses Licht muß unbehindert über 220 Kompaßgrade scheinen, und zwar nach jeder Seite 110 Grad, von rechts voraus bis 20 Grad achterlicher als querab. Das Licht muß mindestens 3 Seemeilen weit sichtbar sein (Abb. 2).

Abb. 2



(2) Ein Flugzeug auf dem Wasser, das ein oder mehrere Flugzeuge oder Wasserfahrzeuge schleppt, muß zusätzlich zu den nach § 2 Abs. 1 vorgeschriebenen, als Dauerlichter eingerichteten und mindestens 2 Seemeilen weit sichtbaren Lichtern ein zweites weißes Licht führen, das ebenso beschaffen ist wie das in Absatz 1 beschriebene Licht. Dieses zweite Licht muß mindestens 2 m (6 Fuß) senkrecht über oder unter dem ersten Licht angebracht sein (Abb. 3).

Abb. 3



(3) Ein Flugzeug auf dem Wasser, das geschleppt wird, muß die nach § 2 Abs. 1 vorgeschriebenen Lichter führen, die als Dauerlichter eingerichtet und mindestens 2 Seemeilen weit sichtbar sein müssen. In diesem Fall darf das in Absatz 1 beschriebene zusätzliche weiße Licht im vorderen Teil des Flugzeugs nicht geführt werden.

(4) Ein manövrierunfähiges Flugzeug auf dem Wasser muß zwei rote Lichter senkrecht übereinander und mindestens 1 m (3 Fuß) voneinander entfernt dort führen, wo sie am besten gesehen werden können; beide Lichter müssen so beschaffen sein, daß sie über den ganzen Horizont mindestens 2 Seemeilen weit sichtbar sind (Abb. 4). Das manövrierunfähige Flugzeug darf die nach § 2 Abs. 1 vorgeschriebenen farbigen Seitenlichter nicht führen, wenn es keine Fahrt macht (Abb. 5), muß sie aber führen, wenn es Fahrt macht. Die in Satz 1 beschriebenen roten Lichter gelten nicht als Notsignal.

Abb. 4

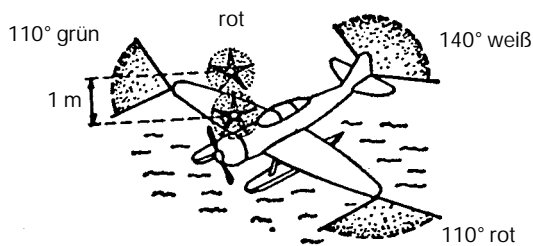
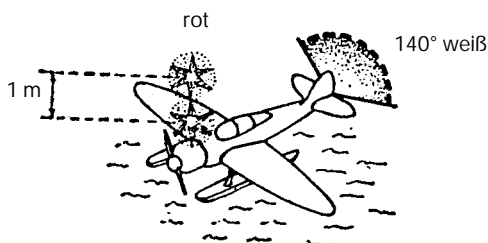


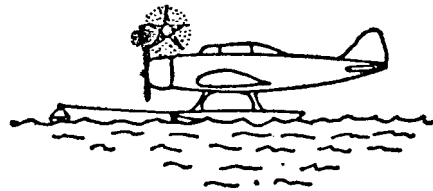
Abb. 5



(5) Flugzeuge müssen auf dem Wasser vor Anker folgende Lichter führen:

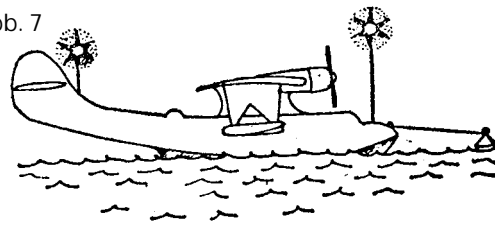
- a) ein Flugzeug, das weniger als 50 m (150 Fuß) lang ist: ein weißes über den ganzen Horizont mindestens 2 Seemeilen weit sichtbares Ankerlicht, und zwar dort, wo es am besten gesehen werden kann (Abb. 6);

Abb. 6



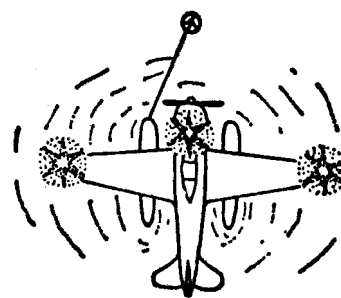
- b) ein Flugzeug, das 50 m (150 Fuß) lang oder länger ist: ein weißes Ankerlicht vorn und ein weißes Ankerlicht hinten, und zwar dort, wo sie am besten gesehen werden können; beide Ankerlichter müssen über den ganzen Horizont mindestens 3 Seemeilen weit sichtbar sein (Abb. 7);

Abb. 7



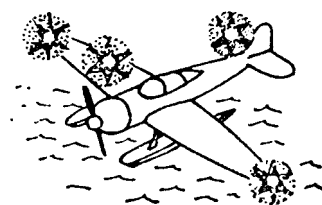
- c) ein Flugzeug mit einer Spannweite von mehr als 50 m (150 Fuß): ein weißes Licht auf jeder Seite, um die größte Spannweite kenntlich zu machen. Diese Lichter müssen möglichst unbehindert über den ganzen Horizont mindestens 1 Seemeile weit sichtbar sein (Abb. 8 und 9).

Abb. 8



Flugzeuglänge weniger als 50 m

Abb. 9



Flugzeuglänge mehr als 50 m

(6) Ein Flugzeug auf dem Wasser, das auf Grund sitzt, muß das oder die in Absatz 5 vorgeschriebenen Ankerlichter führen. Außerdem muß es zwei senkrecht übereinander angebrachte, über den ganzen Horizont sichtbare rote Lichter führen, die mindestens 1 m (3 Fuß) voneinander entfernt sind.

§ 5

(weggefallen)

§ 6

Lichter für andere Luftfahrzeuge

Die Vorschriften über die Lichterführung von Flugzeugen finden auf andere als die in den §§ 2 und 4 genannten Arten von Luftfahrzeugen, insbesondere auf Motorsegler, Segelflugzeuge, Luftschiffe und Drehflügler, sinngemäße Anwendung. Sofern deren Bauart die Anbringung der Lichter in der vorgeschriebenen Form nicht gestattet oder sie wesentlich erschwert, bestimmt das Luftfahrt-Bundesamt die Art der Ausführung.

Signale und Zeichen**1. Not- und Dringlichkeitssignale**

§ 1

Wahl der anzuwendenden Signale

Der Führer eines Luftfahrzeugs darf in einer Notlage jedes verfügbare Mittel benutzen, um sich bemerkbar zu machen, seinen Standort bekanntzugeben und Hilfe herbeizurufen.

§ 2

Notsignale

Die folgenden, entweder zusammen oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, daß schwere und unmittelbare Gefahr droht und daß sofortige Hilfe angefordert wird:

1. Ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe SOS (••• – – – ••• des Morsealphabets) besteht;
2. ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort „MAYDAY“ besteht;
3. einzeln und in kurzen Zeitabständen abgefeuerte rotleuchtende Raketen oder Leuchtkugeln;
4. ein Leuchtfallschirm mit rotem Licht.

§ 3

Dringlichkeitssignale

(1) Die folgenden, entweder gemeinsam oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, daß ein Luftfahrzeug sich in einer schwierigen Lage befindet, die es zur Landung zwingt, jedoch keine sofortige Hilfeleistung erfordert:

1. Wiederholtes Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer;
2. wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter derart, daß sie nicht mit Positionslichtern, die als Blinklichter eingerichtet sind, verwechselt werden können.

(2) Die folgenden, entweder gemeinsam oder einzeln gegebenen Signale bedeuten, daß ein Luftfahrzeug eine sehr dringende Meldung über die Sicherheit eines Wasserfahrzeugs, eines Luftfahrzeugs, eines anderen Fahrzeugs oder über Personen an Bord oder in Sicht abzugeben hat:

1. Ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe XXX (– •• – – •• – – •• –) besteht;
2. ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort „PANPAN“ besteht.

2. Warnsignale

§ 4

Eine Folge von Leuchtgeschossen, die in Abständen von 10 Sekunden abgefeuert werden und von denen sich jedes in rote und grüne Lichter oder Sterne zerlegt, zeigt dem Führer eines Luftfahrzeugs an, daß er in einem Gefahrengebiet oder unbefugt in einem Gebiet mit Flugbeschränkungen oder einem Luftsperrgebiet fliegt, oder

im Begriff ist, in eines dieser Gebiete einzufliegen, und daß er die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen hat. Diese Signale können entweder vom Boden oder von einem anderen Luftfahrzeug aus abgegeben werden.

3. Signale für den Flugplatzverkehr

§ 5

Lichtsignale

(1) Auf ein Luftfahrzeug im Flug gerichtete Lichtsignale bedeuten:

- | | |
|---------------------------|---|
| 1. Grünes Dauersignal: | Landung freigegeben; |
| 2. Rotes Dauersignal: | Platzrunde fortsetzen, anderes Luftfahrzeug hat Vorflug; |
| 3. Grünes Blinksignal: | Zwecks Landung zurückkehren oder Anflug fortsetzen (Freigabe zum Landen und Rollen abwarten); |
| 4. Rotes Blinksignal: | Nicht landen, Flugplatz unbenutzbar; |
| 5. Weißes Blinksignal: | Auf diesem Flugplatz landen und zum Vorfeld rollen (Freigabe zum Landen und Rollen abwarten); |
| 6. Rote Feuerwerkskörper: | Ungeachtet aller früheren Anweisungen und Freigaben zur Zeit nicht landen. |

(2) Auf ein Luftfahrzeug am Boden gerichtete Lichtsignale bedeuten:

- | | |
|------------------------|---|
| 1. Grünes Dauersignal: | Start freigegeben; |
| 2. Rotes Dauersignal: | Halt; |
| 3. Grünes Blinksignal: | Rollerlaubnis erteilt; |
| 4. Rotes Blinksignal: | Benutzte Landefläche freimachen; |
| 5. Weißes Blinksignal: | Zum Ausgangspunkt auf dem Flugplatz zurückkehren. |

(3) Empfängt ein Luftfahrzeugführer Signale nach Absatz 1, hat der diese wie folgt zu bestätigen:

1. Zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang durch wechselweise Betätigung der Querruder, es sei denn, das Luftfahrzeug befindet sich im Quer- oder Endanflug zur Landung;
2. zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder der Positionslichter.

(4) Empfängt ein Luftfahrzeugführer Signale nach Absatz 2, so hat er diese wie folgt zu bestätigen:

1. Zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang durch Bewegen der Querruder oder Seitenruder;
2. zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder der Positionslichter.

§ 6

Bodensignale

1. Landeverbot

Signal:

Ein in der Signalfäche ausgelegtes waagerechtes quadratisches rotes Feld mit zwei gelben Diagonalstreifen.



Bedeutung:

Landeverbot für längere Zeit.

2. Besondere Vorsicht beim Landeanflug und bei der Landung

Signal:

Ein in der Signalfäche ausgelegtes waagerechtes quadratisches rotes Feld mit einem gelben Diagonalstreifen.



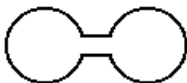
Bedeutung:

Beim Landeanflug und bei der Landung ist wegen des schlechten Zustandes des Rollfeldes oder aus anderen Gründen besondere Vorsicht geboten.

3. Benutzung der Start- und Landebahnen und der Rollbahnen

a) Signal:

Eine in der Signalfäche ausgelegte waagerechte weiße Fläche in Form einer Hantel.



Bedeutung:

Zum Starten, Landen und Rollen dürfen nur Start- und Landebahnen und Rollbahnen benutzt werden.

b) Signal:

Eine in der Signalfäche ausgelegte waagerechte weiße Fläche in Form einer Hantel mit je einem schwarzen Streifen in den kreisförmigen Flächenanteilen, wobei die Streifen im rechten Winkel zur Längsachse der Fläche liegen.



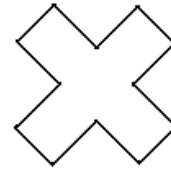
Bedeutung:

Zum Starten und Landen dürfen nur die Start- und Landebahnen benutzt werden; Rollbewegungen sind nicht auf Start- und Landebahnen oder Rollbahnen beschränkt.

4. Unbenutzbarkeit des Rollfeldes

Signal:

Auf dem Rollfeld ausgelegte Kreuze in weißer oder anderer auffallender Farbe.



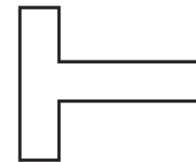
Bedeutung:

Der durch die Kreuze bezeichnete oder begrenzte Teil des Rollfeldes ist nicht benutzbar.

5. Anweisungen für Start und Landung

a) Signal:

Ein weißes oder orangefarbenes „T“ (Lande-T), das bei Nacht entweder beleuchtet oder durch weiße Lichter dargestellt ist.

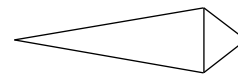


Bedeutung:

Starts und Landungen sind parallel zum Längsbalken des Lande-T in Richtung auf den Querbalken durchzuführen.

b) Signal:

Ein liegendes Tetraeder, das, von der Grundfläche in Richtung auf die Spitze gesehen, auf der linken Seite orangefarbig oder schwarz, auf der rechten Seite weiß oder aluminiumfarbig ist und das bei Nacht, von der Grundfläche in Richtung auf die Spitze gesehen, durch auf der Mittellinie und der rechten Begrenzung angebrachte grüne Lichter und durch auf der linken Begrenzung angebrachte rote Lichter dargestellt ist.



Bedeutung:

Starts und Landungen sind in der Richtung auszuführen, in die die Spitze des Tetraeders zeigt.

c) Signal:

Eine zweistellige Zahl auf einer Tafel, die am Kontrollturm oder in dessen Nähe senkrecht angebracht ist.



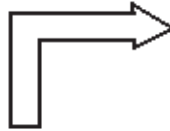
Bedeutung:

Angabe der Startrichtung, abgerundet auf die nächstliegenden zehn Grad der mißweisenden Kompaßrose.

6. Richtungsänderung nach rechts nach dem Start und vor der Landung

Signal:

Ein in der Signalfäche oder am Ende der Start- und Landebahn oder des Schutzstreifens waagrecht ausgelegter und nach rechts abgewinkelter Pfeil in auffallender Farbe.



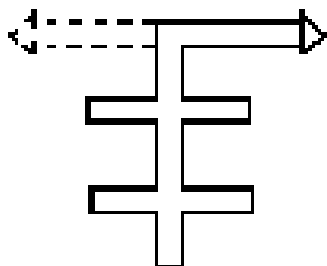
Bedeutung:

Nach dem Start und vor der Landung sind Richtungsänderungen nur nach rechts erlaubt.

6a. Richtungsänderungen nach dem Start und vor der Landung bei getrennter Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge und Segelflugzeuge

Signal:

Ein in der Signalfäche oder am Ende der Start- und Landebahn oder des Schutzstreifens in Start- und Landerichtung ausgelegtes, mit einem nach rechts oder links abgewinkelten Pfeil versehenes Doppelkreuz von auffallender Farbe.



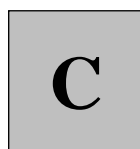
Bedeutung:

Getrennte Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge und Segelflugzeuge. Nach dem Start und vor der Landung sind Richtungsänderungen für motorgetriebene Luftfahrzeuge nur in Pfeilrichtung, für Segelflugzeuge nur entgegengesetzt erlaubt.

7. Abgabe von Flugsicherungsmeldungen

Signal:

Der Buchstabe „C“ in schwarz, auf einer senkrecht angebrachten gelben Tafel.



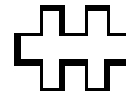
Bedeutung:

Flugsicherungsmeldungen sind an der so bezeichneten Stelle abzugeben.

8. Segelflugbetrieb

Signal:

Ein in der Signalfäche waagrecht ausgelegtes weißes Doppelkreuz.



Bedeutung:

Am Flugplatz wird Segelflugbetrieb durchgeführt.

§ 7

Zeichen des Einwinkers

(1) Auf einem Flugplatz werden Luftfahrzeugführern Zeichen durch den Einwinker mittels Signalkellen, Leuchstablampen, Taschenlampen oder nur mit den Armen und Händen gegeben.

(2) Gibt der Einwinker Zeichen, so steht er mit Blickrichtung zum Luftfahrzeug

a) bei Starrflüglern vor der linken Tragflächenspitze im Blickfeld des Luftfahrzeugführers,

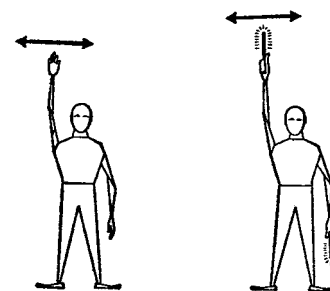
b) bei Drehflüglern so, daß er für den Luftfahrzeugführer am besten zu sehen ist.

(3) Triebwerke von Luftfahrzeugen werden mit fortlaufenden Nummern angegeben. Das äußere Backbordtriebwerk hat die Nummer 1.

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

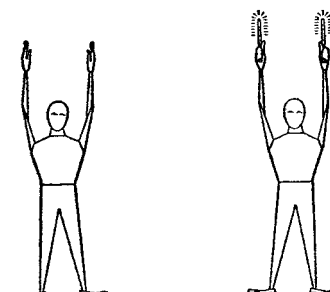
1. Auf Zeichen des Einwinkers achten!

Der rechte Arm ist senkrecht nach oben ausgestreckt und wird wiederholt nach links und rechts bewegt.



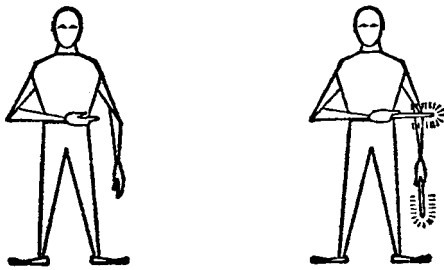
2. Hier Stillstand!

Beide Arme werden senkrecht nach oben ausgestreckt, die Handflächen zeigen nach innen.



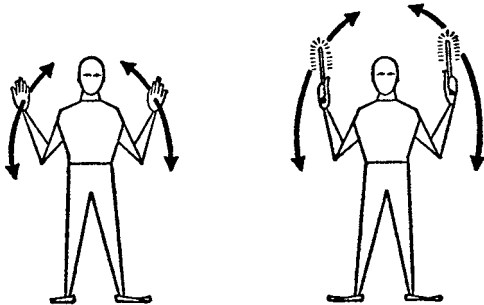
3. Auf Zeichen des nächsten Einwinkers achten!

Der rechte oder linke Arm zeigt abwärts; der andere Arm wird quer vor dem Körper ausgestreckt und zeigt in Richtung auf den nächsten Einwinker.



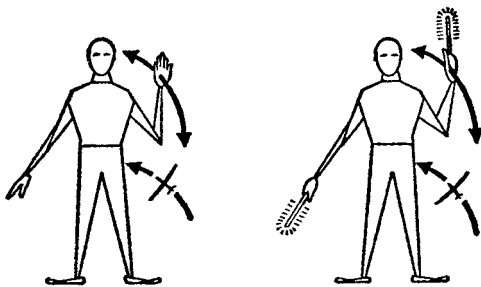
4. Geradeaus rollen!

Die leicht seitlich ausgestreckten Arme mit nach rückwärts gerichteten Handflächen winken aus Schulterhöhe wiederholt vorwärts-rückwärts.



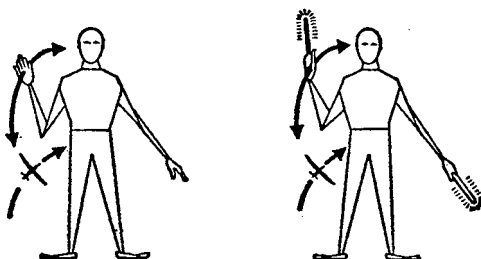
5. a) Nach links drehen!

Der rechte Arm zeigt abwärts, der linke Arm winkt wiederholt aufwärts-rückwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.



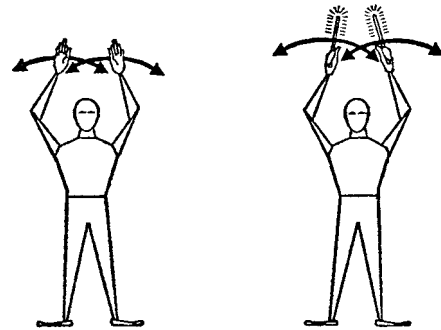
b) Nach rechts drehen!

Der linke Arm zeigt abwärts, der rechte Arm winkt wiederholt aufwärts-rückwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.



6. Halt!

Beide Arme werden wiederholt über dem Kopf gekreuzt; die Schnelligkeit der Armbewegung entspricht der Dringlichkeit des Anhaltens.



7. a) Bremsen anziehen!

Der rechte oder linke Arm wird waagrecht vor dem Körper gehalten; die Finger der Hand sind ausgestreckt und werden zur Faust geschlossen.



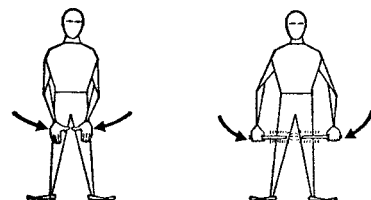
b) Bremsen lösen!

Der rechte oder linke Arm wird waagrecht vor dem Körper gehalten; die Hand ist zur Faust geschlossen und wird geöffnet.



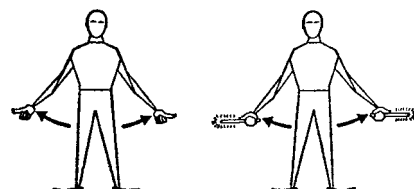
8. a) Bremsklötze sind vorgelegt!

Beide Arme werden aus seitlich ausgestreckter Haltung mit zum Körper gerichteten Handflächen nach unten und innen bewegt.



b) Bremsklötze sind entfernt!

Beide Arme hängen herab und werden mit zum Körper gerichteten Handrücken zur Seite bewegt.



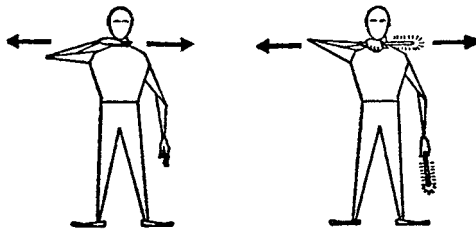
9. Triebwerke anlassen!

Der linke Arm ist nach oben ausgestreckt, die Anzahl der ausgestreckten Finger gibt die entsprechende Nummer des anzulassenden Triebwerks an; die rechte Hand beschreibt kreisende Bewegungen in Kopfhöhe.



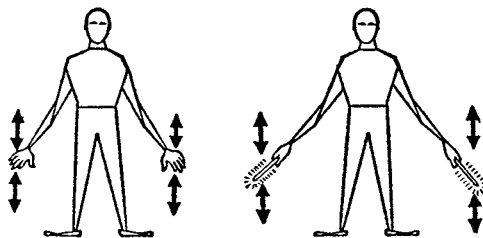
10. Triebwerke abstellen!

Rechter oder linker Arm wird mit der Handfläche nach unten und mit dem Daumen vor der Kehle in Schulterhöhe gehalten; die Hand wird bei angewinkeltem Arm seitlich hin- und herbewegt.



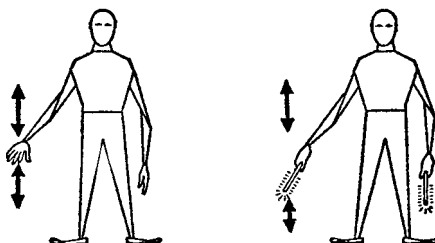
11. Langsamer rollen!

Beide Arme hängen mit nach unten zeigenden Handflächen herab und werden wiederholt auf- und abbewegt.



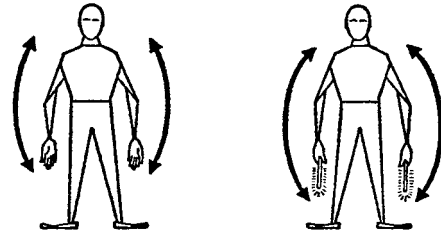
12. Triebwerkdrehzahl auf der angezeigten Seite verringern!

Beide Arme hängen mit nach unten gerichteten Handflächen herab; dann wird entweder die rechte oder linke Hand auf- und abbewegt; je nachdem, ob die Drehzahl der Triebwerke auf der linken oder rechten Seite verringert werden soll.



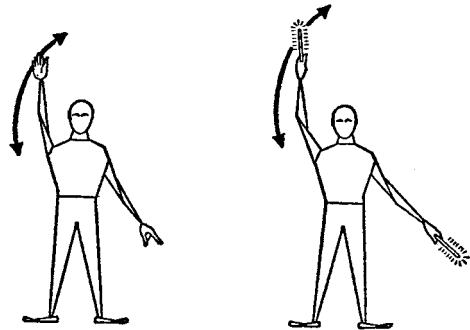
13. Rückwärts rollen!

Beide Arme werden mit zum Luftfahrzeug gerichteten Handflächen wiederholt vorwärts-aufwärts bis zur waagerechten Armhaltung gebracht.



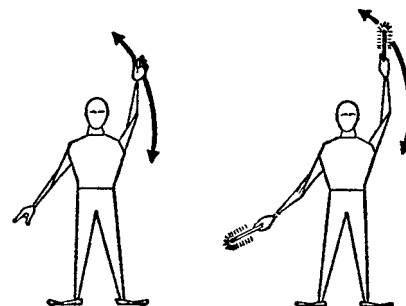
14. a) Rückwärts rollen und Luftfahrzeugheck nach Steuerbord drehen!

Der linke Arm zeigt nach unten, der rechte Arm wird aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.



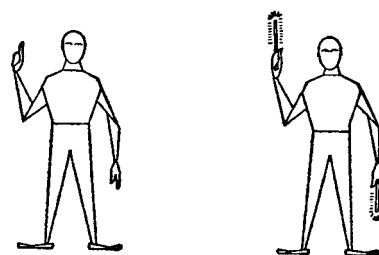
b) Rückwärts rollen und Luftfahrzeugheck nach Backbord drehen!

Der rechte Arm zeigt nach unten, der linke Arm wird aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.



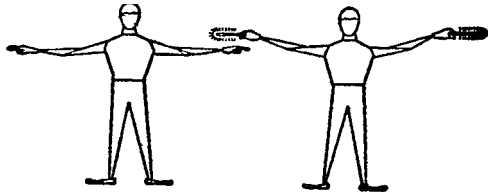
15. Alles klar!

Der rechte Arm wird vom Ellenbogen ab nach oben gehalten; der Daumen zeigt nach oben.

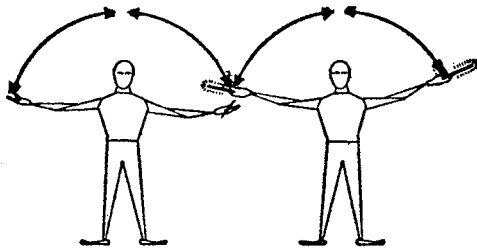


16. Im Schwebeflug bleiben!

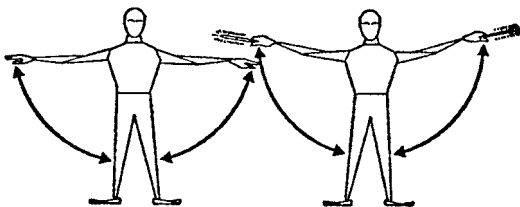
Beide Arme sind seitwärts waagrecht ausgestreckt.

**17. Steigen!**

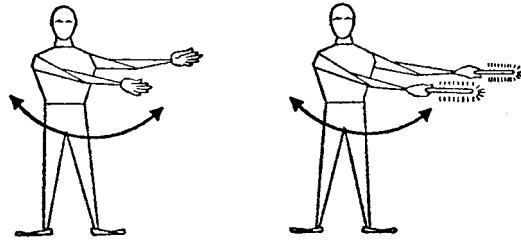
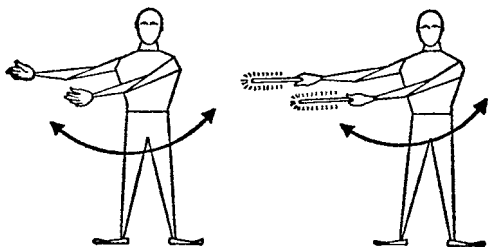
Beide Arme winken aus seitwärts waagrecht ausgestreckter Haltung mit nach oben gerichtete Handflächen aufwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.

**18. Sinken!**

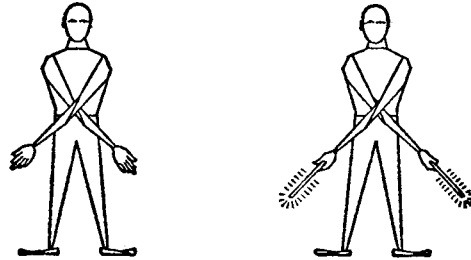
Beide Arme winken aus seitwärts waagrecht Haltung mit nach unten gerichteten Handflächen abwärts; die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Sinkgeschwindigkeit an.

**19. Unter Beibehaltung der augenblicklichen Höhe in die angezeigte Richtung fliegen!**

Der eine Arm zeigt seitwärts waagrecht ausgestreckt in die Flugrichtung, der andere schwingt vor dem Körper wiederholt in die gleiche Richtung.

**20. Landen!**

Beide Arme sind vor dem Körper gekreuzt schräg nach unten ausgestreckt.



§ 8

Zeichen des Luftfahrzeugführers

(1) Dem Einwinker werden von dem Luftfahrzeugführer vom Führerraum des Luftfahrzeugs aus Zeichen mit den Armen und Händen gegeben. Die Zeichen müssen für den Einwinker klar erkennbar sein; wenn erforderlich, ist bei der Zeichengebung eine Lichtquelle zu Hilfe zu nehmen.

(2) Für die Bezeichnung von Triebwerken durch den Luftfahrzeugführer gilt § 7 Abs. 3 entsprechend.

(3) Es werden folgende Zeichen gegeben:

1. a) Bremsen sind angezogen!

Der rechte oder linke Arm wird waagrecht vor dem Gesicht gehalten; die Finger der Hand sind ausgestreckt und werden zur Faust geschlossen.

b) Bremsen sind gelöst!

Der rechte oder linke Arm wird waagrecht vor dem Gesicht gehalten; die Hand ist zur Faust geschlossen und wird geöffnet.

2. a) Bremsklötze vorlegen!

Die Arme werden seitlich ausgestreckt und mit den Handflächen nach außen vor dem Gesicht gekreuzt.

b) Bremsklötze entfernen!

Die Arme werden vor dem Gesicht gekreuzt und mit den Handflächen nach außen seitlich ausgestreckt.

3. Fertig zum Anlassen der Triebwerke!

Die Anzahl der ausgestreckten Finger einer Hand gibt die entsprechende Nummer des anzulassenden Triebwerks an.

Anlage 4

(zu § 10 Abs. 2 LuftVO)

Luftraumklassifizierung und Flugsicherungsbetriebsdienste

Klassen		zugelassene Art von Flügen ^{*)}	Umfang der Dienste	Staffelung durch die Flugsicherung ^{**)}
A	K o n t r o l l i e r t e r L u f t r a u m	nur nach IFR	Flugverkehrskontrolle	alle Luftfahrzeuge
B		nach IFR und VFR	Flugverkehrskontrolle	alle Luftfahrzeuge
C		nach IFR	Flugverkehrskontrolle 1. FVK zur Staffelung von IFR 2. VFR/VFR zur Verkehrsinformation (Ausweichempfehlungen auf Anfrage)	IFR von IFR und IFR von VFR VFR von IFR
		nach VFR		
Kontrollzone Klasse C		gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse „C“		
D		nach IFR	FVK einschl. Verkehrsinformationen über VFR-Flüge (Ausweichempfehlungen auf Anfrage)	IFR von IFR
		nach VFR		
Kontrollzone Klasse D		gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse „D“		
E		nach IFR	FVK einschl. Verkehrsinformationen über VFR-Flüge soweit möglich	IFR von IFR
		nach VFR		
F	nach IFR	Flugverkehrsberatungsdienst soweit möglich Fluginformationsdienst	IFR von IFR soweit bekannt entfällt	
	nach VFR			
G	VFR	Fluginformationsdienst	entfällt	

^{*)} IFR = Flüge nach Instrumentenflugregeln,
VFR = Flüge nach Sichtflugregeln.

^{**)} FVK = Flugverkehrskontrolle.

Anlage 5

(zu § 4 Abs. 2 bis 4, § 26 Abs. 1, § 26a Abs. 2 und § 28 Abs. 1 und 2 LuftVO)

Bedingungen für Flüge nach Instrumenten- und Sichtflugregeln

Klassen	Art der Flüge *)	Höchst- geschwindigkeit **) ***)	Sprechfunk- verkehr	Flugverkehrs- kontrollfreigabe	Mindestwetterbedingungen für Flüge nach Sichtflugregeln **)
A	IFR	nicht vorgeschrieben	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	entfällt
B	IFR und VFR	nicht vorgeschrieben	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	in und oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km und jeweils frei von Wolken
C	IFR und VFR	für VFR 250 Knoten IAS unterhalb FL 100	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	in und oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km und jeweiliger Ab- stand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
Kontroll- zone Klasse C	Gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse C				zusätzlich: Bodensicht 5 km, Hauptwolkenuntergrenze 450 m (1500 Fuß) über Grund oder Wasser
D	IFR und VFR	250 Knoten IAS unterhalb FL 100	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	in und oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km und jeweiliger Ab- stand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
Kontroll- zone Klasse D	Gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse D mit der Ausnahme, daß in Kontrollzonen die Abstände von Wolken nicht gefordert sind (frei von Wolken)				zusätzlich: Bodensicht 5 km, Hauptwolkenuntergrenze 450 m (1500 Fuß) über Grund oder Wasser
E	IFR VFR	250 Knoten IAS unterhalb FL 100 250 Knoten IAS unterhalb FL 100	dauernde Hörbereitschaft entfällt	erforderlich nicht erforderlich	Flugsicht 8 km, Abstand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
F	IFR VFR	250 Knoten IAS unterhalb FL 100 250 Knoten IAS unterhalb FL 100	dauernde Hörbereitschaft soweit möglich entfällt	erforderlich nicht erforderlich	in und oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km und jeweiliger Ab- stand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
G	VFR	250 Knoten IAS unterhalb FL 100	entfällt	nicht erforderlich	dauernde Erdsicht, Flugsicht 1,5 km, Wolken dürfen nicht berührt werden; Ausnahmen: Flüge von Drehflüglern, Luftschiiff- und Ballonfahrten: dauernde Erd- sicht und Flugsicht von 800 m, Wolken dürfen nicht berührt werden und ein rechtzeitiges Erkennen von Hindernissen muß möglich sein.

*) IFR = Flüge nach Instrumentenflugregeln,
VFR = Flüge nach Sichtflugregeln.

**) FL = Flugfläche.

***) IAS = Angezeigte Fluggeschwindigkeit.

Anlage 6

(zu § 11c Abs. 9 LuftVO)

Ausnahmeberechtigte Flugzeuge

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
Algerien		
B 727-2D6	7T-VEH	Air Algerie
B 727-2D6	7T-VEI	Air Algerie
B 727-2D6	7T-VEM	Air Algerie
B 727-2D6	7T-VEP	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEE	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEG	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEJ	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEK	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEL	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEN	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VED	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEQ	Air Algerie
Burkina Faso		
B 707-336C	XT-ABX	Naganganni
Chile		
B 707-331C	CC-CUE	Fast Air Carrier SF
Dominikanische Republik		
B 707-399C	HI-442CT	Dominicana de Aviacion
Ägypten		
B 707-328C	SU-DAA	Zas Airline
B 707-336C	SU-DAC	Zas Airline
B 737-266	SU-BBX	Egypt Air
B 737-266	SU-AYL	Egypt Air
B 737-266	SU-AYK	Egypt Air
B 737-266	SU-AYI	Egypt Air
B 737-266	SU-BBW	Egypt Air
B 737-266	SU-AYO	Egypt Air
Ghana		
F 28-2000	9G-ABZ	Ghana Airways Corporation
Kenia		
DC 8-63	5Y-ZEB	African Safari Airways Ltd.
Libyen		
B 727-2L5	5A-DIC	Libyan Arab Airlines
B 727-2L5	5A-DIB	Libyan Arab Airlines
B 727-2L5	5A-DIA	Libyan Arab Airlines
B 727-2L5	5A-DID	Libyan Arab Airlines
B 727-2L5	5A-DIE	Libyan Arab Airlines

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
Mauretanien		
F 28-4000	5T-CLF	Air Mauritanie
F 28-4000	5T-CLG	Air Mauritanie
Marokko		
B 727-2B6	CN-RMO	Royal Air Maroc
B 727-2B6	CN-CCF	Royal Air Maroc
B 727-2B6	CN-CCG	Royal Air Maroc
B 727-2B6	CN-CCH	Royal Air Maroc
B 727-2B6	CN-CCW	Royal Air Maroc
B 737-2B6	CN-RMI	Royal Air Maroc
B 737-2B6	CN-RMJ	Royal Air Maroc
B 737-2B6	CN-RMK	Royal Air Maroc
B 707-351C	CN-RMB	Royal Air Maroc
B 707-351C	CN-RMC	Royal Air Maroc
Nigeria		
B 707-351C	5N-ASY	EAS Cargo Airlines
B 707-338C	5N-ARQ	DAS Air Cargo
B 707-3F9C	5N-ABK	Nigeria Airways Ltd.
Ruanda		
B 707-328C	9XR-JA	Air Rwanda
Sudan		
B 707-338C	ST-ALP	Trans Arabian Air Transport
Paraguay		
DC 8-63	ZP-CCH	Lineas Aéreas Paraguayas (Air Paraguay)
Uruguay		
B 707-387B	CX-BNU	Primeras Lineas Uruguayas de Navegacion Aérea
Swasiland		
DC 8F-54	3D-ADV	African International Airways (PTY) Ltd.
Tunesien		
B 727-2H3	TS-JHT	Tunis Air
Zaire		
B 707-329C	90-CBS	Scibe Airlift
Simbabwe		
B 707-330B	Z-WKU	Air Zimbabwe
B 707-330B	Z-WKV	African Airlines International

Bekanntmachung der Neufassung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Vom 27. März 1999

Auf Grund des Artikels 10 des Elften Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2432, 3127) in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlaß vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288) wird nachstehend der Wortlaut der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der seit dem 1. März 1999 geltenden Fassung bekanntgemacht. Die Neufassung berücksichtigt:

1. die Fassung der Bekanntmachung der Verordnung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308),
2. den am 1. August 1986 in Kraft getretenen Artikel 2 der Verordnung vom 21. Juli 1986 (BGBl. I S. 1097),
3. die am 25. April 1991 in Kraft getretene Verordnung vom 15. April 1991 (BGBl. I S. 904),
4. den am 28. November 1992 in Kraft getretenen Artikel 1 der Verordnung vom 23. November 1992 (BGBl. I S. 1965),
5. den am 9. Juni in Kraft getretenen Artikel 1 der Verordnung vom 26. Mai 1993 (BGBl. I S. 750),
6. den am 1. Januar 1995 in Kraft getretenen Artikel 12 Abs. 89 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325),
7. die am 4. November in Kraft getretene Verordnung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3178),
8. den am 18. November 1997 in Kraft getretenen Artikel 2 des Gesetzes vom 11. November 1997 (BGBl. I S. 2694),
9. den am 24. Dezember 1997 in Kraft getretenen Artikel 2 Abs. 41 des Gesetzes vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3108),
10. die am 8. Januar 1998 in Kraft getretene Verordnung vom 15. Dezember 1997 (BGBl. 1998 I S. 2),
11. den am 1. September 1998 in Kraft getretenen Artikel 2 der Verordnung vom 29. Juli 1998 (BGBl. I S. 1989),
12. den am 12. August 1998 in Kraft getretenen Artikel 1 der Verordnung vom 3. August 1998 (BGBl. I S. 2010, 2669),
13. den am 1. März 1999 in Kraft getretenen Artikel 6 des Gesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2432, 3127).

Die Rechtsvorschriften wurden erlassen auf Grund

- zu 2. des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 9a, 15 und Satz 5 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlaß vom 5. Juni 1986 (BGBl. I S. 864),
- zu 3. des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 12 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61),
- zu 4. des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4, 5 und 9a des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) geändert worden ist,
- zu 5. des § 32 des Luftverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 16 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) geändert worden ist,
- zu 7. des § 31 Abs. 1 Satz 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61),
- zu 10. des § 31 Abs. 1 Satz 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61),
- zu 11. des § 32 Abs. 3 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), der durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist,
- zu 12. des § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 und Satz 5 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), der durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe c des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) eingefügt worden ist, in Verbindung mit Artikel 45 der Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung vom 21. September 1997 (BGBl. I S. 2390) sowie in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlaß vom 17. Dezember 1997 (BGBl. 1998 I S. 68).

Bonn, den 27. März 1999

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Franz Müntefering

**Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
(LuftVZO)**

Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt					
Zulassung des Luftfahrtgeräts und Eintragung der Luftfahrzeuge		§§			§§
1. Musterzulassung des Luftfahrtgeräts	1 bis 5		7. Einrichtung von Bodenfunkstellen		81 und 82
2. Verkehrszulassung des Luftfahrtgeräts	6 bis 13		8. (weggefallen)		83 bis 89
3. Luftfahrzeugregister und Kennzeichen	14 bis 19a		9. Ausreise deutscher Luftfahrzeuge		90 bis 93
			10. Einreise ausländischer Luftfahrzeuge		94 bis 100
			11. Anerkennung von Luftsportgeräten		101
Zweiter Abschnitt			Fünfter Abschnitt		
Luftfahrtpersonal			Haftpflicht- und Unfallversicherung, Hinterlegung		
1. Betätigung als Luftfahrtpersonal	20 bis 29		1. Haftpflichtversicherung		102 bis 104
2. Ausbildung von Luftfahrern	30 bis 37		2. Hinterlegung		105
			3. Unfallversicherung		106
Dritter Abschnitt			Sechster Abschnitt		
Flugplätze			Kosten, Ordnungswidrigkeiten und Schlußvorschriften		
1. Flughäfen	38 bis 48				107 bis 110
2. Landeplätze	49 bis 53		Anlage 1		
3. Segelfluggelände	54 bis 60		Vorschriften über den Eintragungsschein und das Lufttüchtigkeitszeugnis sowie die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen		
Vierter Abschnitt			Anlage 2		
Verwendung und Betrieb von Luftfahrtgerät			Vorschriften für Luftfahrerschulen		
1. Gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen	61 bis 65		Anlage 3		
2. Nichtgewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen	66 bis 68		Vorschriften für die Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen		
3. (weggefallen)	69 bis 72		Anlage 4		
4. Luftfahrtveranstaltungen	73 bis 75		Besondere Anerkennungsverfahren		
5. Mitführen gefährlicher Güter	76 bis 78				
6. (weggefallen)	79 und 80				

Erster Abschnitt
**Zulassung des Luftfahrtgeräts
und Eintragung der Luftfahrzeuge**

1. Musterzulassung des Luftfahrtgeräts

§ 1

**Zulassungspflicht
und Umfang der Zulassung**

(1) Luftfahrtgeräte, die der Musterzulassung bedürfen,
sind:

1. Flugzeuge,
2. Drehflügler,
3. Motorsegler,
4. Segelflugzeuge,

5. Luftschiffe,
6. bemannte Ballone,
7. Luftsportgeräte einschließlich Rettungs- und Schleppgeräte,
8. Flugmodelle mit mehr als 20 kg Höchstgewicht,
9. Flugmotoren,
10. Propeller,
11. sonstiges Luftfahrtgerät, das als Ausrüstungs- oder Zubehörteil eines Luftfahrzeugs den vom Bundesministerium für Verkehr in der jeweils jüngsten im Bundesanzeiger bekanntgemachten Fassung der deutschen Übersetzung der Bestimmungen der Joint Aviation Authorities über technische Beschreibungen und Festlegungen der Luftfahrzeugausrüstung (JAR-TSO deutsch) (BAnz. Nr. 137a vom 28. Juli 1998) oder besonderen Anforderungen nach den Bau- oder Betriebsvorschriften für Luftfahrzeuge unterliegt.

(2) In die Musterzulassung eines Luftfahrtgeräts nach Absatz 1 Nr. 1 bis 7 kann die Musterzulassung eines Luftfahrtgeräts nach Absatz 1 Nr. 9 bis 11 einbezogen werden; diese gilt dann nur für die Verwendung des Geräts in den Luftfahrtgeräten, in deren Musterzulassung sie einbezogen war.

(3) Ein Luftfahrtgerät, dessen Nachbau nicht vorgesehen ist, wird als Einzelstück zugelassen. Einzelstücke sind von der Musterzulassung befreit. Die Sätze 1 und 2 gelten sinngemäß für die Änderung von einzelnen Stücken eines zugelassenen Musters oder für die Änderungen von Einzelstücken.

§ 2

Zuständige Stellen

Die Musterzulassung wird für Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 1 Nr. 7 von dem Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes, im übrigen vom Luftfahrt-Bundesamt erteilt.

§ 3

Zulassungsvoraussetzungen

(1) Der Antrag auf Musterzulassung von Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 1 muß enthalten

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers und, falls der Hersteller ein anderer ist, auch dessen Namen, Wohnsitz oder Sitz,
2. eine Übersichtszeichnung und die grundsätzlichen Gestaltungsmerkmale, einschließlich der vorgeschlagenen Betriebsseigenschaften und Betriebsgrenzen.

(2) Für das Muster sind die Nachweise zu erbringen, daß

1. die Anforderungen der Verkehrssicherheit (Lufttüchtigkeit) nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät erfüllt sind,
2. die technische Ausrüstung des Luftfahrzeugs so gestaltet ist, daß die durch seinen Betrieb entstehenden Lärm- und die Abgasemissionen das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigen.

(3) Das Luftfahrt-Bundesamt gibt die dem Absatz 2 Nr. 2 entsprechenden Lärm- und Abgasemissionsgrenzwerte nach Anhörung der Luftfahrtindustrie in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

§ 4

Musterzulassung, Rücknahme und Widerruf

(1) Das Muster eines Luftfahrtgeräts

- a) nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 bis 10 wird durch Erteilung des Musterzulassungsscheines zugelassen; hierbei werden das zugehörige Gerätekenntblatt und die Betriebsgrenzen festgelegt;
- b) nach § 1 Abs. 1 Nr. 11 wird durch Erteilung einer Berechtigung nach den Bestimmungen der JAR-TSO deutsch zugelassen.

(2) Das Luftfahrt-Bundesamt gibt die Musterzulassung in den Nachrichten für Luftfahrer, der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes in seiner jeweiligen Informationsschrift bekannt.

(3) Die Musterzulassung kann mit Auflagen verbunden, beschränkt und befristet werden. Sie ist ganz oder teilweise zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich entfallen sind oder wenn festgestellte Mängel des Musters, welche die Lufttüchtigkeit einschränken, sich nicht durch die nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät vorgeschriebenen Maßnahmen beheben lassen. Der Musterzulassungsschein ist einzuziehen.

§ 5

Änderung der Musterzulassung

Wird ein zugelassenes Muster geändert und ist für die Änderung der Nachweis der Lufttüchtigkeit nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät erbracht, ändert die zuständige Stelle die Musterzulassung oder erteilt eine andere Musterzulassung. Die Änderung des zugelassenen Musters, die nicht vom Inhaber der Musterzulassung entwickelt wurde, wird durch Erteilung einer Ergänzung zur Musterzulassung zugelassen. Die Vorschriften der §§ 3 bis 4 sind entsprechend anzuwenden.

2. Verkehrszulassung des Luftfahrtgeräts

§ 6

Umfang der Zulassung

(1) Luftfahrtgeräte, die der Verkehrszulassung bedürfen, sind

1. Flugzeuge,
2. Drehflügler,
3. Luftschiffe,
4. Motorsegler,
5. Segelflugzeuge,
6. bemannte Ballone,
- 6a. Luftsportgeräte,
7. Flugmodelle mit mehr als 20 kg Höchstgewicht,
8. (weggefallen)
9. sonstiges Luftfahrtgerät, soweit es für die Benutzung des Luftraums bestimmt und nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät prüfpflichtig ist.

(2) Nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte sowie Rettungs- und Schleppgeräte für Luftsportgerät sind von der Verkehrszulassung befreit.

§ 7

Zuständige Stellen

Die Verkehrszulassung wird von dem Luftfahrt-Bundesamt erteilt. Die Verkehrszulassung der Luftsportgeräte wird von dem Bundesministerium für Verkehr Beauftragten erteilt.

§ 8

Zulassungsantrag

(1) Der Antrag auf Verkehrszulassung muß enthalten

1. die Bezeichnung des Eigentümers, und zwar
 - a) bei natürlichen Personen den Namen und die Anschrift sowie andere, den Eigentümer deutlich kennzeichnende Merkmale, soweit dies zur Klärstellung erforderlich ist,

- b) bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts die Firma oder den Namen sowie den Sitz, bei einer offenen Handelsgesellschaft ferner die Namen aller Gesellschafter und bei einer Kommanditgesellschaft oder einer Kommanditgesellschaft auf Aktien die Namen aller persönlich haftenden Gesellschafter,
- c) bei mehreren Eigentümern die Anteile der Berechtigten in Bruchteilen oder das für die Gemeinschaft maßgebende Rechtsverhältnis, ferner einen von den Berechtigten bevollmächtigten Vertreter;
2. die Angabe der Staatsangehörigkeit des Eigentümers; bei juristischen Personen oder Gesellschaften des Handelsrechts die Angabe der Staatsangehörigkeit der Vertretungsberechtigten oder persönlich haftenden Personen und auf Verlangen einen Auszug aus dem Vereins-, Handels- oder Genossenschaftsregister; die deutsche Staatsangehörigkeit ist auf Verlangen nachzuweisen;
3. bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts die Erklärung, wem der überwiegende Teil ihres Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle darüber zusteht und die Erklärung über die Staatsangehörigkeit dieser Personen; die den Erklärungen zugrunde liegenden tatsächlichen Behauptungen sind auf Verlangen nachzuweisen;
4. die Erklärung, daß das Luftfahrzeug außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung nicht in einem öffentlichen Register eingetragen ist; die Erklärung ist auf Verlangen glaubhaft zu machen;
5. die Angabe des Verwendungszweckes;
6. den Namen und die Anschrift des Halters, wenn der Eigentümer nicht zugleich Halter ist; bei mehreren Haltern gilt Nummer 1 Buchstabe c sinngemäß;
7. den regelmäßigen Standort des Luftfahrzeugs.

(2) Dem Antrag sind beizufügen

1. der Nachweis des Eigentumserwerbs an dem Luftfahrzeug;
2. der Nachweis der Lufttüchtigkeit nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgeräten;
3. die Versicherungsbestätigung nach § 103 Abs. 4 oder der Hinterlegungsschein nach § 105;
4. der Nachweis der Löschung, wenn das Luftfahrzeug zuletzt außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung in einem öffentlichen Register eingetragen war;
5. die Frequenzuteilung gemäß § 47 des Telekommunikationsgesetzes; für Ultraleichtflugzeuge zusätzlich der Nachweis der Zulassung der Bordfunkanlage durch das Luftfahrt-Bundesamt oder das Flugsicherungsunternehmen;
6. auf Verlangen der zuständigen Stelle eine Bescheinigung über das Ausmaß des durch den Betrieb des Luftfahrzeugs entstehenden Geräuschs, wenn das Luftfahrzeug nicht in allen Teilen dem lärmschutzgeprüften Muster entspricht; die zuständige Stelle kann eine für die Geräuschemessung geeignete Stelle vorschreiben, wenn Anlaß für Zweifel an der Richtigkeit des vom Hersteller erbrachten Meßergebnisses besteht.

§ 9

(weggefallen)

§ 10

Verkehrszulassung, Rücknahme und Widerruf

(1) Die zuständige Stelle läßt das Luftfahrtgerät durch Erteilung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses nach Anlage 1 zum Verkehr zu; hierbei legt sie den Verwendungszweck (Kategorie) fest. Das Lufttüchtigkeitszeugnis ist bei dem Betrieb des Luftfahrtgeräts mitzuführen.

(2) Die Zulassung kann eingeschränkt, geändert, mit Auflagen verbunden und befristet werden. Die Zulassung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder eine Anzeige nach § 104 eingeht.

(3) Ist die Zulassung zurückgenommen oder widerrufen worden, so hat die zuständige Stelle das Lufttüchtigkeitszeugnis einzuziehen.

(4) Die zuständige Stelle erteilt für das Luftfahrzeug bei der Verkehrszulassung (Absatz 1 Satz 1) ein Lärmzeugnis, wenn die Einhaltung der nach § 3 Abs. 3 bekanntgegebenen Lärmgrenzwerte durch Übereinstimmung des Luftfahrzeugs mit dem Muster oder durch die Bescheinigung nach § 8 Abs. 2 Nr. 6 nachgewiesen ist.

Das Lärmzeugnis muß enthalten:

1. den Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist,
2. das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
3. Art und Muster des Luftfahrzeugs,
4. die Werknummer der Zelle des Luftfahrzeugs,
5. die Höchstmasse, bei der die Einhaltung der Anforderungen für das Lärmzeugnis nachgewiesen wurde,
6. bei Flugzeugen, für die ein Antrag auf Erteilung der Musterzulassung ab dem 6. Oktober 1977 gestellt worden ist, die Geräuschpegel und ihre 90%-igen Vertrauensbereichsgrenzen,
7. Angabe jeder zusätzlichen Änderung, die zur Einhaltung der Anforderungen für das Lärmzeugnis vorgenommen wurde.

Nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilte Lärmzeugnisse oder ihnen entsprechende Urkunden werden als gültig anerkannt, wenn sie die Angaben nach Satz 2 enthalten und der ausgewiesene Geräuschpegel folgenden Mindestanforderungen genügt:

- am seitlichen und am Anflugmeßpunkt 108 EPNdB (Effective Perceived Noise dB) für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 272 000 kg oder darüber. Bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 2 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 102 EPNdB bei 34 000 kg; bei einer Masse unter 34 000 kg bleibt der Wert konstant bei 102 EPNdB;

- am Start-Überflugmeßpunkt 108 EPNdB für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 272 000 kg und darüber. Bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 5 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 93 EPNdB bei 34 000 kg Masse und bleibt bei geringerer Masse konstant bei 93 EPNdB.

§ 11

Anzeigepflichten

(1) Der Halter des Luftfahrtgeräts hat der zuständigen Stelle unverzüglich anzuzeigen

1. technische Mängel, welche die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, soweit sie nicht durch die vorgeschriebene Instandhaltung zu beheben sind,
2. jede Änderung des regelmäßigen Standorts eines der in § 8 Abs. 1 bezeichneten Luftfahrzeuge und der Segelflugzeuge.

(2) Der Eigentümer des Luftfahrtgeräts hat der zuständigen Stelle unverzüglich anzuzeigen, wenn der Halter des Geräts wechselt und mit dem neuen Halter vereinbart wird, daß er das Gerät für mindestens sechs Monate in Gebrauch nimmt.

§ 12

Vorläufige Verkehrszulassung

(1) Luftfahrtgerät nach § 6 kann ausnahmsweise insbesondere für technische Zwecke, Ausbildungs-, Vorführungs- und Überführungszwecke vorläufig zum Verkehr zugelassen werden, wenn die Haftpflichtdeckung nachgewiesen und auf Verlangen der Nachweis erbracht ist, daß die Verwendung des Luftfahrtgeräts für den beabsichtigten Zweck unbedenklich ist.

(2) Die zuständige Stelle läßt das Luftfahrtgerät durch Erteilung einer Bescheinigung vorläufig zum Verkehr zu. Die vorläufige Verkehrszulassung kann allgemein erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden. Sie ist jederzeit widerruflich. Die Bescheinigung nach Satz 1 kann auch in Form der Anerkennung eines nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung ausgestellten Lufttüchtigkeitszeugnisses erfolgen.

(3) § 10 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 und 3 sowie § 11 sind sinngemäß anzuwenden.

§ 13

Lufttüchtigkeitszeugnis für die Ausfuhr

Für Luftfahrtgerät, das ausgeführt werden soll, kann die zuständige Stelle ein Lufttüchtigkeitszeugnis für die Ausfuhr oder eine entsprechende Bescheinigung ausstellen, wenn der Nachweis der Lufttüchtigkeit erbracht ist.

3. Luftfahrzeugregister und Kennzeichen

§ 14

Eintragungen in Luftfahrzeugregister

(1) Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge und bemannte Ballone sind bei der Verkehrszulassung von dem Luftfahrt-Bundesamt von Amts

wegen in die Luftfahrzeugrolle einzutragen. Die Eintragung kann vor der Verkehrszulassung vorgenommen werden, wenn ein berechtigtes Interesse glaubhaft gemacht wird. Dem Eigentümer oder im Falle des § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c dem bevollmächtigten Vertreter wird ein Eintragungsschein nach Anlage 1 erteilt. Der Eintragungsschein ist bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs mitzuführen.

(2) Ultraleichtflugzeuge werden für die Verkehrszulassung von den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes in das Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen, Hängegleiter und Gleitsegel auf Antrag. Absatz 1 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend, Absatz 1 Satz 4 jedoch nicht für Hängegleiter und Gleitsegel.

§ 15

(weggefallen)

§ 16

(weggefallen)

§ 17

(weggefallen)

§ 18

(weggefallen)

§ 18a

(weggefallen)

§ 19

Kennzeichen

(1) Bei der Verkehrszulassung nach § 14 Abs. 1 Satz 1 oder bei der Eintragung nach § 14 Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 2 Satz 1 wird dem Luftfahrzeug ein Kennzeichen zugeteilt; im Falle der vorläufigen Verkehrszulassung nach § 12 kann ihm ein vorläufiges Kennzeichen zugeteilt werden. Die Kennzeichen sind zugleich mit dem deutschen Staatszugehörigkeitszeichen nach den Vorschriften der Anlage 1 am Luftfahrzeug zu führen.

(2) Auf Antrag kann unter Angabe des Musters, der Baureihe und der Werknummer des Luftfahrzeugs ein Kennzeichen, für Luftsportgeräte befristet, vorgemerkt werden.

§ 19a

Kodierung und

Eintragung von 406 MHz-Notsendern

(1) Notsender, die auf der Frequenz 406 MHz senden, müssen vor ihrer Verwendung in Luftfahrzeugen den internationalen Regelungen entsprechend kodiert und in einem Verzeichnis eines Vertragsstaates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) eingetragen sein. Für die Bundesrepublik Deutschland wird das Verzeichnis vom Luftfahrt-Bundesamt geführt. Das Luftfahrt-Bundesamt gibt die Einzelheiten in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

(2) Jede Veränderung in der Verwendung eines in der Bundesrepublik Deutschland eingetragenen Notsenders ist dem Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich mitzuteilen.

Zweiter Abschnitt Luftfahrtpersonal

1. Betätigung als Luftfahrtpersonal

§ 20

Erlaubnis als Luftfahrer

(1) Luftfahrer, die einer Erlaubnis bedürfen, sind

1. Flugzeugführer und Führer von Drehflüglern,
2. Flugnavigatoren,
3. Flugingenieure,
- 3a. Bordwarte auf Hubschraubern im Bundesgrenzschutz und bei der Polizei,
4. Bordfunker,
5. Luftschiffführer,
6. Motorseglerführer,
7. Segelflugzeugführer,
8. Freiballonführer,
9. Luftsportgeräteführer.

(2) Art, Umfang und fachliche Voraussetzung der Erlaubnis bestimmen sich nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal.

(3) Angehörige des technischen Personals bedürfen für das Rollen eines Luftfahrzeugs, das sich mit eigener Kraft fortbewegt, einer Erlaubnis nicht, wenn sie das Luftfahrzeug insoweit beherrschen und von dem Luftfahrzeughalter oder von dem Unternehmer eines luftfahrttechnischen Betriebes, unter dessen Verantwortung das Luftfahrzeug gerollt wird, schriftlich mit dem Rollen beauftragt sind. Das gleiche gilt für Luftfahrzeugführer, in deren Luftfahrerschein die Musterberechtigung für das entsprechende Muster nicht eingetragen ist.

(4) Absatz 3 gilt nicht für Drehflügler. Das Bundesministerium für Verkehr kann für luftfahrttechnische Betriebe Ausnahmen verfügen.

§ 21

Erlaubnis für sonstiges Luftfahrtpersonal

(1) Einer Erlaubnis als sonstiges Luftfahrtpersonal bedürfen

1. Prüfer von Luftfahrtgerät,
2. Flugdienstberater,
3. Steuerer von verkehrszulassungspflichtige Flugmodellen und nach § 6 Nr. 9 zulassungspflichtigem sonstigen Luftfahrtgerät.

(2) § 20 Abs. 2 ist anzuwenden.

§ 22

Zuständige Stellen

(1) Die Erlaubnis wird erteilt

1. von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem der Bewerber seinen Hauptwohnsitz hat oder ausgebildet wurde, für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Motorseglerführer, Segelflugzeugführer und Freiballonführer und Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen und nach § 6 Nr. 9 zulassungspflichtigem sonstigen Luftfahrtgerät,

2. vom Luftfahrt-Bundesamt für Verkehrsflugzeugführer, Berufsflugzeugführer, Berufshubschrauberführer, Verkehrshubschrauberführer, Flugnavigatoren, Flugingenieure, Luftschiffführer, Prüfer von Luftfahrtgerät, Flugdienstberater, Luftfahrtpersonal des Bundesgrenzschutzes und der Polizei und für Luftfahrzeugführer nach Nummer 1 bei gleichzeitigem Erwerb der Instrumentenflugberechtigung,

3. von dem Beauftragten für Luftsportgeräteführer, Windenführer für Luftsportgerät und Prüfer von Luftsportgerät.

(2) Erweiterungen der Erlaubnis und die Erteilung besonderer Berechtigungen werden von den in Absatz 1 genannten Stellen erteilt; für die Erteilung der Instrumentenflugberechtigung ist jedoch allein das Luftfahrt-Bundesamt zuständig.

(3) Wird eine Erlaubnis, die nach Absatz 1 Nr. 1 in die Zuständigkeit des Landes fällt, um die Instrumentenflugberechtigung erweitert, tritt das Luftfahrt-Bundesamt an die Stelle der bisher zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes. Erlischt eine Instrumentenflugberechtigung, wird die betreffende Stelle nach Absatz 1 für die verbleibende Erlaubnis zuständig.

(4) Die Verlängerung und Erneuerung der Erlaubnis wird in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 von der für den Hauptwohnsitz des Antragstellers zuständigen Erlaubnisbehörde, bei besonderen Umständen von der Ausbildungsbehörde und in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 und 3 von der hiernach zuständigen Stelle erteilt.

(5) Die Erlaubnis nach Absatz 1 Nr. 1, ihre Verlängerung und Erneuerung sowie Erweiterungen und besondere Berechtigungen hierzu können auch von der Erlaubnisbehörde eines anderen Landes erteilt werden, wenn die nach Absatz 1 Nr. 1 zuständige Behörde zustimmt.

(6) Absatz 4 gilt sinngemäß für die Rücknahme oder den Widerruf der Erlaubnis sowie für Anordnungen nach § 29 Abs. 3.

§ 23

Mindestalter

(1) Das Mindestalter zum Erlangen einer Erlaubnis beträgt

1. für Segelflugzeugführer und Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen 17 Jahre,
2. für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer und Motorseglerführer, Ultraleichtflugzeugführer und Freiballonführer 18 Jahre,
3. für Berufsflugzeugführer, Berufshubschrauberführer, Flugnavigatoren, Flugingenieure, Luftschiffführer, Steuerer von nach § 6 Nr. 9 zulassungspflichtigem sonstigen Luftfahrtgerät, Prüfer von Luftfahrtgerät und Flugdienstberater 21 Jahre.

(2) Das Mindestalter für den Beginn der Ausbildung beträgt

1. für Segelflugzeugführer 14 Jahre,
2. für Führer nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte, Windenführer und Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen 16 Jahre,
3. für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Motorseglerführer, Ultraleichtflugzeugführer und Freiballonführer 17 Jahre,

4. für Luftfahrtpersonal nach Absatz 1 Nr. 3 19 Jahre.

Die zuständige Stelle kann im Einzelfall einen früheren Ausbildungsbeginn zulassen.

§ 24

Voraussetzungen für die Ausbildung

(1) Die Ausbildung von Luftfahrtpersonal ist nur zulässig, wenn

1. der Bewerber das Mindestalter nach § 23 besitzt,
2. der Bewerber tauglich ist,
3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, die beabsichtigte Tätigkeit als Luftfahrtpersonal auszuüben,
4. bei einem minderjährigen Bewerber der gesetzliche Vertreter zustimmt.

(2) Tatsachen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, sind insbesondere Trunksucht, Entmündigung, eine erhebliche gerichtliche Bestrafung oder mehrfache rechtskräftig festgestellte erhebliche Verstöße gegen Verkehrsvorschriften.

(3) Dem Ausbildungsleiter müssen vor Beginn der Ausbildung folgende Unterlagen vorliegen:

1. die Geburtsurkunde oder ein Auszug aus dem Familienbuch der Eltern;
2. das Tauglichkeitszeugnis;
3. eine Erklärung über schwebende Strafverfahren und darüber, daß ein Führungszeugnis nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der zuständigen Stelle beantragt worden ist;
4. bei einem minderjährigen Bewerber eine amtlich beglaubigte Zustimmungserklärung des gesetzlichen Vertreters.

Die für den Ausbildungsbetrieb zuständige Stelle kann Ausnahmen zulassen. Für Bewerber um eine Erlaubnis für Sprungfallschirmführer gilt das Gesundheitsattest eines Sport- oder Hausarztes als Tauglichkeitszeugnis nach Satz 1 Nr. 2. Bewerber um eine Erlaubnis für Hängegleiter- und Gleitsegelführer sind von dem Nachweis der Tauglichkeit befreit; als Vorlage der Unterlagen nach Satz 1 Nr. 1 und 3 gilt das Vorzeigen eines amtlichen Lichtbildausweises.

(4) Der Ausbildungsleiter meldet jeden neu aufgenommenen Bewerber spätestens acht Tage nach Ausbildungsbeginn der nach § 22 Abs. 1 zuständigen Stelle. Der Meldung sind die in Absatz 3 Nr. 1 bis 4 genannten Unterlagen beizufügen. Hat der Ausbildungsleiter Zweifel an der Tauglichkeit oder Zuverlässigkeit (Eignung) des Bewerbers, teilt er die Gründe hierfür bei der Meldung oder während der Ausbildung der zuständigen Stelle mit. Die zuständige Stelle kann die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung davon abhängig machen, daß der Bewerber seine Eignung durch eine psychologische Beurteilung nachweist. Die zuständige Stelle untersagt die Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung, wenn der Bewerber die Voraussetzungen der Absätze 1 und 2 nicht erfüllt.

(5) Die Meldung nach Absatz 4 ist bei Bewerbern, die sich als Segelflugzeugführer oder Führer nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte ausbilden lassen wollen, nur

erforderlich, wenn der Ausbildungsleiter Zweifel hat, ob der Bewerber die Voraussetzungen der Absätze 1 und 2 erfüllt.

§ 24a

Tauglichkeitszeugnis

(1) Das Tauglichkeitszeugnis nach § 24 Abs. 3 Nr. 2 ist von einer fliegerärztlichen Untersuchungsstelle abzugeben. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die Eignung des Antragstellers begründen, so kann die zuständige Stelle anordnen, daß der Antragsteller seine Eignung durch eine psychologische Beurteilung nachweist. Hat der Leiter einer fliegerärztlichen Untersuchungsstelle Nichttauglichkeit oder eine eingeschränkte Tauglichkeit eines Bewerbers festgestellt, teilt er die Feststellung der zuständigen Stelle mit. Auf Antrag des Bewerbers entscheidet die zuständige Stelle nach Anhörung eines vom Bundesministerium für Verkehr im Benehmen mit den obersten Landesverkehrsbehörden gebildeten fliegerärztlichen Ausschusses über die Erteilung der Erlaubnis. Untersuchungsberichte dürfen nur einem zur Vornahme von Tauglichkeitsuntersuchungen berechtigten Arzt zugänglich gemacht werden.

(2) Das Tauglichkeitszeugnis ist nicht erforderlich bei Bewerbern, die eine gültige Erlaubnis als Luftfahrer besitzen und die Ausbildung für eine andere Tätigkeit nach § 20 anstreben, soweit nicht für diese Tätigkeit ein höherer Tauglichkeitsgrad vorgeschrieben ist.

(3) Die fliegerärztlichen Untersuchungsstellen nach Absatz 1 bedürfen der Anerkennung durch das Luftfahrt-Bundesamt oder durch die nach Landesrecht zuständige Behörde gemäß Anlage 3. Ein Rechtsanspruch auf die Anerkennung besteht nicht. Die Anerkennung wird durch die zuständige Behörde in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

(4) Als Leiter einer fliegerärztlichen Untersuchungsstelle für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen an Bewerber um die Erlaubnis für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Motorseglerführer, Segelflugzeugführer, Ultraleichtflugzeugführer oder Freiballonführer kann anerkannt werden, wer die Bestallung als Arzt für Allgemeinmedizin oder als Facharzt für Innere Medizin besitzt, mit den Anforderungen des Motorflugs auf Flugzeugen oder Motorsegeln oder des Segelflugs vertraut ist und an einem vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Lehrgang für Fliegerärzte teilgenommen hat. Die Teilnahme an einem Lehrgang ist nicht erforderlich für Leiter von fliegerärztlichen Untersuchungsstellen, die nur Segelflugzeugführer, Führer nichtmotorgetriebener Luftsportgeräte oder Freiballonführer untersuchen. Der Leiter einer fliegerärztlichen Untersuchungsstelle für berufsmäßig tätiges Luftfahrtpersonal muß die Voraussetzungen nach Satz 1 erfüllen und über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Luftfahrtmedizin, insbesondere über die Arbeitsbedingungen des zu untersuchenden Luftfahrtpersonals, verfügen. Die fliegerärztliche Untersuchungsstelle muß den organisatorischen und technischen Voraussetzungen nach Anlage 3 zu dieser Verordnung entsprechen.

(5) Die Anerkennung nach Absatz 3 kann eingeschränkt, mit Auflagen verbunden und befristet werden. Sie ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich

nicht nur vorübergehend entfallen sind. Die Rücknahme oder der Widerruf werden durch die nach Absatz 3 zuständige Behörde in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

§ 25

Antrag auf Erteilung der Erlaubnis

(1) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis kann schon vor Ablegung der nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal vorgeschriebenen Prüfungen gestellt werden. Ist für die Erlaubnis eine Prüfung nicht vorgeschrieben, so ist der Antrag nach Abschluß der in der Verordnung über Luftfahrtpersonal vorgeschriebenen Ausbildung zu stellen.

(2) Dem Antrag sind beizufügen

1. die in § 24 Abs. 3 Nr. 1 bis 4 bezeichneten Unterlagen, es sei denn, der Antrag wird bei der zuständigen Stelle gestellt, der die Unterlagen nach § 24 Abs. 4 oder 5 vorgelegt worden sind; die zuständige Stelle kann die Vorlage eines neuen Tauglichkeitszeugnisses verlangen, wenn das nach § 24 Abs. 3 Nr. 2 vorgelegte ärztliche Zeugnis älter als ein Jahr ist;
2. eine Erklärung über die Staatsangehörigkeit, die auf Verlangen nachzuweisen ist;
3. ein vom Ausbildungsleiter angefertigter Ausbildungsnachweis über die theoretische und praktische Ausbildung;
4. der Nachweis der Vorbildung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal;
5. zwei Paßbilder.

(3) Soweit nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal eine früher ausgeübte Tätigkeit bei der Erteilung der Erlaubnis berücksichtigt werden kann, ist der Nachweis durch die früheren Luftfahrerscheine oder andere Beweismittel zu führen. Ist dieser Nachweis nicht möglich, so kann die frühere Tätigkeit des Bewerbers glaubhaft gemacht werden.

§ 26

Erteilung der Luftfahrerscheine und sonstige Ausweise

(1) Die zuständige Stelle erteilt die Erlaubnis, wenn die Voraussetzungen des § 24 Abs. 1 sowie die in der Verordnung über Luftfahrtpersonal bestimmten Voraussetzungen erfüllt sind. Hat der nach den Vorschriften der Verordnung über Luftfahrtpersonal bestimmte Prüfungsrat Zweifel an der Eignung des Bewerbers, teilt er der zuständigen Stelle die Gründe hierfür mit. § 24 Abs. 4 Satz 4 gilt sinngemäß.

(2) Die Erlaubnis wird durch Aushändigung eines Ausweises nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal erteilt. Die Dauer der Gültigkeit der Erlaubnis ist in dem Ausweis einzutragen. Das gleiche gilt für besondere Berechtigungen sowie Erweiterungen der Erlaubnis, wenn der Bewerber die in der Verordnung über Luftfahrtpersonal vorgeschriebenen Voraussetzungen nachgewiesen hat. Der Ausweis ist bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit mitzuführen.

§ 26a

Voraussetzungen für Verlängerung und Erneuerung der Erlaubnis

(1) Bei der Verlängerung oder Erneuerung der Erlaubnis, die sich nach den Vorschriften der Verordnung über Luftfahrtpersonal bestimmen, müssen die Voraussetzungen des § 24 Abs. 1 fortbestehen und ein Tauglichkeitszeugnis nach § 24a vorgelegt werden. Für Sprungfallschirmführer gilt das Gesundheitsattest eines Sport- oder Hausarztes als Tauglichkeitszeugnis. Ultraleichtflugzeugführer müssen mit Vollendung des 40. Lebensjahres regelmäßig ein Tauglichkeitszeugnis vorlegen. § 24a Abs. 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(2) Absatz 1 gilt für die nach § 28 erteilten Anerkennungen sinngemäß.

§ 27

Erlaubnisse der Bundeswehr

(1) Eine von der Bundeswehr erteilte Erlaubnis zu einer Tätigkeit in der militärischen Luftfahrt berechtigt während der Dauer des Dienstverhältnisses im gleichen Umfang zu einer Tätigkeit in der zivilen Luftfahrt mit Ausnahme der Tätigkeit als Luftfahrzeugführer im gewerblichen Luftverkehr, als Flugingenieur oder als Fluglehrer einschließlich der Einweisungsberechtigung nach den §§ 92 und 93 der Verordnung über Luftfahrtpersonal. Die Tätigkeit als Prüfer für Luftfahrtgerät in der zivilen Luftfahrt darf nur mit Zustimmung und nach näherer Weisung des Luftfahrt-Bundesamtes oder des Beauftragten ausgeübt werden.

(2) Auf Antrag der zuständigen Bundeswehrdienststelle erteilt die zuständige Stelle dem Inhaber einer militärischen Erlaubnis eine entsprechende zivile Erlaubnis nach dieser Verordnung ohne nochmalige Prüfung der Eignung und Befähigung. Die Erteilung der Erlaubnis für eine Tätigkeit als Berufsflugzeugführer, Berufshubschrauberführer, Flugingenieur und Prüfer von Luftfahrtgerät sowie die Berechtigung für Flüge nach Instrumentenflugregeln und die Lehrberechtigung einschließlich der Einweisungsberechtigung nach den §§ 92 und 93 der Verordnung über Luftfahrtpersonal kann von dem Nachweis der fachlichen Voraussetzungen, der Fähigkeiten und Kenntnisse nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal abhängig gemacht werden.

(3) Bei Beendigung des Dienstverhältnisses ist dem Inhaber einer militärischen Erlaubnis auf Antrag von der Bundeswehrdienststelle zu bescheinigen, für welche Tätigkeiten und in welchem Umfang ihm die Erlaubnis erteilt war.

(4) Die Erlaubnisbehörde erteilt dem Inhaber einer Bescheinigung nach Absatz 3 auf Antrag eine seiner militärischen Erlaubnis entsprechende Erlaubnis nach dieser Verordnung, sofern die Voraussetzungen für die Verlängerung dieser Erlaubnis nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal erfüllt sind und der Antrag innerhalb von sechs Monaten nach der Beendigung des Dienstverhältnisses gestellt ist. Wird der Antrag später gestellt, so erteilt die Erlaubnisbehörde eine zivile Erlaubnis, sofern die Voraussetzungen für die Erneuerung der beantragten Erlaubnis erfüllt sind. Absatz 2 Satz 2 gilt sinngemäß.

§ 28

Anerkennung von Erlaubnissen

(1) Nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilte Erlaubnisse berechtigen nur zum Führen oder Bedienen von Luftfahrzeugen, die in dem Staat oder Gebiet, in dem die Erlaubnis erteilt oder als gültig anerkannt worden ist, eingetragen sind. Voraussetzung hierfür ist, daß die Anforderungen, nach denen die Erlaubnis erteilt oder als gültig anerkannt ist, den auf Grund des Artikels 33 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411) aufgestellten Mindestanforderungen entsprechen; diese Voraussetzung gilt nicht für Luftsportgeräteführer.

(2) Erlaubnisse nach Absatz 1 für eine Betätigung als Luftfahrtpersonal können allgemein oder im Einzelfall anerkannt werden, wenn die Gegenseitigkeit der Anerkennung gewährleistet ist. Die Anerkennung kann von dem Nachweis der Eignung nach den Vorschriften dieser Verordnung sowie der fachlichen Voraussetzungen, der Fähigkeiten und Kenntnisse nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal abhängig gemacht werden. Die allgemeine Anerkennung und die Anerkennung im Einzelfall werden von dem Luftfahrt-Bundesamt oder von dem Beauftragten erteilt. Die Anerkennung kann eingeschränkt, befristet und mit Auflagen verbunden werden. Der Ausweis über die Erlaubnis und die Bescheinigung über die Anerkennung im Einzelfall sind bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit mitzuführen.

(3) Für anerkannte Erlaubnisse kann die zuständige Stelle auf Antrag entsprechende deutsche Ausweise erteilen. Das Bundesministerium für Verkehr kann für Luftsportgeräteführer, die keine deutsche Staatsangehörigkeit besitzen, Ausnahmen von den Absätzen 1 und 2 zulassen.

§ 28a

Anerkennung von Erlaubnissen, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilt wurden

(1) Von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilte Erlaubnisse sowie alle damit verbundenen Rechte und Bedingungen werden im Einzelfall ohne unbillige Verzögerung und ohne Auflage weiterer Prüfungen vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnisse den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über Luftfahrtpersonal entsprechen.

(2) Jeder Inhaber einer von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilten Erlaubnis für Privatluftfahrzeugführer darf auf in der Bundesrepublik Deutschland eingetragenen Luftfahrzeugen, die für eine Mindestflugbesatzung, bestehend aus einem Luftfahrzeugführer, zugelassen sind, bei Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage im Umfang der Rechte seiner Erlaubnis tätig werden.

(3) Bestehen Zweifel, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilten Erlaubnis den in Absatz 1 genannten Vorschriften entsprechen, wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen die Erlaubnis anerkannt werden kann. Die Absätze 2 und 4 bleiben unberührt. Bestehen nach Prüfung der Gleichwertigkeit der Erlaubnis weiterhin

begründete Zweifel, wird dem Antragsteller innerhalb von drei Monaten, gerechnet von dem Zeitpunkt an, zu dem alle erforderlichen Angaben vorliegen, schriftlich mitgeteilt, welche zusätzlichen Voraussetzungen für die Anerkennung erforderlich sind. Der ausstellende Staat und die Kommission der Europäischen Gemeinschaft werden davon schriftlich unterrichtet. Dem Inhaber der Erlaubnis wird so bald wie möglich Gelegenheit gegeben, zusätzliche Prüfungen abzulegen. Hat der Antragsteller den zusätzlichen Voraussetzungen Genüge getan, wird die betreffende Erlaubnis unverzüglich anerkannt.

(4) Erlaubnisse für Luftfahrzeugführer, die von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft gemäß den Anforderungen des Anhangs 1 zu dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt erteilt wurden, werden anerkannt, wenn der Inhaber den in der Anlage 4 zur Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufgeführten besonderen Anforderungen genügt.

(5) Wird eine deutsche Erlaubnis auf der Grundlage einer von einem Drittland erteilten Erlaubnis oder eines Teiles einer solchen Erlaubnis erteilt, wird dies in der Erlaubnis vermerkt.

(6) Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft werden zu Ausbildungseinrichtungen sowie zu Prüfungen und Verfahren zum Erlaubniserwerb in derselben Weise wie deutsche Staatsangehörige zugelassen.

§ 29

Widerruf, Ruhen und Beschränkung der Erlaubnis

(1) Die Erlaubnis ist von der nach § 22 Abs. 3 oder nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 zuständigen Stelle zu widerrufen und der Ausweis einzuziehen, wenn sich Tatsachen dafür ergeben, daß der Inhaber für die erlaubte Tätigkeit ungeeignet ist.

(2) Die Erlaubnis ist ferner zu widerrufen und der Ausweis einzuziehen, wenn der zuständigen Stelle Tatsachen bekannt werden, die Zweifel an dem ausreichenden praktischen Können oder fachlichen Wissen des Inhabers der Erlaubnis rechtfertigen, und wenn eine von ihr angeordnete Überprüfung entweder verweigert wird oder ergibt, daß der Inhaber der Erlaubnis ein ausreichendes praktisches Können oder fachliches Wissen nicht mehr besitzt.

(3) An Stelle des Widerrufs kann das Ruhen der Erlaubnis auf Zeit oder eine Nachschulung mit anschließender Überprüfung angeordnet oder die Erlaubnis auf eine bestimmte Betätigung in der Luftfahrt beschränkt werden, wenn dies ausreicht, um die Sicherheit und Ordnung des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten. Das Ruhen der Erlaubnis kann auch in Fällen erheblicher Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Luftverkehrs bis zur Feststellung des weiteren ausreichenden praktischen Könnens oder fachlichen Wissens nach Absatz 2 angeordnet werden, wenn der zuständigen Stelle Tatsachen bekannt werden, die erkennen lassen, daß der Inhaber der Erlaubnis das ausreichende praktische Können oder fachliche Wissen nicht mehr besitzt. Der über die Erlaubnis ausgestellte Ausweis ist für die Zeit des Ruhens der Erlaubnis einzuziehen und im Falle der Beschränkung zu berichtigen oder durch einen neuen Ausweis zu ersetzen.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten für die nach § 28 erteilten Anerkennungen sinngemäß.

2. Ausbildung von Luftfahrern

§ 30

Erlaubnis und Lehrberechtigung

(1) Die Ausbildung von Luftfahrern darf nur in Ausbildungsbetrieben (Luftfahrerschulen) durchgeführt werden, die dafür eine Erlaubnis besitzen.

(2) Luftschiffführer, Freiballonführer und Motorseglerführer, die eine Erlaubnis für Flugzeugführer, Hubschrauberführer oder Segelflugzeugführer besitzen, können auch außerhalb der in Absatz 1 bezeichneten Luftfahrerschulen ausgebildet werden. Das gleiche gilt für die Einweisung von Luftfahrern auf andere Luftfahrzeugmuster.

(3) Die praktische Ausbildung darf, unbeschadet der Erlaubnis nach Absatz 1, nur von Personen vorgenommen werden, die hierfür eine Lehrberechtigung besitzen. Die Lehrberechtigung wird nach den Vorschriften der Verordnung über Luftfahrtpersonal erteilt.

§ 31

Zuständige Stellen

(1) Die Erlaubnis wird

1. für Luftfahrerschulen, die nur Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, jeweils ohne Instrumentenflugberechtigung, sowie Motorseglerführer, Segelflugzeugführer und Freiballonführer ausbilden, von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem die Ausbildung durchgeführt werden soll,
2. für Luftfahrerschulen, soweit sie Luftsportgeräteführer ausbilden, von dem Beauftragten,
3. für andere Luftfahrerschulen von dem Luftfahrt-Bundesamt

erteilt.

(2) Wären nach Absatz 1 Nr. 1 in derselben Sache die Luftfahrtbehörden mehrerer Länder zuständig, so ist die Luftfahrtbehörde des Landes zuständig, in deren Bereich der Schwerpunkt der Ausbildung liegt. Im Zweifel bestimmen die obersten Luftfahrtbehörden der beteiligten Länder im gegenseitigen Einvernehmen die nach Absatz 1 Nr. 1 zuständige Behörde.

§ 32

Antrag auf Erteilung der Erlaubnis

(1) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis muß enthalten

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers, eine Erklärung über schwebende Strafverfahren und darüber, daß ein Führungszeugnis nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der zuständigen Stelle beantragt worden ist, bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts außerdem den Namen und Wohnsitz der vertretungsberechtigten Personen sowie auf Verlangen eine Bescheinigung des Registergerichts, daß die Eintragung in das Vereins-, Handels- oder Genossenschaftsregister nur noch von der Erteilung der Erlaubnis abhängt;
2. die Angabe der Staatsangehörigkeit, sofern der Antragsteller eine natürliche Person ist; die Staatsangehörigkeit ist auf Verlangen nachzuweisen;

3. die Namen des Ausbildungsleiters, der Fluglehrer und des sonstigen Lehrpersonals unter Angabe der Lehrfächer;
4. die Angaben über die Aufnahmebedingungen, über das Ziel, den Gang und die Dauer der Ausbildung, die Zahl der gleichzeitig aufzunehmenden Schüler und die Ausbildungskosten;
5. die Angaben über die Ausbildungsräume, Lehrmittel, das Übungsgelände und die sonstigen Betriebsgrundlagen nach Anlage 2;
6. den Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers;
- 6a. bei Verwendung von Luftfahrzeugen, die nicht im ausschließlichen Eigentum des Antragstellers stehen, den Nachweis, daß er daran uneingeschränkt die Verfügungsgewalt besitzt, die die beabsichtigte Verwendung der Luftfahrzeuge voraussetzt, sowie auf Verlangen der zuständigen Stelle über den Eigentümer der Luftfahrzeuge die Angaben nach den Nummern 1, 2 und 6;
7. den Nachweis, daß ausreichende personelle, technische und organisatorische Voraussetzungen vorhanden sind, um die Lufttüchtigkeit der verwendeten Luftfahrzeuge jederzeit aufrechtzuerhalten, einen sicheren Betrieb und eine geordnete Ausbildung durchzuführen.

(2) Dem Antrag sind die Luftfahrerscheine oder amtlich beglaubigte Abschriften der Luftfahrerscheine sowie Lebensläufe des Ausbildungsleiters, der Fluglehrer und des sonstigen Lehrpersonals beizufügen.

(3) Die zuständige Stelle kann verlangen, daß die Nachweise nach Absatz 1 Nr. 6 und 7 durch Vorlage eines Gutachtens des Luftfahrt-Bundesamtes geführt werden.

§ 33

Erteilung und Umfang der Erlaubnis

(1) Die zuständige Stelle erteilt die Erlaubnis, wenn

1. durch die vorgesehene Ausbildung eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung nicht zu befürchten ist,
2. Antragsteller, Ausbildungsleiter, Fluglehrer und sonstiges Lehrpersonal geeignet sind und
3. im übrigen den Vorschriften für Luftfahrerschulen nach Anlage 2 entsprochen wird.

(2) Die Erlaubnis wird für die Ausbildung bestimmter Arten von Luftfahrern erteilt. Sie kann eingeschränkt, mit Auflagen, insbesondere hinsichtlich des Abschlusses einer Unfallversicherung, verbunden und befristet werden. In der Erlaubnis wird der Ort des Schwerpunktes der Ausbildung bestimmt. Die Benutzung eines anderen als des in der Erlaubnis genannten Ausbildungsgeländes bedarf der Genehmigung der zuständigen Stelle.

(3) Änderungen der Aufnahmebedingungen sowie Änderungen des Betriebszustandes, insbesondere ein Wechsel des Ausbildungsleiters, des Lehrpersonals oder des Luftfahrzeugs, bedürfen der Genehmigung. Änderungen des Namens der Luftfahrerschule sind der zuständigen Stelle mitzuteilen. Das gleiche gilt, wenn der Inhaber der Erlaubnis eine juristische Person, ein nicht rechtsfähiger Verein oder eine Gesellschaft ist, bei einem Wechsel von vertretungsberechtigten Personen.

§ 34

Erleichterungen für den Luftsport

(1) Luftsportverbänden kann eine Erlaubnis nach § 33 zur Ausbildung von Motorseglerführern, Segelflugzeugführern oder Fallschirmspringern in den ihnen angeschlossenen Vereinen erteilt werden, sofern bei Durchführung der Ausbildung innerhalb des Verbandes die Sicherheit und Ordnungsmäßigkeit des Ausbildungsbetriebes gewährleistet sind.

(2) Die zuständige Stelle kann Befreiungen von den Vorschriften des § 32 Abs. 1 Nr. 2 bis 6 und Abs. 2 und des § 33 Abs. 3 gewähren, soweit die besonderen Umstände des Ausbildungsbetriebes dies rechtfertigen.

§ 35

Beginn der Ausbildung

Mit der Ausbildung darf erst begonnen werden, wenn die zuständige Stelle dies auf Grund einer Abnahmeprüfung gestattet. In den Fällen des § 34 kann von der Abnahmeprüfung abgesehen werden.

§ 36

Aufsicht

(1) Die zuständige Stelle führt die Aufsicht über den Ausbildungsbetrieb, sofern der Bund oder das Land in ihrem Zuständigkeitsbereich nicht eine andere Behörde dafür bestimmen.

(2) Der Inhaber der Erlaubnis hat der zuständigen Stelle einmal im Jahr einen Ausbildungsbericht vorzulegen.

§ 37

Rücknahme und Widerruf

Die Erlaubnis ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn länger als ein Jahr von der Erlaubnis kein Gebrauch gemacht worden ist.

Dritter Abschnitt**Flugplätze****1. Flughäfen**

§ 38

Begriffsbestimmungen und Einteilung

(1) Flughäfen sind Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 des Luftverkehrsgesetzes bedürfen.

(2) Die Flughäfen werden genehmigt als

1. Flughäfen des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughäfen),
2. Flughäfen für besondere Zwecke (Sonderflughäfen).

§ 39

Genehmigungsbehörde

(1) Die Genehmigung eines Flughafens wird von der Luftfahrtbehörde des Landes erteilt, in dem das Gelände liegt.

(2) Erstreckt sich das Gelände oder der Bauschutzbereich auf mehrere Länder, so ist Genehmigungsbehörde und Luftfahrtbehörde nach den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes über Baubeschränkungen im Bauschutzbereich die Behörde des Landes, in dem der überwiegende Teil des Geländes liegt. Die Genehmigung bedarf der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der beteiligten Länder.

§ 40

Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung muß enthalten

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers, eine Erklärung über schwebende Strafverfahren und darüber, daß ein Führungszeugnis nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der Genehmigungsbehörde beantragt worden ist, bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts außerdem den Namen und Wohnsitz der vertretungsberechtigten Personen sowie auf Verlangen eine Bescheinigung des Registergerichts, daß die Eintragung in das Vereins-, Handels- oder Genossenschaftsregister nur noch von der Erteilung der Genehmigung abhängt,
2. die Angabe der Staatsangehörigkeit, sofern der Antragsteller eine natürliche Person ist,
3. den Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers,
4. die Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse des Geländes, bei Wasserflughäfen auch über den Verkehr von Wasserfahrzeugen,
5. eine Beschreibung der geplanten Anlagen und Betriebseinrichtungen sowie der beabsichtigten Flug- und Flughafenbetriebsabwicklung,
6. a) einen Übersichtsplan im Maßstab 1 : 25 000 mit Höhenschichtlinien, aus dem ersichtlich sind die Grenzen des Flughafens, die Anfluggrundlinien, die Einzelheiten des Ausbauplans, der Bauschutzbereich gegebenenfalls mit einem Vorschlag für Höhenfestlegungen nach den §§ 13 und 15 des Luftverkehrsgesetzes, die Rollbahnen, die Vorfeldflächen, die Bebauungszone mit Bauhöhen und die Luftfahrthindernisse im Bauschutzbereich, bei Wasserflughäfen außerdem die Wassertiefen, die Stromrichtung und -geschwindigkeit, die Fahrrinnen und die Anker- und Anlegestellen für Wasserfahrzeuge,
- b) einen Lageplan des Gebietes bis mindestens 2 km von den Enden der Start- und Landeflächen und bis mindestens 1,5 km beiderseits der Anfluggrundlinien im Maßstab 1 : 5 000 oder 1 : 2 500 mit den unter Buchstabe a bezeichneten Eintragungen,
7. a) je einen Längsschnitt durch die Mittellinie der Start- und Landeflächen mit den Sicherheitsflächen und Anflugsektoren im Längenmaßstab 1 : 25 000 und im Höhenmaßstab 1 : 2 500; die

- höchsten Erhebungen in den genannten Flächen und Sektoren sowie die tiefsten Vertiefungen in den genannten Flächen zu beiden Seiten der Schnittlinie sind deutlich unterscheidbar auf die Längsschnitte zu projizieren,
- b) je einen Längsschnitt durch die unter Buchstabe a bezeichneten Mittellinien bis mindestens 2 km von den Enden der Start- und Landeflächen im Längenmaßstab 1 : 5 000 und im Höhenmaßstab 1 : 500 oder im Längenmaßstab 1 : 2 500 und im Höhenmaßstab 1 : 250 mit den unter Buchstabe a zweiter Halbsatz bezeichneten Eintragungen,
- c) Querschnitte durch die Start- und Landeflächen und die Sicherheitsflächen im Maßstab 1 : 2 500,
8. bei Flughäfen, die in mehreren Stufen ausgebaut werden, in den nach den Nummern 5 bis 7 beizubringenden Unterlagen eine besonders herausgehobene Darstellung der ersten Ausbaustufe,
9. ein Gutachten des Deutschen Wetterdienstes über die flugklimatologischen Verhältnisse und über die Möglichkeiten einer Flugwetterberatung,
10. das Gutachten
- a) eines technischen Sachverständigen über das Ausmaß des Fluglärms, der in der Umgebung des Flughafens zu erwarten ist, und
- b) eines medizinischen Sachverständigen über die Auswirkung dieses Lärms auf die Bevölkerung,
11. bei Sonderflughäfen die Angabe des Zwecks, dem dieser dienen soll.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Unterlagen, insbesondere auch Sachverständigengutachten, fordern. Sie bestimmt, in welcher Anzahl der Antrag und die Unterlagen einzureichen sind.

§ 41

Änderungsanträge

Die Genehmigungsbehörde bestimmt die Unterlagen, die von dem Flughafenunternehmer einzureichen sind, wenn der Ausbauplan, die Anlage oder der Betrieb des Flughafens wesentlich erweitert oder geändert werden soll.

§ 42

Erteilung und Umfang der Genehmigung, Festlegung des Ausbauplans

(1) Die Genehmigung des Flughafens ist für seine Anlegung und seinen Betrieb zu erteilen; sie kann mit Auflagen, insbesondere zur Einschränkung von Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Flughafens, verbunden und befristet werden.

(2) Die Genehmigungsurkunde muß enthalten

1. die Bezeichnung des Flughafens,
2. die Lage des Flughafens,
3. die geographische Lage und Höhe des Flughafenbezugspunkts,
4. die Angabe, zu welcher Klasse des Anhangs 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt der Flughafen, gegebenenfalls entsprechend seiner ersten Ausbaustufe, gehört,
5. die Richtung und Länge der Start- und Landebahnen,

6. die Angaben über den Umfang der ersten Ausbaustufe, falls der Flughafen in mehreren Stufen ausgebaut wird,
7. die Arten der Luftfahrzeuge, die den Flughafen benutzen dürfen,
8. bei einem Sonderflughafen den Zweck, dem dieser dienen soll,
9. eine Auflage zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung mit Festlegung der Höhe der Versicherungssumme.

(3) Mit der Genehmigung ist die Festlegung des Ausbauplans zu verbinden.

(4) Die Genehmigungsbehörde veranlaßt die Bekanntmachung der Genehmigung in den Nachrichten für Luftfahrer und in den Amtsblättern der Länder, auf die sich der Bauschutzbereich erstreckt. Die Bekanntmachung muß die Angaben nach Absatz 2 enthalten.

§ 43

Flughafenbenutzungsordnung

(1) Vor der Aufnahme des Flughafenbetriebs hat der Flughafenunternehmer der Genehmigungsbehörde eine Benutzungsordnung und bei Verkehrsflughäfen außerdem eine Regelung der Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen zur Genehmigung vorzulegen.

(2) Die Genehmigungsbehörde veranlaßt die Bekanntmachung der Benutzungsordnung und der Regelung der Entgelte in den Nachrichten für Luftfahrer.

§ 44

Betriebsaufnahme

(1) Der Flughafen darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Genehmigungsbehörde dies auf Grund einer Abnahmeprüfung gestattet.

(2) Die Genehmigungsbehörde veranlaßt die Bekanntmachung der Betriebsaufnahme in den Nachrichten für Luftfahrer.

(3) Die Absätze 1 und 2 sind sinngemäß auf die Genehmigung wesentlicher Erweiterungen oder Änderungen der Anlage und des Betriebes anzuwenden.

§ 45

Pflichten des Flughafenunternehmers

(1) Der Flughafenunternehmer hat den Flughafen in betriebssicherem Zustand zu erhalten und ordnungsgemäß zu betreiben. Vorkommnisse, die den Betrieb des Flughafens wesentlich beeinträchtigen, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den Flughafenunternehmer von der Betriebspflicht befreien.

(2) Der Flughafenunternehmer hat beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen der Genehmigungsbehörde rechtzeitig anzuzeigen. Luftfahrthindernisse im Flughafen und innerhalb des Bauschutzbereichs sind nach näherer Weisung der Genehmigungsbehörde kenntlich zu machen.

(3) Der Flughafenunternehmer hat auf Verlangen der Genehmigungsbehörde eine oder mehrere sachkundige Personen für die Leitung des Verkehrs und Betriebes des Flughafens zu bestellen.

§ 46

Sicherung von Flughäfen

(1) Der Flughafenunternehmer hat den Flughafen so einzufrieden, daß das Betreten durch Unbefugte verhindert wird.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann in besonderen Fällen den Flughafenunternehmer von der Verpflichtung nach Absatz 1 befreien und ihm auferlegen, Verbotsschilder aufzustellen. Die Schilder sollen entlang der Grenze der nicht allgemein zugänglichen Teile des Flughafens und in Abständen von 250 m und bei einmündenden Geh- oder Fahrwegen mindestens in 1 Meter Höhe über dem Boden angebracht werden. Sie sollen 70 cm breit und 50 cm hoch sein und die Beschriftung

„Flugplatz

Betreten durch Unbefugte verboten“

tragen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten bei Wasserflughäfen nur hinsichtlich der zugehörigen Landflächen.

(4) Das Betreten der eingefriedeten oder durch Verbotsschilder gekennzeichneten Teile des Flughafens ist Unbefugten verboten.

§ 47

Aufsicht

(1) Die Genehmigungsbehörde ist berechtigt nachzuprüfen, ob

1. der bauliche und betriebliche Zustand des Flughafens entsprechend der Genehmigung fortbesteht,
2. die erteilten Auflagen eingehalten werden und
3. der Flughafenbetrieb ordnungsgemäß durchgeführt wird. Sie kann die hierfür notwendigen Auskünfte verlangen und ist berechtigt, ihre Nachprüfungen auf dem Flughafen durchzuführen.

(2) Die Zuständigkeit anderer Behörden zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben auf dem Flughafen bleibt unberührt.

§ 48

**Rücknahme und
Widerruf der Genehmigung**

(1) Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden.

(2) Die Rücknahme, der Widerruf oder das Erlöschen der Genehmigung aus anderen Gründen ist bekanntzumachen; § 42 Abs. 4 Satz 1 ist sinngemäß anzuwenden.

2. Landeplätze

§ 49

Begriffsbestimmung und Einteilung

(1) Landeplätze sind Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 des Luftverkehrsgesetzes nicht bedürfen und nicht nur als Segelfluggelände dienen.

(2) Die Landeplätze werden genehmigt als

1. Landeplätze des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplätze),
2. Landeplätze für besondere Zwecke (Sonderlandeplätze).

§ 50

Genehmigungsbehörde

Die Genehmigung eines Landeplatzes wird von der Luftfahrtbehörde des Landes erteilt, in dem das Gelände liegt. § 39 Abs. 2 ist anzuwenden.

§ 51

Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung eines Landeplatzes für Landflugzeuge muß enthalten

1. die § 40 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 und 11 entsprechenden Angaben und Nachweise;
2. a) einen Übersichtsplan im Maßstab 1 : 25 000 mit Höhenschichtlinien, aus dem ersichtlich sind der Landeplatz mit seiner Umgrenzung und dem anschließenden Gebiet bis zu einer Entfernung von 3 km, die Anfluggrundlinien, die Start- und Landeflächen, die Bebauungszone mit Bauhöhen, die Luftfahrthindernisse und – soweit vorgesehen – die Start- und Landebahnen, die Rollbahnen, der beschränkte Bauschutzbereich mit dem Bezugspunkt des Landeplatzes sowie ein Vorschlag für Höhenfestlegungen nach den §§ 13 und 15 des Luftverkehrsgesetzes, bei Wasserlandeplätzen außerdem die in § 40 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe a für Wasserflughäfen vorgeschriebenen zusätzlichen Angaben;
- b) einen Lageplan des Gebietes bis mindestens 1 km von den Enden der Start- und Landeflächen und bis mindestens 0,5 km beiderseits der Anfluggrundlinien im Maßstab 1 : 5 000 oder 1 : 2 500 mit den unter Buchstabe a bezeichneten Eintragungen;
3. a) je einen Längsschnitt durch jede Anfluggrundlinie bis mindestens 3 km von den Enden der zugehörigen Start- und Landeflächen im Längenmaßstab 1 : 25 000 und im Höhenmaßstab 1 : 2 500 unter Kenntlichmachung der An- und Abflugflächen; die höchsten Erhebungen in einer Fläche mit der vorgenannten Länge der jeweiligen Anfluggrundlinie und mit einer Breite von je 150 m beiderseits dieser Linie sind deutlich unterscheidbar auf die Längsschnitte zu projizieren; das gleiche gilt für die tiefsten Vertiefungen in einer Fläche mit einer Länge bis mindestens 250 m von den Enden der zugehörigen Start- und Landefläche und mit einer Breite von mindestens je 75 m beiderseits der Anfluggrundlinie;
- b) je einen Längsschnitt durch die unter Buchstabe a bezeichneten Anfluggrundlinien bis mindestens 1 km von den Enden der Start- und Landeflächen im Längenmaßstab 1 : 5 000 und im Höhenmaßstab 1 : 500 oder im Längenmaßstab 1 : 2 500 und im Höhenmaßstab 1 : 250 mit den unter Buchstabe a bezeichneten Eintragungen;
- c) Querschnitte durch die Start- und Landeflächen im Maßstab 1 : 2 500;
4. das Gutachten eines Sachverständigen über die Eignung des Landeplatzes;

5. ein Gutachten des Deutschen Wetterdienstes über die flugklimatologischen Verhältnisse des Landeplatzes und seiner Umgebung.

(2) § 40 Abs. 2 und § 41 sind sinngemäß anzuwenden. Auf Antrag kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen von den Antragserfordernissen des Absatzes 1 zulassen.

(3) Für Landeplätze, die nicht oder nicht nur dem Verkehr von Landflugzeugen dienen sollen, bestimmt die Genehmigungsbehörde die Antragserfordernisse.

§ 52

Erteilung und Umfang der Genehmigung

(1) Die Genehmigung des Landeplatzes ist für seine Anlegung und seinen Betrieb zu erteilen; sie kann mit Auflagen insbesondere zur Einschränkung von Lärmauswirkungen auf die Umgebung eines Landeplatzes und zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung mit Festlegung der Höhe der Versicherungssumme verbunden und befristet werden.

(2) Die Genehmigungsurkunde muß enthalten

1. die § 42 Abs. 2 Nr. 1 bis 3, 7 und 8 entsprechenden Angaben,
2. die Richtung und Länge der Start- und Landeflächen und gegebenenfalls der Start- und Landebahnen,
3. gegebenenfalls die Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereiches.

(3) § 42 Abs. 4 ist sinngemäß anzuwenden. Die Bekanntmachung muß die Angaben nach Absatz 2 enthalten.

§ 53

Anzuwendende Vorschriften

(1) Für die Betriebsaufnahme und die Pflichten des Landeplatzhalters sind § 43 Abs. 1, die §§ 44 und 45 Abs. 1 und 2, für die Aufsicht § 47 und für die Rücknahme oder den Widerruf der Genehmigung § 48 sinngemäß anzuwenden. Bei Landeplätzen, die ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen, obliegt die Aufsicht dem Beauftragten.

(2) Für die Sicherung von Landeplätzen ist § 46 Abs. 1 bis 3 mit der Maßgabe anzuwenden, daß die Sicherungsmaßnahmen auch auf Teile des Landeplatzes und bestimmte Zeiten beschränkt werden können. Das Betreten der eingefriedeten oder durch Verbotsschilder gekennzeichneten Teile des Landeplatzes ist Unbefugten verboten.

(3) Der Landeplatzhalter hat auf Verlangen der Genehmigungsbehörde eine oder mehrere Personen als Flugleiter zu bestellen.

3. Segelfluggelände

§ 54

Begriffsbestimmung

(1) Segelfluggelände sind Flugplätze, die für die Benutzung durch Segelflugzeuge und nicht selbststartende Motorsegler bestimmt sind.

(2) Die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Segelfluggeländes kann auf die Benutzung durch selbststartende Motorsegler, Freiballone, Luftsportgeräte und

Luftfahrzeuge, soweit diese bestimmungsgemäß zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Motorseglern oder Hängegleitern oder zum Absetzen von Fallschirmspringern Verwendung finden, erstreckt werden. Die Erstreckung erfolgt auf Antrag des Antragstellers der Genehmigung oder bei bereits erteilter Genehmigung auf Antrag des Halters des Segelfluggeländes. Im übrigen bleibt § 15 der Luftverkehrs-Ordnung unberührt.

§ 55

Genehmigungsbehörde

Die Genehmigung eines Segelfluggeländes wird von der Luftfahrtbehörde des Landes erteilt, in dem das Gelände liegt. § 39 Abs. 2 ist anzuwenden.

§ 56

Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung muß enthalten

1. die § 40 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4 und 5 entsprechenden Angaben,
2. den Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers, wenn das Segelfluggelände einen beschränkten Bauschutzbereich erhalten soll,
3. a) einen Übersichtsplan im Maßstab 1 : 25 000 mit Höhenschichtlinien, aus dem ersichtlich sind das Segelfluggelände mit seiner Umgrenzung und dem anschließenden Gebiet bis zu einer Entfernung von 1 km, die An- und Abflugrichtungen, die Luftfahrtshindernisse und – soweit vorgesehen – der beschränkte Bauschutzbereich mit dem Bezugspunkt des Segelfluggeländes sowie einen Vorschlag für Höhenfestlegungen nach den §§ 13 und 15 des Luftverkehrsgesetzes,
 - b) einen Lageplan des Gebietes bis mindestens 1 km von den Enden und bis mindestens 0,5 km von den Seiten der Start- und Landeflächen im Maßstab 1 : 5 000 oder 1 : 2 500, aus dem ersichtlich sind die unter Buchstabe a bezeichneten Eintragungen und die Start- und Landeflächen, die Aufstellplätze für Startwinden und die baulichen Anlagen mit Bauhöhen,
4. das Gutachten eines Sachverständigen über die Eignung des Segelfluggeländes.

(2) § 40 Abs. 2 und § 41 sind sinngemäß anzuwenden. Auf Antrag kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen von den Antragserfordernissen des Absatzes 1 zulassen.

§ 57

Erteilung und Umfang der Genehmigung

(1) Die Genehmigung des Segelfluggeländes ist für seine Anlegung und seinen Betrieb zu erteilen; sie kann mit Auflagen, insbesondere zur Einschränkung von Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Segelfluggeländes und zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung mit Festlegung der Höhe der Versicherungssumme, verbunden und befristet werden.

(2) Die Genehmigungsurkunde muß enthalten

1. die § 42 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 entsprechenden Angaben,
2. gegebenenfalls die Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereichs,

3. die Arten der in § 54 bezeichneten Luftfahrzeuge, die das Segelfluggelände benutzen dürfen,
4. die Angabe der Startarten.

(3) Die Genehmigungsbehörde macht die Genehmigung des Segelfluggeländes bei Eröffnung des Betriebes in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt; bei Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereiches veranlaßt sie ferner die Bekanntmachung in den Amtsblättern der Länder, auf die sich der Bauschutzbereich erstreckt. Die Bekanntmachung muß die Angaben nach Absatz 2 Nr. 1, 2 und 3 enthalten.

§ 58

Betrieb des Segelfluggeländes

Auf den Betrieb des Segelfluggeländes sind § 44 Abs. 1 und § 45 Abs. 1 und 2 und § 53 Abs. 3 sinngemäß anzuwenden. Für den Halter eines Segelfluggeländes besteht keine Betriebspflicht.

§ 59

Sicherung des Segelfluggeländes

Für die Sicherung von Segelfluggeländen ist § 46 Abs. 1 und 2 sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, daß die Sicherungsmaßnahmen auch auf Teile des Segelfluggeländes und auf bestimmte Zeiten beschränkt werden können. Das Betreten der eingefriedeten oder durch Verbotsschilder gekennzeichneten Teile des Segelfluggeländes ist Unbefugten verboten.

§ 60

Anzuwendende Vorschriften

Für die Genehmigung wesentlicher Erweiterungen oder Änderungen der Anlage oder des Betriebes des Segelfluggeländes sind § 44 Abs. 1 sowie § 57 Abs. 3, für die Aufsicht § 47 und für die Rücknahme oder den Widerruf der Genehmigung § 48 sinngemäß anzuwenden. Bei Landeplätzen, die ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen, obliegt die Aufsicht dem Beauftragten.

Vierter Abschnitt

Verwendung und Betrieb von Luftfahrtgerät

1. Gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen

§ 61

Genehmigungsbehörde, Zulassungsbehörde

(1) Die Betriebsgenehmigung für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen nach der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung wird erteilt

1. für Luftfahrtunternehmen, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden, von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat,
2. für andere Luftfahrtunternehmen von dem Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle.

Die Genehmigung umfaßt nicht die Durchführung von Bodenabfertigungsdiensten durch das Luftfahrtunternehmen.

(2) Die Genehmigungen nach § 20 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes werden von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, erteilt. Die Genehmigung kann von der Luftfahrtbehörde eines anderen Landes erteilt werden, wenn der Schwerpunkt der beabsichtigten Unternehmertätigkeit in diesem Lande liegt und die nach Satz 1 zuständige Behörde zustimmt.

(3) Die Zulassung von Luftsicherheitsplänen wird in allen Fällen von dem Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt.

§ 62

Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung nach § 20 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes muß enthalten:

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers, eine Erklärung über schwebende Strafverfahren und darüber, daß ein Führungszeugnis nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der Genehmigungsbehörde beantragt worden ist, bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts außerdem den Namen und Wohnsitz der vertretungsberechtigten Personen sowie auf Verlangen eine Bescheinigung des Registergerichts, daß die Eintragung in das Vereins-, Handels- oder Genossenschaftsregister nur noch von der Erteilung der Genehmigung abhängt,
2. die Angabe der Staatsangehörigkeit des Antragstellers, bei juristischen Personen oder Gesellschaften des Handelsrechts die Staatsangehörigkeit der vertretungsberechtigten Personen,
3. die Angabe des Zwecks des Luftfahrtunternehmens sowie der Gebiete, in welchen geflogen werden soll,
4. die Angaben über die zur Verwendung vorgesehenen Luftfahrzeuge, insbesondere Anzahl, Muster und Kategorien,
5. die Namen des Luftfahrtpersonals unter Angabe der erteilten Erlaubnisse und besonderen Berechtigungen,
6. den Nachweis der für den sicheren Betrieb erforderlichen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers, den Gesellschaftsvertrag, die Bilanz einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung, Angaben über die Kapitalzusammensetzung des Unternehmens, sein Anlagevermögen und den Kapitalbedarf, ferner einen Wirtschafts- und Liquiditätsplan für das laufende und folgende Jahr, sowie Angaben über die vorgesehenen Beförderungsentgelte und Bedingungen,
7. bei Verwendung von Luftfahrzeugen, die nicht im ausschließlichen Eigentum des Antragstellers stehen, den Nachweis, daß er daran uneingeschränkt die Verfügungsgewalt besitzt, die die beabsichtigte Verwendung der Luftfahrzeuge voraussetzt (Halter), sowie auf Verlangen der Genehmigungsbehörde über den Eigentümer der Luftfahrzeuge die Angaben nach den Nummern 1 und 2,

8. den Nachweis des Abschlusses der gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungen,
9. den Nachweis, daß ausreichende personelle, technische und organisatorische Voraussetzungen vorhanden sind, um die Lufttüchtigkeit der verwendeten Luftfahrzeuge jederzeit aufrechtzuerhalten und einen sicheren Betrieb durchzuführen,
10. den Nachweis, daß die Ausrüstung der Luftfahrzeuge für die beabsichtigte Verwendung den Vorschriften für den Betrieb des Luftfahrzeugs entspricht und die Führer der Luftfahrzeuge die erforderlichen Erlaubnisse und Berechtigungen besitzen.

(2) Für die Erteilung der Betriebsgenehmigung für die gewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht durch Luftfahrtunternehmen nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung gilt Absatz 1 Nr. 1 bis 5, 7 bis 10 entsprechend. Weitere nach der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 zu erbringende Nachweise bleiben hiervon unberührt.

§ 63

Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen außerhalb der Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes

(1) Die Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen nach § 21a des Luftverkehrsgesetzes, die von einem Staat außerhalb der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraumes gegenüber der Regierung der Bundesrepublik Deutschland auf diplomatischem Wege zur Ausübung des Fluglinienverkehrs benannt worden sind (Bezeichnung), wird vom Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt.

(2) Vorbehaltlich abweichender Regelungen in Luftverkehrsabkommen mit dem Heimatstaat des bezeichneten ausländischen Unternehmens muß der Antrag auf Erteilung der Betriebsgenehmigung insbesondere enthalten:

1. den Nachweis der Betriebsgenehmigung des Heimatstaates (Air Operator Certificate);
2. die zur Bestimmung von Sitz und Nationalität der Gesellschaft notwendigen Angaben und Nachweise wie Gesellschaftssatzung, Handelsregisterauszug, Geschäftsbericht oder entsprechende andere Dokumente, aus denen sich Angaben über Vorstand und Zusammensetzung des Geschäftskapitals entnehmen lassen;
3. die Erteilung einer Vollmacht an einen im Inland ansässigen Zustellungs- und Empfangsbevollmächtigten;
4. den Flugplan für die beantragte erste Flugplanperiode mit Angabe von ICAO- oder IATA-Code des beantragenden Unternehmens;
5. die vollständige Flottenauflistung des zum Einsatz vorgesehenen Fluggeräts mit Angaben zur Kapazität der einzelnen Luftfahrzeugmuster sowie über Eigentumsverhältnisse und Nationalitäts- und Eintragungszeichen;
6. detaillierte Nachweise über die Einhaltung der gesetzlichen Versicherungspflicht;
7. die Aufstellung über die zur Anwendung vorgesehenen Passagiertarife.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Nachweise, die denen nach § 62 Abs. 1 entsprechen, verlangen.

(4) Bei der Antragstellung ist der Luftsicherheitsplan (§ 20a des Luftverkehrsgesetzes) vorzulegen.

§ 63a

Streckengenehmigung, Liniengenehmigung

(1) Die Streckengenehmigung zur Ausübung von Verkehrsrechten auf Strecken innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nach der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. EG Nr. L 240 S. 8) in der jeweils geltenden Fassung wird erteilt

1. für Luftfahrtunternehmen, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden, von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat,
2. für andere Luftfahrtunternehmen von dem Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle.

Die Erteilung der Streckengenehmigung im innereuropäischen Luftverkehr hat eine gültige Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung und deren Fortbestand zur Voraussetzung. Auf Verlangen der für die Erteilung der Streckengenehmigung zuständigen deutschen Behörde ist eine beglaubigte Abschrift der Betriebsgenehmigung und erforderlichenfalls eine Bescheinigung über die fortbestehende Gültigkeit derselben vorzulegen.

(2) Die Genehmigung zur Ausübung von Verkehrsrechten im Fluglinienverkehr auf Strecken, die nicht unter Absatz 1 fallen, wird vom Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt. Die Liniengenehmigung für ausländische Unternehmen hat eine gültige Betriebsgenehmigung nach § 63 zur Voraussetzung.

§ 63b

Flugplan

Bis zum 15. Februar (für die Flugplanperiode 1. April bis 31. Oktober) und bis zum 15. September (für die Flugplanperiode 1. November bis 31. März) eines jeden Jahres hat ein Luftfahrtunternehmen mit der Genehmigung nach § 63a Abs. 2 einen Flugplan bei dem Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle zur Genehmigung vorzulegen. Luftfahrtunternehmen mit der Genehmigung nach § 63a Abs. 1 haben den Flugplan nach den für die Flugpreise nach § 63c Abs. 1 geltenden Regelungen zu hinterlegen.

§ 63c

Flugpreise

(1) Die Flugpreisgestaltung im innereuropäischen Luftverkehr richtet sich nach der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten (ABl. EG Nr. L 240 S. 15) in der jeweils geltenden Fassung. Die vorgesehenen Flugpreise des Perso-

nenluftverkehrs sind nach Artikel 5 Abs. 2 der Verordnung beim Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle zu hinterlegen. Der hinterlegte Flugpreis wird 24 Stunden nach Eingang wirksam, es sei denn, die Genehmigungsbehörde trifft Maßnahmen nach Artikel 6 der Verordnung.

(2) Die Genehmigung für Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr nach § 63a Abs. 2 erteilt das Bundesministerium für Verkehr oder eine andere von ihm bestimmte Stelle.

§ 64

Anzeigepflichten

Änderungen der Betriebsgrundlagen, die Gegenstand der jeweiligen Genehmigung dieses Abschnitts waren, sind von dem Inhaber der Genehmigung der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Ist der Inhaber der Genehmigung nach den §§ 61 und 62 eine juristische Person oder eine Personengesellschaft, so sind Veränderungen hinsichtlich der vertretungsberechtigten Personen ebenfalls der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

§ 65

Aufsicht

(1) Die jeweils zuständige Genehmigungsbehörde dieses Abschnitts ist berechtigt nachzuprüfen, ob die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Genehmigung maßgebend waren, fortbestehen und ob der Flugbetrieb ordnungsgemäß durchgeführt wird. Sie kann die hierfür notwendigen Auskünfte verlangen und Überprüfungen der Luftfahrzeuge und des Unternehmens durchführen.

(2) Hat das Bundesministerium für Verkehr eine andere Stelle zur Genehmigungsbehörde bestimmt, hat diese die Befugnisse nach Absatz 1.

2. Nichtgewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen

§ 66

Genehmigungsbehörde

Die Genehmigungen nach § 20 Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes werden von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem der Antragsteller seinen Wohnsitz oder Sitz hat, erteilt. Die Genehmigung kann von der Luftfahrtbehörde eines anderen Landes erteilt werden, wenn der Schwerpunkt der beabsichtigten Tätigkeit in diesem Lande liegt und die nach Satz 1 zuständige Behörde zustimmt.

§ 67

Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung muß die Angaben nach § 62 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4, 9 und 10, ferner den Nachweis des Abschlusses einer Unfallversicherung der Fluggäste durch Vorlage des Versicherungsscheins oder eine Deckungszusage der Versicherung enthalten. Bei einem ausländischen Antragsteller wird der Nachweis nach § 62 Abs. 1 Nr. 9 und 10 durch die Vorlage der Betriebserlaubnis des Registerstaates oder durch eine entsprechende Unbedenklichkeitsbescheinigung der zuständigen Luftfahrtbehörde dieses Staates erbracht.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Angaben, Unterlagen und Nachweise fordern, die für eine Entscheidung über den Antrag nach Absatz 1 erforderlich sind.

§ 68

Anzuwendende Vorschriften

Auf die Aufsicht ist § 65 sinngemäß anzuwenden.

3. (§§ 69 bis 72 weggefallen)

4. Luftfahrtveranstaltungen

§ 73

Genehmigungsbehörde

Die Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen wird

1. für Luftfahrtveranstaltungen, die nicht über ein Land hinausgehen, von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem die Veranstaltung stattfinden soll,
2. für Luftfahrtveranstaltungen, die über ein Land hinausgehen, von dem Luftfahrt-Bundesamt erteilt.

§ 74

Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung ist acht Wochen vor der Veranstaltung in doppelter Ausfertigung bei der Genehmigungsbehörde zu stellen.

(2) Er muß enthalten

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Veranstalters und des verantwortlichen Leiters;
2. die Art, den Zweck, die Zeit und den Ort der Veranstaltung, das Programm und die Einwilligung des Flugplatzhalters; findet die Veranstaltung nicht von einem genehmigten Flugplatz aus statt, so sind eine Skizze des in Aussicht genommenen Geländes mit Angabe seiner Abmessungen und ein Gutachten über seine Eignung sowie der Nachweis des Benutzungsrechts beizufügen;
3. die Muster und Kennzeichen der zur Verwendung bestimmten Luftfahrzeuge oder, wenn dies bei Antragstellung noch nicht möglich ist, allgemeine Angaben über Anzahl und Muster der beteiligten Luftfahrzeuge;
4. auf Verlangen der Genehmigungsbehörde den Namen und die Luftfahrerscheine oder amtlich beglaubigte Abschriften der Luftfahrerscheine der beteiligten Luftfahrer sowie die Vereinbarungen des Veranstalters mit den Luftfahrern, Luftfahrtunternehmen, sonstigen an den Vorführungen in der Luft und am Boden Beteiligten und den Haftpflicht- und Unfallversicherern.

(3) Für Luftfahrtveranstaltungen, die auf Grund einer Ausschreibung durchgeführt werden sollen, kann die Genehmigungsbehörde gestatten, daß die Angaben nach Absatz 1 Nr. 1 bis 4 ganz oder teilweise durch die Ausschreibung ersetzt werden.

(4) Luftfahrtveranstaltungen, an denen nur Flugmodelle und nicht motorgetriebene Luftsportgeräte teilnehmen, die nicht der Verkehrszulassungspflicht unterliegen, bedürfen nicht der Genehmigung.

§ 75

Anzuwendende Vorschriften

Auf die Genehmigung, ihre Rücknahme, ihren Widerruf und die Aufsicht sind die §§ 63 und 65 sinngemäß anzuwenden.

5. Mitführen gefährlicher Güter

§ 76

Begriffsabgrenzung

Gefährliche Güter im Sinne dieser Verordnung sind

1. Waffen, Munition, Sprengstoffe,
2. sonstige feste, flüssige oder gasförmige Stoffe, die leicht entzündbar, selbstentzündlich, entzündend, ätzend, giftig, radioaktiv oder magnetisch sind oder zur Polymerisation neigen, soweit es sich nicht um geringe Mengen handelt, die üblicherweise für den täglichen Gebrauch verwendet werden,
3. Stoffe, die bei Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln,
4. verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase, soweit sie nicht zur Ausrüstung des Luftfahrzeugs gehören,
5. Gegenstände oder Stoffe, die das Luftfahrzeug oder dessen Ausrüstung oder Zubehör in einer die Sicherheit beeinträchtigenden Weise beschädigen können oder andere schädliche oder belästigende Merkmale besitzen, die sie zu Beförderungen in Luftfahrzeugen ungeeignet machen.

§ 77

Mitführen von Waffen

Waffen, die der Mitführende nach anderen Rechtsvorschriften tragen darf, dürfen in Luftfahrzeugen ohne Erlaubnis mitgeführt werden.

§ 78

Erlaubnis, Rücknahme und Widerruf

(1) Die Erlaubnis wird von dem Luftfahrt-Bundesamt erteilt. Sie kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Die Erlaubnis wird erteilt, wenn

1. gewährleistet ist, daß die Güter so bemessen und so verpackt sind, daß die Sicherheit des Luftverkehrs nicht gefährdet wird und
2. keine Tatsachen vorliegen, aus denen sich Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Luftfahrzeughalters und seiner Bediensteten oder der Personen ergeben, die gefährliche Güter mit sich führen.

(3) Andere Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter bleiben unberührt.

(4) Auf die Rücknahme und den Widerruf ist § 20 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes sinngemäß anzuwenden.

6. (§§ 79 bis 80 weggefallen)

7. Einrichtung von Bodenfunkstellen

§ 81

Erforderliche Zustimmung

(1) Bodenfunkstellen für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst, die nicht von dem Flugsicherungsunternehmen betrieben werden, dürfen nur mit Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes eingerichtet und betrieben werden. Vor Erteilung der Zustimmung ist das Flugsicherungsunternehmen zu hören. Die laufende Überwachung des Betriebes obliegt der Luftfahrtbehörde nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr.

(2) Sollen in den Fällen des Absatzes 1 besondere Geräte zur Flugsicherung, insbesondere Funknavigations-einrichtungen, betrieben werden, so ist dafür durch die Luftfahrtbehörde die Zustimmung des Flugsicherungsunternehmens einzuholen. Für die Überwachung gilt Absatz 1 Satz 3.

(3) § 79 Abs. 4 gilt sinngemäß.

(4) Das mit der Durchführung von Flugsicherungsaufgaben nach den Absätzen 1 und 2 betraute Personal muß sachkundig sein und seine Befähigung dem Flugsicherungsunternehmen nachweisen.

§ 82

Zustimmung, Rücknahme und Widerruf

(1) Auf die Zustimmung, ihre Rücknahme und ihren Widerruf ist § 63 sinngemäß anzuwenden.

(2) Werden technische Mängel an den Funkanlagen oder Unregelmäßigkeiten in ihrem Betrieb festgestellt oder werden die Funkanlagen mißbräuchlich für andere als in der Genehmigungsurkunde der Deutschen Bundespost oder des Bundesamtes für Post und Telekommunikation oder in der Frequenzzuteilung der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post angegebene Zwecke verwendet, so kann die Zustimmung unbeschadet von Maßnahmen des Bundesamtes für Post und Telekommunikation widerrufen werden.

8. (§§ 83 bis 89 weggefallen)

9. Ausreise deutscher Luftfahrzeuge

§ 90

Erlaubnisbehörde

Die Erlaubnis zur Ausreise nach § 2 Abs. 6 des Luftverkehrsgesetzes wird von dem Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt.

§ 91

Antrag auf Erteilung der Erlaubnis

(1) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis ist spätestens zwei volle Werktage vor Beginn der beabsichtigten Flüge bei der Erlaubnisbehörde zu stellen. Bei der Berechnung der Frist gilt der Sonnabend nicht als Werktag.

(2) Der Antrag muß enthalten

1. den Namen, die Staatsangehörigkeit, den Wohnsitz oder Sitz des Eigentümers und des Luftfahrzeugführers, sowie auf Verlangen der Erlaubnisbehörde Angaben über Namen, Staatsangehörigkeit und Wohnsitz der weiteren Insassen,
2. das Eintragungszeichen, die Art und das Muster des Luftfahrzeugs,
3. den Reiseweg und das Reiseziel unter Angabe der geplanten Zwischenlandungen,
4. den voraussichtlichen Zeitpunkt der Ausreise und der Rückkehr,
5. den Zweck der Ausreise.

(3) Die Erlaubnisbehörde kann weitere Angaben und Unterlagen verlangen, die für eine Entscheidung über den Antrag nach Absatz 1 erforderlich sind.

§ 92

Erlaubnisfreie Ausreise

(1) Der Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 des Luftverkehrsgesetzes bedarf es nicht bei der Verwendung von Luftfahrzeugen zu nichtgewerblichen Zwecken, wenn der Bestimmungsort in einem Vertragsstaat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO-Mitgliedstaat) liegt, sowie bei der Verwendung von Luftsportgeräten und für Flüge im Fluglinienverkehr.

(2) Die Erlaubnisbehörde kann in den Fällen des Absatzes 1 anordnen, daß eine Erlaubnis einzuholen ist, wenn im Einzelfall begründeter Verdacht besteht, daß die Verwendung des Luftfahrzeugs die öffentliche Sicherheit und Ordnung stört oder geeignet ist, Handlungen zu dienen, die verfassungswidrig im Sinne des Artikels 26 Abs. 1 des Grundgesetzes oder nach den im Geltungsbereich dieser Verordnung bestehenden Rechtsvorschriften unter Strafe gestellt sind.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr kann durch Bekanntmachung im Bundesanzeiger die Befreiungen nach Absatz 1 für Ausreisen nach bestimmten Staaten zeitweilig außer Kraft setzen, soweit dies im Interesse der Sicherheit und Ordnung sowie der Landesverteidigung der Bundesrepublik Deutschland notwendig ist. Das gilt insbesondere bei Ausreisen nach einem Staat, der es unterläßt, strafbare Handlungen im Sinne der Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen (BGBl. 1972 II S. 1505) und vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt (BGBl. 1977 II S. 1229) seinen zuständigen Behörden zum Zwecke der Strafverfolgung zu unterbreiten oder Verdächtige auszuliefern sowie entführte Luftfahrzeuge an den Staat zurückzugeben, in dem diese eingetragen sind.

§ 93

Erteilung der Erlaubnis, Rücknahme, Widerruf und Aufsicht

(1) Die Erlaubnis wird für die einzelne Ausreise oder allgemein oder für die Ausreise nach bestimmten Staaten erteilt. Sie kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Bei Einzelausreise gilt die Erlaubnis als erteilt, wenn der Antrag rechtzeitig gestellt und nicht vor der angegebenen Zeit der Ausreise abgelehnt wird.

(3) Die Erlaubnis ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden.

(4) Die Erlaubnis kann ferner widerrufen werden, wenn dies im Interesse der Sicherheit und Ordnung sowie der Landesverteidigung der Bundesrepublik Deutschland notwendig ist. § 92 Abs. 3 Satz 2 gilt entsprechend.

(5) Für die Aufsicht beim Vollzug der Absätze 1 bis 4 ist § 65 sinngemäß anzuwenden.

10. Einreise ausländischer Luftfahrzeuge

§ 94

Erlaubnisbehörde

Die Erlaubnis zur Einreise nach § 2 Abs. 7 des Luftverkehrsgesetzes wird von dem Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle unbeschadet der Vorschrift des § 97 erteilt.

§ 95

Antrag auf Erteilung der Erlaubnis

(1) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis zum Einflug im Fluglinienverkehr ist auf diplomatischem Wege, die übrigen Anträge sind bei der Erlaubnisbehörde zu stellen.

(2) Der Antrag muß enthalten

1. den Namen und die Anschrift des Luftfahrzeughalters,
2. das Luftfahrzeugmuster sowie das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
3. die vorgesehene Ankunftszeit nach Datum und Uhrzeit und den voraussichtlichen Zeitpunkt des Weiter- oder Rückflugs,
4. den Ausgangsflugplatz, Bestimmungsflugplatz oder -flugplätze oder -startplatz im Bundesgebiet, Zielflugplatz,
5. die Anzahl der Fluggäste und Art und Menge der Fracht, den Zweck des Fluges, insbesondere bei Beförderung einer geschlossenen Gruppe, Angabe, wo die Gruppe ursprünglich zusammengestellt wurde,
6. bei Charterung den Namen, die Anschrift und den Geschäftszweig des Charterers.

Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis zur Einreise mit motorgetriebenen Luftsportgeräten muß neben den Angaben nach den Nummern 1 bis 4 ein Lärmmeßprotokoll enthalten. Die Erlaubnisbehörde kann weitere Angaben verlangen.

(3) Der Antrag ist rechtzeitig zu stellen. Er muß für Einflüge im nichtplanmäßigen Verkehr mit Landungen zu gewerblichen Zwecken (Gelegenheitsverkehr), sofern nicht der Fall des Absatzes 4 vorliegt, spätestens zwei volle Werktage vor Beginn des beabsichtigten Fluges, bei einer Reihe von mehr als vier Flügen spätestens vier Wochen vor Beginn der beabsichtigten Flüge bei der Erlaubnisbehörde eingegangen sein. Bei der Berechnung der Frist gilt der Sonnabend nicht als Werktag.

(4) Dient ein Einflug im Gelegenheitsverkehr dazu, in der Bundesrepublik Deutschland Fluggäste neu aufzunehmen, so ist dem Antrag ferner eine Bescheinigung darüber, daß der Unfallversicherungsschutz nach § 99 Abs. 5 besteht, beizufügen. Neuaufnahme von Fluggästen liegt dann nicht vor, wenn die Fluggäste vorher auf Grund des gleichen Vertragsverhältnisses mit einem, demselben Unternehmen gehörenden oder für dieses Unternehmen fliegenden Luftfahrzeug in den Geltungsbereich dieser Verordnung gebracht wurden.

(5) Für Flüge, die unter Artikel 3 Buchstabe c des mehrseitigen Abkommens über gewerbliche Rechte im nichtplanmäßigen Luftverkehr in Europa vom 30. April 1956 (BGBl. 1959 II S. 821) fallen, finden Absatz 2 Satz 2 und Absatz 4 keine Anwendung.

§ 96

Erlaubnisfreie Einreise und vereinfachte Erteilung der Erlaubnis

(1) Einer Erlaubnis bedarf es nicht, soweit dies durch ein für den Heimatstaat des Luftfahrzeugs und die Bundesrepublik Deutschland verbindliches Abkommen gestattet ist oder soweit nichtmotorgetriebene Luftfahrzeuge für Flüge zu nichtgewerblichen Zwecken betroffen sind.

(2) Bei Einreisen, bei denen die Voraussetzungen des Absatzes 1 nicht vorliegen, und bei Flügen des Gelegenheitsverkehrs, soweit sie nicht unter Artikel 2 des mehrseitigen Abkommens über gewerbliche Rechte im nichtplanmäßigen Luftverkehr in Europa vom 30. April 1956 (BGBl. 1959 II S. 821) fallen, bedarf die Einreise der Erlaubnis.

(3) Bei der Einreise von Luftfahrzeugen, welche die vorgeschriebenen Staatszugehörigkeits- und Eintragszeichen eines ICAO-Mitgliedstaates führen, gilt die Erlaubnis für den Einflug im Gelegenheitsverkehr, mit Ausnahme der Flüge nach § 95 Abs. 4, als erteilt, wenn der Antrag rechtzeitig gestellt und nicht vor der angegebenen Zeit des Einflugs abgelehnt wird. Die Rechtswirkungen nach Satz 1 treten nur dann ein, wenn der Antrag von einem nach § 15 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bestellten inländischen Empfangsbevollmächtigten eingereicht wurde, der zugleich der Genehmigungsbehörde als Zustellungsbevollmächtigter nach § 8 des Verwaltungszustellungsgesetzes benannt worden ist.

§ 96a

Beschränkungen bei erlaubnisfreier Einreise

(1) Die Erlaubnisbehörde kann bei Flügen, die nach § 96 einer Erlaubnis nicht bedürfen, die Einreise untersagen, wenn der Verdacht besteht, daß der Verkehr die öffentliche Sicherheit und Ordnung stört oder geeignet ist, Handlungen zu dienen, die verfassungswidrig im Sinne des Artikels 26 Abs. 1 des Grundgesetzes oder nach den im Geltungsbereich dieser Verordnung bestehenden Rechtsvorschriften unter Strafe gestellt sind. Die Einreise kann ferner untersagt werden, wenn sie ihren Ausgangspunkt in einem Staat hat, der es unterläßt, strafbare Handlungen im Sinne der Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen (BGBl. 1972 II S. 1505) und vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt (BGBl. 1977 II S. 1229) seinen zuständigen Behörden zum

Zwecke der Strafverfolgung zu unterbreiten oder Verdächtige auszuliefern sowie entführte Luftfahrzeuge an den Staat zurückzugeben, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist.

(2) Für Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung haben, kann die Erlaubnisbehörde zur Herstellung und Gewährleistung der Gegenseitigkeit über die Vorschriften der §§ 94 bis 96, 97 und 98 hinaus der Art und Wirkung nach gleiche Beschränkungen festsetzen, denen Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz im Geltungsbereich dieser Verordnung haben, im Heimatstaat jener Unternehmen unterliegen.

§ 97

Ausländische militärische Luftfahrzeuge

(1) Die Erlaubnis zur Einreise ausländischer militärischer Luftfahrzeuge erteilt das Bundesministerium der Verteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr. § 96 Abs. 1 ist sinngemäß anzuwenden.

(2) Das Bundesministerium der Verteidigung tritt in den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 an die Stelle der in § 78 Abs. 1, § 80 Nr. 1 und § 84 Satz 2 genannten Erlaubnisbehörde.

§ 98

Anzuwendende Vorschriften

Für die Erteilung der Erlaubnis, Rücknahme, Widerruf und Aufsicht ist § 93 sinngemäß anzuwenden.

§ 99

Kennzeichen und Versicherungsnachweis ausländischer Luftfahrzeuge

(1) Ausländische Luftfahrzeuge müssen deutlich und gut sichtbare Kennzeichen tragen, die ihre Feststellung während des Fluges ermöglichen. Die im Eintragsstaat für den internationalen Luftverkehr vorgeschriebenen Urkunden, insbesondere die Bescheinigung über die Eintragung und Lufttüchtigkeit, sind mitzuführen.

(2) Ausländische motorgetriebene Luftsportgeräte, die von einem deutschen oder von einem ausländischen Staatsangehörigen mit ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden, bedürfen der Muster- und Verkehrszulassung. Ausländische nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte, die von einem deutschen oder von einem ausländischen Staatsangehörigen mit ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden, bedürfen der Musterzulassung. Der Beauftragte kann einzelne ausländische Nachweise zur Erteilung der Zulassung nach den Sätzen 1 und 2 anerkennen, wenn gewährleistet ist, daß eine Vergleichbarkeit der ausländischen technischen Anforderungen und Prüfverfahren vorliegt.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr kann für ein ausländisches Luftsportgerät, dessen Führer keine deutsche Staatsangehörigkeit besitzt, Ausnahmen von der Zulassungspflicht nach Absatz 2 Satz 1 und 2 zulassen.

(4) Bei nichtstaatlichen Luftfahrzeugen ist ferner eine Bescheinigung darüber mitzuführen, daß zur Deckung der Haftpflicht für Schäden, die bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs dritten, im Luftfahrzeug nicht beförderten Personen entstehen, eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren

Sicherheit geleistet ist. Die Bescheinigung muß das Höchstgewicht des Luftfahrzeugs, die Versicherungssumme und die Dauer des Versicherungsschutzes enthalten und entweder in deutscher, englischer, französischer oder spanischer Sprache ausgestellt sein. Wird eine solche Bescheinigung nicht mitgeführt, so darf das Luftfahrzeug nach seiner ersten Landung im Geltungsbereich dieser Verordnung nur dann weiter betrieben werden, wenn für diesen Betrieb eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen wird.

(5) Im Falle des § 95 Abs. 4 und bei der Beförderung von Personen und Sachen im Fluglinienverkehr nur zwischen Orten im Geltungsbereich dieser Verordnung ist ferner eine Bescheinigung darüber mitzuführen, daß eine den deutschen Vorschriften entsprechende Unfallversicherung zugunsten der im Geltungsbereich dieser Verordnung neu aufzunehmenden Fluggäste abgeschlossen ist. Aus der Bescheinigung muß hervorgehen, daß der Unfallversicherungsschutz für Hin- und Rückflug besteht und daß aus der Versicherung auch dann Zahlungen geleistet werden, wenn eine gesetzliche Haftpflicht nicht besteht.

§ 100

Unberechtigter Einflug ausländischer Luftfahrzeuge

(1) Gerät ein ausländisches Luftfahrzeug in den Geltungsbereich dieser Verordnung, ohne daß dies durch ein zwischen seinem Heimatstaat und der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenes Abkommen allgemein oder auf Grund einer besonderen Erlaubnis gestattet ist, so hat es unverzüglich auf dem nächstgelegenen Flugplatz im Geltungsbereich dieser Verordnung zu landen und die Erteilung einer Erlaubnis zum Weiterflug abzuwarten.

(2) Die Erlaubnis zum Weiterflug darf erst nach Zustimmung der für die Paßnachschauf zuständigen Behörde und der zuständigen Zollbehörde erteilt werden.

11. Anerkennung von Luftsportgeräten

§ 101

Anerkennung von Luftsportgeräten

Luftsportgeräte neuer Bauweise, deren Lufttüchtigkeit und sichere Bedienung in einer Erprobung durch den Beauftragten nachgewiesen sind, bedürfen der Anerkennung als Luftsportgerät durch das Bundesministerium für Verkehr. Antragsberechtigter ist der Beauftragte.

Fünfter Abschnitt

Haftpflicht- und Unfallversicherung, Hinterlegung

1. Haftpflichtversicherung

§ 102

Versicherer

(1) Der Haftpflichtversicherungsvertrag des Luftfahrzeughalters ist mit einem Versicherer mit Sitz in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder Niederlassung in der Bundesrepublik Deutschland zu schließen.

(2) Dies gilt nicht für Haftpflichtversicherungsverträge der Halter ausländischer Luftfahrzeuge nach § 99 Abs. 2. Jedoch kann die Anerkennung einer Haftpflichtversicherung, welche mit einem Versicherer abgeschlossen wurde, der weder seinen Sitz in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft noch eine Niederlassung in der Bundesrepublik Deutschland hat, verweigert werden, wenn in dem Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, eine mit einem Versicherer mit Sitz im Geltungsbereich dieser Verordnung abgeschlossene Versicherung eines deutschen Luftfahrzeugs nicht anerkannt wird.

§ 103

Vertragsinhalt

(1) Der Haftpflichtversicherungsvertrag muß die sich aus dem Betrieb eines Luftfahrzeugs für den Halter und die berechtigten Besatzungsmitglieder ergebende Haftung decken.

(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme bestimmt sich bei Luftfahrzeugen, mit Ausnahme der in Absatz 3 bezeichneten, nach § 37 des Luftverkehrsgesetzes.

(3) Bei Segelflugzeugen, Frei- und Fesselballonen, Drachen, Flugmodellen und nichtmotorgetriebenen Luftsportgeräten, die zu Übungs- und Vorführungszwecken sowie zum Abwerfen von Sachen verwendet werden, muß mindestens für folgende Haftungssummen Deckung nachgewiesen werden:

1. für den Fall, daß eine Person getötet oder verletzt wird, bis zu fünfunddreißigtausend Deutsche Mark Kapital; dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente;
2. für den Fall, daß mehrere Personen durch dasselbe Ereignis getötet oder verletzt werden, unbeschadet der Grenze in Nummer 1 bis zu insgesamt fünfundsiebzigtausend Deutsche Mark Kapital; dies gilt auch für den Kapitalwert der als Entschädigung festgesetzten Renten;
3. für den Fall, daß Sachen beschädigt werden, bis zu insgesamt fünftausend Deutsche Mark.

Für Drachen, Flugmodelle und nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte ist Gruppenversicherung zulässig. Flugmodelle mit weniger als 5 kg Höchstgewicht, die nicht durch Verbrennungsmotore angetrieben werden, sowie nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte, die nicht zu Übungs- oder Vorführungszwecken oder zum Abwerfen von Sachen verwendet werden, sind von der Versicherungspflicht befreit.

(4) Der Versicherer ist verpflichtet, dem Versicherungsnehmer bei Beginn des Versicherungsschutzes eine Versicherungsbestätigung kostenlos zu erteilen. In der Versicherungsbestätigung ist zu bescheinigen, daß ein Haftpflichtversicherungsvertrag besteht, der den Erfordernissen der Absätze 1 bis 3 entspricht.

(5) Die zuständige Stelle kann jederzeit die Vorlage des Versicherungsscheins und den Nachweis über die Zahlung des letzten Beitrags verlangen. Bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen, die nicht der Verkehrszulassung nach § 6 bedürfen, ist als Versicherungsnachweis eine Bescheinigung des Versicherers mitzuführen, aus der Umfang und Dauer des Versicherungsschutzes ersichtlich sind. Liegt Gruppenversicherung vor, kann die Bescheinigung mit Ermächtigung des Versicherers vom Versicherungsnehmer

mer ausgestellt werden, wobei der Name und die Anschrift des Versicherers anzugeben sind. Die Bescheinigung ist den zuständigen Stellen auf Verlangen vorzuzeigen.

§ 104

Anzeigepflicht

Der Versicherer und der versicherte Halter haben der zuständigen Stelle (§ 7) jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes sowie jede Beendigung des Versicherungsverhältnisses unverzüglich anzuzeigen.

2. Hinterlegung

§ 105

Für die Sicherheitsleistung des Luftfahrzeughalters durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren gelten die Vorschriften des bürgerlichen Rechts. Die Hinterlegung ist durch den Hinterlegungsschein nachzuweisen. Für die Höhe der zu hinterlegenden Summe gilt § 103 sinngemäß.

3. Unfallversicherung

§ 106

(1) Der Versicherungsschutz hat sich auf die Fluggäste in allen Luftfahrzeugen zu erstrecken, die von dem Luftfahrtunternehmen zur gewerblichen Beförderung betrieben werden.

(2) Den Versicherten oder Anspruchsberechtigten muß nach dem Unfallversicherungsvertrag das Recht zustehen, den Anspruch auf die Versicherungssumme selbstständig gegen den Versicherer geltend zu machen. Im übrigen ist § 102 sinngemäß anzuwenden.

Sechster Abschnitt

Kosten, Ordnungswidrigkeiten und Schlußvorschriften

§ 107

Kosten

Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen der zuständigen Stelle werden nach der Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung erhoben.

§ 108

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Halter von Luftfahrtgerät
 - a) entgegen § 11 Abs. 1 Mängel oder Standortveränderungen nicht unverzüglich anzeigt,
 - b) einer Auflage nach § 10 Abs. 2 Satz 1 oder § 12 Abs. 2 Satz 2 zuwiderhandelt;
2. als Eigentümer eines Luftfahrzeugs entgegen
 - a) (weggefallen)
 - b) § 19 Abs. 1 das Kennzeichen oder das Staatszugehörigkeitszeichen nicht nach Maßgabe der Anlage 1 am Luftfahrzeug führt;

3. als Erwerber eines eingetragenen Luftfahrzeugs oder eines Anteils an einem solchen Luftfahrzeug entgegen § 16 Abs. 2 Satz 1 und 3 den Erwerb nicht unverzüglich anzeigt oder den Eintragungsschein nicht vorlegt;
4. als Leiter eines Ausbildungsbetriebes entgegen
 - a) § 24 Abs. 1 oder 3 einen Bewerber ausbildet,
 - b) § 24 Abs. 4 die vorgeschriebene Meldung nicht rechtzeitig erstattet,
 - c) § 33 Abs. 3 die vorgeschriebenen Mitteilungen nicht macht,
 - d) § 35 mit der Ausbildung beginnt, ehe die zuständige Stelle dies gestattet;
5. als Führer eines Luftfahrzeuges entgegen
 - a) § 10 Abs. 1 Satz 2 das Lufttüchtigkeitszeugnis,
 - b) § 12 Abs. 3 die Bescheinigung über die vorläufige Verkehrszulassung,
 - c) § 14 Abs. 1 Satz 4 den Eintragungsschein,
 - d) § 103 Abs. 5 Satz 2 die Bescheinigung über die Haftpflichtversicherung beim Betrieb des Luftfahrzeugs nicht mitführt;
6. als Angehöriger des Luftfahrtpersonals
 - a) entgegen § 26 Abs. 2 Satz 4 den erforderlichen Ausweis oder entgegen § 28 Abs. 2 Satz 5 den Ausweis über die Erlaubnis oder die Bescheinigung über die Anerkennung im Einzelfall nicht mitführt,
 - b) einer Auflage nach § 28 Abs. 2 Satz 4 zuwiderhandelt;
7. als Halter eines Flugplatzes entgegen
 - a) § 45 Abs. 1, § 53 oder § 58 den Flughafen, den Landeplatz oder das Segelfluggelände nicht in betriebssicherem Zustand erhält oder den Flughafen oder Landeplatz nicht ordnungsgemäß betreibt,
 - b) § 45 Abs. 2, § 53 oder § 58 Erweiterungen oder Änderungen der Genehmigungsbehörde nicht rechtzeitig anzeigt oder Luftfahrthindernisse nicht kenntlich macht;
8. entgegen § 46 Abs. 4, § 53 Abs. 2 Satz 2 oder § 59 Satz 2 unbefugt Flugplätze betritt;
9. als Luftfahrtunternehmer oder Inhaber einer Genehmigung nach § 20 Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes entgegen § 64 Änderungen nicht oder nicht rechtzeitig anzeigt;
10. als Halter eines Luftfahrzeugs entgegen § 72 die vorgeschriebenen Aufzeichnungen nicht führt oder sie der Behörde nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt;
11. entgegen § 81 Abs. 1 oder 2 Bodenfunkstellen für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst oder besondere Geräte zur Flugsicherung, namentlich Funknavigationseinrichtungen, ohne die erforderliche Zustimmung einrichtet oder betreibt;
12. (weggefallen)
13. als Führer eines ausländischen Luftfahrzeugs im Geltungsbereich dieser Verordnung entgegen
 - a) § 99 Abs. 1 Satz 1 ein Luftfahrzeug führt, das keine deutlich und gut sichtbaren Kennzeichen trägt,

- b) § 99 Abs. 1 Satz 2 nicht die erforderlichen Urkunden mit sich führt,
 - c) § 99 Abs. 4 Satz 3 ein Luftfahrzeug weiter betreibt,
 - d) § 100 Abs. 1 nicht unverzüglich auf dem nächstgelegenen Flugplatz landet;
14. als Versicherer oder Halter eines Luftfahrzeugs entgegen § 104 der Zulassungsbehörde die Unterbrechung des Versicherungsschutzes oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses nicht unverzüglich anzeigt;
15. als Eigentümer eines Luftfahrtgerätes entgegen § 11 Abs. 2 einen Wechsel des Halters nicht unverzüglich anzeigt.

§ 109

Inkrafttreten

(1) (Inkrafttreten)

(2) (Außerkräfttreten)

(3) Die bei dem Inkrafttreten dieser Verordnung rechtswirksamen Zulassungen, Erlaubnisse und Genehmigungen sind von den nunmehr zuständigen Luftfahrtbehörden an die Vorschriften dieser Verordnung anzugleichen.

§ 110

(weggefallen)

**Vorschriften über den Eintragungsschein
und das Lufttüchtigkeitszeugnis
sowie die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen**

I.

Eintragungsschein und Lufttüchtigkeitszeugnis

Eintragungsschein und Lufttüchtigkeitszeugnis sind nach den dieser Anlage beigefügten Mustern zu erteilen:

für Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge und bemannte Ballone nach den Mustern 1 und 2, für Luftsportgeräte nach den Mustern 3 und 4.

II.

Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen

1. Deutsche Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler und bemannte Ballone führen als Staatszugehörigkeitszeichen die Bundesflagge und den Buchstaben D sowie als besondere Kennzeichnung (Eintragungszeichen) vier weitere Buchstaben.
2. Folgende Buchstaben werden als erste Buchstaben des Eintragungszeichens verwendet:

Flugzeuge	
über 20 t höchstzulässige Startmasse	A,
von 14 bis 20 t	B,
von 5,7 bis 14 t	C,
einmotorig bis 2 t	E,
einmotorig von 2 bis 5,7 t	F,
mehrmotorig bis 2 t	G,
mehrmotorig von 2 bis 5,7 t	I,
Drehflügler	H,
Luftschiffe	L,
Motorsegler	K,
Luftsportgeräte,	
motorgetrieben	M,
nichtmotorgetrieben	N,
bemannte Ballone	O.

3. (1) Flugzeuge, Drehflügler und Motorsegler führen den Buchstaben D und das Eintragungszeichen an beiden Seiten des Rumpfes (Muster 6 und 7) oder an beiden Seiten des Seitenleitwerks (Muster 6a und 7a). Flugzeuge bis 5,7 t Höchstgewicht und Motorsegler führen den Buchstaben D und das Eintragungszeichen außerdem auf der unteren Seite des linken Flügels (Muster 8).
(2) Luftschiffe führen den Buchstaben D und das Eintragungszeichen beiderseits auf der Hülle derart, daß die Zeichen von der Seite und vom Boden aus sichtbar sind, oder an beiden Seiten des Seitenleitwerks und auf der linken Unterseite des Höhenleitwerks (Muster 9 und 10).

(3) Luftsportgeräte führen den Buchstaben D und die Kennzeichnung auf der unteren Seite der linken Tragfläche und – soweit vorhanden – an beiden Seiten des Seitenleitwerks (Muster 11a, 11b, 12 und 13).

4. (1) Der Buchstabe D und das Eintragungszeichen sind entweder in dunkler Blockschrift auf hellem Grunde oder in heller Blockschrift auf dunklem Grunde unverwischbar auszuführen und in deutlich sichtbarem Zustand zu erhalten. Bei der Anbringung des Buchstabens D und des Eintragungszeichens an den Seitenflächen des Rumpfes oder des Seitenleitwerks ist eine Schrägstellung der Schriftzeichen bis zu höchstens 15 Grad zulässig.

(2) Die Zeichen sollen ein Schriftfeld in Rechteckform einnehmen und möglichst in der Weise angebracht werden, daß sie durch Bauteile nicht verdeckt werden. Der Buchstabe D ist durch einen waagerechten Strich in der Länge einer Buchstabenbreite vom Eintragungszeichen zu trennen. Das Schriftbild soll nicht mit den Außenkanten eines Bauteils zusammenfallen. Die auf den Flügeln angebrachten Zeichen sollen bei gleichbleibender Schrifthöhe von der Vorder- und Hinterkante möglichst gleich weit entfernt sein. Die Oberkante der Buchstaben muß nach der Vorderkante der Flügel gerichtet sein. Auf dem Leitwerk soll längs jeder senkrechten Kante mindestens ein Streifen von 5 cm frei bleiben.

(3) Die Höhe der Schriftzeichen muß mindestens betragen:

am Rumpf von Flugzeugen, Motorseglern, Drehflüglern und Ultraleichtflugzeugen (soweit vorhanden) sowie am Leitwerk von Luftschiffen und Ultraleichtflugzeugen (soweit vorhanden)	30 cm,
an den Tragflächen von Flugzeugen, Motorseglern und Luftsportgeräten sowie an der Hülle von Luftschiffen und bemannten Ballonen	50 cm.

Die Breite der Schriftzeichen mit Ausnahme des Buchstabens I und der Zahl 1 soll zwei Drittel der Schrifthöhe, der Abstand der Schriftzeichen voneinander ein Viertel der Breite eines Schriftzeichens betragen. Die Stärke der einzelnen Schriftlinien soll einem Sechstel der Schrifthöhe entsprechen.

5. Segelflugzeuge führen den Buchstaben D und eine Kennzahl entsprechend Nummer 3 Abs. 1 und Nummer 4.
6. Bemannte Ballone führen den Buchstaben D und das Eintragungszeichen entsprechend Nummer 3 Abs. 2 erster Halbsatz sowie auf der Kappe.

III.**Bundesflagge**

1. (1) Flugzeuge, Luftschiffe, Motorsegler und Segelflugzeuge führen die Bundesflagge im Farbanstrich auf beiden Seiten des Leitwerks möglichst in der oberen Hälfte, Drehflügler auf beiden Seiten des Rumpfes in Flugrichtung hinter dem Buchstaben D und dem Eintragungszeichen (Muster 6, 6a, 7, 7a und 10).
(2) Die Bundesflagge ist in Rechteckform und auf beiden Seiten in gleicher Größe anzubringen. Das Verhältnis der Gesamthöhe zur Gesamtlänge der drei gleich breiten Farbstreifen soll etwa 3 : 5, die Gesamthöhe mindestens 15 cm betragen.
2. Bemannte Ballone setzen die Bundesflagge oder führen sie gemäß Nummer 1 Abs. 2 in gegenüberliegender Anordnung außen auf der Hülle; die Gesamthöhe muß hierbei jedoch mindestens 30 cm betragen.

IV.**Gemeinsame Vorschriften**

1. Für Luftfahrzeuge, bei denen die Anbringung der Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen an der vorgeschriebenen Stelle oder in der vorgeschriebenen

Form infolge ihrer Bauart oder aus sonstigen Gründen nicht möglich oder nicht zweckmäßig ist, kann die zuständige Stelle Abweichungen von Abschnitt II Nr. 3 bis 6 und Abschnitt III Nr. 1 zulassen.

2. Ein Erkennungsschild, auf dem der Buchstabe D und das Eintragungszeichen sowie Muster und Werknummer des Luftfahrzeugs angegeben sind, muß an zugänglicher Stelle in der Nähe des Haupteinstiegs fest mit dem Luftfahrzeug verbunden sein. Das Schild und seine Beschriftung müssen dauerhaft und feuerfest sein.
3. Unbemannte Ballone, Drachen, Flugmodelle mit einem Gewicht von 5 kg und mehr sowie Flugkörper mit Eigenantrieb müssen an sichtbarer Stelle den Namen und die Anschrift des Eigentümers in dauerhafter und feuerfester Beschriftung führen.
4. (1) Für die Reklamebeschriftung an Luftfahrzeugen stehen die Flächen zur Verfügung, die für die Kennzeichnung nicht benötigt werden. Abweichungen hiervon kann die zuständige Stelle genehmigen. Die Erkennbarkeit der Kennzeichen darf durch die Reklame nicht beeinträchtigt werden.

(2) (weggefallen)

(Vorderseite)

Muster 1

Luftfahrzeugrolle Aircraft Register Band: Blatt: Volume: Page:	BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND Federal Republic of Germany Luftfahrt-Bundesamt Federal Civil Aviation Administration  EINTRAGUNGSSCHEIN Certificate of Registration	Art des Luftfahrzeugs Class of Aircraft
1. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen: Nationality and Registration Marks: D—	2. Hersteller: Manufacturer: Muster: Manufacturers Designation:	3. Werknummer: Serial Nr.:
4. Eigentümer: Name of owner:		
5. Anschrift des Eigentümers: Address of owner:		
6. Hiermit wird bescheinigt, daß das vorbezeichnete Luftfahrzeug in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 sowie dem deutschen Luftverkehrsgesetz und den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsverordnungen eingetragen ist. It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the Register of the Federal Republic of Germany in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and with the German Aeronautics Act and the regulations issued for its execution.		
Datum der Ausstellung: Date of issue:		Unterschrift: Signature:
Der Eintragungsschein ist im Luftfahrzeug mitzuführen		

(Rückseite)

	Eintragungen über Eigentumswechsel: Entries on change of ownership:
Rechte an deutschen Luftfahrzeugen sind eingetragen bei dem Amtsgericht in 38100 Braunschweig, An der Martinikirche 8 (Artikel III Abs. 1 des Abkommens über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen). Rights in aircraft registered in the Federal Republic of Germany are recorded by the Amtsgericht in D - 38100 Braunschweig, An der Martinikirche 8 (Article III [1] of the Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft).	

Muster 2


(Vorderseite)

Nummer: Number:	BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND Federal Republic of Germany Luftfahrt-Bundesamt Federal Civil Aviation Administration  LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS Certificate of Airworthiness	Art des Luftfahrzeugs Class of Aircraft
1. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen: Nationality and Registration Marks: D—	2. Hersteller: Manufacturer: Muster: Manufacturers Designation:	3. Werknummer: Serial Nr.: Baujahr: Year of construction:
4. Kategorie: Category:		
5. Dieses Lufttüchtigkeits-Zeugnis ist für das vorbezeichnete Luftfahrzeug in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 sowie dem deutschen Luftverkehrsgesetz und den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsverordnungen ausgestellt. Das Luftfahrzeug wird als lufttüchtig angesehen, wenn es in Übereinstimmung mit den vorgenannten Vorschriften und unter Einhaltung seiner Betriebsgrenzen instandgehalten und betrieben wird. This Certificate of Airworthiness is issued for the above mentioned aircraft pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and pursuant to the German Aeronautics Act and the regulations issued for its execution. The aircraft is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the aforementioned regulations and the pertinent operating limitations.		
6. Das Luftfahrzeug darf nur betrieben werden, wenn die vorgeschriebenen und angeordneten Nachprüfungen durchgeführt sind. The aircraft shall not be operated, unless the prescribed inspections are completed.		
Datum der Ausstellung: Date of issue:		Unterschrift: Signature:
..... Das Lufttüchtigkeitszeugnis ist im Luftfahrzeug mitzuführen		

(Rückseite)

Beschränkungen: Restrictions:
Bemerkungen: Remarks:

Muster 3
(§ 10 LuftVZO)

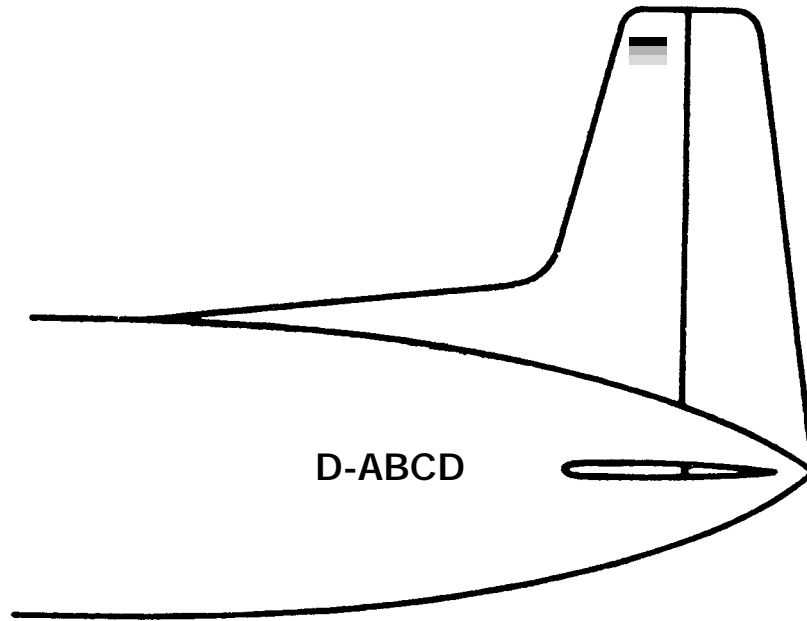
<p style="text-align: center;">Bundesrepublik Deutschland</p> <p style="text-align: center;">Beauftragter des Bundesministers für Verkehr</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">Lufttüchtigkeitszeugnis für Luftsportgeräte</p> <p style="text-align: center;">Art des Luftsportgerätes _____</p>	<p>Hersteller: Geräte-Nr.: Baumuster: Werk-Nr.: Baujahr: Halter: Anschrift:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px;"></div> <div style="text-align: right;"> _____ Datum der Ausstellung </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="border-top: 1px dashed black; width: 40px;"></div> <div style="text-align: right;"> _____ Unterschrift </div> </div> <p>Dieses Lufttüchtigkeitszeugnis ist für das vorbezeichnete Luftsportgerät in Übereinstimmung mit dem Luftverkehrsgesetz und den dazu erlassenen Rechtsverordnungen ausgestellt. Das Luftsportgerät wird als lufttüchtig angesehen, wenn es in Übereinstimmung mit den vorgenannten Vorschriften und unter Einhaltung seiner Betriebsgrenzen instandgehalten und betrieben wird.</p> <p>Das Luftsportgerät darf nur betrieben werden, wenn die vorgeschriebenen und angeordneten Nachprüfungen durchgeführt sind.</p> <p>Beschränkungen:</p>
--	--

Muster 4
(§ 18 LuftVZO)

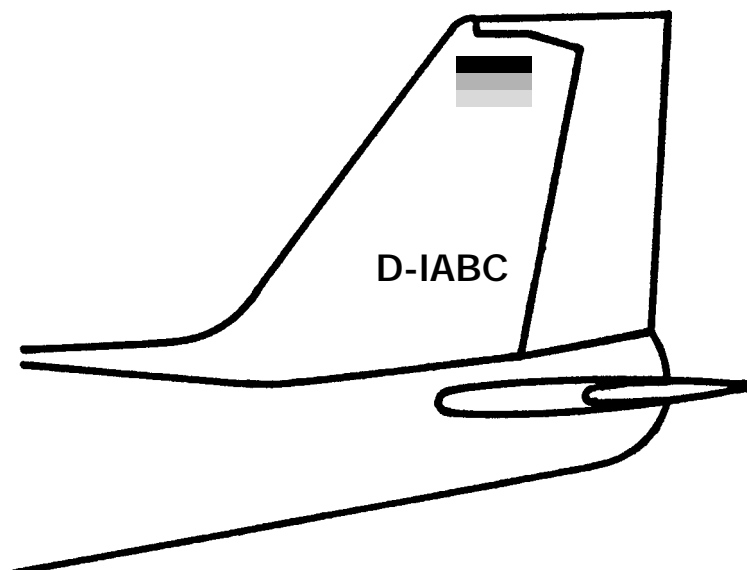
<p style="text-align: center;">Bundesrepublik Deutschland</p> <p style="text-align: center;">Beauftragter des Bundesministers für Verkehr</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">Eintragungsschein für Luftsportgeräte</p> <p style="text-align: center;">Art des Luftsportgerätes _____</p>	<p>Eintragungszeichen: D —</p> <p>Hersteller: Geräte-Nr.: Baumuster: Werk-Nr.: Baujahr: Halter: Anschrift:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px;"></div> <div style="text-align: right;"> _____ Datum der Ausstellung </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="border-top: 1px dashed black; width: 40px;"></div> <div style="text-align: right;"> _____ Unterschrift </div> </div> <p>Hiermit wird bescheinigt, daß das vorbezeichnete Luftsportgerät in das Luftsportgeräteverzeichnis der Bundesrepublik Deutschland in Übereinstimmung mit dem Luftverkehrsgesetz und den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsverordnungen eingetragen ist.</p>
--	--

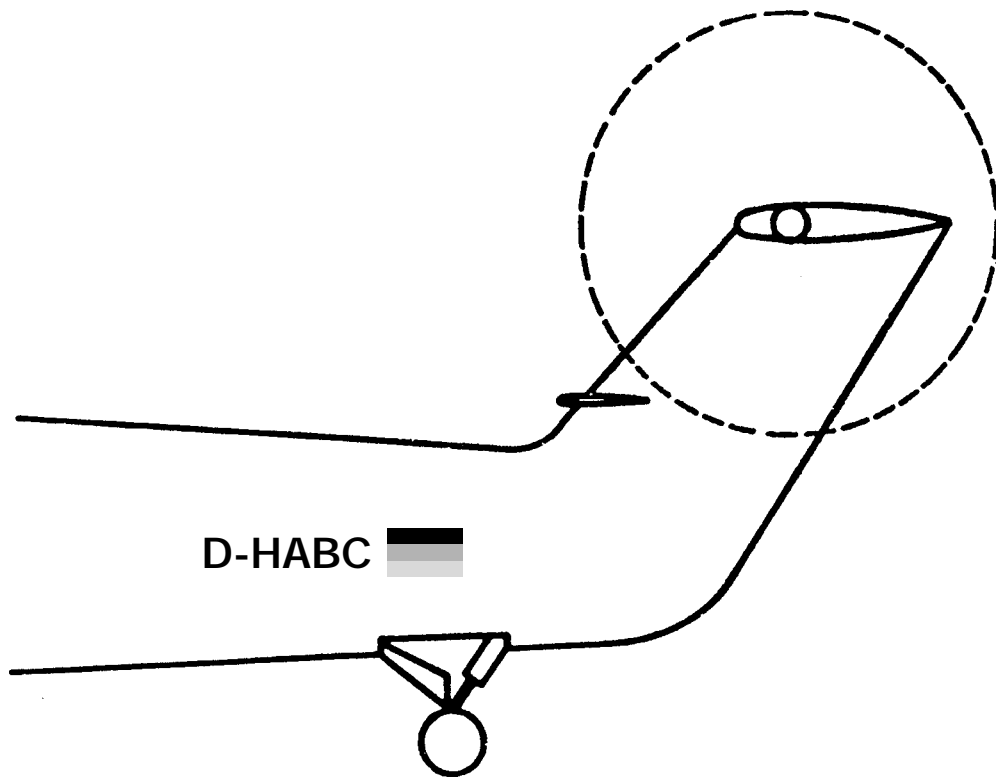
Muster 5
(weggefallen)

Muster 6

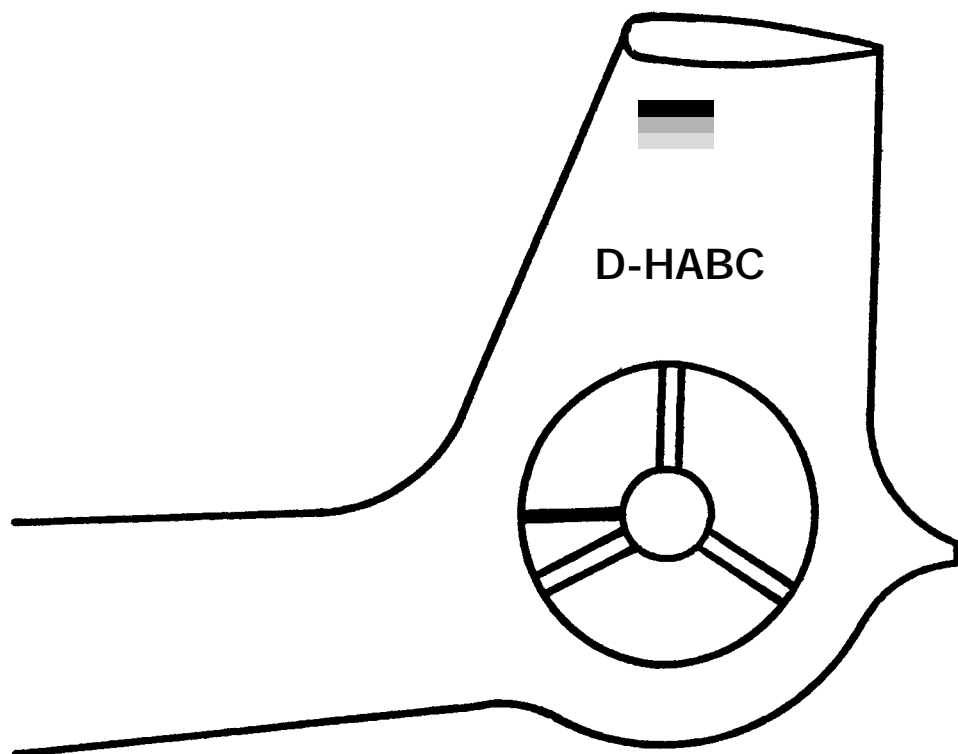


Muster 6a

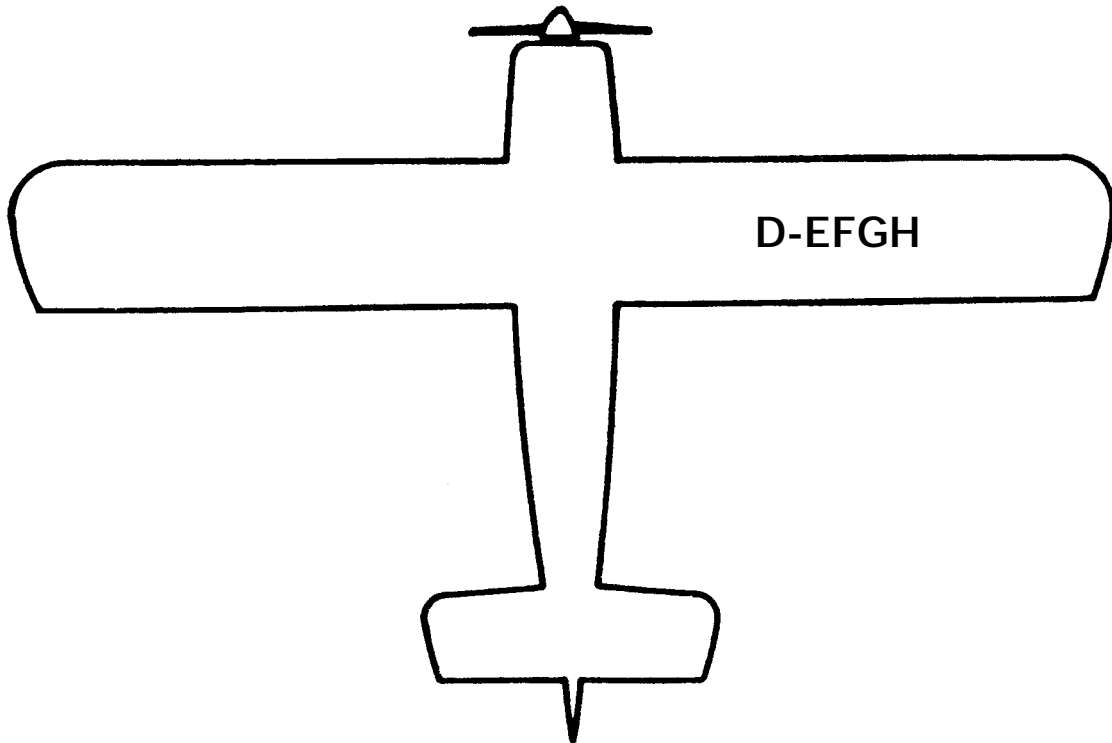




Muster 7a

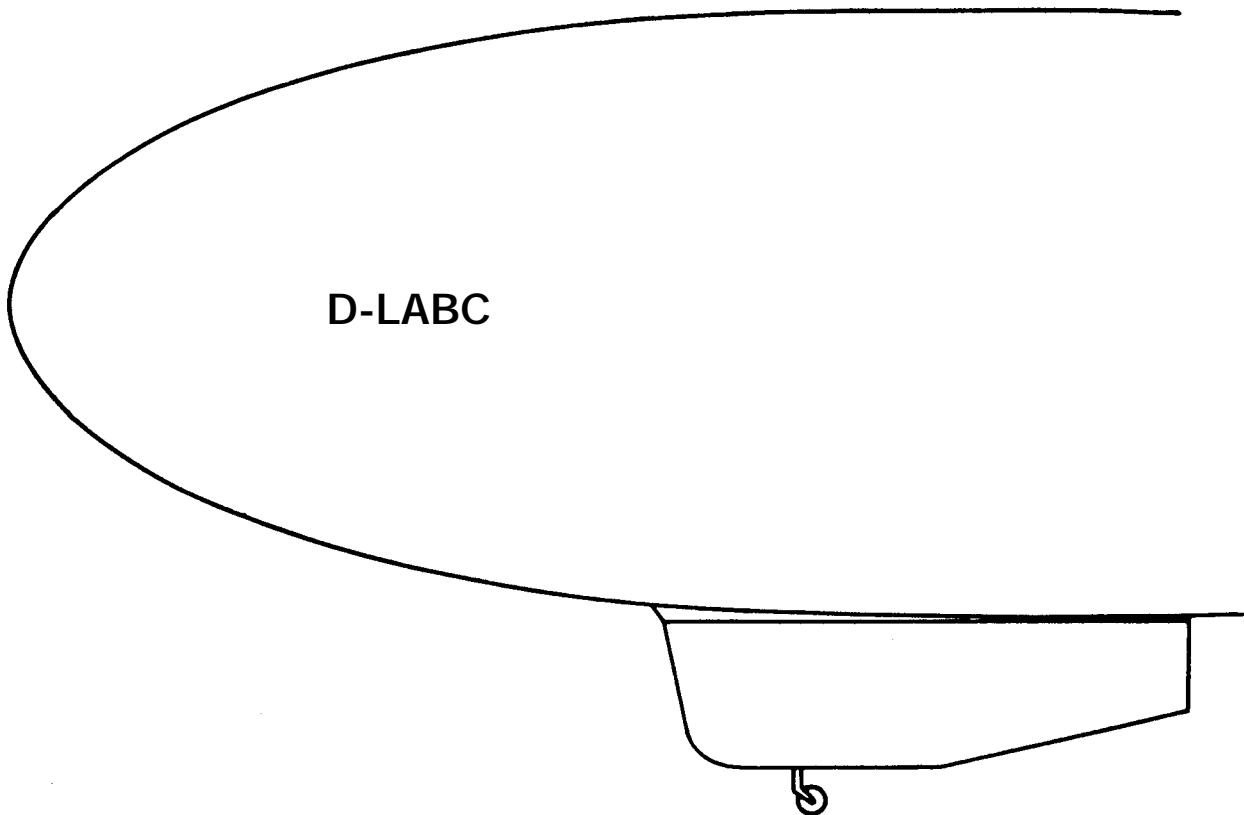


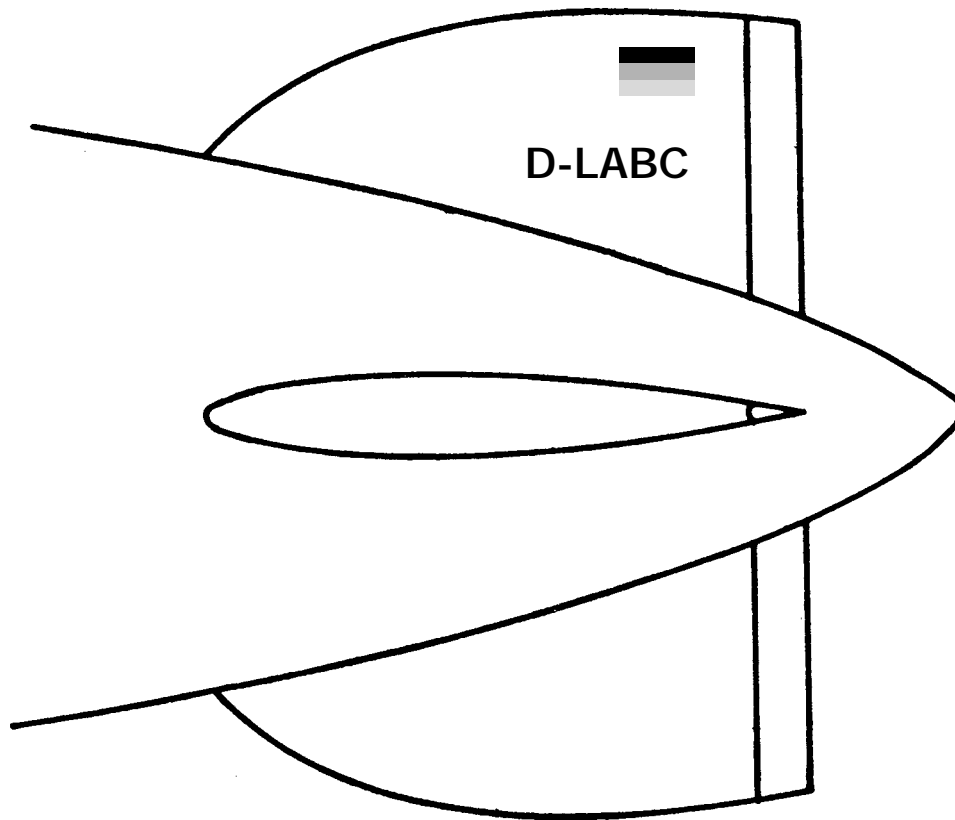
Muster 8



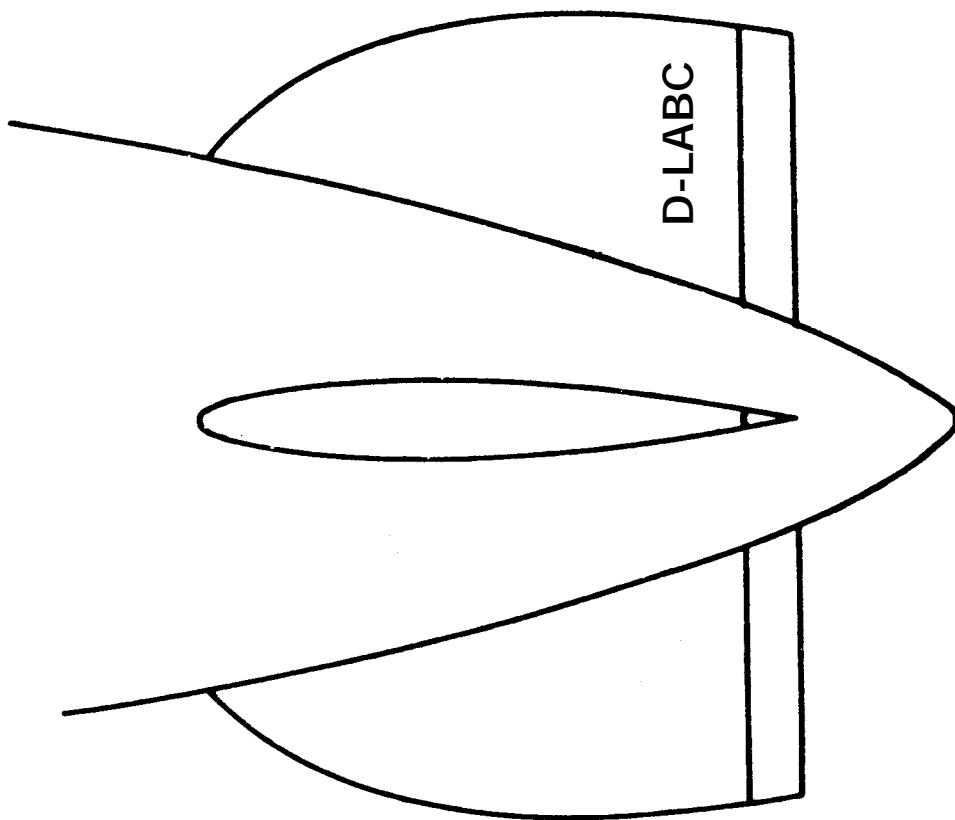
Ansicht von unten

Muster 9



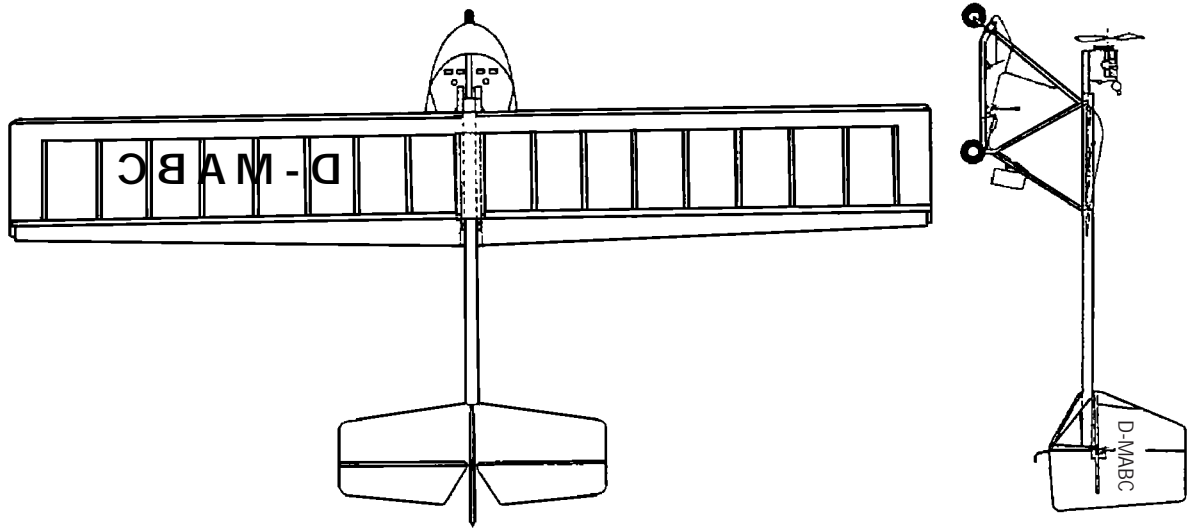


Seitenansicht



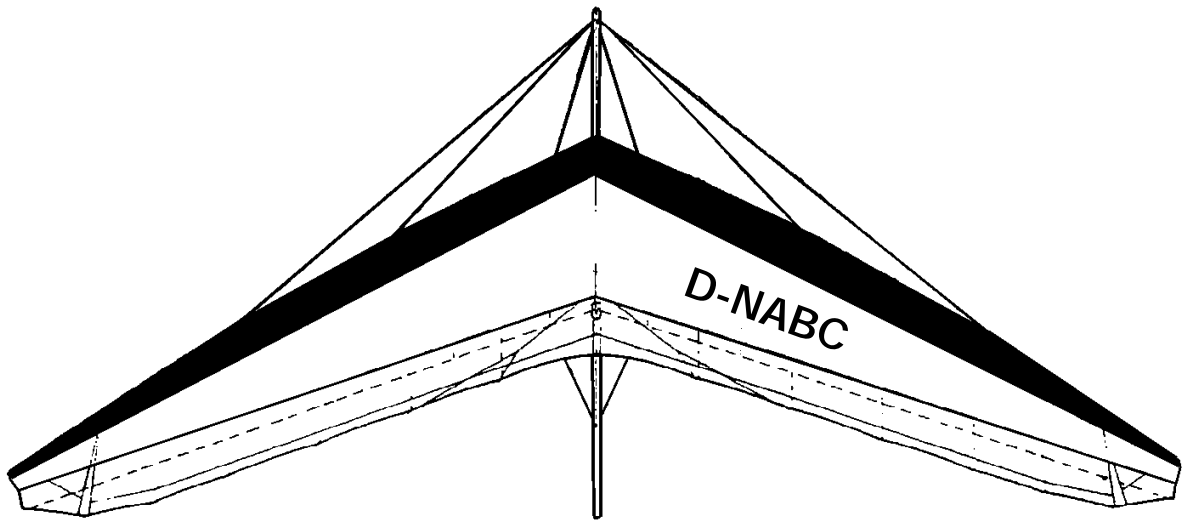
Ansicht von unten

Muster 11a



Muster 11b





Anlage 2

(zu § 32 Abs. 1 Nr. 5)

Vorschriften für Luftfahrerschulen**I.**

Die Einrichtung der Luftfahrerschule, die Lehrmittel, das Lehrpersonal und der Ausbildungsleiter, die Betriebsgrundlagen, die Luftfahrzeuge und die für die Ausbildung vorgesehenen Flugplätze müssen folgenden Anforderungen entsprechen:

1. Einrichtungen der Luftfahrerschule**1.1 Lehrräume**

Für je 20 gleichzeitig auszubildende Bewerber muß mindestens ein Lehrraum vorhanden sein. Die Lehrräume müssen nach Größe, Beschaffenheit und Einrichtung einen sachgerechten Ausbildungsbetrieb zulassen.

1.2 Flugvorbereitungsraum

Für Zwecke der Flugvorbereitung muß ein Flugvorbereitungsraum mit allen erforderlichen Einrichtungen wie Kartentischen, Fernsprecher, Mitteilungsbrett sowie Kartenmaterial, Luftfahrhandbuch, Nachrichten für Luftfahrer, Notams und sonstige Unterlagen für die Flugvorbereitung zur Verfügung stehen. Luftfahrerschulen für Luftsportgeräteführer bedürfen keines Flugvorbereitungsraumes. Luftfahrerschulen für Ultraleichtflugzeugführer müssen mit den Einrichtungen nach Satz 1 ausgerüstet sein.

1.3 Flugübungsgeräte

Für die Ausbildung zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung muß mindestens ein den Anforderungen des Ausbildungszweckes genügendes Instrumentenflugübungsgerät zur Verfügung stehen. Das Instrumentenflugübungsgerät muß in einem von anderen Lehrräumen getrennten Raum untergebracht sein.

2. Lehrmittel und Lernhilfen

Als Lehrmittel sind geeignete Unterrichtsunterlagen für alle Lehrfächer, Modelle von Triebwerken, Luftfahrzeugteilen und Luftfahrzeugsystemen oder Bildtafeln, Filme und dergleichen vorzuhalten.

3. Ausbildungsleiter und Lehrpersonal**3.1 Ausbildungsleiter**

Der Ausbildungsleiter muß mindestens drei Jahre als Fluglehrer tätig gewesen sein. Der Ausbildungsleiter muß im Besitz einer gültigen Erlaubnis sein. Er muß ferner im Besitz derjenigen Lehrberechtigung sein, die für die Art der an der Luftfahrerschule betriebenen praktischen Ausbildung vorgeschrieben ist. Der Ausbildungsleiter muß besondere Kenntnisse im Luftrecht sowie besondere organisatorische Fähigkeiten nachweisen.

Der Nachweis kann in Form eines Prüfungsgesprächs sowie anhand der organisatorischen Vorkehrungen zur Erteilung der Erlaubnis an die Luftfahrerschule geführt werden. Die zuständige Stelle kann Ausnahmen von Satz 2 zulassen, wenn der Ausbildungsleiter wegen des Verlustes der körperlichen Tauglichkeit nicht mehr im Besitz einer gültigen Erlaubnis ist und die weitere Tätigkeit des Ausbildungsleiters auf ein Jahr beschränkt wird. Bei gewerblichen Luftfahrerschulen mit Ausnahme derjenigen für Luftsportgeräteführer muß der Ausbildungsleiter als solcher hauptberuflich tätig sein. Der Ausbildungsleiter einer Luftfahrerschule für Luftsportgeräteführer darf nicht an einer weiteren Luftfahrerschule als Ausbildungsleiter tätig sein; der Beauftragte kann Ausnahmen zulassen.

3.2 Fluglehrer

Fluglehrer dürfen nur eingesetzt werden, wenn sie über ausreichende Flugerfahrung als Luftfahrzeugführer verfügen. Für jeweils bis zu 10 Bewerbern, die an der Ausbildung gleichzeitig teilnehmen, muß mindestens ein Fluglehrer zuständig sein. Die Erlaubnisbehörde kann verlangen, daß für eine geringere Zahl von Bewerbern ein Fluglehrer zuständig ist, wenn dies die Art der Luftfahrerschule erfordert. An gewerblichen Luftfahrerschulen zur Ausbildung von Flugzeugführern und Hubschrauberführern muß mindestens ein Drittel der Fluglehrer hauptberuflich tätig sein. Die Erlaubnisbehörde kann die Beschäftigung hauptberuflich Tätiger auch an nicht gewerblichen Luftfahrerschulen für Flugzeugführer und Hubschrauberführer verlangen, wenn es der Umfang des Ausbildungsbetriebes erfordert. Für je 5 Fluglehrer ist ein Cheffluglehrer zu bestellen, der die Einheitlichkeit der Ausbildungsmethoden und den Fortgang der Flugausbildung der Bewerber überwacht. Die Aufgaben des Cheffluglehrers und des Ausbildungsleiters können von einer Person wahrgenommen werden.

3.3 Lehrpersonal an Flugübungsgeräten

Das an einem Flugübungsgerät tätige Lehrpersonal muß entsprechend der Art des Flugübungsgerätes fachlich und pädagogisch geeignet sein. Das Lehrpersonal hat seine Eignung der Erlaubnisbehörde gemäß den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Anerkennung von Instrumentenflugübungsgeräten bei der Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals und des hierbei tätigen Lehrpersonals nachzuweisen. Die Richtlinien werden in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

3.4 Theorielehrer

Das Lehrpersonal für den theoretischen Unterricht muß fachlich und pädagogisch geeignet sein. Jeder Theorielehrer hat seine Eignung anhand von ihm erarbeiteter Unterlagen für den Unterricht sowie in einer Lehrprobe in dem Fach, für das er vorgesehen ist, nachzuweisen. Die zuständige Stelle kann im Einzelfall von der Lehrprobe absehen, wenn die vorgesehene Lehrperson nachweislich als Lehrer in dem betreffenden Fach tätig gewesen ist.

4. Flugbetriebshandbuch

4.1 Als Dienstanweisung und Arbeitsunterlage ist für das im Flugbetrieb tätige Personal einer Luftfahrerschule für Flugzeugführer oder Hubschrauberführer ein Flugbetriebshandbuch zu erstellen und auf dem neuesten Stand zu halten. Das Flugbetriebshandbuch bedarf der Zustimmung der Erlaubnisbehörde. Es muß alle für die sichere Durchführung und Überwachung des Flugbetriebs erforderlichen Angaben enthalten. Insbesondere sind Aufgaben und Verantwortungsbereiche des im Flugbetrieb tätigen Personals abzugrenzen und Verfahren der Flugvorbereitung und Flugdurchführung, Verfahren zur Festlegung von Flughafenwettermindestbedingungen und Sicherheitsmindesthöhen, Notverfahren und Verhalten in besonderen Fällen festzulegen. Ferner sind eine Mindestausrüstungsliste für jedes Luftfahrzeug entsprechend den Betriebsvorschriften zu erstellen und die Unterrichtszeiten einschließlich der höchstzulässigen Flug- und Flugdienstzeiten sowie angemessener Ruhezeiten festzulegen. Das Flugbetriebshandbuch muß eine Anweisung enthalten, die eine Mitnahme von Personen, soweit sie sich nicht im Rahmen der Ausbildung, Prüfung von Luftfahrern oder Aufsicht über Luftfahrerschulen an Bord befinden, bei Schulflügen untersagt. Ausnahmen von dieser Anweisung sind bei Überlandflügen mit Fluglehrer, bei denen keine Notverfahren geübt werden, mit Zustimmung des Ausbildungsleiters zulässig.

4.2 Als Teil des Flugbetriebshandbuches hat die Luftfahrerschule ein Ausbildungshandbuch zu erstellen. Das Ausbildungshandbuch muß den aufeinander abgestimmten Gang der theoretischen und praktischen Ausbildung entsprechend den Ausbildungsvorschriften sowie sonstige, für die Ausbildung wesentliche Angaben enthalten. Die theoretische und praktische Ausbildung ist so zu planen, daß der Ausbildungserfolg durch eine übermäßige Beanspruchung der Bewerber nicht gefährdet wird. Über den Ablauf der theoretischen und praktischen Ausbildung sind Aufzeichnungen entsprechend den Ausbildungsvorschriften zu führen. Form und Inhalt der Aufzeichnungen sind von der Luftfahrerschule festzulegen.

4.3 Auf Luftfahrerschulen für Luftschiffführer, Segelflugzeugführer, Motorseglerführer und Freiballonführer, soweit deren Ausbildung an einer Luftfahrerschule durchzuführen ist, ist Nummer 4.1 mit der Maßgabe anzuwenden, daß an Stelle des Flugbetriebshandbuches eine Dienstanweisung tritt,

die den geringeren Anforderungen an diese Luftfahrerschulen Rechnung trägt. Das gleiche gilt für nichtgewerbliche Luftfahrerschulen für die Ausbildung von Privatflugzeugführern.

4.4 Luftfahrerschulen für Luftsportgeräteführer haben ein Ausbildungsbuch zu führen und darin Datum, Gelände, Namen der Bewerber und Fluglehrer, Art und Anzahl der Übungen je Bewerber sowie besondere Vorkommnisse aufzuzeichnen.

5. Luftfahrzeuge

5.1 Luftfahrzeuge müssen in einer Zahl zur Verfügung stehen, die eine zügige Ausbildung der Bewerber ermöglicht, mindestens jedoch zwei Luftfahrzeuge. Bei Flugzeugen muß mindestens ein Flugzeug mit vier oder mehr Sitzen ausgestattet sein. Im allgemeinen soll für je 5 Bewerber, die gleichzeitig an der Ausbildung teilnehmen, mindestens ein der angestrebten Erlaubnis oder Berechtigung entsprechendes Luftfahrzeug vorhanden und einsatzbereit sein. Soweit für Luftfahrzeuge die Eintragung in die Luftfahrzeugrolle oder ein Verzeichnis nach § 18a vorgeschrieben ist, dürfen zur Ausbildung nur darin eingetragene Luftfahrzeuge verwendet werden.

5.2 Die Luftfahrzeuge müssen für den Ausbildungszweck geeignet sein. Die zuständige Stelle kann in Ergänzung zu den Bau-, Betriebs- und Ausrüstungsvorschriften eine zusätzliche Ausrüstung für die bei der Ausbildung verwendeten Luftfahrzeuge vorschreiben, wenn dies für den Ausbildungszweck oder die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist. Luftfahrzeuge dürfen die festgelegten Lärmgrenzwerte nicht überschreiten.

6. Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer gewerblichen Luftfahrerschule soll so groß sein, daß der Betrieb zeitweise mit einer geringen Zahl von Bewerbern fortgeführt und die Verpflichtung zur Ausbildung den Bewerbern gegenüber eingehalten werden kann.

7. Flugplätze

7.1 Bei der Auswahl des Flugplatzes, bei dem der Schwerpunkt für die Ausbildung zum erstmaligen Erwerb einer Erlaubnis oder der Instrumentenflugberechtigung liegt, sind die geringen Erfahrungen der Bewerber zu berücksichtigen. Die Mindestlänge der Start- und Landebahn soll bei der Ausbildung von Flugzeugführern die eineinhalbfache Länge der für einen sicheren Start oder eine sichere Landung der verwendeten Flugzeugmuster erforderlichen Start- und Landebahnlänge unter der Annahme der ungünstigsten, die Leistungen der Flugzeuge beeinflussenden Faktoren betragen.

7.2 Für die Ausbildung im Instrumentenflug muß der Flugplatz mit den Einrichtungen und Anflughilfen für Instrumentenanflüge ausgerüstet sein. Ist der Flugplatz, an dem die Luftfahrerschule eingerichtet werden soll, nicht für Instrumentenanflüge geeignet, muß ein anderweitiger entsprechend geeigneter Flugplatz in angemessener Entfernung zur Verfügung stehen.

- 7.3 Der Flugplatz muß über ein fahrbares Feuerlöschgerät, geschultes Personal und Rettungsgerät sowie über ein fahrbereites Kraftfahrzeug während des Schulflugbetriebes verfügen. Auf Segelfluggeländen, auf denen ausschließlich Windenstarts durchgeführt werden, ist ein fahrbares Feuerlöschgerät nicht erforderlich.
- 7.4 Auf einem Gleitfluggelände sind die Anforderungen nach Nummer 7.1 sinngemäß anzuwenden; das überflogene Gelände ist einzubeziehen. An

Start- und Landestelle sind geeignete Windrichtungsanzeiger und Erste-Hilfe-Ausstattungen anzubringen und bereitzustellen.

II.

Die zuständige Stelle kann von den Anforderungen des Abschnittes I Erleichterungen zulassen, wenn besondere Umstände dies rechtfertigen und eine Gefährdung der Sicherheit nicht zu erwarten ist.

Anlage 3

(zu § 24a Abs. 3)

Vorschriften für die Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen

Eine fliegerärztliche Untersuchungsstelle muß folgenden technischen und organisatorischen Voraussetzungen entsprechen:

1. Einrichtung und Geräte

Eine fliegerärztliche Untersuchungsstelle muß über Einrichtungen und Geräte verfügen, die für eine ordnungsgemäße Durchführung der vorgeschriebenen Untersuchungen erforderlich sind. An Mindestausrüstung müssen vorhanden sein:

für die Allgemeinuntersuchung:

Maßband, Meßlatte, geeichte Personenwaage, Zungenspatel, Taschenlampe, Reflexhammer, Stethoskop;

für Untersuchungen des Herz- und Kreislaufsystems:

Blutdruckapparat mit auskultatorischer oder elektrischer Anzeige, EKG-Gerät für alle Ableitungen und Phonocardiographie;

für Untersuchungen des Atemsystems:

Spirometer zur Bestimmung der Vitalkapazität und des Tiffeneau-Wertes, Röntgeneinrichtung für Lungenaufnahme ap und seitlich sowie zur Durchleuchtung;

für Untersuchungen des Gehörs und Gleichgewichtsorgans:

Otoskop, Audiometer und Sprachaudiometer, Diaphanoskop, Frenzelbrille;

für Untersuchungen des Sehorgans:

Lesetafeln, Leseprobetafeln, Tafeln nach Ishihara und Stilling, Anomaloskop, Maddoxkreuz, Stereoskop, Perimeter, Skoptikometer, Akkomodationsgerät, Augenspiegel, Spaltlampe, Tonometer;

für medizinische Laboruntersuchungen:

a) Blutuntersuchung:

Blutkörperchensenkungsgerät, Zählkammern für Erythro-, Leuko- und Thrombocyten, Mikroskop, Zentrifuge, thermostatisches Wasserbad, Photometer;

b) Harnuntersuchung:

Reagenzgläser, Objektträger, Urin-Zentrifuge, Mikroskop, Chemikalien zur Durchführung der Reaktion auf Eiweiß und Zucker sowie ein Polarimeter.

2. Tätigkeit von Fachärzten im Rahmen einer fliegerärztlichen Untersuchungsstelle

Teiluntersuchungen auf höchstens zwei der unter Nummer 1 aufgeführten Gebiete können auch von Fachärzten durchgeführt werden, die auf Grund einer vertraglichen Vereinbarung im Rahmen der Untersuchungsstelle als selbständige Ärzte tätig werden. In diesen Fällen muß sichergestellt sein, daß sich zeitliche Verzögerungen in der Feststellung der Tauglichkeit von Luftfahrtpersonal in zumutbaren Grenzen halten. Die Ausstattung der Praxis der Vertragsärzte gilt als Ausstattung der Untersuchungsstelle nach Nummer 1.

**Anhang
Besondere Anerkennungsverfahren**

**Anlage 4
(zu § 28a)**

Einsatzbereich	Besondere Anforderungen für die Gültigerklärung				
	Erlaubnis	Gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung*) – Überprüfung der Kenntnisse über die vom Aufnahmemitgliedstaat erlassenen Anforderungen, die in den Anwendungsbereich des Anhangs 6 der Konvention von Chicago fallen, in einer Amtssprache des Staates, in dem die Gültigerklärung beantragt wurde, oder in Englisch, je nach Wahl des Antragstellers. – Praktische Überprüfung einschließlich der Befähigung zum Instrumentenflug, im Flug oder im Simulator (die Einzelheiten der Überprüfungen sind in dieser Spalte nachstehend fallweise aufgeführt).
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Gewerblicher Luftverkehr mit FAR 25/JAR 25-Flugzeugen					
a) Verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC)	a) ATPL-A	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21 – 60	a) 1 500 Std. als PIC auf FAR 25/JAR 25-Flugzeugen	a) Praktische Überprüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) Zweiter Luftfahrzeugführer	b) ATPL-A	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21 – 60	b) 1 500 Std. auf FAR 25/JAR 25-Flugzeugen	b) Praktische Überprüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
2. Gewerblicher Luftverkehr, ausgenommen mit FAR 25/JAR 25-Flugzeugen					
a) PIC	a) CPL-A (mit IR)	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21 – 60	a) 1 000 Std. als PIC auf Flugzeugen im gewerblichen Luftverkehr seit Erlangung der IR	a) Praktische Überprüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) Zweiter Luftfahrzeugführer	b) CPL-A (mit IR)	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21 – 60	b) 1 000 Std. im gewerblichen Luftverkehr	b) Praktische Überprüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
3. a) Arbeitsflüge mit Flugzeugen (ausgenommen Schulungsflüge)	a) CPL-A	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21 – 60	a) 700 Std. als PIC auf Flugzeugen herkömmlicher Bauart, davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschl. 50 Std. einschlägige Flugerfahrung in den letzten 12 Monaten	a) Praktische Überprüfung für die beabsichtigte Tätigkeit
b) Arbeitsflüge mit Hubschraubern (ausgenommen Schulungsflüge und Einsätze über See)	b) CPL-H	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21 – 60	b) 700 Std. als PIC auf Hubschraubern, davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschl. 50 Std. einschlägige Flugerfahrung in den letzten 12 Monaten	b) Praktische Überprüfung für die beabsichtigte Tätigkeit
4. Gewerblicher Luftverkehr oder Einsätze über See mit Hubschraubern					
a) PIC	a) ATPL-H (mit IR, falls IFR-Flüge erforderlich)	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21 – 60	a) 1 500 Std. als PIC auf solchen Flügen, für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flugerfahrung seit Erlangung der IR	a) Praktische Überprüfung, ggf. einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) Zweiter Luftfahrzeugführer	b) CPL-H (mit IR, falls IFR-Flüge erforderlich)	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21 – 60	b) 1 500 Std. auf solchen Flügen, für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flugerfahrung seit Erlangung der IR	a) Praktische Überprüfung, ggf. einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator

IR = Instrument rating.

*) Den Antragstellern wird möglichst bald die Gelegenheit gegeben, sich den genannten Überprüfungen zu unterziehen. Als Flugzeuge herkömmlicher Bauart gelten alle Flugzeuge, außer solche nach JAR 25 und Ultraleichtflugzeuge.

**Bekanntmachung
der zur Entgegennahme von Patent- und
Gebrauchsmusteranmeldungen befugten Patentinformationszentren**

Vom 6. April 1999

Nach § 34 Abs. 2 und § 35 Abs. 2 Nr. 2 des Patentgesetzes, die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. Juli 1998 (BGBl. I S. 1827) neu gefaßt worden sind, sowie nach § 4 Abs. 2 und § 4a Abs. 2 Nr. 2 des Gebrauchsmustergesetzes, die durch Artikel 3 des Gesetzes vom 16. Juli 1998 (BGBl. I S. 1827) eingefügt worden sind, wird bekanntgemacht, daß die nachfolgend genannten Stellen zu Patentinformationszentren im Sinne des § 34 Abs. 2 und § 35 Abs. 2 Nr. 2 des Patentgesetzes, § 4 Abs. 2 und § 4a Abs. 2 Nr. 2 des Gebrauchsmustergesetzes sowie Artikel II § 4 des Gesetzes über internationale Patentübereinkommen vom 21. Juni 1976 (BGBl. II S. 649), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 16. Juli 1998 (BGBl. I S. 1827), bestimmt sind:

1. Hochschule Bremen
– Patent- und Normen-Zentrum –, Bremen
2. Universitätsbibliothek Dortmund
– Informationszentrum Technik und Patente –, Dortmund
3. Technische Universität Dresden
– Patentinformationszentrum –, Dresden
4. MIPO Mitteldeutsche Informations-, Patent-, Online-Service GmbH
– Patentinformationszentrum –, Halle
5. Handelskammer Hamburg
– IPC Innovations- und Patent-Centrum –, Hamburg
6. Technische Universität Ilmenau
– Patentinformationszentrum und Online-Dienste (PATON) –, Ilmenau
7. Landesgewerbeanstalt Bayern
– Patentinformationszentrum –, Nürnberg
8. Zentrale für Produktivität und Technologie Saar e.V.
– Patentinformationszentrum –, Saarbrücken

Der Präsident des Deutschen Patent- und Markenamts veröffentlicht im Blatt für Patent-, Muster- und Zeichenwesen weitere Einzelheiten zur Entgegennahme der Anmeldungen.

Bonn, den 6. April 1999

Bundesministerium der Justiz
Im Auftrag
Schmid-Dwertmann

**Berichtigung
der Bekanntmachung
der Neufassung der Gefahrgutverordnung Straße**

Vom 30. März 1999

Die Gefahrgutverordnung Straße in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 1998 (BGBl. I S. 3993) ist wie folgt zu berichtigen:

Der bisherige Wortlaut des § 2 erhält die Absatzbezeichnung „(1)“, und folgender Absatz 2 ist anzufügen:

„(2) Absatz 1 Nr. 1 gilt nicht für grenzüberschreitende Beförderungen nach dem ADR-Übereinkommen.“

Bonn, den 30. März 1999

Bundesministerium
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Gröger

Hinweis auf das Bundesgesetzblatt Teil II

Nr. 9, ausgegeben am 30. März 1999

Tag	Inhalt	Seite
24. 3. 99	Gesetz zu dem Abkommen vom 18. August 1998 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, den Vereinten Nationen und dem Sekretariat des Übereinkommens der Vereinten Nationen zur Bekämpfung der Wüstenbildung über den Sitz des Ständigen Sekretariats des Übereinkommens	218
	FNA: neu: 188-92 GESTA: XL001	
11. 2. 99	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Änderung von 1990 des Montrealer Protokolls über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen	230
16. 2. 99	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über nukleare Sicherheit	230
17. 2. 99	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Europa-Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen den im Rahmen der Europäischen Union handelnden Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Slowenien andererseits	231
18. 2. 99	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten	232
18. 2. 99	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See	232
18. 2. 99	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Änderung von 1992 des Montrealer Protokolls über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen	233
18. 2. 99	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung	233
18. 2. 99	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969	234

Tag	Inhalt	Seite
18. 2. 99	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs	234
18. 2. 99	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens über sichere Container	235
18. 2. 99	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die Internationale Seefunksatelliten-Organisation (INMARSAT)	235
19. 2. 99	Bekanntmachung der deutsch-amerikanischen Vereinbarung über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an das Unternehmen „Science Applications International Corporation (SAIC)“	236
19. 2. 99	Bekanntmachung der deutsch-amerikanischen Vereinbarung über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an das Unternehmen „Cherokee Nation Industries, Inc.“	238
19. 2. 99	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Energiechartaprotokolls über Energieeffizienz und damit verbundene Umweltaspekte	240

Hinweis

Die Angaben unter einer Überschrift bedeuten:

- FNA: Fundstellennachweis A mit den maßgeblichen Gliederungsnummern (Fundstellennachweis A „Bundesrecht ohne völkerrechtliche Vereinbarungen“, abgeschlossen zum 31. Dezember des vorangegangenen Jahres, zu beziehen von der Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H., Postfach 13 20, 53003 Bonn, oder durch den Buchhandel),
- GESTA: Dokumentation „Stand der Gesetzgebung des Bundes“ mit der maßgeblichen Ordnungsnummer (Loseblattsammlung für die laufende Legislaturperiode des Deutschen Bundestages, zu beziehen von der Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co KG, Postfach 610, 76484 Baden-Baden, oder durch den Buchhandel).

Preis dieser Ausgabe: 7,40 DM (5,60 DM zuzüglich 1,80 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 8,50 DM.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509 oder gegen Vorausrechnung.

Hinweis auf Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaften,

die mit ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften unmittelbare Rechtswirksamkeit in der Bundesrepublik Deutschland erlangt haben.

Aufgeführt werden nur die Verordnungen der Gemeinschaften, die im Inhaltsverzeichnis des Amtsblattes durch Fettdruck hervorgehoben sind.

Datum und Bezeichnung der Rechtsvorschrift	ABI. EG	
	– Ausgabe in deutscher Sprache – Nr./Seite	vom
18. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 587/1999 der Kommission zur Festsetzung der Mindestverkaufspreise für Rindfleisch für den Verkauf im Rahmen der Ausschreibung nach der Verordnung (EG) Nr. 467/1999	L 74/4	19. 3. 99
18. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 588/1999 der Kommission zur Abweichung von den Verordnungen (EWG) Nr. 1589/87, (EWG) Nr. 429/90, (EWG) Nr. 1158/91, (EWG) Nr. 3378/91, (EWG) Nr. 3398/91 und (EG) Nr. 2571/97 hinsichtlich der Angebotsfristen für die Ausschreibungen im Mai 1999	L 74/6	19. 3. 99
18. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 589/1999 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2693/98 zur Eröffnung der Möglichkeit des Abschlusses von Verträgen für die langfristige private Lagerhaltung von Tafelwein, Traubenmost, konzentriertem Traubenmost und konzentriertem rektifiziertem Traubenmost für das Wirtschaftsjahr 1998/1999	L 74/7	19. 3. 99

Datum und Bezeichnung der Rechtsvorschrift	ABI. EG	
	– Ausgabe in deutscher Sprache – Nr./Seite	– vom
18. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 590/1999 der Kommission zur Ergänzung des Anhangs der Verordnung (EWG) Nr. 1107/96 der Kommission zur Eintragung geographischer Angaben und Ursprungsbezeichnungen gemäß dem Verfahren nach Artikel 17 der Verordnung (EWG) Nr. 2081/92 des Rates	L 74/8	19. 3. 99
19. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 609/1999 der Kommission über die Gewährung der Beihilfe für Hopfen erzeuger	L 75/20	20. 3. 99
19. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 610/1999 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 658/96 über die Voraussetzungen für die Ausgleichszahlungen im Rahmen der Stützungsregelung für Erzeuger bestimmter landwirtschaftlicher Kulturpflanzen	L 75/24	20. 3. 99
Andere Vorschriften		
12. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 574/1999 des Rates zur Bestimmung der Drittländer, deren Staatsangehörige beim Überschreiten der Außengrenzen der Mitgliedstaaten im Besitz eines Visums sein müssen	L 72/2	18. 3. 99
16. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 580/1999 der Kommission zur Festsetzung von Durchschnittswerten je Einheit für die Ermittlung des Zollwerts bestimmter verderblicher Waren	L 72/14	18. 3. 99
17. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 583/1999 der Kommission zur Festsetzung des Höchstbetrags der finanziellen Beteiligung der Gemeinschaft gemäß der Verordnung (EG) Nr. 723/97	L 72/28	18. 3. 99
18. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 586/1999 der Kommission zur erneuten Zuteilung von Einfuhrrechten gemäß Verordnung (EG) Nr. 1045/98 zur Eröffnung und Verwaltung eines Einfuhrzollkontingents für zur Verarbeitung bestimmtes gefrorenes Rindfleisch	L 74/3	19. 3. 99
15. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 603/1999 des Rates zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Binde- oder Pressengarnen aus Polypropylen mit Ursprung in Polen, der Tschechischen Republik und Ungarn und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls	L 75/1	20. 3. 99
19. 3. 99 Verordnung (EG) Nr. 608/1999 der Kommission betreffend die Erteilung von Lizenzen zur Einfuhr von Bananen im Rahmen der Zollkontingente und der traditionellen AKP-Bananen für das zweite Quartal 1999 und die Einreichung neuer Anträge	L 75/18	20. 3. 99
— Berichtigung der Verordnung (EG) Nr. 131/1999 der Kommission vom 21. Januar 1999 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2249/98 der Kommission zur Einführung vorläufiger Antidumping- und Ausgleichszölle auf bestimmte Einfuhren von gezüchtetem Atlantischen Lachs mit Ursprung in Norwegen für bestimmte Ausfühler und zur Änderung des Beschlusses 97/634/EG zur Annahme von Verpflichtungsangeboten im Zusammenhang mit dem Antidumping- und dem Antisubventionsverfahren betreffend die Einfuhren von gezüchtetem Atlantischen Lachs mit Ursprung in Norwegen (ABI. L 17 vom 22. 1. 1999)	L 72/41	18. 3. 99
— Berichtigung der Verordnung (EG) Nr. 1648/95 der Kommission vom 6. Juli 1995 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3887/92 mit Durchführungsbestimmungen zum integrierten Verwaltungs- und Kontrollsystem für bestimmte gemeinschaftliche Beihilferegelungen (ABI. L 156 vom 7. 7. 1995)	L 80/34	25. 3. 99
— Berichtigung der Verordnung (EG) Nr. 378/1999 der Kommission vom 19. Februar 1999 zur Ergänzung des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2400/96 zur Eintragung bestimmter Bezeichnungen in das Verzeichnis der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geographischen Angaben für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2081/92 des Rates zum Schutz von geographischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel (ABI. L 46 vom 20. 2. 1999)	L 80/34	25. 3. 99

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
- b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H., Postfach 13 20, 53003 Bonn
Telefon: (02 28) 3 82 08 - 0, Telefax: (02 28) 3 82 08 - 36.

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 88,00 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 2,80 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1998 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509, BLZ 370 100 50, oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 21,60 DM (19,60 DM zuzüglich 2,00 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 22,70 DM.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

ISSN 0341-1095

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 53003 Bonn

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 5702 · Entgelt bezahlt

Bundesgesetzblatt-Einbanddecken 1998

Teil I: 39,90 DM (3 Einbanddecken) einschließlich Porto und Verpackung

Teil II: 26,60 DM (2 Einbanddecken) einschließlich Porto und Verpackung

Ausführung: Halbleinen, Rücken mit Goldschrift, wie in den vergangenen Jahren.

Hinweis: Einbanddecken für Teil I und Teil II können auch zur Fortsetzung bestellt werden.

Achtung: Zur Vermeidung von Doppellieferungen bitten wir vor der Bestellung zu prüfen, ob Sie nicht schon einen Fortsetzungsauftrag für Einbanddecken erteilt haben.

Die Titelblätter mit den Hinweisen für das Einbinden, die Zeitlichen Übersichten und die Sachverzeichnisse für den Jahrgang 1998 des Bundesgesetzblatts Teil I und Teil II wurden für die Abonnenten den Ausgaben des Bundesgesetzblatts 1999 Teil I Nr. 1 und 2 und Teil II Nr. 1 beigelegt.

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H.
Vertriebsabteilung Bundesgesetzblatt · Postfach 13 20 · 53003 Bonn