



JAHRESBERICHT 2001

Luftfahrt-Bundesamt Jahresbericht 2001

Impressum: Luftfahrt-Bundesamt, Hermann -Blenk-Straße 26, 38108 Braunschweig
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Redaktion: Cornelia Eichhorn

Die Wiedergabe von Auszügen aus dem Jahresbericht ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Inhalt	Seite
Editorial	4
Stabsstelle .	5
Geschäftsfeld "Betriebe"	7
Geschäftsfeld " Zulassung/Umweltschutz"	10
Geschäftsfeld "Luftfahrtpersonal"	14
Geschäftsfeld "Luftfahrtunternehmen"	16
Geschäftsfeld "Zentrale Dienste"	20
Verwaltungsstelle Flugsicherung Offenbach	22
Anhänge	
Anhang 1	Organigramm des LBA
Anhang 2	Aufgaben der Geschäftsfelder
Anhang 3	LBA Außenstellen
Anhang 4	Zulassungszahlen

Editorial

Die mit den Terror-Anschlägen vom 11. September einhergehende neue Bedrohungslage rückte im Jahr 2001 den Luftverkehr im allgemeinen sowie grundsätzliche Fragen der Luftverkehrssicherheit stark in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses und lösten weltweit zahlreiche Initiativen zur Gefahrenabwehr im Luftverkehr aus.

In Deutschland wurden kurz nach den Angriffen besondere Sicherheitsmaßnahmen angeordnet, in welche auch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) eingebunden war und ist. So wurden unter anderem die Eigensicherungsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen verschärft und deren Einhaltung verstärkt vom Luftfahrt-Bundesamt überwacht. Überdies erteilte das LBA den Luftfahrtunternehmen eine teilweise Befreiung von Bauvorschriften für Verkehrsflugzeuge, um die Fluggesellschaften schnellstmöglich in die Lage zu versetzen, technische Maßnahmen zum Schutz des Cockpits vorzunehmen. Das LBA ist in die weitergehende Entwicklung international abgestimmter Lufttüchtigkeitsforderungen zum Schutz gegen Terror aktiv eingebunden.

Als Teil der Verkehrsverwaltung wird das LBA - eingebunden in die Vorgaben des Gesetzgebers und der politischen Entscheidungsträger - die Konsolidierungsbestrebungen der Industrie unterstützen und die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit in der Luftfahrt und für die öffentliche Sicherheit und Ordnung sicherstellen. Denn es gilt, das Vertrauen in die Luftfahrt wieder zu stärken, weil eine mobile Gesellschaft ohne Luftverkehr nicht mehr denkbar ist. Und, weil die Luftfahrt nach wie vor eine Zukunftsindustrie ist. Fliegen ist heute sicherer als je zuvor.

Über die Arbeit des Luftfahrt-Bundesamtes im Jahr 2001 informiert der vorliegende Jahresbericht.

Stabsstelle

"Controlling, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit"

Die Stabsstelle hat als Teil der Behördenleitung die Aufgabe, die Leitung des LBA durch Sammlung, Aufbereitung und Bewertung von zweckdienlichen Informationen bei der Entscheidungsfindung zu beraten und bei der Umsetzung von Vorhaben zu unterstützen. Darüber hinaus ist es Aufgabe der Stabsstelle, die Umsetzung geschäftsfeldübergreifender Vorhaben zu koordinieren, die internen Abläufe transparent zu machen, ihre Effizienz zu verifizieren und die Ergebnisse zu publizieren.

Dem Bereich der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit obliegt es, sowohl die Medien als auch die interessierte Öffentlichkeit über die Aufgaben des LBA zu informieren, Anfragen zu luftfahrtfachlichen Themen zu beantworten und Auskünfte über aktuelle Geschehnisse aus der Luftfahrt zu erteilen.

Controlling, Qualitätsmanagement

Mit Controlling verbunden mit systematischem Qualitätsmanagement soll die konsequente und systematische Verknüpfung von Planung, Überprüfung, Steuerung und Beratung durch zielführende Kommunikation und Information sichergestellt werden. Die Analyse der Arbeitsabläufe bezüglich Qualität, Personal und Kosten sowie entsprechende Wirtschaftlichkeitsanalysen mit periodischer Berichterstattung sind hierbei elementare Bestandteile.

Im Jahre 2001 wurden im LBA die Vorbereitungsarbeiten für die Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung abgeschlossen, um ab Januar 2002 den Wirkbetrieb aufzunehmen. Darüber hinaus wurde die Dokumentation zur Klarlegung des Qualitätsmanagementsystems für das LBA vervollständigt.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Der Bereich der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Pressearbeit, die Bearbeitung von fachlichen Anfragen, die Erstellung von LBA-Veröffentlichungen und Informationsmaterialien sowie die Betreuung von Besuchergruppen. Darüber hinaus wird die interessierte Öffentlichkeit durch Vorträge, die Beteiligung an Seminaren und an Luftfahrtausstellungen über die Organisation und die Aufgaben des LBA informiert.

Insbesondere nach dem 11. September 2001 ist die Zahl der Presse- und Bürgeranfragen im Zusammenhang mit der Sicherheitslage in der Luftfahrt und zu Themen aus dem Zuständigkeitsbereich des LBA stark gestiegen. Das Interesse der Öffentlichkeit an der Arbeit des LBA wurde auch bei der Luftfahrtmesse "AERO" in Friedrichshafen deutlich, wo der Messestand des LBA, an dem Experten aus unterschiedlichen Fachgebieten des LBA für Auskünfte zur Verfügung standen, stark frequentiert wurde.

Ausblick

Arbeitsschwerpunkte der Stabsstelle werden im Jahr 2002 die Einführung von Controllinginstrumenten und die vollständige Implementierung eines QM-Systems im LBA sein.

Im Bereich der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist die weitere Ausweitung des Angebots an Informationen via Internet vorgesehen, um dem steigenden Informationsbedarf der interessierten Öffentlichkeit - unabhängig von individuellen Anfragen - Rechnung zu tragen.

Geschäftsfeld "Betriebe"

Im Geschäftsfeld "Betriebe" sind die Fachbereiche zusammengefasst, die für die Genehmigung und Überwachung von Betrieben zuständig sind. Der Begriff "Betriebe" umfasst Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe sowie Luftfahrttechnische Betriebe und Ausbildungsbetriebe für Technisches Personal. Die Überwachung erfolgt unter Einbindung der sechs Außenstellen in Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München und Stuttgart. Ausgenommen sind die Instandhaltungsbetriebe, die Teil eines Luftfahrtunternehmens sind. Sie werden vom Geschäftsfeld "Luftfahrtunternehmen" betreut. Weiterhin werden vom Geschäftsfeld die Lizenzierung des Prüfpersonals und die Verkehrszulassung der Luftfahrzeuge durchgeführt.

Ende des Jahres 2001 (2000) waren **35** (37) Entwicklungsbetriebe vom Luftfahrt-Bundesamt genehmigt, davon **34** (15) nach den Forderungen der JAR-21 und **1** (22) national genehmigter Entwicklungsbetrieb. Ende Dezember 2001 lagen **32** (22) Neuanträge auf Genehmigung als Entwicklungsbetrieb vor.

Zum Jahresende 2001 waren insgesamt **126** (110) Herstellungsbetriebe vom LBA genehmigt worden, wobei alle Genehmigungen auf der Grundlage der JAR-21 Abschnitt G erteilt wurden. Am obigen Stichtag lagen **26** (39) Anträge auf Genehmigung nach JAR-21 Abschnitt G vor, deren Genehmigungsverfahren noch nicht abgeschlossen sind. Der zahlenmäßige Anstieg der Genehmigungen erklärt sich dadurch, dass Luftfahrzeughersteller von ihren Zulieferern verstärkt Genehmigungen als Herstellungsbetriebe fordern.

Im abgelaufenen Jahr wurden durch den Fachbereich Instandhaltung **275** (277) JAR-145-Instandhaltungsbetriebe und **150** (160) Luftfahrttechnische Betriebe genehmigt bzw. überwacht.

Gleichzeitig begann das LBA gemäß dem BASA/MIPS¹ Abkommen damit, deutschen Instandhaltungsbetrieben, die eine Genehmigung als FAA Repair Station nach FAR 145 beantragt haben, als verantwortliche Stelle für die Erstgenehmigung zu bearbeiten (in 2001 wurden 5 Erstgenehmigungen durchgeführt). Dieses hat für die deutschen Betriebe den Vorteil, dass sie es zukünftig nur noch mit einer Behörde zu tun haben werden. Im Rahmen des Abkommens werden zur Zeit ca. 50 Betriebe seitens des LBA betreut.

Am 31.12.2001 gab es folgenden Bestand an Prüferlizenzen:

Prüfer Klasse 1

für die Stück- und Nachprüfung von Flugzeugen, Drehflüglern und Luftschiffen;
Fachrichtung Flugwerk, Triebwerk oder Avionik: **664** (640)

Prüfer Klasse 2

für die Nachprüfung im Wartungsdienst von Flugzeugen, Drehflüglern und Luftschiffen; Fachrichtungen wie bei Klasse 1: **1.093** (1.109)

¹ BASA = Bilateral Aviation Safety Agreement, MIPS = Maintenance Implementation Procedures

Prüfer Klasse 3

für die Stück- und Nachprüfung von Motorseglern, Segelflugzeugen, Ballonen und Rettungsfallschirmen; Fachrichtungen wie bei Klasse 1. Rettungsfallschirme und Ballone werden nur als Musterberechtigung eingetragen: **707** (700)

Prüfer Klasse 4

für die Stück- und Nachprüfung von sonstigem Luftfahrtgerät und Teilen davon (ohne Fachrichtungen): **1.172** (1.171)

Prüfer Klasse 5 für die Stück- und Nachprüfung von Ultraleichtflugzeugen und Sprungfallschirmen einschließlich der Rettungsgeräte. Zuständig für Prüfer Klasse 5 sind die beauftragten Luftsportverbände: Deutscher Ultraleichtflugverband (DULV), Deutscher Aero Club (DAeC), Deutscher Hängegleiterverband (DHV), Deutscher Fallschirmsportverband (DFV).

Nach JAR-145 dürfen Instandhaltungsarbeiten und Prüfaufgaben am Luftfahrtgerät nur von jeweils dafür qualifiziertem Personal durchgeführt werden. Die Ausstellung einer Freigabebescheinigung (Release to Service) nach einer durchgeführten Instandhaltung muss jedoch nach JAR-145.50 (b) durch freigabeberechtigtes Personal (Certifying Staff) nach JAR-66 erfolgen. Am 31.12.2001 gab es in den einzelnen Kategorien folgenden Bestand an Lizenzen:

Line Maintenance Certifying Mechanic Category A	79 (8)
Line Maintenance Certifying Technician	
- Airframe/Powerplant Category B 1	72 (251)
- Avionic Category B2	106 (74)
Base Maintenance Certifying Engineer Category C	173 (103)

Für das laufende Jahr werden aufgrund des Inkrafttretens von JAR-66 etwa 4000 Neuanträge erwartet. Erstmals wurden **9** Ausbildungsbetriebe im In- und Ausland nach JAR-147 genehmigt. 4 Neuanträge liegen vor.

Im Fachbereich Verkehrszulassung waren am Stichtag 31.12.2001 insgesamt **20.859** (20.847) Luftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen. Insgesamt ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nur ein geringer Zuwachs zu verzeichnen.

In der Großluftfahrt, bei den großen Verkehrsflugzeugen über 20 Tonnen, verzeichnete die Verkehrszulassung des Luftfahrt-Bundesamtes trotz der Terroranschläge vom 11. September 2001 ein weiteres Wachstum. So stieg die Zahl der zum Verkehr zugelassenen Flugzeuge über 20 Tonnen (siehe Anhang) von 572 zum Jahresende 2000 auf **612** Flugzeuge zum Stichtag 31.12.2001.

Zuwächse verzeichneten auch die Kennzeichenklassen für Flugzeuge von 14 bis 20 Tonnen mit **60** (51) Flugzeugen. Die Zahl der Flugzeuge von 5,7 bis 14 Tonnen wuchs auf **191** (176) Ende 2001 an. Rückläufige Zahlen sind weiterhin bei einmotorigen Flugzeugen unter zwei Tonnen festzustellen. Dort waren zum Jahresende 2001 insgesamt **6.813** (6.919) Flugzeuge registriert. Bei den restlichen Luftfahrzeugarten sind nur geringfügige Zuwächse zu verzeichnen.

Am 19. April 2001 wurde das **25.000.** Luftfahrzeug zum Verkehr zugelassen. Es handelte sich hierbei um einen Ballon.

Und im Rahmen des vereinten Europas machen inzwischen immer mehr Staatsbürger der EU-Mitgliedsstaaten von der Möglichkeit Gebrauch, ihr Luftfahrzeug in der Bundesrepublik Deutschland registrieren zu lassen.

Ausblick

Dem **Fachbereich Entwicklungsbetriebe** obliegt die Leitung des Design Organisation Approval Sub Certification Committee (DOASCC) der Joint Aviation Authorities (JAA) und des JAA Design Organisation Standardization Teams.

Im **Fachbereich Herstellungsbetriebe** findet eine Mitarbeit in der JAA im Bereich Production SubCertification Committee (PSCC) sowie die Teilnahme an Production Organisation Approval Standardisation Teams (POAST) statt.

Im **Fachbereich Instandhaltungsbetriebe** arbeiten Vertreter des LBA ebenfalls in JAA-Gremien mit, nehmen an MAST- und MIST-Teams teil und sind für die Genehmigung und Überwachung von JAR-145 Betrieben im Ausland zuständig, soweit das LBA im Rahmen der JAA als zuständige Luftfahrtbehörde definiert wurde.

Gemäß dem BASA/MIPS Abkommen wird das LBA auch im Jahr 2002 FAA-Repair-Station, die eine Genehmigung nach FAR 145 beantragt haben, als verantwortliche Stelle für die Erstgenehmigung betreuen.

Mit der nächsten Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wird in der Verkehrszulassung überlegt, die Aufgaben im Zusammenhang mit der Verkehrszulassung von Flugmodellen den entsprechenden Verbänden zu übertragen (Beauftragung). Für den Bereich Segelflugzeuge, Motorsegler und Ballone wird überdies die Einführung eines "Saisonkennzeichens" überdacht.

Geschäftsfeld "Zulassung/Umweltschutz"

Neu entwickeltes Luftfahrtgerät und Änderungen an einem Luftfahrtgerät unterliegen einer Musterprüfung. In dieser wird festgestellt, ob die anzuwendenden Bauvorschriften erfüllt sind und nicht Merkmale und Eigenschaften bestehen, die einen sicheren Betrieb beeinträchtigen. Luftfahrtgerät, das bereits im Ausland geprüft wurde, wird einer "vereinfachten Musterprüfung" unterzogen, wenn vergleichbare Lufttüchtigkeitsvorschriften erfüllt sind. Diese Aufgaben des Geschäftsfeldes "Zulassung/Umweltschutz" werden von den Fachbereichen "Verkehrsflugzeuge", "Kleine Flugzeuge und Drehflügler", "Projekte Segelflugzeuge, Motorsegler, Luftschiffe, Ballone, Flugmodelle", "Projekte Triebwerke, Propeller, sonstiges Luftfahrtgerät", "Fachgruppen" und "Umweltschutz" wahrgenommen.

Das LBA war im Berichtszeitraum an einer Vielzahl von Zulassungsprojekten beteiligt. Im Bereich der Verkehrsflugzeuge gehörten dazu insbesondere die weltweit bedeutendsten Neuentwicklungen, der Airbus A 380 und das deutsche Muster Dornier FD 728. Darüber hinaus stellte das LBA die Projektleitung und einen Großteil des europäischen Zulassungsteams für das russische Muster Tupolev Tu 204. Einen weiteren Schwerpunkt im Zulassungsgeschäft stellten die VIP-Ausrüstung von Boeing-Flugzeugen durch die Firma Lufthansa Technik sowie die Umrüstung von Airbus A 300-Passagierflugzeugen zu Frachtern für US-Logistikunternehmen durch EADS-Deutschland dar.

Nach den Terrorakten des 11. September 2001 erteilte das LBA in Anlehnung an die Vorgehensweise der FAA eine teilweise Befreiung von Bauvorschriften für Verkehrsflugzeuge. Ziel war es, Fluggesellschaften schnellstmöglich in die Lage zu versetzen, technische Maßnahmen zum Schutz des Cockpits vorzunehmen. Darüber hinaus ist das LBA aktiv an der weitergehenden Entwicklung international abgestimmter Lufttüchtigkeitsforderungen zum Schutz gegen den Terror beteiligt.

Für den Bereich der Drehflügler ist als Technologieschritt der Erstflug des DLR-Forschungs-Hubschraubers EC135 ACT/FHS zu nennen. Hierbei handelt es sich einerseits um den weltweit ersten zivilen Hubschrauber mit einer volldigitalen primären "quadriplex"-Flugsteuerung (4 Achsen). Andererseits können die Flugeigenschaften des Forschungs-Hubschraubers durch einen zuschaltbaren, frei programmierbaren digitalen Flugregler nahezu beliebig verändert werden. Dadurch wird es möglich sein, auch die Flugeigenschaften wesentlich größerer Hubschrauber noch während der Entwicklungsphase zu erfliegen und zu optimieren. Auch die Flugregler zukünftiger Hubschraubergenerationen werden sich schon während deren Entwicklung erforschen und optimieren lassen. In dem Forschungshubschrauber ist ein ausgeklügeltes mechanisches Sicherheitssystem eingebaut, mit dem bei Störungen des digitalen Flugreglers unverzüglich auf konventionelle hydromechanische Steuerung umgeschaltet wird. Der Drehflügler wurde für "Dual-Pilot"- und "Single-Pilot"-Betrieb nach Instrumentenflugregeln zugelassen. Der Hubschrauber ist mit neuartigen Avionique-Nouvelle Active-Matrix Anzeigesystemen und digitalem Autopiloten ausgerüstet.

Ebenfalls vom Hersteller Eurocopter stammt der BK 117 C-2 Hubschrauber mit neuartigen Avionique-Nouvelle Active-Matrix Anzeigesystemen und digitalem

Autopiloten. Die Zulassung musste den derzeit höchsten technischen Sicherheitsanforderungen nach FAR Part 29 genügen und erforderte eine sehr aufwendige Nachweisführung. Mit der erweiterten Zulassung konnten die hohen Ansprüche des Marktes an Hubschrauber dieser Kategorie gut erfüllt werden, wie an der großen Nachfrage erkennbar ist.

Mit der AQUILA AT01 wurde nach dreieinhalb Jahren Entwicklungszeit am 21.09.2001 das erste im Rahmen der Bauvorschrift JAR-VLA in Deutschland völlig neu entworfene Flugzeug zugelassen. Es handelt sich dabei um einen in Faserverbundbauweise hergestellten einmotorigen Tiefdecker, 2-sitzig, mit Doppelsteuerung, Normalleitwerk, festem Dreibeinwerk in Bugradanordnung, lenkbar. Die noch junge Firma "AQUILA Technische Entwicklungen GmbH" mit Sitz am Flugplatz Schönhagen südwestlich von Berlin erhielt die Anerkennung als Entwicklungsbetrieb nach JAR 21 am 09.05.2001

Für den Bereich Segelflugzeuge und Motorsegler seien stellvertretend der Abschluss der Musterprüfung und die Musterzulassung des Motorseglers "CARAT", des Standardklasse-Segelflugzeuges ASW 28 und des Turbo-Motorseglers Duo-Discus T genannt. Eine Vielzahl von Änderungen und Ergänzungen zur Musterzulassung sowie von "Änderungen am Stück" ermöglichen auch weiterhin Modifikationen von Segelflugzeugen und Motorseglern, z. B. mit der Nachrüstung von Winglets.

Der Zeppelin Neuer Technologie LZ N07 erhielt seine Musterzulassung am 26. April 2001. Damit fand ein Projekt seinen (vorläufigen) Abschluss, das im In- und Ausland großes Interesse hervorgerufen hat. Das Projekt Cargolifter CL 160 wird vom LBA ebenfalls intensiv begleitet, die dafür anzuwendende Bauvorschrift "Transport Airship Requirements" beginnt sich als internationale Vorschrift zu etablieren.

Neben den Freiballonen mit ihren Sonderformen - erwähnenswert ist die Einzelstückprüfung des Heißluftballons "Pilsflasche" - werden die Fesselballone immer mehr zum Objekt hochtechnologischer Entwicklungen, die ihre Alltagstauglichkeit kommerziell beweisen müssen. Das für 30 Passagiere ausgelegte Fesselballonsystem "Aerophile" wird beständig weiterentwickelt und hat sich inzwischen so gut bewährt, dass die Idee bereits von anderen Herstellern aufgegriffen wurde. Auch die Einzelstückprüfung des Ballonsystems "COPAS" zur Erforschung von Tropenwäldern konnte erfolgreich abgeschlossen werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Bestand der zugelassenen Luftfahrzeugmuster:

89	Flugzeuge über 5.700 kg
269	Flugzeuge bis 5.700 kg
47	Drehflügler
55	Motorsegler
151	Segelflugzeuge
31	Ballone
5	Luftschiffe

Zahlreiche Veränderungen gab es im Bereich der Verwaltung der Luftsportgeräte. So wurden mehreren Verbänden Doppelbeauftragungen erteilt. Luftsportgerät mit einer Leermasse bis zu 120 kg ist nunmehr nur noch musterprüfpflichtig, von der Muster- und Verkehrszulassung jedoch befreit. Die Musterprüfung wird von Prüfstellen durchgeführt, die dafür vom LBA anerkannt sein müssen. Die Musterzulassung von Modellflugzeugen mit einer Abflugmasse zwischen 25 kg und 150 kg wird zukünftig ebenfalls von beauftragten Verbänden durchgeführt.

Weiterhin ist erwähnenswert, dass der Fachbereich M 3 mehrere verschiedene Forschungsvorhaben betreut, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) durchgeführt werden.

Im Bereich der Flugmotoren und Propeller setzt sich der Trend der letzten Jahre fort: Bei Kolbenflugmotoren stellt die Verwendung von Dieselkraftstoff einen Schwerpunkt dar, während bei Propellern neue Werkstoffe sowie Maßnahmen zur Verminderung des Fluglärms im Fordergrund stehen.

Schwerpunkt der Zulassungsaktivitäten bei "Sonstigem Luftfahrtgerät" waren Avionik-Geräte sowie Geräte und Ausrüstungsteile für die Kabinenausstattung (Passagiere und Fracht).

Die europaweit anerkannte JTSO-Berechtigung auf der Basis von JAR-21 hat sich in den vergangenen Jahren als das Standardzulassungsverfahren für Bau- und Ausrüstungsteile etabliert. Die vom LBA nach gemeinsamen Verfahren erteilten Berechtigungen werden auch von der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA problemlos anerkannt. Für amerikanische Firmen ist das LBA nach wie vor die einzige europäische Luftfahrtbehörde, die JTSO-Berechtigungen für den Import erteilen kann. Daneben hat sich mittlerweile auch das Zulassungsverfahren über Nationale Technische Standards (NTS) etabliert.

Unter Federführung des Luftfahrt-Bundesamtes wurde am 08.03.2001 im Rahmen einer JAA Joint Local Procedure die weltweit erste Musterzulassung nach dem 2. Weltkrieg für einen Dieselmotor der allgemeinen Luftfahrt ausgesprochen: Um den hohen Anforderungen für Flugmotoren zu entsprechen, konstruierten die Ingenieure der Firma Thielert für den TAE 110 Turbo Diesel eine digitale Motorsteuerung. Für Flugversuche wurde der Motor in einen Motorsegler vom Typ "TAIFUN" eingebaut. Die Betriebskosten für den TAE 110 Turbo Diesel betragen nur etwa ein fünftel der Betriebskosten bisheriger Flugmotoren.

Die Mitarbeiter des Fachbereiches M 5 sind als Fachspezialisten für Musterprüfung in nationalen und internationalen Zulassungsprojekten tätig. Die fachliche Arbeit findet überwiegend in multinationalen Teams zur Zulassung von Verkehrsflugzeugen unter Federführung von Projektkoordinatoren (PCMs) aus verschiedenen JAA-Staaten statt. Darüber hinaus sind die Mitarbeiter auch in diversen nationalen Projekten (z. B. Luftschiffe) tätig.

Einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz leistet das LBA durch Prüfung der Einhaltung der gültigen Lärm- und Emissionsgrenzwerte. Die Lärmzulassung für Luftfahrzeuge und die Emissionszulassung für Triebwerke sind Voraussetzungen für die Musterzulassung. Bei der Verkehrszulassung muss die Einhaltung der

Lärmgrenzwerte ebenfalls nachgewiesen werden. Die Lärmwerte für die zugelassenen Muster/Baureihen veröffentlicht das LBA im Internet.

Werden beim Betrieb an einem zugelassenen Luftfahrtgerät musterbedingte Mängel festgestellt (z. B. bei der Wartung, durch Störungen oder als Ursache eines Unfalls), werden vom LBA durch Lufttüchtigkeitsanweisungen (LTA) geeignete Maßnahmen, wie z. B. Sonderkontrollen, Reparaturen oder Änderungen angeordnet. Auch Mängelberichte aus dem Ausland oder Lufttüchtigkeitsanweisungen ausländischer Luftfahrtbehörden (Airworthiness Directive) können Anlass zur Herausgabe einer deutschen Lufttüchtigkeitsanweisung werden, wenn das betroffene Luftfahrzeugmuster in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen ist und betrieben wird. Im vergangenen Jahr gab das Luftfahrt-Bundesamt ca. **700** LTA's (ca. 450 Neuausgaben und ca. 250 LTA-Revisionen) heraus. Die angeordneten Lufttüchtigkeitsanweisungen werden in den Nachrichten für Luftfahrer Teil II alle 14 Tage bekannt gegeben und im Internet unter <http://www.lba.de> veröffentlicht. Hier sind in aller Regel auch die Durchführungsanweisungen, das "Wie" der Maßnahme, d. h. die Service Bulletins der Hersteller, hinterlegt.

Ausblick

Die Luftfahrtindustrie zeigt sich weiterhin besonders innovativ, und zwar in allen Bereichen, vom Großraumverkehrsflugzeug über Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt bis hin zu kraftstoffsparenden und damit umweltfreundlicheren Kolbenmotoren.

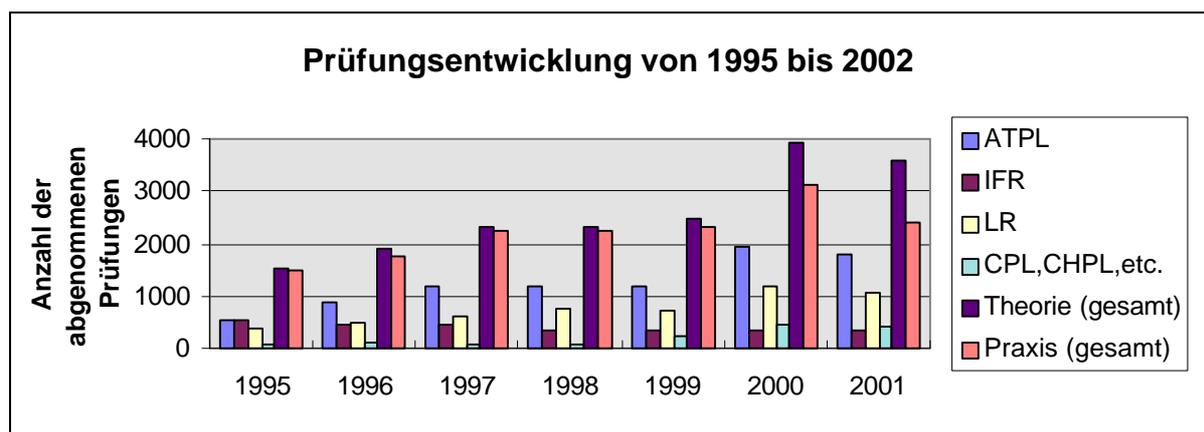
Im Jahr 2002 wird der Antrag auf Musterzulassung für das neu entwickelte Transportflugzeug Airbus A400M erwartet. Für andere Verkehrsflugzeuge, wie die Dassault Falcon NX, beginnt bereits die Phase der Musterprüfung durch das JAA-Team, an dem das LBA beteiligt sein wird. Ein weiteres Highlight dürfte der Erstflug der Dornier FD 728 sein - für Behörden wie Antragsteller ein Meilenstein im Zulassungsverfahren.

Ein Teil des technologischen Fortschritts wird in die Verbesserung der Sicherheit fließen. Hier arbeitet die deutsche Luftfahrtverwaltung als Mitglied der europäischen JAA eng mit der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA zusammen. Auch wenn der Weg hin zur europäischen Luftfahrtbehörde durch Vermeidung redundanter Zulassungsaktivitäten zur Zeit das Problem noch einigermaßen verdeckt, die unzureichende Verfügbarkeit qualifizierter Ingenieure wird zunehmend spürbar, was nicht nur für das LBA, sondern auch für etliche Bereiche der vom LBA betreuten Luftfahrtindustrie gilt.

Geschäftsfeld "Luftfahrtpersonal"

Das Geschäftsfeld "Luftfahrtpersonal" will durch seine Arbeit sicherstellen, dass mit Erteilung einer Erlaubnis bzw. Berechtigung die national und international vorgegebenen Ausbildungsstandards durch den Piloten erreicht und auf höchstem Niveau aufrecht erhalten werden. In engem Zusammenhang damit steht auch die maßgebliche Mitarbeit in nationalen und internationalen Gremien zur Erarbeitung von Standards für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals. Die Aufgaben des Geschäftsfeldes werden durch die Fachbereiche "Ausbildung", "Theoretische Prüfungen", "Praktische Prüfungen", "Lizenzierung" und "Flugmedizin" wahrgenommen.

Im Jahr **2001** (2000) haben an **66** (64) Luftfahrerschulen im Zuständigkeitsbereich des Luftfahrt-Bundesamtes **2.065** (2.900) Kandidaten eine Ausbildung aufgenommen. **3** (5) Luftfahrerschulen wurde die Erlaubnis/Anerkennung erteilt, **1** (0) Schule die Erlaubnis/Anerkennung widerrufen. Insgesamt wurden im Berichtszeitraum **394** (561) ausländische Luftfahrerscheine anerkannt und **222** (204) militärische Erlaubnisse umgeschrieben.



Im Fachbereich "Theoretische Prüfungen" wurden für die Erlaubnisse ATPL und CPL sowie die Berechtigungen IFR und LR im Jahr **2001** (2000) allein in Braunschweig mehr als **3.647** (3.854) Theorieprüfungen durchgeführt. Durch die Prüfungsrate des Luftfahrt-Bundesamtes wurden **3.173** (3.025) praktische Prüfungen auf Flugzeugen und Hubschraubern zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen abgenommen.

Die Prüfungsrate des LBA sind auf Grund der mit den Jahren stetig gestiegenen Bewerberzahlen um inzwischen **103** (60) externe Prüfer für die Abnahme von Prüfungen für IFR, CPL und CCC erweitert worden. Auf die fortlaufend erforderliche Standardisierung dieses erweiterten Personenkreises war besonderer Wert zu legen, mit dem Ziel der Erhaltung des in den letzten Jahren erreichten hohen Niveaus der praktischen Prüfungen. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Sicherheit im Luftverkehr geleistet.

Die Weiterentwicklung der Standardisierungsanforderungen für die Anerkennung von Prüfern nach Bestimmungen JAR-FCL 1 (Flugzeuge) bzw. 2 (Hubschrauber) ist

eingeleitet worden. In 2001 konnten bei 5 Seminaren für Prüfer bzw. Sachverständige mehr als 200 Teilnehmer verzeichnet werden.

Auf Wachstumskurs befindet sich auch der Lizenzbestand beim LBA. So betreute das LBA zum Stichtag 31.12.2001 (2000) insgesamt **10.397** (9.839) Erlaubnisse für Verkehrsflugzeugführer, **420** (386) Lizenzen für Verkehrshubschrauberführer, **1.941** (1.905) Lizenzen für Privatflugzeugführer mit einer Instrumentenflugberechtigung, **2.099** (2.127) Erlaubnisse für Berufsflugzeugführer, **816** (816) Berufshubschrauberführerlizenzen, **1** (1) Privathubschraubererlaubnis mit Instrumentenflugberechtigung sowie Erlaubnisse für **0** (1) Flugnavigator, **219** (225) Flugingenieure, **246** (249) Flugdienstberater, **11** (9) Führern von Luftschiffen und **246** (268) Bordwarte auf Hubschraubern im Bundesgrenzschutz und bei der Polizei.

Im Jahr **2001** (2000) wurden **285** (245) teilweise sehr komplizierte Tauglichkeits-Problemfälle bei Berufs- wie Privatpiloten begutachtet und entschieden. Im Jahre 2001 gab es in Deutschland insgesamt **630** (645) fliegerärztliche Untersuchungsstellen. In dieser genannten Anzahl sind **218** (230) fliegerärztliche Untersuchungsstellen mit Anerkennung durch das Luftfahrt-Bundesamt enthalten.

Ausblick

Nachdem die zweite Anhörung zu der für die Einführung von JAR-FCL notwendigen Änderungsverordnung, bestehend aus Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) und Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) unter Beteiligung aller Verbände, Organisationen und der Bundesländer abgeschlossen wurde, sind die weiteren Schritte für das Rechtsetzungsverfahren im Frühjahr 2002 zu erwarten. Für das Inkrafttreten voraussichtlich im Sommer 2002 werden vom Geschäftsfeld "Luftfahrtpersonal" die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen. In diesem Zusammenhang steht die Überarbeitung der Durchführungs-Verordnungen, die Umstellung auf ein neues Programm für theoretische Prüfungen sowie die Einführung eines neuen Lizenzprogramms.

Geschäftsfeld "Luftfahrtunternehmen"

Für Luftfahrtunternehmen, die Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln durchführen, wird die Betriebsgenehmigung sowie das international erforderliche "Luftverkehrsbetreiberzeugnis" (Air Operator Certificate-AOC) vom Luftfahrt-Bundesamt erteilt. Im laufenden Betrieb dieser Unternehmen wird anschließend die Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen durch die Fachbereiche des Geschäftsfeldes "Luftfahrtunternehmen" überwacht. Diese Aufgaben werden von den Fachbereichen "Genehmigung/Überwachung", "Flugbetrieb", "Technische Dienste", "Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit", "Technische und flugbetriebliche Inspektion", "Eigensicherung" und "Gefahrgut" wahrgenommen.

Im März 2001 wurde das Geschäftsfeld "Luftverkehrssicherheit" aufgelöst und seine Fachbereiche in das Geschäftsfeld "Luftfahrtunternehmen" erfolgreich integriert. Die Zusammenführung der Bereiche, die für die Erteilung und Überwachung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnis einen Beitrag leisten müssen, ermöglichen unter einer gemeinsamen Leitung inzwischen eine deutlich erhöhte Durchschlagskraft.

Die Zahl der genehmigten Luftfahrtunternehmen im Zuständigkeitsbereich des Luftfahrt-Bundesamtes ist im Jahr 2001 weiter gesunken. Standen am 31.12.2000 noch 160 deutsche Luftfahrtunternehmen unter der Aufsicht des LBA, so waren es am 31.12.2001 **145** Unternehmen. Insofern wurden **2001** (2000) **8** (3) Genehmigungen erteilt und **19** (18) Genehmigungen ausgesetzt bzw. widerrufen. Weitere **4** Unternehmen sind einzelnen Bundesländern auf Grund der Reduzierung von IFR- auf VFR-Betrieb übertragen worden.

Darüber hinaus benötigen ausländische Luftfahrtunternehmen, die den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland berühren, eine Einflug- und Verkehrserlaubnis des Luftfahrt-Bundesamtes. Im Jahr **2001** (2000) wurden **865** (756) ausländischen Fluggesellschaften **9.924** (9.878) Verkehrsgenehmigungen erteilt. Rückläufig ist die Zahl der Ablehnungen auf beantragte Verkehrsrechte mit **869** (1.019).

Der Fachbereich "Technische Dienste (Instandhaltungssysteme) der Luftfahrtunternehmen" war im Jahr 2001 für die Genehmigung und Überwachung von insgesamt **145** Instandhaltungssystemen nach JAR-OPS1/3, Abschnitt M, sowie **29** nach JAR-145 genehmigte Instandhaltungsbetriebe in Deutschland und **8** nach JAR-145 genehmigte Instandhaltungsbetriebe im Ausland zuständig. Neben der Prüfung technischer, personeller und organisatorischer Voraussetzungen wurden für alle in Luftfahrtunternehmen gewerblich betriebenen Luftfahrzeuge Instandhaltungsprogramme geprüft und genehmigt. Diese Programme werden fortlaufend geändert und ergänzt. Bei der Erstellung von neuen Instandhaltungsprogrammen begleiten die Mitarbeiter des Fachbereiches die Aktivitäten der Hersteller der Muster A 300/A 310, A 320/A 321, A 340, ATR 42/72, Dornier Fairchild 328 und 728 entweder in den entsprechenden Maintenance Review Boards (MRB) selbst oder als Mitglieder der zugehörigen Arbeitsgruppen. Im Rahmen der JAA wurden verschiedene Arbeitsgruppen und Standardisierungsaktivitäten durch Mitarbeiter des Fachbereichs unterstützt.

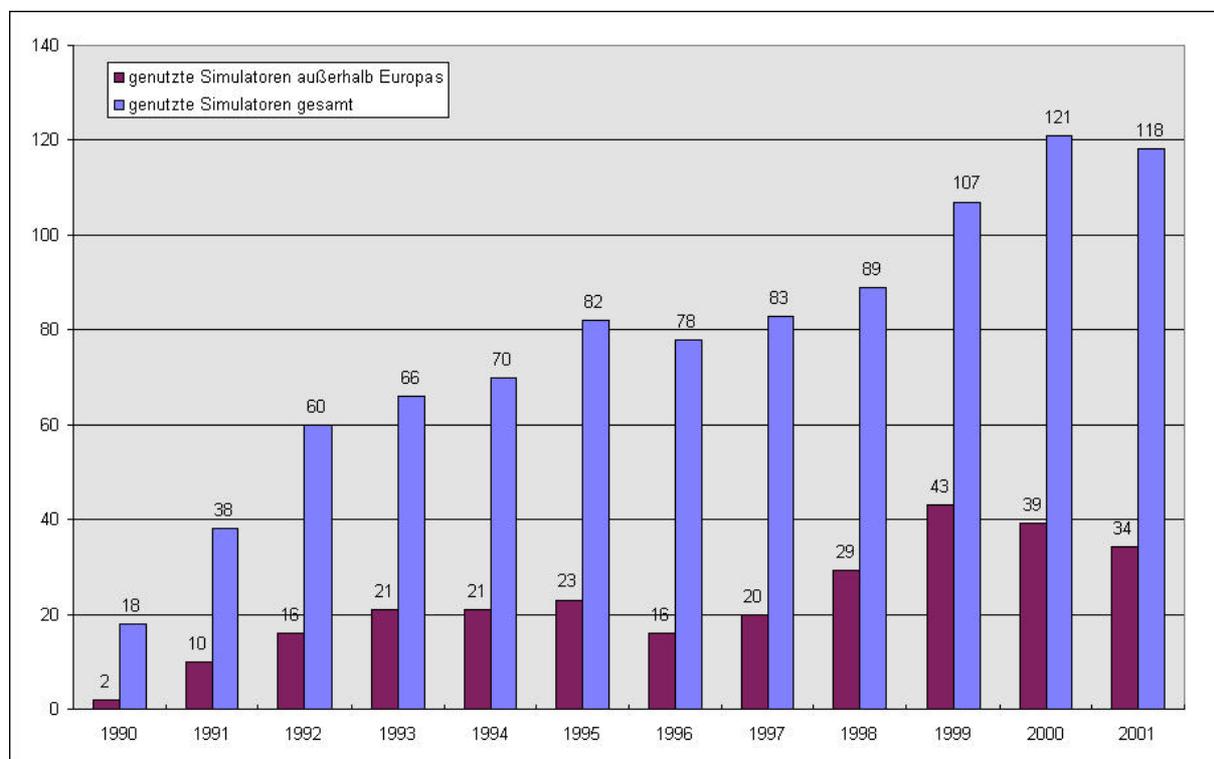
Mit Inkrafttreten der Änderung des Atomgesetzes am 04.05.2000 ist das Luftfahrt-Bundesamt zuständig für die Überwachung der Einhaltung der Anforderungen zum Schutz von Personen vor Strahlenexposition durch kosmische Strahlung beim Betrieb von Luftfahrzeugen. Die Aufgabe wird vom Fachbereich "Flugbetrieb" wahrgenommen.

Am 14.03.2001 beschloss das Bundeskabinett die Novelle der Strahlenschutzverordnung. Der Bundesrat stimmte dem Verordnungsentwurf am 01.06.2001 im Grundsatz zu. Im Zuge der umfangreichen Novellierung wurden in erster Linie europäische Vorgaben der Richtlinien 96/29/EURATOM ("EURATOM - Grundnormen") und 97/43/EURATOM ("Patientenschutz - Richtlinie") in deutsches Recht umgesetzt. Die Betreiber von Flugzeugen wurden zur Ermittlung der Strahlenexposition ihres fliegenden Personals verpflichtet.

Gemäß § 23 b Atomgesetz ist das Luftfahrt-Bundesamt zuständig für die Umsetzung des § 103 der Strahlenschutzverordnung und den sich daraus ergebenden Aufgaben und Tätigkeiten.

Das abschließende Einführungsdatum für die Abgabe der erforderlichen Meldungen der nach der Strahlenschutzverordnung Verpflichteten im fliegerischen Bereich ist der 01.08.2003. Die betroffenen Verpflichteten werden im Laufe des 1. Halbjahres 2002 über die anzuwendenden Verfahren durch das Luftfahrt-Bundesamt informiert.

Neben weiteren zahlreichen Aufgaben betreute der Fachbereich "Flugbetrieb" im Jahr 2000 überdies **113** (121) Simulatoren. Die Entwicklung ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.



Der Fachbereich "Technische und flugbetriebliche Inspektion" überprüft u.a. mittels Vorfeldkontrollen ausländische Luftfahrtunternehmen die nach Deutschland

einfliegen. Die Prüfinhalte dieser Inspektionen sind im JAA-SAFA-Verfahren vorgegeben (SAFA= Safety Assessment of Foreign Aircraft). In Zusammenarbeit mit den entsprechend geschulten Luftaufsichten der Bundesländer wurden vom 1. Januar bis einschließlich 31. Dezember 2001 (Vorjahreszahlen in Klammern) insgesamt **615** (442) Stichproben-Kontrollen, sogenannte Ramp-Checks, an ausländischen Luftfahrzeugen auf allen deutschen Verkehrsflughäfen durchgeführt. Dabei entsprachen **88,5** (86) Prozent der kontrollierten Flugzeuge den internationalen Standards. Bei **9,3** (12,2) Prozent wurden Mängel festgestellt, bei denen der Abflug zwar noch erlaubt werden konnte, doch mussten die zuständigen ausländischen Behörden informiert werden, auf die Behebung der festgestellten Mängel bei diesen Fluggesellschaften zu drängen. In **13** (8) Fällen wurde ein Startverbot ausgesprochen, was nach Behebung der festgestellten Mängel vor Ort wieder aufgehoben werden konnte.

Zu den festgestellten Mängel zählten unter anderem fehlende und ungültige Versicherungspapiere oder Pilotenlizenzen, fehlende oder falsche Schwerpunktsberechnungen, falsche Beladepläne, ungesicherte Fracht, mangelhafte Notausrüstung, nicht regelkonforme Sauerstoffmasken, falscher Luftdruck an Fahrwerksreifen, Treibstoff- und Hydraulikundichtigkeiten sowie Beschädigungen an Rumpf/Tragflächen/Triebwerken.

Seit Gründung der Luftverkehrssicherheitsgruppe im Jahr 1996 wurden insgesamt **3.815** (3.200) Ramp-Checks an Flugzeugen von 435 Fluggesellschaften durchgeführt.

Personal des Fachbereiches war im Jahr 2001 überdies eingebunden in das "ICAO-Safety-Oversight-Audit-Programm" und nahm an einer entsprechenden Überprüfung in Irland teil. Mit Zustimmung der georgischen Luftfahrtbehörde wurde überdies ein Luftfahrtunternehmen des Landes von LBA-Inspektoren überprüft. Zudem führten Mitarbeiter des Fachbereichs im Rahmen der Unterstützung von ausländischen Luftfahrtbehörden eine mehrtägige Einweisung für Vertreter der georgischen Luftfahrtbehörde durch. Schwerpunkte dieser Schulung waren die Verfahren zur Genehmigung und Überwachung von Luftfahrtunternehmen und Instandhaltungsbetrieben, insbesondere im Hinblick auf den Einsatz westlicher Muster.

Im Rahmen der SAFA-Aktivitäten von Joint Aviation Authorities und Europäischer Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) wurden im Jahr 2001 in Brüssel weitere vier Lehrgänge für europäische SAFA-Inspektoren durchgeführt, Dabei erfolgte der zentrale Teil der Schulung durch Mitarbeiter des LBA. Ein zusätzlicher Lehrgang wurde auf Initiative des Fachbereichs in Braunschweig speziell für die Mitarbeiter der Luftaufsichten der Bundesländer angeboten und mit großem Erfolg abgehalten. Insgesamt nahmen 40 Inspektoren der Länder an der dreitägigen Schulung teil. Aufgrund der positiven Resonanz ist für 2002 eine Neuauflage vorgesehen. Zudem werden im Jahr 2002 auch in Brüssel zusätzliche internationale Lehrgänge angeboten.

In den 38 Mitgliedsländern der ECAC sind inzwischen sogenannte SAFA-Teams etabliert worden, die nun nach einheitlichen Verfahren und Kriterien die Überprüfung ausländischer Luftfahrzeuge durchführen. Auch in Deutschland richten sich die

Inspektionen nach den Vorgaben der ECAC/JAA weshalb die entsprechende Organisationseinheit international unter dem Namen LBA-SAFA-Team geführt wird.

Zuständig für die Überwachung von Luftsicherheitsplänen, dabei handelt es sich um Sicherungsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen gegen kriminelle Akte Dritter, ist der Fachbereich "Eigensicherung". Die Eigensicherungsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen betreffen insbesondere die Abfertigung der Fluggäste, die Behandlung von Reisegepäck, Fracht, Post und Versorgungsgütern, die Absicherung abgestellter Luftfahrzeuge in den Sicherheitsbereichen auf den Flughäfen und Maßnahmen bei Bomben- oder Entführungsdrohungen.

Im Jahr **2001** (2000) wurden auf **36** (36) Flughäfen in Deutschland **3.501** (3.453) Kontrollen auf Einhaltung der Eigensicherungsmaßnahmen bei den Luftfahrtunternehmen vorgenommen. Von den darin enthaltenen **16.750** (18.022) Einzelprüfungen waren **2,1** (2,5) Prozent zu beanstanden. In **5** (4) Fällen wurden Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet.

Dem Fachbereich "Gefahrguttransport" wurden **2001** (2000) insgesamt **719** (785) Unregelmäßigkeiten (Incidents/Accidents) gemeldet, wobei sich die Unfälle mit Personenschäden auf **7** (10) beschränkten. Hiervon ist **1** (3) Unfall auf undeklariertes Gefahrgut zurückzuführen. Von allen gemeldeten Vorfällen wurden **438** (280) Fälle eingehender untersucht. In **36** (42) Fällen wurden Ordnungswidrigkeitenverfahren eröffnet, in **25** (16) Fällen wurden Amtshilfe-Ersuchen (aktiv/passiv) in Verbindung mit ausländischen Dienststellen bearbeitet, in **1** (4) Fall wurde Amtshilfe-Ersuchen der Länderbehörde nachgekommen. Routine-Kontrollen (teilweise mehrfach) fanden statt bei: **15** (2) deutschen Luftfahrtunternehmen im In- und Ausland, **8** (16) ausländischen Luftfahrtunternehmen im Inland, **28** (42) Abfertigungsagenten, **3** (3) Frachtagenten (Speditionen), **10** (14) deutschen Flughäfen und Flugplätzen, **1** (2) Express Kurieren mit eigenen Flugzeugen. Es wurden **9** (4) Vollschulungsanbieter neu zugelassen und **39** (21) Teilschulungsgenehmigungen erteilt. **12** (22) Anträge auf Ausnahmegenehmigungen wurden gestellt, wovon alle positiv beschieden werden konnten. Weiterhin wurden **23** (28) Überfluggenehmigungen ausgesprochen. **59** (28) Luftfahrtunternehmen wurde nach JAR-OPS1/3 erstmalig die Genehmigung zum Transport gefährlicher Güter erteilt, **12** (0) Unternehmen wurde diese Genehmigung verlängert.

Geschäftsfeld "Zentrale Dienste"

Die Aufgaben des Geschäftsfeldes werden in den Fachbereichen "Recht/ Ordnungswidrigkeiten", "Personalmanagement", "Haushalt/Beschaffungen/Liegenschaften/Innerer Dienst/Kosten und Leistungsrechnung" sowie "Informationstechnik" wahrgenommen.

Ordnungswidrigkeitenverfahren

Dem Luftfahrt-Bundeamt (Fachbereich "Recht/Ordnungswidrigkeiten") obliegt auch die Zuständigkeit für die Verfolgung von allen im Bereich der Luftfahrt anfallenden Ordnungswidrigkeiten (OWi) mit Ausnahme derer, die von den Luftfahrtbehörden der Bundesländer aufgrund der im Luftverkehrsgesetz festgelegten Zuständigkeiten verfolgt werden. Beim LBA in Braunschweig sind im Jahr **2001** (2000) **229** (209) Anzeigen eingegangen, die wie folgt bearbeitet wurden und einzuteilen sind:

→ Abgabe an die zuständigen Staatsanwaltschaften wegen Verdachts auf Begehung strafbarer Handlungen	3	(5)
→ Bußgeldbescheide	107	(116)
davon: Abgabe an die Staatsanwaltschaft Braunschweig wegen Einspruch gegen den Bußgeldbescheid	5	(9)
→ Verfahren eingestellt	68	(51)
→ Verwarnungen	14	(16)
→ Verfahren mit Beteiligung militärischer Luftfahrzeuge	17	(7)
→ Anhängige Verfahren	14	(5)
→ Verfahrenshindernis eingetreten	6	(--)
→ Beteiligung ausländischer Luftfahrzeuge/Fluggesellschaften an vorstehend aufgeführten Maßnahmen (Verfahren)	25	(12)

Das LBA verfolgt - wie oben angeführt - Ordnungswidrigkeiten aus dem militärischen Luftfahrtbereich. Wenn ausländische Militär-Luftfahrzeuge betroffen sind, wird in der Regel der zuständige Luftwaffenattachée über den Sachverhalt mit der Bitte um Verfolgung informiert. Die Verfolgung dieser OWi-Anzeigen erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem Luftwaffenamt der Bundeswehr in Bonn. Überwiegend (12 von 17) wurden Verstöße angezeigt, die durch ausländische Militärluftfahrzeugführer (NATO-Staaten) anlässlich von Übungsflügen begangen wurden (unerlaubte Einflüge in Kontrollzonen).

Außerdem ist das LBA für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten beim Betrieb von Luftsportgeräten zuständig. In diesem Bereich ist weiter eine leichte Zunahme von Anzeigen zu verzeichnen. In den vorgenannten Zahlen sind **15** (11) Verfahren enthalten, bei denen Luftsportgeräte beteiligt waren. Es wurden überwiegend Verstöße von Luftsportgeräteführern mit Gleitschirmen geahndet, die unerlaubt auf nicht dafür genehmigtem Gelände gestartet sind.

Wegen des Tatbestandes "Rauchen auf der Flugzeugtoilette bzw. in der Kabine" leitete das LBA im Berichtszeitraum **18** (5) OWi-Verfahren gegen uneinsichtige Passagiere ein.

Die Verfolgung von Verstößen gegen die Flug-, Flugdienst und Ruhezeitbestimmungen der 2. Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung von Luftfahrtgerät (2. DV LuftBO) bildete im Jahr 2001 einen weiteren Arbeitsschwerpunkt. Im Berichtszeitraum wurden **27** (22) Verfahren wegen Verstößen gegen die Flug-, Flugdienst und Ruhezeitbestimmungen eingeleitet. Erwähnenswert ist, dass es - neben den klassischen Über- und Unterschreitungen von Flugdienst- und Ruhezeiten - insbesondere durch viele wechselnde Einsatzorte für die Besatzungen und die damit verbundenen anzurechnenden Beförderungszeiten zu Problemen mit der Einhaltung der höchstzulässigen Zeiten kommt, wenn nicht eingeplante Verzögerungen auftreten. Oft ist es auch so, dass bei kurzfristigen Ausfällen von Besatzungsmitgliedern sich andere bereit erklären, noch einen Umlauf zu übernehmen, ohne dabei konkret auf die schon absolvierten Zeiten zu achten.

Die Zahl der OWi-Verfahren wegen Nichteinhaltung von JAR-OPS 1 (deutsch) - Vorschriften, über die im Vorjahr hier erstmals berichtet wurde (28), ist auch im Berichtszeitraum mit **32** Verfahren von Bedeutung gewesen. Es wurden überwiegend Verstöße gegen Instandhaltungsvorschriften verfolgt. Aber auch Verfahren wegen fehlender Ausnahmegenehmigungen nach JAR-OPS 1 Subpart K (Instrumente und Ausrüstungen), z. B: RVSM Approval, wurden eingeleitet.

Personalbestand/Stellen

Das LBA beschäftigte im Haushaltsjahr **2001** (2000) insgesamt **421** (406) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf **403,5** (400) Planstellen/Stellen (ohne Altersteilzeitstellen). Davon waren in der Zentralstelle in Braunschweig **327** (328) Mitarbeiterinnen/ Mitarbeiter eingesetzt und in den sechs Außenstellen insgesamt **94** (95). Zusätzlich wurden im abgelaufenen Jahr wie schon im Jahr zuvor 3 Referendare und zwei Auszubildende beschäftigt.

Haushaltsvolumen

Im LBA werden ca. 70 Einnahme- und Ausgabetitel bewirtschaftet. Teil des LBA-Haushalts sind auch die Einnahmen und Ausgaben der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) sowie für das beim Bund verbliebene Flugsicherungspersonal nach Gründung der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS). Die Einnahmen des LBA für die Erteilung von Zulassungen, Erlaubnissen, Anerkennungen usw. sowie für verhängte Geldstrafen und Bußgelder beliefen sich im Haushaltsjahr **2001** (2000) auf rund **17,5** Millionen (21 Millionen) DM. Im selben Haushaltsjahr wurden ca. **52** Millionen (48 Millionen) DM an Ausgaben geleistet. Davon entfielen ca. **39,6** Millionen (40 Millionen) DM auf Personalausgaben, ca. **8,3** Millionen (8 Millionen) DM auf Sachausgaben und ca. **1** Million (1,5 Millionen) DM auf Investitionen.

Ausblick

Mit Beginn des Jahres 2002 wird die Kosten- und Leistungsrechnung beim LBA eingeführt. Damit werden zukünftig neben dem haushaltsrechtlichen Ergebnis auch alle Einzelpositionen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen aufbereitet und die entsprechenden Berichte den Produktverantwortlichen zur Verfügung gestellt.

Verwaltungsstelle Flugsicherung (LBA V)

Am 1. Januar 1993 erfolgte die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung in der Bundesrepublik Deutschland. Gleichzeitig wurden die Beschäftigten der früheren Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) zum LBA versetzt, dem seither die Fortführung von deren Beamten- und Arbeitsverhältnissen obliegt. Diese Aufgabe nimmt die Verwaltungsstelle Flugsicherung des LBA (LBA V) in Offenbach wahr.

Im Jahr 2001 (2000) wurden durch die Verwaltungsstelle **113** (98) Rechtsverordnungen erlassen und **2** (2) aufgehoben. In den Betriebszweigen der Deutschen Flugsicherung (DFS) waren **1.900** (1.849) Fluglotsen, **765** (780) Flugdatenbearbeiter und **615** (604) Flugsicherungstechniker und -ingenieure lizenziert.

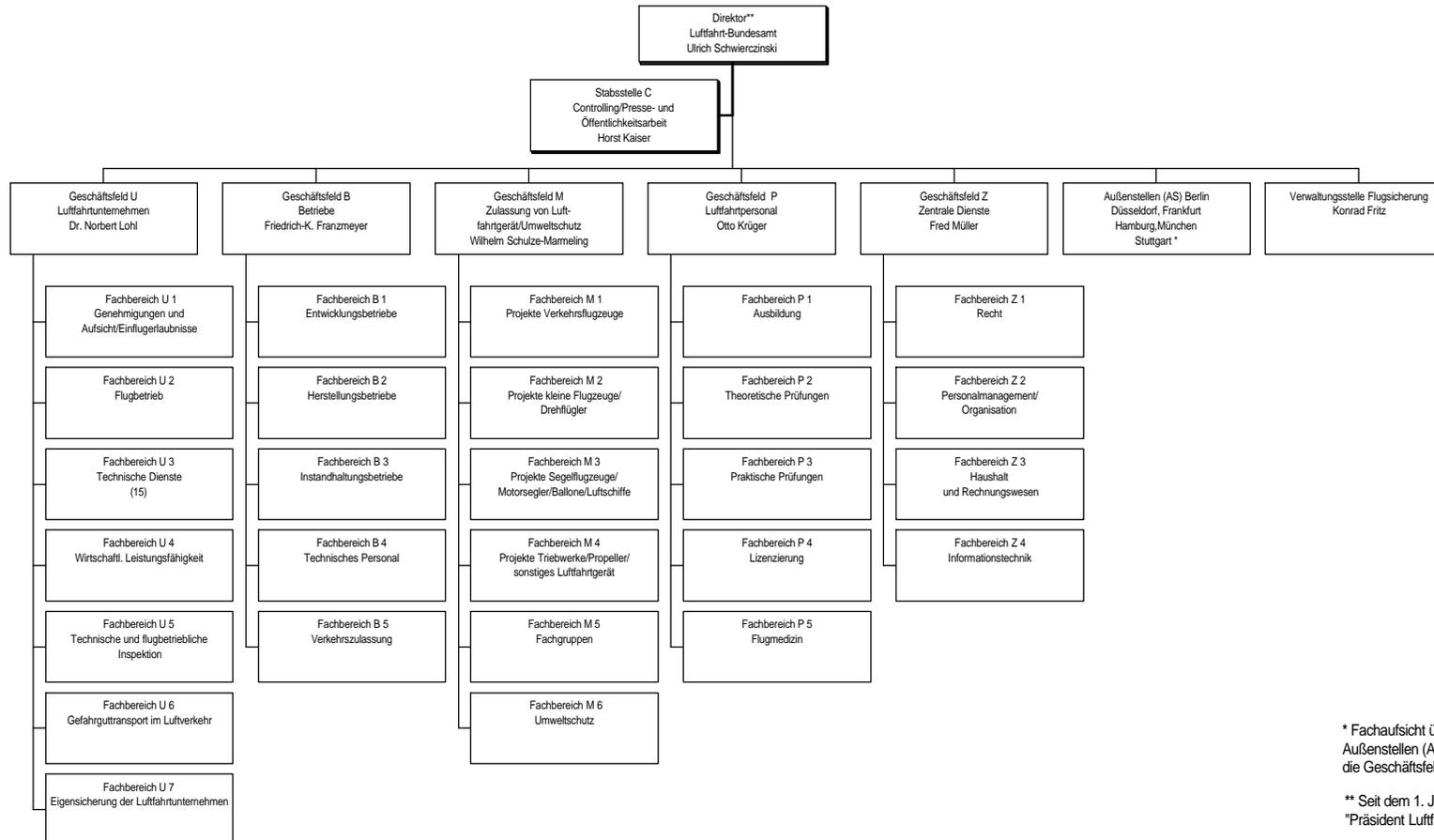
An Regionalflughäfen und Landeplätzen sind für die eigenverantwortliche Flugplatzkontrolle bzw. die Inbetriebhaltung flugsicherungstechnischer Anlagen **154** (147) Fluglotsen, **5** (4) Flugdatenbearbeiter und **91** (111) Flugsicherungstechniker und -ingenieure lizenziert.

Im Berichtszeitraum 2000 wurden **5.880** (5.631) Verlängerungsanträge für Berechtigungen bearbeitet, in **1.541** (1.497) Fällen Prüfer berufen und **903** (962) Prüfungsausschüsse mit der Durchführung von Prüfungen zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen beauftragt. Im Zusammenhang damit wurden **423** (99) Gebührenbescheide erteilt.

Insgesamt wurden von der Verwaltungsstelle Flugsicherung im Berichtszeitraum **348** (410) Anzeigen von Verstößen gegen luftverkehrsrechtliche Vorschriften bearbeitet, die von der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), den Luftfahrtbehörden der Länder, dem Luftwaffenamt, von ausländischen Behörden sowie von sonstigen Institutionen und Privatpersonen gemeldet wurden. Im gleichen Zeitraum wurden **19** (36) Vorgänge wegen des Verdachts einer Straftat an Staatsanwaltschaften, **27** (28) an Amtsanwaltschaften nach Einspruch gegen den Bußgeldbescheid und **12** (7) an andere Behörden zur Weiterverfolgung abgegeben. In **89** (122) Fällen wurde das Verfahren eingestellt. Neben **44** (61) Ermahnungen und **11** (7) Verwarnungen mit Verwarnungsgeld wurden **82** (72) Bußgeldbescheide erlassen und rechtskräftig. Die Summe der Buß- und Verwarnungsgelder betrug im Jahr 2001 insgesamt ca. **70.000 DM** (80.000 DM).

Organisationsplan des Luftfahrt-Bundesamtes

(Stand: 31. Dezember 2001)



* Fachaufsicht über die Außenstellen (AS) durch die Geschäftsfelder U, B

** Seit dem 1. Januar 2002 lautet die Amtsbezeichnung "Präsident Luftfahrt-Bundesamtes"

Aufgaben Geschäftsfelder Luftfahrt-Bundesamt

Stabsstelle

- Controlling
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Geschäftsfeld B

- Genehmigung und Überwachung von Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben
- Fachaufsicht über die Außenstellen im Rahmen der Herstellung und der Instandhaltung von Luftfahrtgerät
- Genehmigung und Überwachung von Instandhaltungsbetrieben im Auftrag der JAA in Staaten, die nicht Vollmitglied der JAA sind
- Mitarbeit im Joint Maintenance Board (MAST/MIST) der JAA
- Erteilung und Überwachung von Erlaubnissen und Berechtigungen für Prüfer von Luftfahrtgerät der Klassen 1, 2, 3 und 4 gemäß Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) sowie für freigabeberechtigtes Personal der Kategorien A, B1, B2 und C gemäß JAR-66
- Anerkennung und Überwachung in- und ausländischer Ausbildungsbetriebe für technisches Personal gemäß LuftPersV und JAR-147
- Vormerkung von Kennzeichen und Erteilung von vorläufigen und endgültigen Verkehrszulassungen
- Führung der Luftfahrzeugrolle
- Ausstellung von Lärmzeugnissen und Überführungsflugerlaubnissen
- Überwachung der Einhaltung der Nachprüffristen sowie des Fortbestandes der Zulassungsvoraussetzungen
- Registrierung von 406 MHz Notsendern (ELT)
- Vergabe der Mode SSR Adressen

Geschäftsfeld M

- Überwachung von Musterprüfungen und Musterzulassungen
- Lärmzulassung
- Bau- und Zulassungsvorschriften
- Ausgabe von Lufttüchtigkeitsanweisungen
- Überwachung von Luftsportverbänden

Geschäftsfeld P

- Überwachung von Flugschulen und Flugsimulatoren
- Abnahme theoretischer Prüfungen zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrtpersonal
- Durchführung von praktischen Prüfungen/Überprüfungen zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen
- Anerkennung ausländischer sowie Umschreibung militärischer Erlaubnisse und Berechtigungen
- Führung der Luftfahrerdatei
- Flugmedizin

Anhang 2.2: Aufgaben LBA

Geschäftsfeld U

- Genehmigung und Überwachung von Luftfahrtunternehmen
- Überwachung des Flugbetriebes
- Genehmigung von Trainings- und Checkprogrammen für Flugzeugführer und Kabinenpersonal
- Überwachung des Flugbetriebs und der Schulung
- Anerkennung und Überwachung von Flug, Flugdienst- und Ruhezeiten
- Überwachung von Notfall- und Erste-Hilfe-Ausbildungsprogrammen und Ausbildungseinrichtungen
- Sammlung, Bearbeitung und Auswertung von Störungsmeldungen aus Luftfahrtunternehmen
- Qualifizierung und Überwachung von Full Flight Simulatoren
- Genehmigung und Überwachung der technischen Dienste (Instandhaltungssysteme) von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen
- Genehmigung und Überwachung von Instandhaltungsbetrieben, sofern diese Betriebsteil eines Luftfahrtunternehmens sind oder mit einem Luftfahrtunternehmen gesellschaftsrechtlich verbunden sind
- Überwachung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von IFR-Luftfahrtunternehmen von Luftfahrerschulen
- Fluglinien- und Streckengenehmigung
- Prüfung der Selbstauskunft bei Antrag auf Einfluggenehmigung in die Bundesrepublik Deutschland
- Durchführung von Ramp Checks auf deutschen Flughäfen
- Genehmigung und Überwachung der Eigensicherungsmaßnahmen deutscher und ausländischer Luftfahrtunternehmen
- Zulassung und Überwachung auf Einhaltung von Luftsicherheitsplänen
- Genehmigung von Gefahrguttransporten
- Überwachung auf Einhaltung der Gefahrgutvorschriften

Geschäftsfeld Z

- Recht
- Personalmanagement
- Innerer Dienst
- Informationstechnik

Verwaltungsstelle Flugsicherung (LBA V)

- Betreuung des in der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH tätigen Bundespersonals
- Festlegung von Flugverfahren durch Erlass von Rechtsverordnungen nach § 27 a Luftverkehrsordnung (LuftVO), die arbeitsteilig von DFS und LBA erstellt werden; die DFS legt den fachlichen Inhalt fest, LBA V prüft die Rechtsförmlichkeit, erlässt die Verordnungen und veranlasst deren Bekanntmachung
- Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen nach der Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal der Flugsicherung und seine Ausbildung (FISichPersAusV)
- Verfolgung und Ahndung der wegen Verstoßes gegen luftverkehrsrechtliche Vorschriften angezeigten Ordnungswidrigkeiten

Luftfahrt-Bundesamt und Außenstellen

Luftfahrt-Bundesamt
Hermann-Blenk-Straße 26
38108 Braunschweig
Tel.: 0531/2355-0
Fax: 0531/2355-710

Luftfahrt-Bundesamt
- Außenstelle Hamburg -
Flughafen, Gebäude 347
Weg beim Jäger 193
22335 Hamburg
Tel.: 040/879776-0
Fax: 040/879776-29

Luftfahrt-Bundesamt
- Außenstelle Berlin -
Flughafen Berlin-Schönefeld
12527 Berlin
Tel.: 030/634910-0
Fax: 030/634910-44

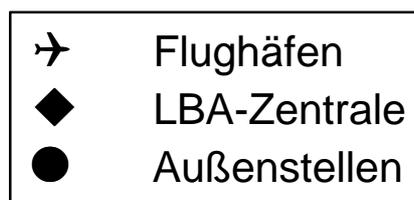
Luftfahrt-Bundesamt
- Außenstelle Düsseldorf -
Kieshecker Weg 250
40468 Düsseldorf
Tel.: 0211/94247-0
Fax: 0211/426706

Luftfahrt-Bundesamt
- Außenstelle Frankfurt -
Kelsterbacher Straße 23
65479 Raunheim
Tel.: 06142/9461-0
Fax: 06142/9461-29

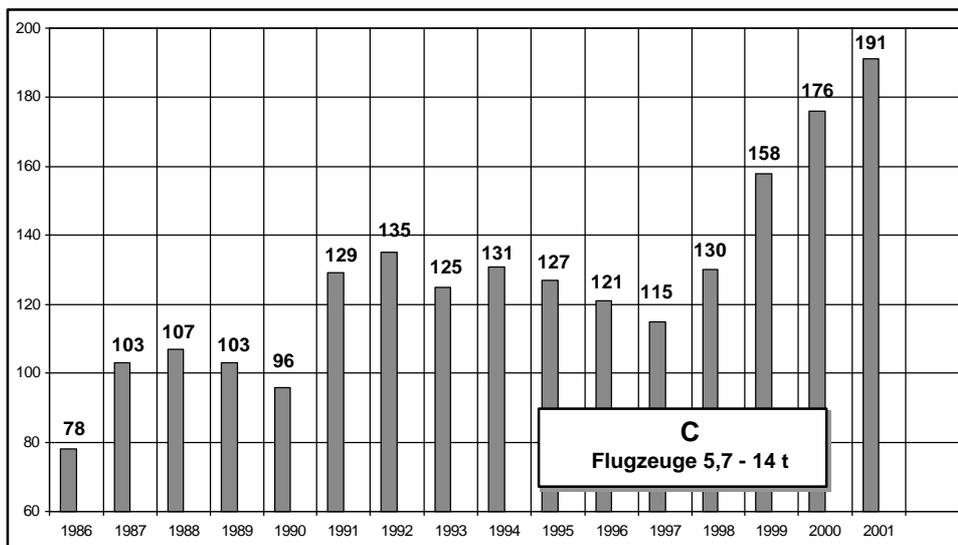
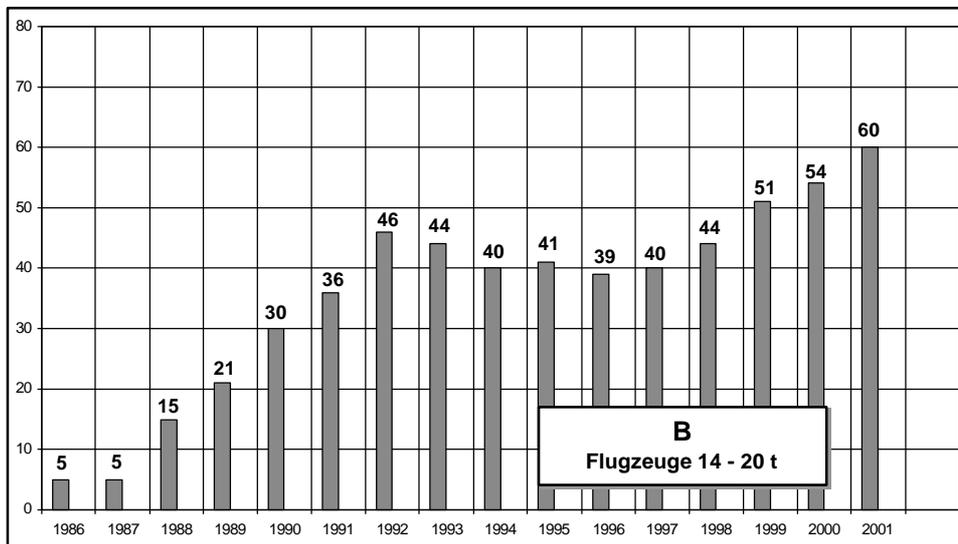
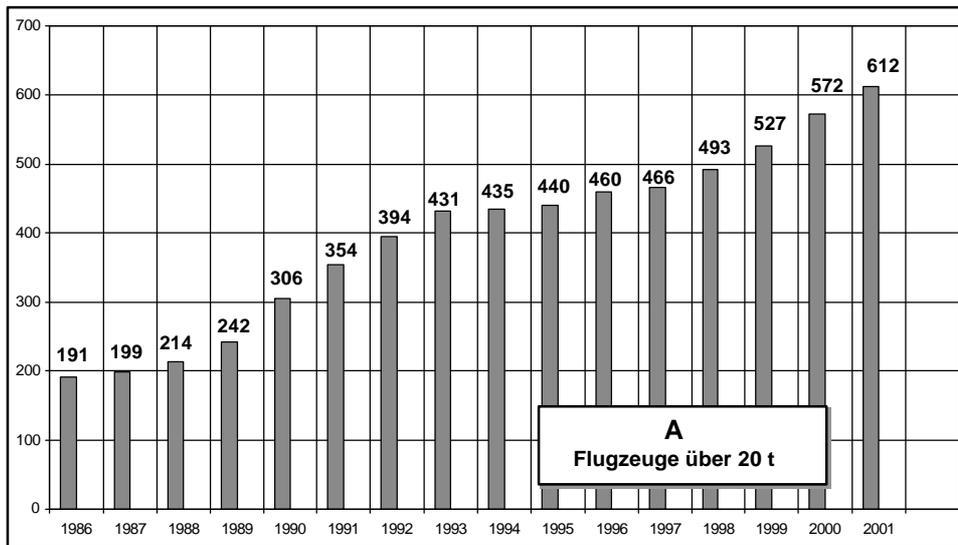
Luftfahrt-Bundesamt
- Außenstelle München -
Flughafen FJS, Frachtgebäude
Modul C (4. OG)
8535 München
Tel.: 089/975-90-350
Fax: 089/975-90-356

Luftfahrt-Bundesamt
- Außenstelle Stuttgart -
Flughafen, LVT-Geb (1.OG)
70629 Stuttgart
Tel.: 0711/948-4579
Fax: 0711/948-4515

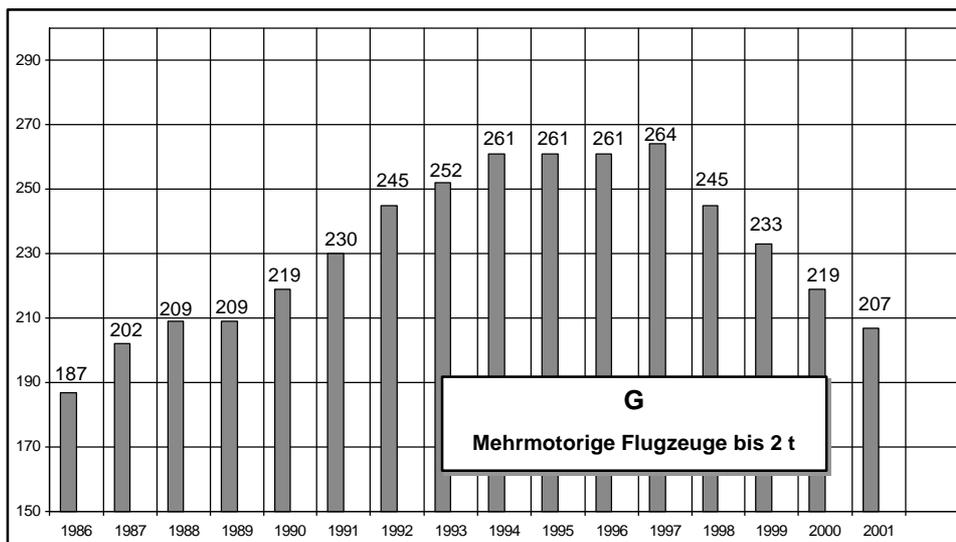
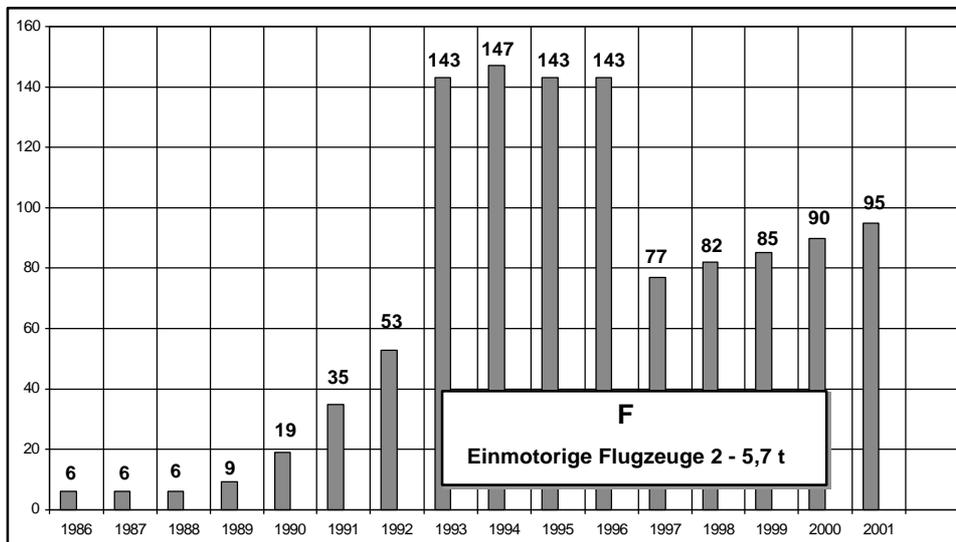
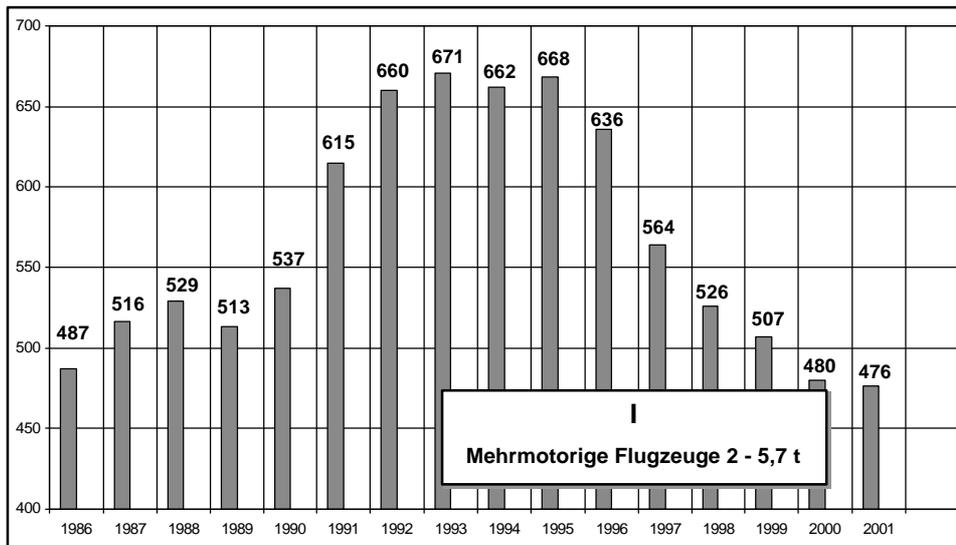
Luftfahrt-Bundesamt
Verwaltungsstelle Flugsicherung
Kaiserleistraße 43
63067 Offenbach
Tel.: 069/8054-0
Fax: 069/8054-3679



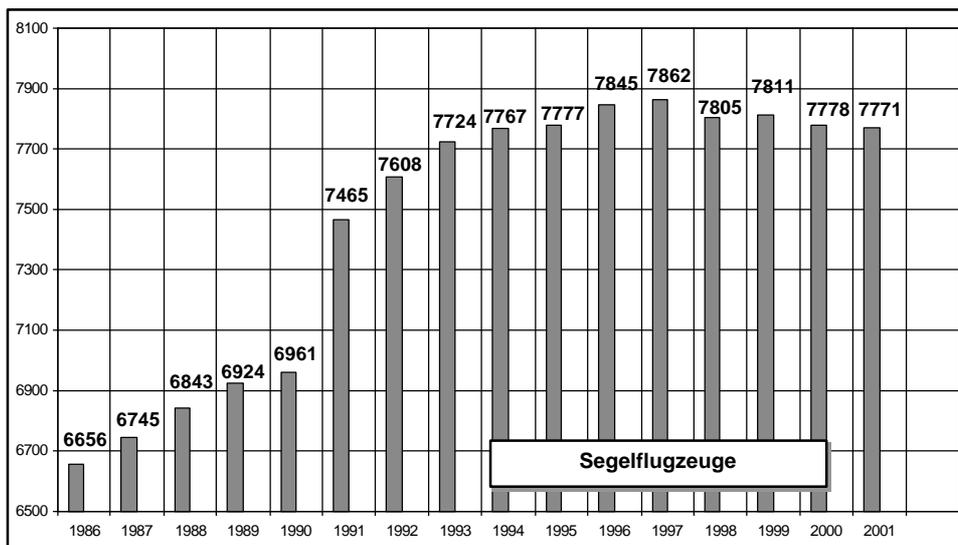
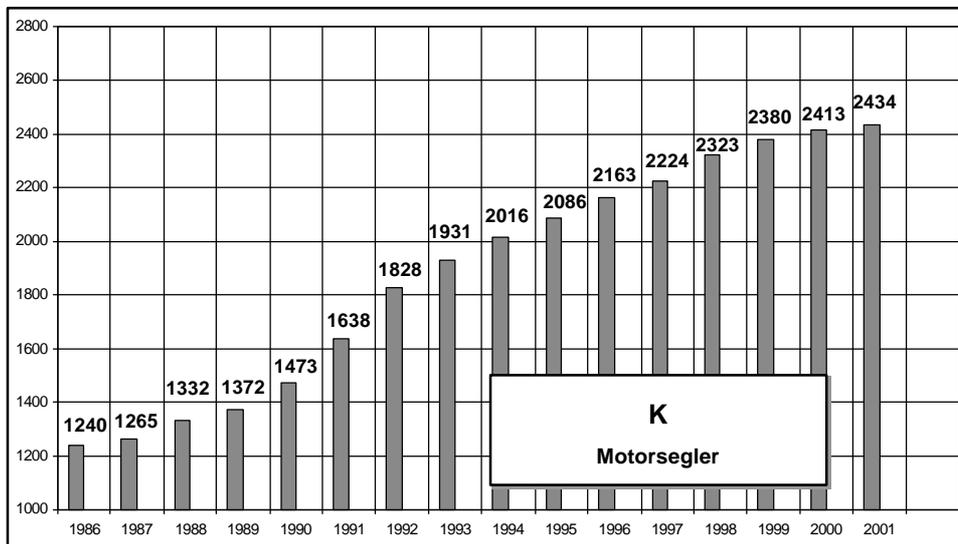
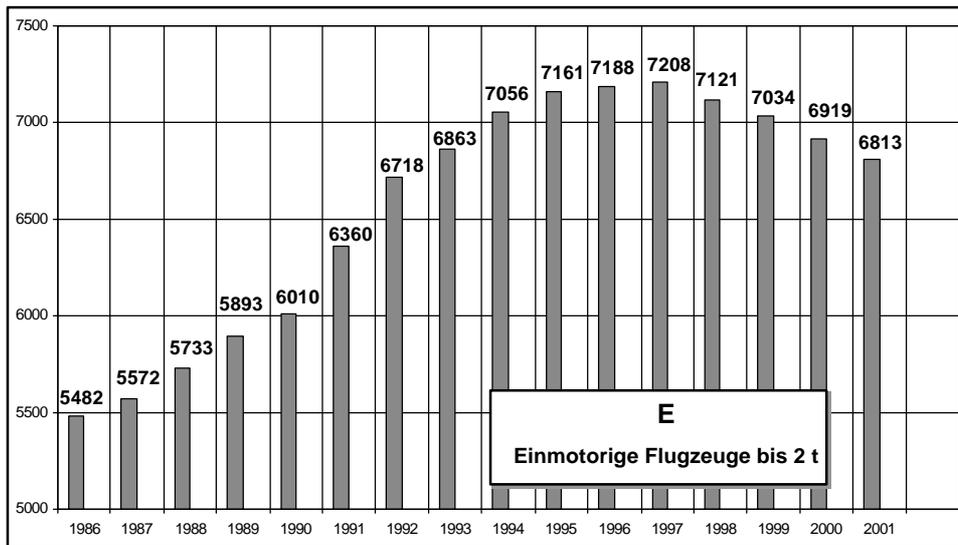
Anhang 4.1: Zulassungszahlen



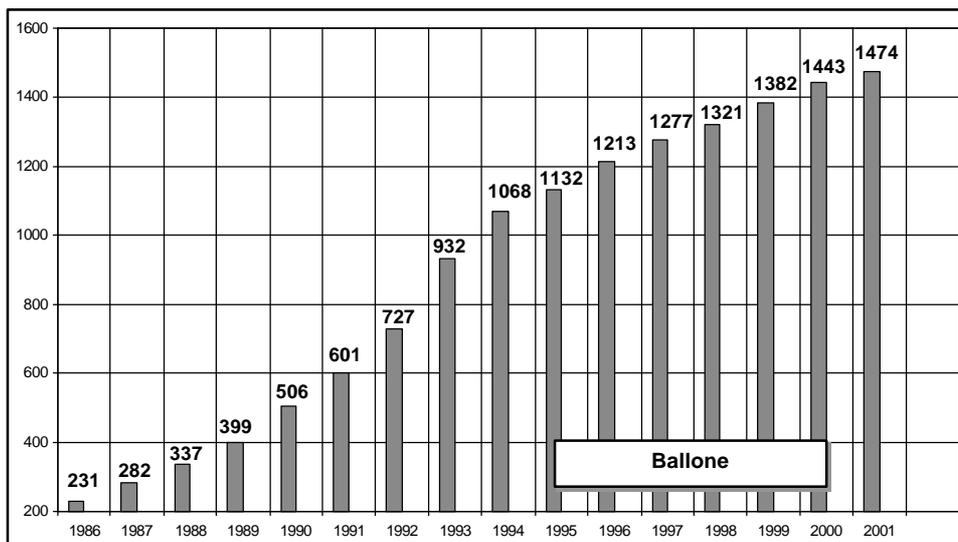
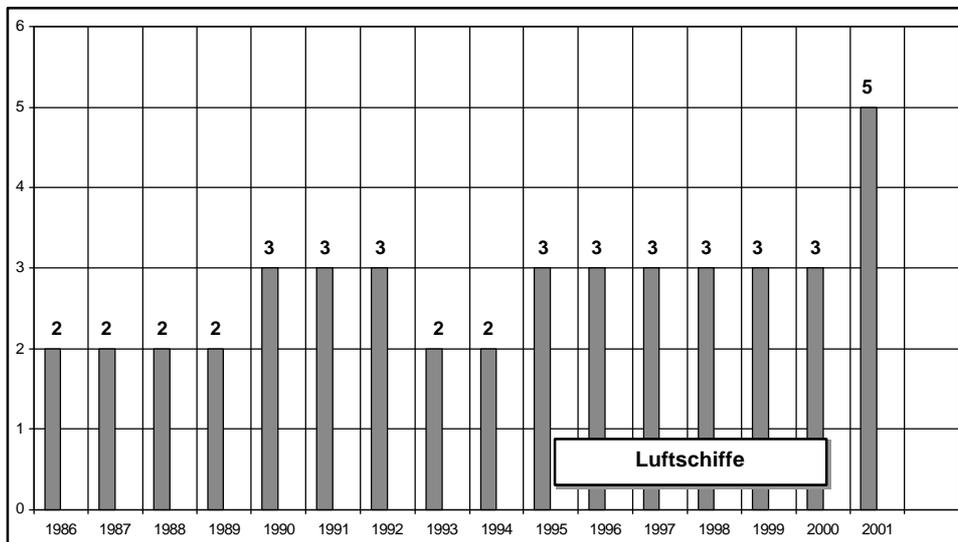
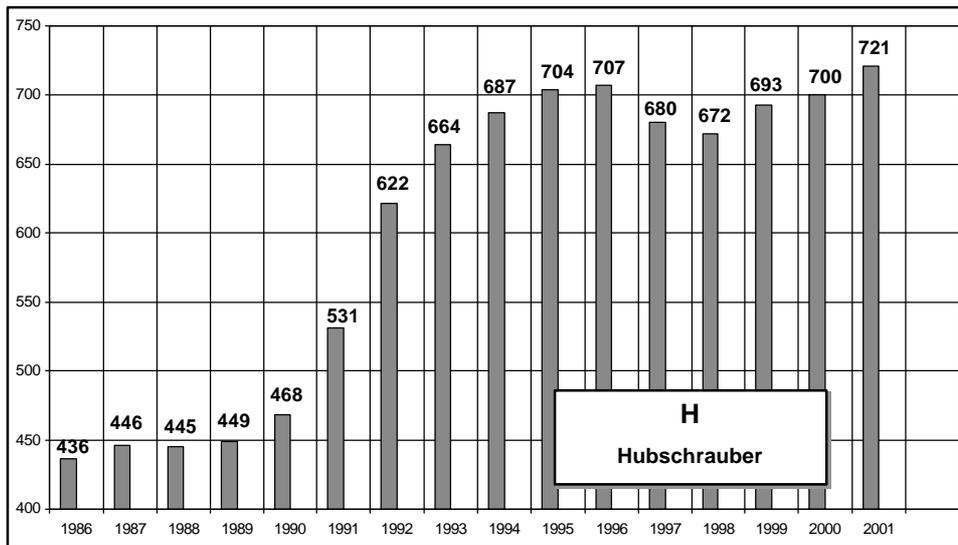
Anhang 4.2: Zulassungszahlen

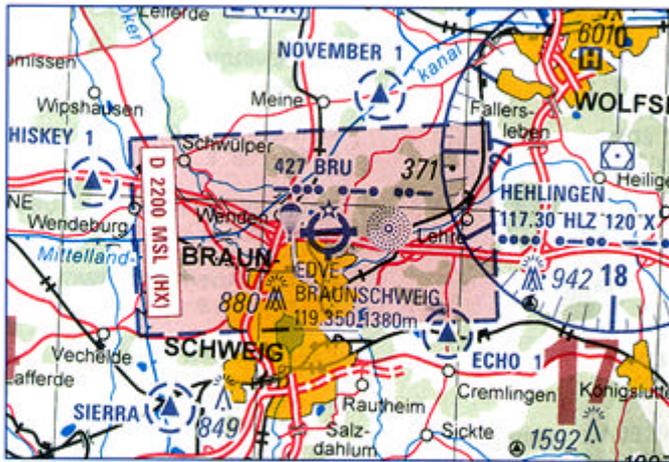


Anhang 4.3: Zulassungszahlen



Anhang 4.4: Zulassungszahlen





Luftfahrt-Bundesamt
Postfach 3054
38020 Braunschweig
Telefon: (05 31) 23 55 - 0
Telefax: (05 31) 23 55 - 710
Internet: www.lba.de
E-Mail: info@lba.de

