


Ergebnisprotokoll über die 99. Tagung
des Bund-Länder-Fachausschusses Luftfahrt
am 20./21. 11. 2018 in München

Vorsitz: 

Beginn: 20. November 2018, 14:00 Uhr

Ende: 21. November 2018, 13:20 Uhr

- I. Tagesordnung
- II. Niederschrift
- III. Teilnehmer
- IV. Adressenliste

I. TAGESORDNUNG

TOP 01	Annahme der Tagesordnung	4
TOP 02	Annahme des Ergebnisprotokolls über die 98. Tagung des BLFA-L	4
TOP 03	Sachstand anhängiger Rechtsetzungsverfahren	4
TOP 04	Sachstand der EU-Regelungen im Luftverkehr	5
TOP 05	Aktuelle Entwicklungen auf ICAO-Ebene	7
TOP 06	Gesetzesinitiative des Landes Hessen zur Änderung des § 58 Abs. 1 Nr. 8a LuftVG	10
TOP 07	EASA Inspektion (Standardisation Inspection) 2019 im Bereich der Flughäfen	11
TOP 08	Bericht des BMVI zum Prüfauftrag aus der Sitzung des 98. BFLA-L bezüglich der Aufnahme von Ultraleichtflugzeugen wie insbesondere Gyrokoptern in die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung sowie einer Verschärfung der Lärmzulassungswerte bei Gyrokoptern	12
TOP 09	Entschädigungsanträge auf Grundlage des § 19 LuftVG gegen die DFS	13
TOP 10	Luftfahrthandbuch Deutschland (Aeronautical Publication – AIP) Kostenfreie Verfügbarkeit zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit	14
TOP 11	Remote Tower Control (RTC) in Leipzig für die Flughäfen Saarbrücken, Erfurt und Dresden	15
TOP 12	Gemeinschaftsprojekt der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit der Deutsche Telekom AG zur sicheren Integration von Drohnen in den Luftverkehr	16
TOP 13	Jüngere Entwicklungen zu Lufttaxis	16
TOP 14	Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse (PIS) nach § 25 Abs. 4 LuftVG; Bedeutung der Besprechungsergebnisse vom 24.05.2018 für die Landesluftfahrtbehörden und konkrete Umsetzungsvorschläge in der künftigen Verfahrenspraxis	18
TOP 15	Entwurf des ersten deutschen Luftverkehrssicherheitsprogramms	19

TOP 16	Situation an den Flughäfen.....	20
TOP 17	Planungen eines Workshops zu EASA-Angelegenheiten für die Luftfahrtbehörden in Deutschland	21
TOP 18	Flughafenausweise – Zugang für LBA-Beschäftigte zu den Flughäfen	21
TOP 19	Verschiedenes.....	22
	a) Termine.....	22
	b) Bericht des BMVI zu den Folgen eines harten Brexit.....	22
	c) Entwurf eines Gesetzes eines Gesetzes zur Änderung des Erneuer- baren-Energien-Gesetzes, des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes, des Energiewirtschaftsgesetzes und weiterer energierechtlichen Vor- schriften – hier Einführung einer Ausrüstungspflicht von Luftfahr- zeugen mit Transpondern für Nachtflüge nach Sichtflugregeln (Artikel 19)	23
	d) Sachstand Flugsicherung an kleinen Flughäfen.....	23

II. Niederschrift

TOP 01 **Annahme der Tagesordnung**

Die vorläufige Tagesordnung wird angenommen.

TOP 19 „Verschiedenes“ wird um folgende Themen ergänzt:

- Bericht des BMVI zu Folgen eines harten Brexit (TOP 19b, Vorschlag Baden-Württemberg)
- Änderungsantrag zum Entwurf des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes hier: Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung von Windenergieanlagen (TOP 19c, Vorschlag Nordrhein-Westfalen)
- Sachstand Flugsicherung an kleinen Flughäfen (TOP 19d, Vorschlag Schleswig-Holstein)

TOP 02 **Annahme des Ergebnisprotokolls über die 98. Tagung des BLFA-L**

Das Ergebnisprotokoll der 98. Tagung des BLFA-L wird angenommen.

TOP 03 **Sachstand anhängiger Rechtsetzungsverfahren**

Auf die Tischvorlage zu TOP 3 (vgl. Anlage 1) wird verwiesen.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 04 Sachstand der EU-Regelungen im Luftverkehr

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass analog zu TOP 3 zukünftig auch zu TOP 4 und TOP 5 eine Tischvorlage in Tabellenform vorab zur Information an den BLFA-L versendet wird.

Der Vorsitzende berichtet gemäß folgender Tabelle.

Nr.	Regelung	Ref.	Sachstand
1	Revision der VO (EG) Nr. 868/2004 über den Schutz vor Schädigung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durch Subventionierung und unlautere Preisbildungspraktiken bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten von Ländern, die nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaft sind	LF 10	DEU begrüßt die Revision. Einige MS befürchten den Verlust von Flugverbindungen („Konnektivität“) durch Sanktionen gegenüber Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten und stehen dem Vorhaben kritisch gegenüber. Eine Einigung mit EP im Zuge des Trilogs ist für den TTE Rat im Dezember 2018 unter AUT Präsidentschaft geplant.
2	VO (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft	LF 10	Die Evaluierung der Verordnung durch die Europäische Kommission läuft derzeit. Nach Abschluss wird die Europäische Kommission eine Entscheidung treffen, ob und wieweit die Verordnung überarbeitet wird. Hiermit ist voraussichtlich im 1. Quartal 2019 zu rechnen.
3.	Überarbeitung der Flughafenentgeltlinie – RL 2009/12/EG	LF 10	Die EU-KOM prüft, ob und inwieweit die Richtlinie überarbeitet werden sollte. Nachdem sie am 01.09.2016 eine „Evaluation Roadmap“ veröffentlicht hat, wurde am 13.11.2017 eine Folgenabschätzung (sog. „inception impact assessment“) für die RL 2009/12/EG veröffentlicht. Die Folgenabschätzung enthält insgesamt vier Handlungsoptionen in Bezug auf eine Überarbeitung der Richtlinie über Flughafenentgelte. Die EU-KOM hat im Mai eine ausführliche öffentliche Konsultation und eine externe Studie zur Folgenabschätzung einer möglichen Revision gestartet. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Ende 2018 zusammen mit dem Evaluationsbericht veröffentlicht werden und Empfehlungen für das weitere Vorgehen enthalten. Die EU-KOM rechnet nicht mit einem Richtlinienentwurf vor Ende 2019.
4	Sachstand der EU-Mandate für umfassende Luftverkehrsabkommen	LF 12	Nach Erteilung von Mandaten durch den Verkehrsministerrat im Jahr 2016 führt die EU-KOM zurzeit Verhandlungen mit ASEAN, Katar, Türkei und Armenien (paraphiert im November 2017). Mit den VAE, für die 2016 ebenfalls ein Mandat erteilt wurde, soll im Januar 2019 eine erste Verhandlungsrunde stattfinden. Darüber hinaus werden sog. „Alt-Mandate“ weitergeführt: Tunesien (paraphiert im Dezember 2017) sowie Aserbaidschan. Brasilien wurde ausgesetzt, da kein Interesse mehr an Verhandlungen besteht. Im September 2018 erteilte der Rat zudem ein Mandat für Verhandlungen mit dem Oman. Die erste Verhandlungsrunde soll

Anfang August stattfinden. Das BMVI und die deutsche Luftfahrtindustrie begleiten aktiv die Verhandlungen und nehmen an jeder Verhandlungsrunde teil, um die deutschen Interessen einzubringen, insbesondere chancengleiche Wettbewerbsbedingungen, Gegenseitigkeit und Ausgewogenheit. Während der EU-Verhandlungen ist es den MS nicht gestattet, mit diesen Drittstaaten bilateral zu verhandeln. Die den Verhandlungsspielraum der KOM begrenzenden verbindlichen Vorgaben zur Ausgestaltung der Verkehrsrechte sehen u.a. die vollständige Liberalisierung der dritten und vierten Freiheitsrechte sowie spezifische Vorgaben im Hinblick auf 5. Freiheitsrechte bei Passage und Fracht vor.

- 5 Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 216/2008 (Basic Regulation) neue VO (EG) 2018/1139 LF 18

Ziel der Überarbeitung war es, die wesentlichen Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr übersichtlicher zu strukturieren als bisher und Sicherheitslücken zu schließen. Dabei werden auch die unbemannten Luftfahrzeuge in die Regelungen aufgenommen.

Die neue Basis-Verordnung (Arbeitstitel „New Basic Regulation“, kurz „NBR“) ist seit dem 11.09.2018 in Kraft.

Die Verordnung sieht bezgl. der delegierten Rechtsakte vor, dass Rechtsetzungsbefugnisse nur befristet (fünf Jahre) an die EU-Kommission delegiert werden (vgl. Art. 128). Diese Delegation verlängert sich automatisch, sofern das Europäische Parlament oder der Rat nicht vor Ablauf der fünf Jahre widersprechen.

Die Flexibilitätsbestimmungen haben sich im Vergleich zur VO (EG) 216/2008 maßgeblich geändert. Hier sei auf Art. 70/71 verwiesen.

EASA wurde darüber hinaus mit der vorliegenden Verordnung verpflichtet einen „Informationsspeicher“ (sog. Repository) einzurichten um hier zentral verschiedene Informationen zu sammeln (vgl. Art. 74). Der Aufbau desselbigen wird derzeit mit Hochdruck vorangetrieben und er soll bis Ende 2019 zur Verfügung stehen.

Bzgl. geänderter Begrifflichkeiten (bspw. „gewerbliche Tätigkeit“ oder „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“ und deren Auswirkungen, sei auf die Übergangsbestimmungen hingewiesen (Art. 140). Hierin wird festgelegt, dass manche Begrifflichkeiten aus der „alten Basis-VO“ (EG) Nr. 216/2008 zunächst bis zum 12.09.2023 weiterhin Bestand haben.

Es muss nun auch abgewartet werden, wie die EU, die bereits existierenden Durchführungsverordnungen an die neue Grundverordnung anpasst, um Aussagen bzgl. deren Auswirkungen treffen zu können.

(Siehe auch TOP 17)

- 6 EU-US Wet-Lease-Abkommen LF 10

Auf Druck der USA hat die EU-Kommission ein Wet-Lease Abkommen mit den USA abgeschlossen, um die zeitlichen Beschränkungen, denen Wet-Lease-In mit Drittstaaten gemäß Artikel 13 Absatz 3 der VO (EG) Nr. 1008/2008 unterliegt, aufzuheben.

Deutschland hat sich dafür eingesetzt, dass die Auswirkungen auf den Wettbewerb und auf Sozialstandards regelmäßig untersucht werden.

Der TTE Rat im Dezember 2018 soll eine Einigung mit EP im Zuge des Trilogs für eine entsprechende Änderung von Artikel 13 Absatz 3 der VO (EG) Nr. 1008/2008 beschließen, um Rechtskonformität zwischen Wet-Lease-Abkommen und der VO 1008/2008 herzustellen.

- | | | | |
|---|--|-------|---|
| 7 | Revision der Fluggastrechte-Verordnung (EU) Nr. 261/2004 und der Slot-Verordnung (EU) Nr. 95/93 | LF 16 | Die beiden Verordnungen standen unter anderem wegen der offenen Gibraltar-Frage weder auf der Agenda der vergangenen Präsidentschaften noch stehen sie auf der aktuellen Agenda der österreichischen Ratspräsidentschaft. Beide Punkte sind allerdings Teil der „EU-Luftfahrtstrategie“. |
| 8 | SES II+ - Recast/Neufassung der SES II-Rahmenverordnungen | LF 17 | Keine neuen Entwicklungen seit der 97. Sitzung des BLFA-L. |
| 9 | Ratifikation des „Neufassungsprotokolls“ zum EUROCONTROL-Übereinkommen und des Beitrittsprotokolls | LF 17 | Keine neuen Entwicklungen seit der 97. Sitzung des BLFA-L: Die Türkei ist letzter Staat, der noch ratifizieren muss, damit die seit 1997 in weiten Teilen vorläufig angewandte „Revised Convention“ in Kraft treten kann. Eine jüngste bilaterale Äußerung gegenüber Herrn Sts Beermann am Rande der offiziellen Eröffnung des neuen Istanbuler Flughafens lässt keine Aktivitäten seitens TR in absehbarer Zeit erwarten. Die regelmäßige Berichterstattung zu diesem Punkt wird hiermit bis auf Weiteres eingestellt. |

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 05 Aktuelle Entwicklungen auf ICAO-Ebene

Der Vorsitzende berichtet gemäß folgender Tabelle.

BMVI LF 18 berichtet zu Punkt 6 (13. ICAO Air Navigation Conference).

Nr.	Thema/Regelung	Ref.	Sachstand
1	CORSIA “Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation”	LF 16	Für die Implementierung hat der ICAO Rat im Juni 2018 die SARPs (Standards and Recommended Practices) verabschiedet. Die Bundesregierung hat ihre Zustimmung zu den SARPs mitgeteilt und auch darauf hingewiesen, dass zur Erreichung der Klimaziele 2030 ergänzende Maßnahmen nötig sein können.
2	Luftfahrthandbuch Deutschland AIP Clean-up	LF 17	Die Initiative für eine Überarbeitung der entsprechenden Kapitel in der AIP sollte alle zuständigen Stellen einbinden. BMVI erinnert an die Bitte vom letzten BLFA: Falls noch nicht geschehen, werden alle Ländervertreter gebeten, sicherzustellen, dass pro Bundesland mindestens ein (maximal zwei) Zugänge zum ICAO-Portal beantragt werden. So bekommen die Länder kostenlosen Zugang zu allen ICAO-Dokumenten. In diesem Zusammenhang wurden vor

- geraumer Zeit Verbindlichkeitserklärungen vom BMVI versandt. Falls noch nicht geschehen, bittet das BMVI um Unterzeichnung der Erklärungen und elektronischen Versand per E-Mail an das BMVI. Danach kann selbstständig der ICAO-Zugang beantragt werden, welcher vom BMVI bestätigt und durch die ICAO freigeschaltet wird.
3. ATRP (Transport Regulation Panel) LF 10 Am 30./31. Oktober hat die zweite Sitzung der Air Transport Regulation Panel (ATRP)-Working Group stattgefunden, auf der weitere Instrumente zur Liberalisierung des Luftverkehrs diskutiert wurden:
1. ein multilaterales Abkommen über ausländische Investitionen in Luftfahrtunternehmen
 2. ein Vorschlag der USA für ein Muster für bilaterale Ergänzungsabkommen zur Liberalisierung von 5. und 7. Freiheiten im Bereich Cargo.
4. eTOD-Policy (electronic Terrain an Obstacle Database-Policy) LF 17 Im März und Juni 2018 fanden Koordinationstreffen zum Thema „eTOD“ mit den zuständigen Experten einschließlich Vertretern des Bundesamts für Kartografie und Geodäsie, der Arbeitsgemeinschaft der Vermessungsverwaltungen der Länder ((AdV) – vertreten durch Herrn Michael Osterhold), Experten der DFS und des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) statt. Es wurde festgestellt, dass es nun technisch machbar ist, die Geländedaten von Area 1 bis 4 zu liefern. Eine Erweiterung der Lizenzvereinbarung zwischen der DFS und Bundesamt für Kartografie und Geodäsie wird nun dafür sorgen, dass somit 50% der EANPG-Forderung (European Air Navigation Planning Group) nach Lieferung entsprechender Geländedaten nahezu sofort geheilt werden kann. Eine Lösung für die Hindernisdaten der Areas 1 bis 4 steht noch aus. Im Oktober 2018 fand ein Treffen in kleinem Kreis auf Arbeitsebene zusammen mit BAF und DFS statt, um die nächsten Schritte und Aufgaben zu erörtern.
5. GAsEP (Global Aviation Security Plan) LF 14 Gemäß Beschluss der ICAO-Vollversammlung vom September 2016, ist die ICAO Comprehensive Aviation Security Strategy (ICASS) für die Jahre 2017-2019 ab dem Jahr 2020 durch den Global Aviation Security Plan (GAsEP) zu ersetzen. Die von der EU-KOM und den EU-Mitgliedstaaten definierten „europäischen“ Prioritäten haben auf ICAO-Ebene Eingang in die Entwürfe des GAsEP gefunden. Hierzu gehörten insbesondere die Umsetzung der UN-Resolution UNSCR 2309 aus dem Jahr 2016 („closer collaboration to ensure safety of global air services, prevent terrorist attacks“).
- Der vom ICAO Rat am 10.11.2017 beschlossene GAsEP weist fünf Prioritäten aus, die schrittweise erreicht werden sollen: 1. Verbesserung des Risikobewusstseins und der Reaktion (Enhance risk awareness and response); 2. Entwicklung einer Sicherheitskultur und menschlicher Fähigkeiten (Develop security culture and human capability); 3. Verbesserung technologischer Ressourcen und Förderung von Innovation (Improve technological resources and foster innovation); 4. Verbesserung der Aufsicht und der Qualitätssicherung (Improve oversight and quality assurance);

5. Stärkung der Zusammenarbeit und Unterstützung
(Increase cooperation and support.

Die ICAO richtet die zweite Global High-level Conference on Aviation Security am 29./30.11.2018 in Montreal aus.

6 13. ICAO Air Navigation Conference LF 17
LF 18

In 7 Sitzungen einer "Adhoc EU/ECAC Koordinierungsgruppe" (AHECG) wurden unter gemeinsamer Leitung von ECAC/EU KOM zusammen mit EUROCONTROL, EASA und Vertretern interessierter Staaten 12 europäische Papiere und anschließend die Kommentierung der von Sekretariat, anderen ICAO Staaten oder Organisationen vorgelegten Arbeitspapiere erarbeitet.

Erwähnenswert im Besonderen die – von niemandem unterstützte – Forderung der USA, alle Bezugnahmen auf und Forderungen nach Einhaltung von Umweltstandards aus dem Konferenzbericht zu streichen, weil „Umwelt“ nicht auf der Tagesordnung der Konferenz stehe.

Der politische Konflikt Ukraine – Russland konnte auf der technischen Konferenz durch disziplinierte Konzentration auf technisch-betriebliche Aspekte halbwegs eingefangen werden, wird aber voraussichtlich während der 40. Assembly der ICAO vom 24.09.-04.10.19 auch politisch aufbrechen.

Zu GASOS (Global Aviation Safety Oversight System) gab es starke Bedenken der afrikanischen Staaten, die die europäischen Vorstellungen der Übertragung von Aufgaben an RSOOs (Regional Safety Oversight Organisations, wie etwa die EASA) als Versuch einer Kommerzialisierung des Sicherheitsbereichs sahen, indem solche Organisationen entgeltlich zu beauftragen sein würden.

Bezüglich des Flugbetriebs über FL 600/660 sieht sich die ICAO hier in Verantwortung, die Abgrenzung zum UNOOSA (United Nations Office for Outer Space Affairs) ist nicht klar. Es scheint mit stark wachsendem Verkehrsaufkommen gerechnet zu werden. Zusätzliches kleineres Problem: in Europa gilt weitgehend FL 660 als Grenze des Oberen Luftraums, in USA und Afrika zumeist 600. Die Kármán-Linie liegt bei 100 km „FL 3.300“.

UAS/RPAS: Notwendigkeit der Verknüpfung UTM - ATM ist unstrittig; für die Integration von UAS/RPAS in den „normalen“ Luftverkehr sind noch keine einheitlichen Regeln/Verfahren erkennbar. Das Abschlussdokument fordert einen stärkeren Fokus auf die Ausgestaltung des grundsätzlichen Verhältnisses UTM-ATM.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

**TOP 06 Gesetzesinitiative des Landes Hessen zur Änderung
des § 58 Abs. 1 Nr. 8a LuftVG**

BMVI LF 11 berichtet, dass die Gesetzesinitiative von Hessen zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (BR-Drucksache 420/18) dazu verpflichtet, dass neben dem Luftfahrzeugführer nun auch der Halter eines Luftfahrzeuges oder aufgrund einer Wet Lease-Vereinbarung nach Artikel 2 Nummer 25 der Verordnung (EG) 1008/2008 als Ordnungspflichtiger mit einem Bußgeld nach § 58 Absatz 1 Nummer 8a LuftVG belegt werden könne, wenn die an den Flughäfen geltenden Flugbetriebsbeschränkungszeiten nicht eingehalten würden. Damit solle insbesondere eine konsequentere Beachtung der Nachtflugbeschränkungen durch die Fluggesellschaften sichergestellt werden.

Der Bundesrat habe in seiner Sitzung am 19.10.2018 beschlossen, den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 1 des Grundgesetzes beim Bundestag einzubringen. Die Bundesregierung unterstütze das mit dem Gesetzentwurf verfolgte Anliegen, sehe aber hinsichtlich der inhaltlichen Ausgestaltung Änderungsbedarf, der durch die Anforderungen des bußgeldrechtlichen Bestimmtheitsgrundsatzes (Artikel 103 Absatz 2 GG, § 3 OWiG) begründet sei. Es sei zu berücksichtigen, dass die vorgesehene erstmalige Bußgeldbewehrung des Durchführen-Lassens eines Starts oder einer Landung bereits ein entsprechendes Verbot in der grundlegenden verwaltungsrechtlichen Vorschrift des § 25 Absatz 1 Satz 3 LuftVG voraussetze. Zudem richte sich eine Verbotsnorm an jedermann, so dass eine Differenzierung des Adressatenkreises in der Bußgeldvorschrift weder sinnvoll noch erforderlich ist. Die Bundesregierung habe daher angeregt, § 25 Absatz 1 Satz 3 und § 58 Absatz 1 Nummer 8a LuftVG entsprechend anzupassen.

Der erforderliche Kabinettsbeschluss werde am 28.11.2018 gefasst. Damit könne der vom Bundesrat beschlossene Gesetzentwurf zügig weiterverfolgt werden.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 07 EASA Inspektion (Standardisation Inspection) 2019 im Bereich der Flughäfen

BMVI LF 15 berichtet, dass die EASA im Standardisation Inspection Annual Plan 2019 eine Inspektion in Deutschland für den Bereich Flughäfen im Zeitraum vom 07. bis 25.10.2019 vorsehe. Aus dem aktuellen Plan gehe noch nicht hervor, bei welcher/welchen Luftfahrtbehörde(n) die Inspektion durchgeführt werde. Dies werde voraussichtlich Anfang 2019 bekannt gegeben. Aufgrund der großen Anzahl an zuständigen Behörden in Deutschland habe die EASA mitgeteilt, dass Deutschland als gesamter und einheitlicher Mitgliedsstaat überprüft werde. Da nicht alle zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder überprüft werden könnten, würden stichprobenartig Inspektionen in voraussichtlich zwei Landesluftfahrtbehörden stattfinden. Im Rahmen der Inspektionen würden auch die Flughäfen, die im Zuständigkeitsbereich der inspizierten zuständigen Behörde(n) liegen, als sogenannte „Undertakings“ besucht. Dies diene ausschließlich der Überprüfung der Konformität der Arbeit der zuständigen Behörde mit den europäischen Vorschriften. Eine direkte Überprüfung der Flughäfen durch die EASA werde nicht erfolgen. An der Inspektion werde auch das BMVI teilnehmen und dabei von der EASA im Rahmen seiner Koordinierungsfunktion überprüft. Dies erfolge im Hinblick auf die Gewährleistung der bundesweit einheitlichen Auslegung und Anwendung der europäischen Vorschriften.

BMVI LF 15 bietet den Luftfahrtbehörden der Länder weitergehende Unterstützung bei der Vorbereitung an, indem beispielsweise das Angebot bestehe, neben der regelmäßig stattfindenden „EASA-AG ADR“ auch bei regionalen Arbeitstreffen der Länder konkrete Fragestellungen und Probleme zu besprechen.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 08 Bericht des BMVI zum Prüfauftrag aus der Sitzung des 98. BFLA-L bezüglich der Aufnahme von Ultraleichtflugzeugen wie insbesondere Gyrokoptern in die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung sowie einer Verschärfung der Lärmzulassungswerte bei Gyrokoptern

BMVI LF 18 berichtet in Vertretung für BMVI LF 16, dass BMVI einer Änderung der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LLV) offen gegenüberstehe. Allerdings gelte die Einbeziehung von Gyrokoptern und weiterem Luftsportgerät bislang nur für 16 Landeplätze. BMVI LF 16 hatte deshalb im Vorfeld der Sitzung die Landesluftfahrtbehörden um weitere Informationen, z. B. zu den Bewegungszahlen an den Flugplätzen, gebeten und dazu eine Liste mit Landeplätzen versendet. Aus dem Ergebnis solle hervorgehen, wie viele Landeplätze zusätzlich den Einschränkungen der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung unterliegen könnten.

BMVI LF 18 informiert zur Verschärfung der Lärmzulassungswerte, dass im Rahmen der neuen EU-Grundverordnung das maximale Abfluggewicht für Luftsportgeräte, die die technischen Voraussetzungen erfüllen und für die der Hersteller einen Antrag stellt, in Deutschland voraussichtlich im Laufe des nächsten Jahres auf 600 kg angehoben werde, sobald die entsprechenden Bauvorschriften angepasst wurden. Es sei geplant, dass zukünftig für diese Art Luftsportgeräte das LBA und nicht mehr allein die Verbände die Lärmessverfahren definierten. Untersuchungen oder Messergebnisse bezüglich des Lärms ausgehend von diesem Luftsportgerät werde das LBA gemeinsam mit dem UBA entwickeln und bewerten.

Der Vorsitzende hält fest, dass es hinsichtlich der Aufnahme von Gyrokoptern / Tragschraubern in die LLV bei den Landesluftfahrtbehörden bei einem unterschiedlichen Meinungsbild bleibe. Er schlägt vor, die notwendigen Daten zu sammeln und in einem kleineren Kreis zu diskutieren. BMVI LF 18 bittet die Landesluftfahrtbehörden um Kommentierung der im Vorfeld versendeten Liste mit Landeplätzen.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis. Das Thema soll auf der nächsten Sitzung des BLFA-L erneut diskutiert werden.

TOP 09 Entschädigungsanträge auf Grundlage des § 19 LuftVG gegen die DFS

Die DFS berichtet, dass sie seit dem Jahr 2015 mit Entschädigungsansprüchen nach § 19 LuftVG konfrontiert werde. Antragsteller seien Windkraftunternehmen, die die Zahlung einer Nutzungsausfallentschädigung für nicht realisierte Bauvorhaben von der DFS verlangten. Bei der nach § 18 a Abs. 1 S. 2 LuftVG ergangenen Entscheidung des BAF handele es sich nicht um eine „Maßnahme“ im Sinne des § 19 Abs. 1 S. 1 LuftVG. Die Entscheidung des BAF bestehe lediglich in einer Tatsachenfeststellung, dass durch das geplante Bauwerk die Störung einer Flugsicherungseinrichtung möglich sei. Es fehle an einem entschädigungspflichtigen Vermögensnachteil. Die Feststellung der Möglichkeit einer Störung durch das BAF realisiere lediglich eine dem Grundstück bereits innewohnende Beschränkung (Inhalts- und Schrankenbestimmung) des Eigentums. Deshalb erlitten die Antragsteller keinen Schaden im Sinne des § 19 Abs. 1 S. 2 LuftVG, da dieser auf den Entzug einer Nutzung abstelle; eine noch nicht ausgeübte Nutzung könne aber nicht entzogen werden und sei damit nicht entschädigungspflichtig. Es seien bislang in sechs Bundesländern Anträge nach § 19 LuftVG gestellt worden, die von den Entschädigungsbehörden abgelehnt worden seien. Die DFS bittet die Landesluftfahrtbehörden um Kenntnisnahme.

Eine Abfrage ergibt, dass die Behörden der Länder Schleswig-Holstein, Brandenburg, Niedersachsen, Bayern, Saarland und Nordrhein-Westfalen Anträge nach § 19 LuftVG erhalten haben. Die DFS wird gebeten, ein dazu beauftragtes Gutachten dem BLFA-L zur Verfügung zu stellen.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

[Hinweis: Die grundlegende Stellungnahme von Dr. Mansing zu § 19 LuftVG vom 27.07.2018 zu einem konkreten Fall wurde zusammen mit einer Begleit-E-Mail der DFS am 23.11.2018 an den BLFA-L versandt.]

TOP 10

Lufffahrthandbuch Deutschland (Aeronautical Publication – AIP)

Kostenfreie Verfügbarkeit zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit

Bremen berichtet zum Sachverhalt entsprechend des Antrags und bittet das BMVI um Prüfung, ob eine kostenfreie, elektronische Verfügbarkeit von Luftfahrt- und AIP Daten (AIP und AIP VFR) ermöglicht werden kann - auch in Hinsicht zu einer möglichen Schnittstelle zum Luftverkehrssicherheitsprogramm.

Der Antrag wird mehrheitlich von den anderen Landesluftfahrtbehörden unterstützt.

BMVI LF 17 erläutert, dass Deutschland gemäß ICAO Annex 15 ein Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, „AIP“) für ihren Zuständigkeitsbereich herauszugeben habe. Gegenwärtig sei hiermit die DFS beauftragt. Es gebe einen Band für Flüge nach Sichtflugregeln (AIP VFR) und einen Band für Flüge nach Instrumentenflugregeln (AIP IFR). Die DFS habe mit dem Vertrieb der AIP wiederum die R. Eisenschmidt GmbH (eine Tochtergesellschaft der DFS) beauftragt. Die AIPs könnten von der R. Eisenschmidt GmbH entgeltlich bezogen werden; die AIP VFR in Papierform/als elektronische Version (sog. „Visual Flight Guide“), die AIP IFR nur als elektronische Version. Die AIP IFR sei zudem für private (nicht betriebliche oder operative) Zwecke über eine elektronische EUROCONTROL-Plattform kostenlos verfügbar („EAD Basic“), allerdings sei diese nicht sicher regelmäßig aktualisiert.

Ergebnis: Der BLFA-L beschließt, dass das BMVI folgende Fragen prüft:

1. Handelt es sich bei der AIP um ein amtliches Werk im Sinne von § 5 Absatz 2 Urheberrechtsgesetz?

2. Wie kann die kostenlose Verfügbarkeit des AIP finanziert werden bzw. wie könnte die Gegenfinanzierung aussehen, da Vervielfältigung und Betrieb Ressourcen beanspruchen?
3. Welche Rechtsgrundlage bietet hierzu ICAO Annex?
4. Ist für die Verbesserung der Luftverkehrssicherheit die kostenlose Verfügbarkeit des AIP ein wichtiger Aspekt?

Bis zum 18.12.2018 können zum Thema noch Äußerungen an BMVI LF 10 zugesandt werden. Auf einer der nächsten Tagungen des BLFA-L wird BMVI LF 17 wieder dazu berichten.

TOP 11 Remote Tower Control (RTC) in Leipzig für die Flughäfen Saarbrücken, Erfurt und Dresden

Auf die als Anlage 2 beigelegte Präsentation wird verwiesen.

Die DFS berichtet unter Bezug auf das in der 90. Sitzung des BLFA-L vorgestellten Projekts zum aktuellen Sachstand entsprechend der Anmeldung vom 26.09.2018. Nach derzeitiger Planung könne der Testbetrieb Ende 2018 in den Regelbetrieb überführt werden. Dann sollten Fluglotsen von einem Remote-Tower-Center am Flughafen Leipzig die Flugsicherung für den Flughafen Saarbrücken übernehmen. Weitere Kontrolldienste der Flughäfen Erfurt und Dresden könnten danach ebenfalls schrittweise vom Standort Leipzig aus betrieben werden. Es bestehe die Absicht, in einem nachfolgenden Projekt für weitere Standorte Remote-Tower-Dienste bereitzustellen.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass RTC Chancen für die Zukunft kleinerer Flughäfen berge und bittet die in das Projekt eingebundenen Landesluftfahrtbehörden zukünftig um Erfahrungsberichte.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

**TOP 12 Gemeinschaftsprojekt der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit der
Deutsche Telekom AG zur sicheren Integration von Drohnen in den Luft-
verkehr**

Auf die als Anlage 3 beigefügte Präsentation wird verwiesen.

Die DFS legt dar, dass die Regulierung von unbemannten Fluggeräten insbesondere im urbanen Bereich, zukünftig europaweit mithilfe des sogenannten U-Space effizient und sicher gestaltet wird. Dieses neuartige Konzept zur Verwaltung des untersten Luftraums basiere auf untereinander kooperativ agierenden bemannten und unbemannten Luftverkehrsteilnehmern, die jederzeit ihre jeweiligen Flugdaten austauschen, um Kollisionen zu vermeiden. Das Gemeinschaftsprojekt der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH mit der Deutschen Telekom AG nutze die Mobilfunktechnologie, um den möglichen Anforderungen des zukünftigen U-Space zu entsprechen. Das voraussichtlich 2020 anzuwendende europäische Recht zu Drohnen beinhalte bereits einige Elemente des U-Space (z.B. die geographisch definierten „No-Drone Zones“).

BMVI LF 18 begrüßt die umfangreichen Arbeiten der DFS und gibt zu bedenken, dass hier keine Beauftragung des BMVI an die DFS vorliege. Die DFS biete kein hoheitliches Angebot sondern ein Drittgeschäft an, für das sie einer kartellrechtlichen Zustimmung bedürfe.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 13 Jüngere Entwicklungen zu Lufttaxis

Zum Sachverhalt trägt Bayern entsprechend der Anmeldung vom 27.09.2018 vor und bittet das BMVI um Entwicklung von Standards für den Zulassungsprozess, für Start- und Landeflächen sowie für Hindernisfreiheiten für elektrisch angetriebene Lufttaxis mit Pilot und mit vertikalen Start- und Landeeigenschaften. Bayern bittet BMVI darüber hinaus um Bericht zu den für einen künftigen autonomen Betrieb von Lufttaxis und anderen Drohnen wichti-

gen Handlungsfeldern. Dabei solle auf die für einen autonomen Betrieb von Fluggeräten im unteren Luftraum nötige Bodeninfrastruktur eingegangen werden sowie geprüft werden, inwieweit diese mit der für das autonome Fahren auf der Straße nötigen Infrastruktur kombiniert werden können.

BMVI LF 18 gibt zu bedenken, dass im BMVI die Abteilung Digitale Gesellschaft für das Thema automatisiertes Fahren zuständig sei, der Kontakt im BMVI aber bestehe. Die Kompetenz für die Rechtsetzung für den Betrieb und Zulassung auch von unbemannten Luftfahrzeugen liege seit September 2018 auf europäischer Ebene. Für den Betrieb von Lufttaxis seien umfangreichere rechtliche Änderungen erforderlich. Zur Unterstützung der technologischen Entwicklung und zur Prüfung der praktischen Anwendungsmöglichkeiten von Lufttaxis in Deutschland seien derzeit Erprobungsflüge und Pilotprojekte die wichtigsten Instrumente. Hier könnten unter Bedingungen (besonderes Testgelände, keine Fluggäste an Bord, Zulassung eines Prototyps als Luftsportgerät) Genehmigungen erteilt werden. Erste Planungen von Flugtaxi-Unternehmen gingen aktuell ohnehin in die Richtung, zunächst mit Piloten an Bord zu fliegen. Insgesamt sei maßgeblich, dass die für die Erteilung der Aufstiegs Genehmigung örtlich zuständige Landesluftfahrtbehörde und das LBA frühzeitig beteiligt würden. BMVI LF 18 sagt zu, die EASA auf die Bedeutung der Festlegung von Anforderungen an Landstellen und Infrastruktur für Lufttaxis hinzuweisen.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die rechtliche Regulierung der Entwicklung neuer Technologien naturgemäß immer nur reaktiv sein könne und dass eine Implementierungsbehörde wie die EASA auf Input der Industrie angewiesen sei.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis und beschließt, dass BMVI LF 18 bei der EASA den gegenwärtigen Sachstand zu den Anforderungen an Landeplätze/Infrastruktur für Lufttaxis erfragt bzw. auf die Bedeutung von Vorgaben für diese Anforderungen hinweist und dem BLFA-L hierüber erneut berichtet.

TOP 14 Landstellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse (PIS) nach § 25 Abs. 4 LuftVG; Bedeutung der Besprechungsergebnisse vom 24.05.2018 für die Landesluftfahrtbehörden und konkrete Umsetzungsvorschläge in der künftigen Verfahrenspraxis

Hessen berichtet entsprechend der Anmeldung vom 02.10.2018 und bittet BMVI erstens zukünftig die tagesaktuelle Verfügbarkeit der beim LBA geführten amtlichen PIS-Masterliste für die Landesluftfahrtbehörden zu gewährleisten. Zum Zweiten werde BMVI gebeten, die für die Genehmigung nach § 6 LuftVG zuständigen Behörden vor Erteilung einer PIS-Genehmigung durch das LBA zu informieren und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Zum Dritten solle das BMVI die Zuständigkeiten dergestalt klarstellen, dass das für die PIS-Genehmigung zuständige LBA auch für die Beantwortung auftretender Folgefragen dieser Genehmigung (z. B. Lärmbeschwerden) zuständig sei.

BMVI LF 18 führt zu dem dritten Punkt aus, dass das LBA für die Lärmbeschwerden zuständig sei und auch darauf hingewiesen werde. Die unter erstens geäußerte Bitte einer gegenseitige Information der Landesluftfahrt-Behörden und dem LBA sei sinnvoll, allerdings eher nicht tagesaktuell sondern anlassbezogen. Wenn dem LBA ein Antrag vorgelegt werde, könne das LBA die Landesluftfahrt-Behörden darüber informieren. Darüber hinaus werde das LBA zeitnah auf seiner Website eine PIS-Masterliste öffentlich zugänglich zur Verfügung stellen. Am 24.05.2018 habe im BMVI ein Gespräch mit Luftverkehrsunternehmen, dem LBA, der Deutschen Krankenhausesellschaft sowie dem BMG zum Thema Landstellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse (PIS) stattgefunden. Das Treffen sei sehr konstruktiv verlaufen und habe maßgeblich dabei geholfen, die noch bestehenden Probleme und Fragen im Zusammenhang mit PIS auszuräumen. Derzeit würden die Ergebnisse und Beschlüsse dieses Treffens von den Beteiligten umgesetzt und die zugehörigen Verfahren etabliert. Hessen greife daher mit seinen Beschlussvorschlägen die drei Punkte auf, die bereits in den Diskussionen mit den Beteiligten zu der Thematik identifiziert wurden. Das Protokoll werde deshalb (nochmals) an den

BLFA-L versendet, da darin voraussichtlich den Vorschlägen Hessens entsprochen würde.

Ergebnis: Der BLFA-L beschließt, dass das Protokoll des Gesprächs vom 24.05.2018 im BMVI mit Luftrettungsunternehmen, dem LBA, der Deutschen Krankenhausgesellschaft sowie dem BMU zum Thema Landstellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse (PIS) an den BLFA-L (erneut) versendet wird.

[Hinweis: Das Protokoll wurde erneut am 22.11.2018 an den BLFA-L versendet und wird als Anlage 4 dem Protokoll beigelegt.]

TOP 15 Entwurf des ersten deutschen Luftverkehrssicherheitsprogramms

BMVI LF 18 berichtet zu dem im Vorfeld der Tagung an den BLFA-L versandten Entwurf des Luftverkehrssicherheitsprogramms (SSP-D) der Bundesrepublik Deutschland und dankt den Beteiligten für die Zusammenarbeit. Laut Anhang 19 zum Chicagoer Abkommen und Artikel 7 der neuen EASA-Grundverordnung seien alle Mitgliedstaaten verpflichtet, ein State Safety Programm und einen State Safety Plan zu erstellen, die das akzeptable Sicherheitsniveau in ihren Systemen der Zivilluftfahrt beschreiben, die Prioritäten der Arbeit im Safety-Bereich auflisten und die Erfolge der Maßnahmen im Anschluss bewerten. Nach jetziger Planung solle das erste deutsche SSP-D im Januar 2019 veröffentlicht werden. Anschließend werde der Luftverkehrssicherheitsplan erarbeitet. Eine Arbeitsgruppe „SSP-Implementierungsteam“ mit Vertretern der zuständigen Luftfahrtbehörden (BMVI, BMVg, drei Luftfahrtbehörden der Bundesländer, BAF, LBA, BFU, DAVVL) treffe sich in regelmäßigen Abständen, um die Umsetzung in Deutschland voranzutreiben.

BMVI LF 18 kündigte an, in diesem Zusammenhang das Thema „Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt“ auf einer der nächsten Tagungen des BLFA-L zu diskutieren. Für die Festlegung

des „akzeptablen Sicherheitsniveaus“ müsse im europäischen Rahmen noch ein Konzept festgelegt werden.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 16 Situation an den Flughäfen

Bayern informiert über das im aktuellen Koalitionsvertrag festgehaltene Moratorium für die Errichtung der dritten Start- und Landebahn auf dem Flughafen München.

Baden-Württemberg berichtet, dass Schäden an der Start- und Landebahn des Flughafens Stuttgart bestünden (Betonkrebs), die repariert werden müssten. Der aktuelle Plan sehe vor, in 2020 auf der vorhandenen einen Bahn mit zwei nach Baufortschritt unterschiedlich verkürzten Start- und Landebahnen zu operieren. Dafür sei die DFS beteiligt worden.

Nordrhein-Westfalen berichtet, dass auf dem Flughafen Köln/Bonn die Hauptbahn saniert werde. Dafür hätten die Flugzeuge von der großen Bahn auf die mittelgroße Querwindbahn und die kleine Bahn auszuweichen. Dadurch sei Köln-Wahn von mehr Fluglärm betroffen. Bis Ende des Jahres würden Einzelgenehmigungen erteilt, da eine Bürgerinitiative eine Prüfung der Genehmigungen angekündigt habe.

Hessen berichtet, dass die Bauaufsicht Frankfurt die Hochbaugenehmigung für das Terminal drei des Flughafens Frankfurt erteilt habe, sie aber eventuell beklagt werde.

Niedersachsen berichtet, dass der Flughafen Hannover zwar eine unbeschränkte Betriebsgenehmigung besitze, die Nachtflugregelung aber nächstes Jahr auslaufe. An einer neuen Regelung werde gearbeitet.

Berlin führt aus, dass der Verkehrsrückgang auf dem Flughafen Berlin Tegel nach dem Wegfall von Air Berlin nun vollständig kompensiert sei. Für den Schallschutz seien bis 2019 Lärmschutzbereiche festzulegen. Dafür befinde man sich im Zeitplan.

Brandenburg berichtet, dass der Flughafen BER bis Oktober 2020 fertig gestellt werde. Am 18.07.2018 sei die Planänderung für das Terminal 2 genehmigt worden.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 17 Planungen eines Workshops zu EASA-Angelegenheiten für die Luftfahrtbehörden in Deutschland

BMVI LF 18 berichtet, dass sich im Jahr 2018 im europäischen Luftrecht durch das Inkrafttreten der neuen EASA-Basisverordnung vieles getan habe. Zu nennen seien als Beispiele die Unterscheidung zwischen delegierten Rechtsakten und Implementierungsrechtsakten und neue Flexibilitätsbestimmungen und Vorgaben zu einheitlichen europäischen Datenbanken. Da viele Änderungen auch für die Luftfahrtbehörden der Länder relevant seien, beabsichtigten das BMVI und das LBA einen Workshop im Januar oder Februar 2019 für interessierte Landesluftfahrtbehörden auszurichten. Ob auch die unbemannte Luftfahrt und die Entwürfe des EU-Rechts dazu Gegenstand der Veranstaltung sein würden, sei noch nicht entschieden.

BAF, DFS und BMVg bitten ebenfalls um Einladungen. BMVI LF 18 sagt zu, die Einladungen über den BLFA-L-Verteiler zu versenden.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 18 Flughafenausweise – Zugang für LBA-Beschäftigte zu den Flughäfen

BMVI LF 18 berichtet in Vertretung für das LBA, dass Betriebsprüfer des LBA des Öfteren Schwierigkeiten hätten, Zugang zu Betrieben und Luftfahrtunternehmen zu erhalten, die sich im Sicherheitsbereich von Flughäfen befinden und bittet die Vertreter der Landesluftfahrtbehörden, gemeinsam mit dem LBA eine Lösung zu finden. Das BAF berichtet ebenfalls über Zugangsprobleme im Rahmen von Ad-hoc-Audits im Tower.

Baden-Württemberg weist darauf hin, dass in diesem Bereich der Landesluftfahrtbehörde keine Probleme bekannt geworden seien und dass diese Problematik in dem entsprechenden Bund-Länder-Ausschuss für Sicherheit gelöst werden müsse. Die Mehrheit der Landesluftfahrtbehörden schließen sich dieser Einschätzung an. BMVI LF 18 sagt zu, diese Einschätzung an das LBA unter Einbindung des für Sicherheit zuständigen Referates im BMVI - LF 14 weiterzugeben.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis und beschließt, dass BMVI LF 18 dazu auf der nächsten Tagung des BLFA-L berichtet.

TOP 19 Verschiedenes

a) Termine

Die 100. Tagung des BLFA-L wird am 21./22. Mai 2019 in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Berlin stattfinden. Als Rückfalltermin kommt der 14./15.05.2019 in Frage.

b) Bericht des BMVI zu den Folgen eines harten Brexit

Der Vorsitzende berichtet, dass mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs (GBR) aus der Europäischen Union am 29.03.2019 dieses zu einem Drittstaat werde. Vor allem der Umfang des Zugangs zum europäischen Luftraum, die Mitgliedschaft in der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und gegenseitige Investitionsmöglichkeiten in Luftfahrtunternehmen müssten neu verhandelt werden. Die beabsichtigte Übergangsphase im Entwurf des Austrittsabkommens bis Ende 2020 solle ein unmittelbares Ausscheiden aus dem

gemeinsamen europäischen Luftraum verhindern. Solange keine finale Einigung über das Austrittsabkommen erzielt sei, müsse aber auch mit einem Scheitern der Verhandlungen und einem harten Brexit (Austritt ohne Übergangsregelungen) gerechnet werden. Die Bundesregierung bereite sich auf alle Szenarien vor und habe auch die Wirtschaft kontinuierlich aufgefordert, alle notwendigen Vorbereitungen zu treffen. Die Europäische Kommission habe am 13.11.2018 eine Mitteilung veröffentlicht, in der sie ihre Vorstellungen zu einem „Notfallplan“ darlege und zur Abmilderung bestimmter, erheblicher Störungen zeitlich begrenzte Notfallmaßnahmen vorschlage (Aufrechterhaltung des „One-Stop-Security System“, Fortgeltung bestimmter Zertifikate im Bereich Safety, Aufrechterhaltung einer „basic connectivity“ EU-GBR).

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

c) Entwurf eines Gesetzes eines Gesetzes zur Änderung des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes, des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes, des Energiewirtschaftsgesetzes und weiterer energierechtlichen Vorschriften – hier Einführung einer Ausrüstungspflicht von Luftfahrzeugen mit Transpondern für Nachtflüge nach Sichtflugregeln (Artikel 19)

Nordrhein-Westfalen berichtet, dass bezüglich des Gesetzentwurfs erhebliche Bedenken im Hinblick auf offene flugsicherungs- und flugbetriebliche Fragen bestehen. Diese würden vor allem Einsätze der Rettungsdienste und Polizeihubschrauber betreffen. Dieser Einschätzung schließen sich die anderen Landesluftfahrtbehörden an.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis.

[Anmerkung: BMVI LF 15 hat mit E-Mail an den BLFA-L vom 26.11.2018 Nordrhein-Westfalen stellvertretend für die anderen Landesluftfahrtbehörden zu einem Fachgespräch am 12.12.2018 ins BMVI eingeladen.]

d) Sachstand Flugsicherung an kleinen Flughäfen

Auf Nachfrage des Landes Schleswig Holstein erklärt der Vorsitzende, dass die fachliche und rechtliche Prüfung zum Umfang der Flugsicherung an klei-

nen Flughäfen noch andauere. Das BMVI werde nach Abschluss der Prüfungen wieder auf die Länder zukommen.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis

Bonn, den 28.12.2018

gez.

[Redacted Signature]

gez.

[Redacted Signature]