

## **TOP 56:**

---

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

Drucksache: 337/15

### **I. Zum Inhalt**

Die Verordnung dient dazu, die Umsetzung und Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S.1, ABl. L 145 vom 31.05.2013, S. 38 - 39) im nationalen Recht sicherzustellen.

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

- die Harmonisierung der Luftverkehrsregeln im europäischen Luftraum (Standardised European Rules of the Air = SERA),
- die Erleichterung der Freizügigkeit von Luftraumnutzern im Europäischen Luftraum,
- die Vereinfachung der Umsetzung der funktionalen Luftraumblöcke und
- die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen gegenüber der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation.

Die SERA-Verordnung (SERA-VO) ist am 4. Dezember 2012 in Kraft getreten und mit großen Teilen der bislang geltenden nationalen Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) deckungsgleich. In Deutschland war die Anwendung der SERA-VO bis einschließlich 4. Dezember 2014 ausgesetzt worden.

Mit der vorliegenden Verordnung werden die durch die vorrangige Anwendung der SERA-VO entstandenen Doppelregelungen im nationalen Recht gestrichen

und nur noch die Regelungsbereiche aufrecht erhalten, die von der Durchführungsverordnung (EU) 923/2012 nicht geregelt werden. Daneben werden die nach EU-Recht zuständigen Behörden bestimmt, Verfahrensregelungen getroffen und die Ordnungswidrigkeiten der geltenden LuftVO an das neue EU-Recht angepasst. Durch die umfangreichen Streichungen und Änderungen ist eine systematische Neuordnung erforderlich geworden, die eine Neufassung der LuftVO erforderlich macht.

Ergänzend werden die Verweisungsvorschriften in den von der Neufassung der LuftVO zusätzlich betroffenen Verordnungen angepasst. Wesentliche Änderungen betreffen unter anderem

- die Streichung der bislang im nationalen Recht aus Lärmschutzgründen geltenden Sicherheitsmindesthöhe von 600 Metern bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln,
- die Erlaubnispflicht für den Aufstieg von Flugmodellen über Menschenansammlungen,
- die Erlaubnispflicht für den Aufstieg von Freiballonen,
- der Wechsel der Zuständigkeit für die Festlegung der Flugplatzverkehrszonen vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auf das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- der Wegfall der bisher in der LuftVO normierten allgemeinen Verhaltenspflicht der Luftverkehrsteilnehmer zur Einhaltung von Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr, so dass niemand geschädigt oder vermeidbar behindert oder belästigt wird ("Good Airmanship").

## II. Empfehlungen der Ausschüsse

Der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** empfiehlt dem Bundesrat, klarzustellen, dass eine auf die jeweilige Organisationsstruktur des Polizeiflugdienstes der Länder abgestimmte eindeutige Zuständigkeitsregelung für die Gewährung von Ausnahmen für den besonderen Flugbetrieb durch die Luftverkehrsordnung besteht beziehungsweise vom zuständigen Landesministerium für die Polizei getroffen werden kann.

Der **federführende Verkehrsausschuss**, der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** und der **Wirtschaftsausschuss** empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

Der **federführende Verkehrsausschuss** empfiehlt ferner, eine Entschließung zu fassen. Die Festlegung der bisherigen Mindestflughöhe von 600 Metern über Grund bei Überlandflügen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen soll aus Lärmschutzgründen beibehalten werden. Er kritisiert, dass vorrangiges euro-

päisches Recht bewährte nationale Standards zum Schutz der Umwelt und der Menschen vor Fluglärm aufweiche und auf niedrigem Niveau vereinheitliche.

Die Bundesregierung soll sich auf europäischer Ebene unverzüglich und nachdrücklich für die Möglichkeit zur Rückkehr zur bisher geltenden nationalen Regelung einsetzen.

Nähere Einzelheiten sind aus **BR-Drucksache 337/1/15** ersichtlich.

