

**Bundesrepublik Deutschland**

# **Luftfahrt-Bundesamt**

## **Jahresbericht 1997**

Heft 4

Ausgabe 1998

Luftfahrt-Bundesamt

38108 Braunschweig

Lilienthalplatz 6

Inhalt

	<u>Seite</u>
1.0 Allgemeines zum LBA	1
1.1 Rechtsgrundlage und Vorschriften	2
2.0 Luftfahrtgerät	3
2.1 Musterprüfung	3
2.2 Stückprüfung	11
2.3 Nachprüfung	12
2.4 Lufttüchtigkeitsanweisungen	13
2.5 Verkehrszulassung	14
3.0 Luftfahrt-Personal	15
3.1 Erlaubnisse für Luftfahrer	15
3.2 Fliegerärztliche Untersuchung	17
3.3 Erlaubnisse für Prüfer von Luftfahrtgerät	18
3.4 Erlaubnisse für Flugsicherungspersonal	21
4.0 Luftfahrt-Betrieb	22
4.1 Genehmigung von deutschen Luftfahrtunternehmen	22
4.2 Verkehrsgenehmigung für ausländische Luftfahrtunternehmen	23
4.3 Luftverkehrssicherheit	24
4.4 Lufttransport gefährlicher Güter	26
4.5 Überwachung der Eigensicherungsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen	27
4.6 Lärmschutz	28
4.7 Flugsicherung	29
5.0 Sonstiges	30
5.1 Luftrechtliche Vorschriften	30
5.2 Flugsicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit	33
5.3 Sonderaufgaben	36
6.0 Internes	38
6.1 Personalbestand	38
6.2 Reform LBA	39
6.3 Sonstiges	41
Anhang 1: Aufgabenverteilung in der zivilen Luftfahrtverwaltung	
Anhang 2: Bestand an Luftfahrzeugen	
Anhang 3: Aufgaben und Organisation des LBA	

Luftfahrt-Bundesamt . Lilienthalplatz 6

Ref. Flugsicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit

Redaktion: K. Neufeldt

D-38108 Braunschweig . Tel. 0531-2355-0

## 1.0 Allgemeines zum LBA

In der Bundesrepublik Deutschland wird die zivile Luftfahrtverwaltung von der Abteilung Luft- und Raumfahrt des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) wahrgenommen. Dem BMV ist unmittelbar nachgeordnet das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) mit Sitz in Braunschweig. Das LBA ist eine Bundesoberbehörde. Ein Teil der Aufgaben in der Luftfahrtverwaltung wurde den Bundesländern in Auftragsverwaltung des Bundes zugewiesen. Das BMV ist hier weisungsberechtigt und übt sowohl die Rechts- als auch Fachaufsicht aus. Eine Unterstellung der Länderluftfahrtbehörden zum LBA besteht nicht. Eine Übersicht über die Zuständigkeiten in der zivilen Luftfahrt ist in Anhang 1 wiedergegeben.

Durch das **Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt** (1954 in Kraft getreten) sind dem LBA konkrete Aufgaben der Luftfahrtverwaltung zugewiesen worden. Vereinfacht ausgedrückt, ist das LBA für die Prüfung und Zulassung des Luftfahrtgerätes und die Erlaubniserteilung für das Luftfahrtpersonal zuständig. Ferner überwacht das Amt die Luftfahrtunternehmen und die technischen Betriebe der Luftfahrt. Mit dem 10. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes ergaben sich durch die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung größere Änderungen im Aufgabenumfang. Das LBA erhielt die Zuständigkeit für bestimmte Hoheitsaufgaben aus dem Bereich Flugsicherung und für die Betreuung des bei der „Deutschen Flugsicherung GmbH“ (DFS) tätigen Bundespersonals. Die organisatorische Gliederung des LBA zeigt Anhang 3.1. Im Anhang 3.2 sind die Zuständigkeitsbereiche der LBA-Außenstellen aufgeführt. Anhang 3.3 gibt eine Kurzfassung der Aufgaben des LBA.

Die Flugunfalluntersuchung nimmt einen besonderen Bereich innerhalb der Luftfahrtverwaltung ein. Hierfür wurde die Flugunfalluntersuchungsstelle (FUS) beim LBA eingerichtet. Damit deren Untersuchungen objektiv und unabhängig von den Arbeiten des LBA verlaufen können, untersteht die FUS der unmittelbaren Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr. Daten der FUS sind in diesem Jahresbericht nicht enthalten.

Für die Ultraleichtflugzeuge, Hängegleiter, Gleitsegel und Fallschirme wurde mit der "Verordnung zur Änderung der Verordnungen und Durchführungsverordnungen zur Regelung des Betriebes von Luftsportgeräten" ein großer Teil der Überwachung und damit der Verantwortung an folgende Fachverbände übertragen:

Deutscher Aero Club (DAeC),

Deutscher Ultraleichtflugverband (DULV),

Deutscher Hängegleiterverband (DHV),

Deutscher Fallschirmsportverband (DFV).

Es wurden insgesamt 944 umfassende, ergänzende und vereinfachte Musterprüfungen bearbeitet, die Zahl der Prüfung von Einzelstücken lag bei 458.

Bei Motorseglern, Segelflugzeugen, Luftschiffen und Ballonen führt das LBA die Prüfungen selbst durch, wenn die beschränkten betrieblichen Mittel und Möglichkeiten eines kleinen Betriebes eine Anerkennung als Entwicklungsbetrieb ausschließen.

Die 1970 begonnene Zusammenarbeit der europäischen Zulassungsbehörden führte zur Gründung der „Joint Aviation Authorities (JAA)“, der alle EU-Länder und darüber hinaus eine Reihe von weiteren europäischen Ländern angehören. Allerdings stellt die JAA einen Zusammenschluß auf freiwilliger Basis dar und besitzt noch keinen Rechtscharakter. Die Gründung einer europäischen Luftfahrtbehörde als Nachfolgeorganisation der JAA ist auf politischer Ebene in Vorbereitung. Die JAA erreichte im vergangenen Jahr sowohl eine weitere Harmonisierung der europäischen Vorschriften als auch eine weitere Harmonisierung mit den Zulassungsvorschriften und -verfahren der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA. So wurden anlässlich der JAA/FAA-Jahres-Konferenz in Berlin am 5. Juni 1997 „Type Validation Principles“ und „Post-Type Validation Principles“ von JAA und FAA unterschrieben.

Die Erfahrungen mit den gemeinsamen JAA-Musterprüfungen und den anschließenden nationalen Musterzulassungen von Verkehrsflugzeugen sind weiter ausgebaut und vervollständigt worden. Insgesamt befanden sich 1997 bei der JAA 19 Verkehrsflugzeugprojekte im Verfahren der Musterprüfung. 23 weitere Verkehrsflugzeugprojekte werden nach erfolgter Zulassung durch die internationalen Musterprüfteams der JAA im Rahmen der weiteren Sicherstellung der Lufttüchtigkeit betreut. 1997 erfolgten die gemeinsamen europäischen Musterprüfungen von einem neuen Muster und 4 neuen Baureihen, denen die nationalen Musterzulassungen ohne nochmalige Prüfung folgten. Dabei handelte es sich um folgende Verkehrsflugzeuge:

LBA-Musterzulassung:

Embraer EMB-145	19.06.1997
Airbus Industrie A319-131	06.02.1997
Airbus-Industrie A319-132	06.02.1997
Airbus Industrie A321-211	24.03.1997
Airbus Industrie A321-231	24.03.1997

Seit Oktober 1991 wurden damit insgesamt 61 neue Muster bzw. Baureihen nach den gemeinsamen JAA-Vorschriften durch JAA-Teams geprüft und anschließend auf nationaler Ebene zugelassen. Die betriebliche Akzeptanz und Zulassung hängt aber nach wie vor von der Erfüllung der jeweiligen nationalen Betriebsvorschriften ab, die jedoch schon weitestgehend in die gemeinsame Musterprüfung eingebunden werden.

Zum Jahresende 1997 lagen insgesamt 18 Anträge auf gemeinsame Musterprüfung durch JAA-Teams vor. Neue Anträge 1997 sind mit \* gekennzeichnet.

Airbus	A330-200
	A340-500
	A340-600
Boeing	B737-X
	B757-300
	B777-300
Bombardier Canadair	BD-700 Global Express
	CL-600-2C10 (CRJ-X)
Bombardier de Havilland	DHC-8-400
Cessna	Citation X
Gulfstream	Gulfstream V
IPTN (Indonesien)	N250-100
Learjet	Learjet 45
McDonnell Douglas	MD-95-30 (neuerdings Boeing B717)
* Boeing	B767-400
*	B777-200X/300X
* Fairchild Dornier	DO328-300 (Jet)
* Raytheon	Raytheon 4000

Die Musterprüfung an der Tupolev 204 wurde wegen fehlender Aktivitäten auf der Seite des Antragstellers ohne Ergebnis eingestellt.

Die gemeinsamen Musterprüfverfahren basieren auf dem Einsatz von Prüfgruppen (Teams), die sich aus Mitarbeitern der in der JAA zusammengeschlossenen europäischen Luftfahrtbehörden zusammensetzen. Ein solches Team besteht bei einem Verkehrsflugzeugprojekt aus einem Projektleiter und aus 1 oder 2 Mitarbeitern je Fachgebiet bei insgesamt 10 Fachgebieten. Diese Teams führen die Musterprüfung, ggf. unter Berücksichtigung der Prüfkraftigkeiten ausländischer Luftfahrtbehörden, durch. Das Ergebnis der Musterprüfung eines solchen Teams wird dann den einzelnen europäischen Zulassungsbehörden zur Übernahme und als Grundlage für die nationale Musterzulassung empfohlen. Nachdem die nationalen JAA-Mitgliedsbehörden zugestimmt haben, entfällt jede weitere technische Prüfung durch sie.

Ein weiterer Meilenstein bei der Harmonisierung der Luftfahrtvorschriften wird die Einführung von JAR-21 werden. Diese Vorschrift enthält die Musterzulassungsverfahren für Luftfahrzeuge und dazugehörige Produkte und Teile sowie die betrieblichen Anerkennungen von Entwicklungs- und Herstellerbetrieben. Inzwischen wurde der Subpart JA (Anerkennung von Entwicklungsbetrieben zur Durchführung von Musterprüfungen) als 1. DV zur LuftGerPO umgesetzt, die weiteren Subparts von JAR-21 sollen als sog. Artikelverordnung in Kürze folgen. Die ersten Anträge von existierenden Verkehrsflugzeug-Entwicklungsbetrieben auf Anerkennung nach der neuen 1. DV LuftGerPO (auf der Grundlage von JAR-21 Subpart JA) konnten inzwischen erfolgreich abgeschlossen werden:

Lufthansa Technik AG am 03.01.1997  
 Dornier Luftfahrt GmbH am 20.03.1997  
 Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH am 09.12.1997.

Am 16.02.1997 konnte BMW-Rolls-Royce vom LBA die erste von der JAA anerkannte JAA-21 Entwicklungsbetriebsanerkennung eines deutschen Betriebes (LBA.JA.001) erhalten.

Darüber hinaus wurden 1997 vom Luftfahrt-Bundesamt insgesamt 317 große Änderungen an Verkehrsflugzeugen aufgrund von Musterprüfungen nach nationalen Verfahren zugelassen. Von diesen großen Änderungen betrafen 219 nach JAA-Vorschriften und 98 nach nationalen Vorschriften zugelassene Flugzeugmuster bzw. -baureihen. Es handelte sich dabei um die unterschiedlichsten Änderungen, wie z. B. die Computer-Software, Kabineneinrichtungen, Gewichts- und Triebwerksänderungen usw.

Noch nach den bisherigen nationalen Vorschriften wurden folgende Verkehrsflugzeug-Baureihen vom LBA zugelassen:

	<u>Zulassungsdatum:</u>
Bombardier CL600-2B16/604	23.01.97
Israel Aircraft Industries Astra SPX	20.08.97
De Havilland DHC-8-106	22.08.97
Boeing 737-31S	04..09.97
Learjet 60	16.12.97

Für folgende Baureihen wurde die deutsche Musterzulassung durch das LBA beantragt:

Aerospatiale	ATR 42-500
De Havilland	DHC-8-201
	DHC-8-202
Raytheon	Hawker 800XP

Folgende Musterprüfungen wurden im Jahre 1997 im Bereich der **Flugzeuge unter 8,6 t und Hubschrauber** abgeschlossen:

	Flugzeuge	Hubschrauber
umfassende Musterprüfung	1	1
ergänzende Musterprüfung	38	32
vereinfachte Musterprüfung	52	39
Einzelstücke	10	-

Erwähnenswerte Musterprüfungen:

**Vereinfachte Musterprüfung (Flugzeuge)**

Zulassung Cessna 172R,  
 Beech B300 Cargo Pod,  
 Beech B300 Allison,  
 Beech A36 Allison.

Zulassung zahlreicher Sonderausrüstungen gemäß FAA-Supplemental Type Certificates (STC's) für verschiedene Flugzeugmuster.

**Vereinfachte Musterprüfung (Drehflügler)**

Zulassung zahlreicher Sonderausrüstungen gemäß FAA-Supplemental Type Certificates (STC's) für verschiedene Hubschraubermuster.

**Ergänzende Musterprüfung (Flugzeuge)**

G 520 Egrett (Antrag auf Änderungen bei W/N 10002)

Zulassung zahlreicher lärmindernder Maßnahmen (lärmarme Propeller, Nachschalldämpfer)

**Ergänzende Musterprüfung (Drehflügler)**

EC 135 Ambulanz-Rüstsatz System WYSS-MEDIFAN,  
 MD 900 Ambulanz-Rüstsatz System AIR METHODS

**Umfassende Musterprüfung (Flugzeuge)**

- Antrag auf Musterzulassung Drohne „Tucan“
- Antrag auf Musterzulassung RPV „Flash“
- Antrag auf Musterzulassung Arado 79
- Antrag auf Musterzulassung Morane Saulnier MS 505
- Antrag auf Musterzulassung Grob GF 200
- Antrag auf Musterzulassung G 850

Zulassung der EA 400

**Umfassende Musterprüfung (Drehflügler)**

Antrag auf Musterzulassung MK 2

**Mitwirkung bei ausländischen Musterzulassungen deutscher Muster**

Anträge:	
Dornier DO 228	DOT Ukraine
Dornier DO 228	GUS
Dornier DO 228	Italien
Extra EA 300/S	DOT Canada
Extra EA 300/L	USA
Extra EA 400	USA
Extra EA 300/L	CAA
Dornier DO 228-202	Argentinien
Ecurcuil AS 350 B3	DGAC

1997 zugelassen:	
EC 135 P1, T1	DGAC

**Amateurbau**

Im Bereich der Einzelstückzulassung (Luftfahrzeuge sowie Drehflügler) ist durch die mit der Oskar-Ursinus-Vereinigung (OUV) vereinbarte Möglichkeit der Baukasten-Zulassungen (Kit-Planes) ein bemerkenswerter Anstieg von Projektanträgen zu verzeichnen.

Weitere Mitwirkungen erfolgten als Project Certification Manager (PCM) für die JAA-Validierung der Luftfahrzeuge Raytheon Beechcraft Model 390 und Bell D-600 Tilt Rotor sowie bei der Flugerprobung zur JAA-Validierung des Luftfahrzeuges Zenair CH 2000.

Die Zahl der weiteren Musterprüfungen im Bereich der Luftfahrzeuge zeigt folgende Tabelle:

	Motorsegler	Segelflugzeuge	Luftschiife, Ballone
umfassende Musterprüfung	1	1	-
ergänzende Musterprüfung	28	28	20
vereinfachte Musterprüfung	4	2	2
Einzelstücke	4	1	6

Erwähnenswert ist dazu die umfassende Musterprüfung für das Segelflugzeug Schleicher ASW 27 und nach einer vereinfachten Musterprüfung die Zulassung der als „World Class Gliders“ propagierten polnischen Flugzeugs PW-5 „Smyk“. In 12 Fällen wurde bei der Zulassung deutscher Muster im Ausland mitgewirkt. Bemerkenswert sind ferner noch die stark zunehmenden Aktivitäten auf dem Gebiet der Luftschiife, wo sich derzeit u.a. die Projekte Zeppelin LZ N07 und Cargolifter CL 160 in Arbeit befinden.

Bei dem "sonstigen Luftfahrtgerät" wurde an folgenden Musterprüfungen mitgewirkt:

sonstiges Luftfahrtgerät	Triebwerke/Hilfskraftezeuger	Propeller	Flugsicherungs-ausrüstung	Rettings-/Sicherheitsgerät
umfassende Musterprüfung	1	2	-	4
ergänzende Musterprüfung	26	6	23	5
vereinfachte Musterprüfung	10	3	20	3
Anerkennung techn. Spezifikationen	-	-	9	-
Erteilung einer JTSO Berechtigung	-	-	10	4

Einer JAA-Musterprüfung unterliegen zur Zeit folgende Flugmotoren:

Firma	Muster	Voraussichtlicher Abschluß
Allison	AE3007A, AE3007C	1998
Allison	250-C40B/-C47B/-C47M	1998
Pratt & Whitney Canada	PW535A, PW545A	1998
Turbomeca	Arrius 2K	1998
Pratt & Whitney Canada	PW150, PW306	1998
General Electric	CF6-80E1A4	1998
Pratt & Whitney	PW4090, -4084D, -4077D, -4074D	1998
Pratt & Whitney	PW 4098	8/98
BMW Rolls-Royce	BR700-715	9/98
General Electric	CF34-8C1	1999
General Electric	CT7-6D7/-8	1999
Dowty	R408	1998

Das LBA ist an mehreren gemeinsamen Musterprüfungen direkt beteiligt und hat die Projektleitung für alle Muster der Firma BMW-Rolls-Royce. Vor allem ist hier das Triebwerk BR715 zu nennen, mit dem das neue Flugzeug Boeing B717-200 (bisher MD95) ausgerüstet werden soll.

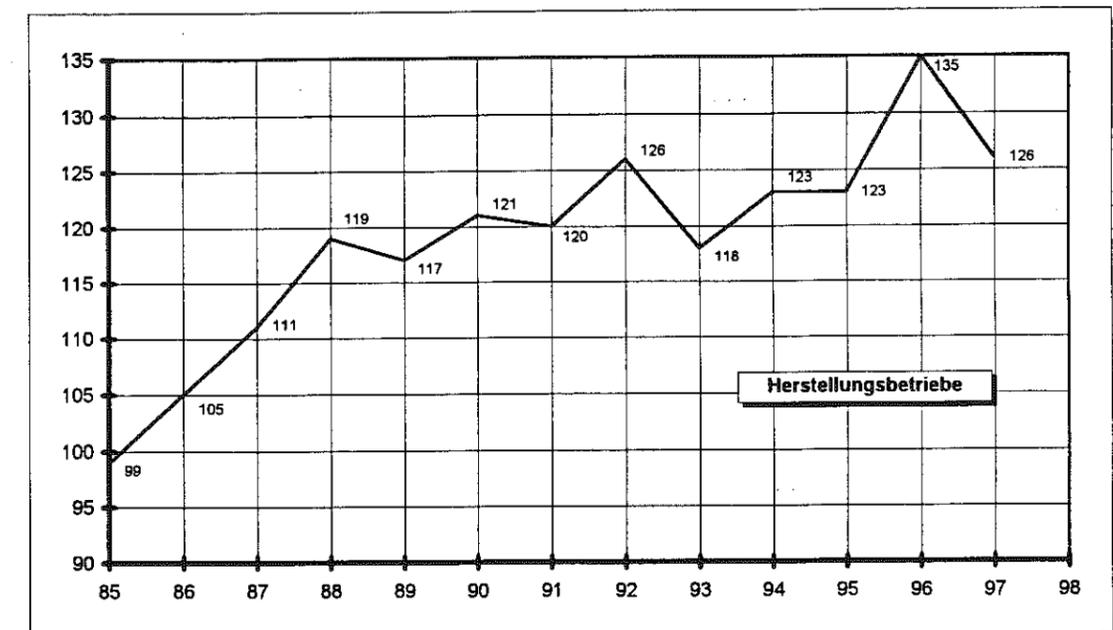
Mit dem Projekt Dowty R408 wird erstmalig auch ein Propeller nach einem gemeinsamen Verfahren geprüft. Das LBA ist hier im Rahmen eines JAA-Standardisierungsteams beteiligt.

Einen weiteren Schwerpunkt der Arbeiten stellten die nationalen und internationalen Aktivitäten zum Thema Satellitennavigation dar (Eurocontrol, JAA, DFS, Industrie, Forschung, DGON, etc.).

## 2.2 Stückprüfung

Die Stückprüfung von in der Bundesrepublik Deutschland hergestelltem Luftfahrtgerät erfolgt in Herstellungsbetrieben, die dazu vom LBA anerkannt sein müssen. Der Hersteller muß nachweisen, daß das hergestellte Gerät dem zugelassenen Muster entspricht und somit lufttüchtig ist. Dazu muß er eine entsprechende Qualitätssicherung vorhalten. Das folgende Diagramm zeigt die Entwicklung der Zahl der Herstellungsbetriebe.

Für Luftfahrzeuge, die im Ausland hergestellt und von dort importiert sind, wird die ausländische Stückprüfung anerkannt. Das LBA akzeptiert diese Luftfahrzeuge, wenn sie mit einem "Certificate of Airworthiness for Export" (bzw. "Certificat de Navigabilité pour Exportation") ausgeliefert werden. Die Lufttüchtigkeit wird dann auf der Basis dieser Zertifikate und einer Nachprüfung durch einen LBA-anerkannten Luftfahrttechnischen Betrieb festgestellt.



### 2.3 Nachprüfung

Zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit während des Betriebes eines Luftfahrzeuges sind Instandhaltungsarbeiten erforderlich. Diese Arbeiten machen Nachprüfungen notwendig, die von luftfahrttechnischen Betrieben mit entsprechender LBA-Anerkennung durchgeführt werden. Am 31.12.1997 waren **255 luftfahrttechnische Betriebe** anerkannt.

Die Zahl hat sich verringert, da einige Betriebe ihre Anerkennung zugunsten einer JAR 145-Genehmigung zurückgegeben haben.

Die Anerkennung für luftfahrttechnische Betriebe gilt nur für die in ihrer Anerkennungsurkunde genannten bzw. im Technischen Betriebshandbuch aufgeführten Bereiche. Ein Betrieb, der z. B. nur für Triebwerkwartung anerkannt ist, darf nicht die Wartung oder Reparatur der Zelle übernehmen.

Das Fortbestehen der Voraussetzungen für die Anerkennung als Luftfahrttechnischer Betrieb (LTB) wird regelmäßig vom LBA geprüft. Während die Vorgaben und die Koordination vom LBA in Braunschweig aus erfolgen, wird die Überwachungstätigkeit jeweils von den 6 LBA-Außenstellen vorgenommen.

Im Dezember 1991 wurde die EU-Verordnung zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt verabschiedet. Sie ist durch die Veröffentlichung im EG-Amtsblatt auch in der Bundesrepublik Deutschland verbindlich.

Mit dieser Verordnung wurde auch die Vorschrift JAR-145 "Approved Maintenance Organizations" (genehmigte Instandhaltungsbetriebe) verbindlich. Dies heißt, daß die Instandhaltung von gewerblich betriebenen Flugzeugen, Drehflüglern und Luftschiffen sowie deren Komponenten nur von den Betrieben durchgeführt werden darf, die eine Genehmigung nach JAR-145 besitzen. Die Notwendigkeit einer Genehmigung nach der "europäischen" Vorschrift JAR-145 ist zunächst jedoch nur dann gegeben, wenn die Instandhaltung an gewerblich eingesetzten Luftfahrzeugen und deren Komponenten erfolgt. Nach **JAR-145** sind **226** deutsche Unternehmen genehmigt.

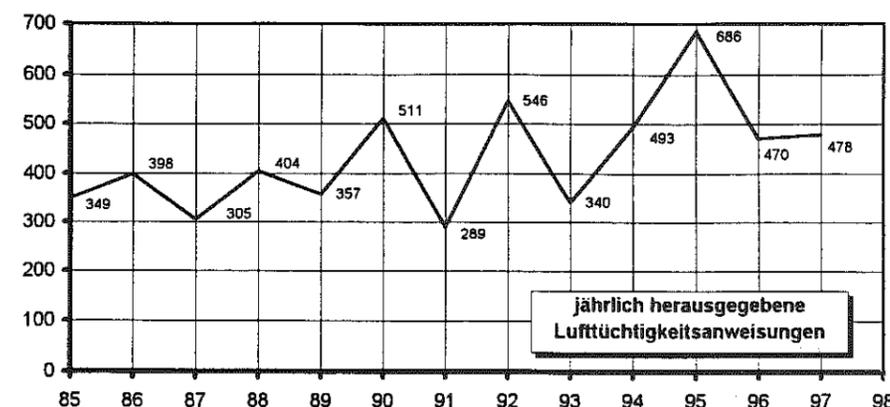
Zur Gewährleistung desselben hohen Standards in allen JAA-Staaten setzt die JAA-Zentrale seit vier Jahren ein sogenanntes "Maintenance Standardisation (MAST-)Team" ein, das - international besetzt - die nationalen Luftfahrtbehörden (und nicht die Unternehmen!) einmal pro Jahr einer umfassenden Prüfung unterzieht. Die bisherigen sechs Prüfungen des LBA blieben ohne Beanstandungen, was zur Folge hat, daß die Instandhaltung der vom LBA genehmigten JAR-145 Betriebe JAA-weit akzeptiert wird.

### 2.4 Lufttüchtigkeitsanweisungen

Werden beim Betrieb an einem zugelassenen Luftfahrzeug musterbedingte Mängel festgestellt (z. B. bei der Wartung oder als Ursache eines Unfalles), 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 Directives = AD's) können Anlaß zur Ausgabe einer deutschen Lufttüchtigkeitsanweisung werden, wenn das betreffende Luftfahrzeugmuster in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen ist und betrieben wird.

Die Fristen für die Durchführung einer Lufttüchtigkeitsanweisung sind abhängig von der Dringlichkeit der Maßnahme. Bei wichtigen Erkenntnissen kann eine Sofortmaßnahme erforderlich werden, die ein Flugverbot bis zu deren Durchführung erfordert. Es kann aber auch ausreichen, die Maßnahme erst bei der nächsten Nachprüfung durchzuführen. Ein von einer LTA betroffenes Luftfahrzeug darf nach Ablauf der festgelegten Frist erst wieder betrieben werden, wenn die Maßnahmen entsprechend durchgeführt und bescheinigt worden sind.

Das folgende Diagramm zeigt die Entwicklung der Zahl der ausgegebenen Lufttüchtigkeitsanweisungen.



## 2.5 Verkehrszulassung

Mit der Verkehrszulassung wird das Luftfahrzeug zur Teilnahme am Luftverkehr freigegeben. Die Basis dafür ist die Musterzulassung des betreffenden Luftfahrzeuges in der Bundesrepublik Deutschland und die Feststellung in einer Stückprüfung, daß das Luftfahrzeug in allen Teilen und Eigenschaften dem zugelassenen Muster entspricht. Als weitere Voraussetzung für die Verkehrszulassung müssen dem LBA u.a. Angaben gemacht werden über die Eigentumsverhältnisse, den Abschluß einer Haftpflichtversicherung sowie über durchgeführte Nachprüfungen. Gleichzeitig mit der Verkehrszulassung werden Luftfahrzeuge in die deutsche Luftfahrzeugrolle aufgenommen.

Am 31.12.1997 war in der Bundesrepublik Deutschland folgender Bestand an Luftfahrzeugen gemeldet (in Klammern Vorjahr):

Luftfahrzeuge	Kennzeichen- klasse	Bestand	
Flugzeuge über 20 t	A	466	(460)
Flugzeuge über 14 bis 20 t	B	40	( 39)
Flugzeuge von 5,7 bis 14 t	C	115	(121)
mehrmotorige Flugzeuge von 2 bis 5,7 t	I	564	(636)
einmotorige Flugzeuge von 2 bis 5,7 t	F	77	(143)
mehrmotorige Flugzeuge unter 2 t	G	264	(261)
einmotorige Flugzeuge unter 2 t	E	7208	(7188)
Motorsegler	K	2224	(2163)
Segelflugzeuge	4 Ziffern	7862	(7845)
Drehflügler	H	680	(707)
Luftschiffe	L	3	(3)
Ballone	O	1277	(1213)

Die Diagramme in Anhang 2 zeigen die Entwicklung des Bestandes der verschiedenen Luftfahrzeugklassen.

Die Zahlen der geleisteten Flugstunden und der durchgeführten Flüge wurden bisher ermittelt aus den Nachprüfscheinen, in denen die entspr. Angaben bei der Jahresnachprüfung für das Zeitintervall von einem Jahr eingetragen wurden. Das relativ starre Verfahren der Jahresnachprüfung wurde in der gewerblichen Luftfahrt ersetzt durch eine fortlaufende Nachprüfung, deren Zeitintervall sich praxisnäher am zu prüfenden Luftfahrtgerät und dessen Einsatzbedingungen orientiert. Daraus können keine Jahreswerte ermittelt werden, so daß künftig Angaben zu Flügen und Flugstunden nicht mehr gegeben werden können.

## 3.0 Luftfahrt-Personal

### 3.1 Erlaubnisse für Luftfahrer

Das LBA ist auch zuständig für die Erlaubniserteilung und Überwachung von Flugschulen einschließlich des Lehrpersonals, die zum Erwerb der Erlaubnisse für Verkehrsflugzeugführer und Berufshubschrauberführer ausbilden.

Vor Erteilung einer Ausbildungserlaubnis wird eine eingehende Prüfung der Eignung des Antragstellers, des Ausbildungsleiters und des Lehrpersonals durchgeführt, um zu gewährleisten, daß personelle, technische und organisatorische Voraussetzungen vorhanden sind, die einen sicheren Betrieb und eine geordnete Ausbildung erwarten lassen.

Durch regelmäßige Überwachung dieser Ausbildungsbetriebe und fachliche Betreuung soll sichergestellt werden, daß die Auflagen der Ausbildungserlaubnis sowie die gesetzlichen Vorschriften und Bestimmungen eingehalten werden.

Luftfahrer- schulen	Bestand				Erlaubnis/ Anerkennung  erteilt				Erlaubnis/ Anerkennung  widerrufen				
	Jahr	94	95	96	97	94	95	96	97	94	95	96	97
dem LBA unterstehend		25	26	25	28	2	1	1	3	1	-	2	-

Eine weitere Aufgabe ist die Erstellung, Weiterentwicklung und Durchführung von theoretischen Prüfungen. Dies beinhaltet im besonderen die Erweiterung und Verbesserung vorhandener Prüfungsfragen in deutscher und englischer Sprache. Durchgeführt werden diese Prüfungen zum Erwerb der Lizenzen für Verkehrsflugzeugführer, Verkehrs- und Berufshubschrauberführer, Flugdienstberater sowie für die Instrumenten- und Langstreckenflugberechtigung.

Ebenso werden die praktischen Prüfungen zum Erwerb der o. a. Lizenzen und Berechtigungen vom LBA durchgeführt. Dabei soll festgestellt werden, ob die Bewerber nach ihrem fachlichen Wissen und praktischen Können die an sie gestellten Anforderungen erfüllen.

Im Jahre 1997 wurden durch das LBA

### 3.193 theoretische und 3.356 praktische Prüfungen

zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen abgenommen.

Nach bestandenen Prüfungen werden die Erlaubnisse erteilt nach Ablauf der Gültigkeitsdauer auf Antrag und unter Nachweis entsprechender Aktivitäten verlängert und gegebenenfalls bei Nichtvorliegen der erforderlichen Voraussetzungen widerrufen.

Anzahl der Erlaubnisse (Stand 31.12.)	1995	1996	1997
Verkehrsflugzeugführer	7.871	8238	8.704
Verkehrshubschrauberführer	211	238	268
Berufshubschrauberführer	1.184	1.229	1.264
Flugnavigatoren	24	24	24
Flugingenieure	508	502	495
Flugdienstberater	268	286	297
Führer von Luftschiffen	20	20	20
Bordwarte*	339	357	363

\*) auf Hubschraubern im Bundesgrenzschutz und bei der Polizei

Darüber hinaus ist das LBA für die Anerkennung ausländischer sowie für die Umschreibung deutscher militärischer Luftfahrerscheine und Berechtigungen in zivile Lizenzen zuständig. In den Aufgabenbereich "Anerkennung" fallen auch die ausländischen Luftfahrerscheine, für deren Erteilung nach der LuftVZO die Luftfahrtbehörden der einzelnen Bundesländer zuständig sind. Hierzu gehört auch die Prüfung von Anerkennungsscheinen, die im Auftrag des BMV von den Erlaubnisbehörden der Bundesländer ausgestellt werden.

Insgesamt wurden im Jahre 1997

**335 ausländische Luftfahrerscheine anerkannt und  
79 militärische Erlaubnisse umgeschrieben.**

### 3.2 Fliegerärztliche Untersuchung

Die Tauglichkeit der Luftfahrer wird durch regelmäßige fliegerärztliche Untersuchungen festgestellt. Dazu stehen Fliegerärztliche Untersuchungsstellen zur Verfügung.

Je nachdem, ob privat oder berufsmäßig geflogen wird, bestehen unterschiedliche Anforderungen einerseits an die Tauglichkeit der Luftfahrzeugführer und andererseits an die Qualifikation der Fliegerärztlichen Untersuchungsstellen.

Für Tauglichkeitsgrenzfälle und zur Beurteilung der fachlichen Qualifikation von Fliegerärzten gibt es den vom Bundesminister für Verkehr eingesetzten Fliegerärztlichen Ausschuß. Dieser steht allen Behörden des Bundes und der Länder in flugmedizinischen Fragen beratend zur Verfügung. Die Geschäftsstelle befindet sich im Luftfahrt-Bundesamt. Die Anrufung erfolgt über die zuständige Erlaubnisbehörde.

Im Jahre 1997 gab es insgesamt

**595 Fliegerärztliche Untersuchungsstellen.**

In der genannten Anzahl sind

**85 Fliegerärztliche Untersuchungsstellen mit  
Anerkennung durch das Luftfahrt-Bundesamt**

enthalten. Letzteren obliegt die fliegerärztliche Überwachung von Luftfahrtpersonal, dessen Erlaubnisse das Luftfahrt-Bundesamt erteilt, verlängert oder erneuert.

Die anderen Fliegerärztlichen Untersuchungsstellen sind von den Länderluftfahrtbehörden anerkannt und zuständig für die Untersuchung der Luftfahrzeugführer, deren Erlaubnisse von den Länderbehörden erteilt und verlängert werden.

### 3.3 Erlaubnisse für Prüfer von Luftfahrtgerät

Die Aufgaben der Prüfer von Luftfahrtgerät erstrecken sich über den gesamten Fertigungs- und Instandhaltungsbereich. Zur Ausübung ihrer Tätigkeit benötigen sie eine Prüferlaubnis durch das LBA, die nach einer theoretischen und praktischer Prüfung erteilt wird. Die Gültigkeitsdauer einer Erlaubnis ist befristet und kann unter Nachweis entsprechender Prüftätigkeiten verlängert werden. Sie werden in folgende Klassen unterteilt:

- |          |   |
|----------|---|
| Klasse 1 | Stück- und Nachprüfung von Flugzeugen, Drehflüglern und Luftschiffen;<br>Fachrichtung Flugwerk, Triebwerk oder Avionik  |
| Klasse 2 | Nachprüfung im Wartungsdienst von Flugzeugen, Drehflüglern und Luftschiffen; Fachrichtungen wie bei Klasse 1  |
| Klasse 3 | Stück- und Nachprüfung von Motorseglern, Segelflugzeugen, Ballonen und Rettungsfallschirmen; Fachrichtungen wie bei Klasse 1.<br>Rettungsfallschirme und Ballone werden nur als Musterberechtigung eingetragen.   |
| Klasse 4 | Stück- und Nachprüfung von sonstigem Luftfahrtgerät und Teilen davon (ohne Fachrichtungen).   |
| Klasse 5 | Stück- und Nachprüfung von Ultraleichtflugzeugen und Sprungfallschirmen einschließlich der Rettungsgeräte. Zuständig für Prüfer Klasse 5 sind die beauftragten Luftsportverbände: Deutscher Ultraleichtflugverband (DULV) und Deutscher Aero Club (DAeC), Deutscher Hängegleiterverband (DHV) und deutscher Fallschirmsportverband (DFV). |

Die Ausübung der Tätigkeit als Prüfer ist nur in einem vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Betrieb möglich. Hier gehört der Prüfer zur Qualitätssicherungsabteilung des Betriebes. (Er ist nicht Mitarbeiter der Überwachungsbehörde!). Der Betrieb selbst wird vom Luftfahrt-Bundesamt überwacht.

Am 31.12.1997 gab es in den einzelnen Klassen folgenden Bestand an Prüferlizenzen (Vorjahreswerte in Klammern):

<b>Prüfer Klasse 1</b>	<b>593</b>	<b>(601)</b>
<b>Prüfer Klasse 2</b>	<b>1.117</b>	<b>(1.150)</b>
<b>Prüfer Klasse 3</b>	<b>677</b>	<b>(672)</b>
<b>Prüfer Klasse 4</b>	<b>1.164</b>	<b>(1.255)</b>
<b>Prüfer Klasse 5</b>	<b>siehe Angaben der beauftragten Fachverbände</b>	

Dazu wurden 1997 folgende Prüferlizenzen erteilt:

- Prüfer Klasse 1: 35
- Prüfer Klasse 2: 43
- Prüfer Klasse 3: 15
- Prüfer Klasse 4: 101

Das in Deutschland entwickelte Prüferwesen hat sich bewährt und wurde zur Grundlage der in Ausarbeitung befindlichen europäischen Regelungen für Prüfpersonal. Die bereits gültige europäische Luftfahrtvorschrift JAR 145 (Joint Aviation Requirements) schreibt vor, daß ein Luftfahrzeug oder eine Komponente davon, welches in einer anerkannten Instandhaltungsorganisation (Approved Maintenance Organisation) instandgehalten wurde, von berechtigten Personen zum Betrieb freizugeben ist (Certifying Staff). Die besonderen Qualifikationsanforderungen wie Aufgabenbereiche, praktische Erfahrungen, fachliche und sonstige Anforderungen an dieses Personal werden in einer eigenen Vorschrift zusammengefaßt, an deren Erarbeitung das LBA mitwirkt.

Nach der zur Zeit diskutierten Fassung gehören zum Kreis des freigabeberechtigten Personals folgende Personen:

- Line Maintenance Certifying Mechanic (freigabeberechtigter Wartungsmechaniker für bestimmte Aufgaben)
- Line Maintenance Certifying Technician (freigabeberechtigter Wartungstechniker)  
Flugwerk/Triebwerk oder Avionik
- Base Maintenance Certifying Engineer (freigabeberechtigter Instandhaltungsingenieur)  
Flugwerk/Triebwerk oder Avionik

Für diesen Personenkreis werden neben dem Nachweis praktischer Tätigkeiten auch eine Ausbildung auf den Gebieten Grundlagentechnik und Luftfahrzeugtechnik gefordert. Art und Umfang dieser Ausbildung entspricht weitestgehend der heutigen Prüfer-Grundlagenschulung. Ob o. g. freigabeberechtigtes Personal auch die technischen Prüfungen an den Luftfahrzeugen durchführen wird, liegt im Ermessen des anerkannten Betriebes. Möglich ist auch, daß für diese Tätigkeiten z. B. ein "Supervisor" oder "Inspector" eingesetzt wird. Jede freigabeberechtigte Person (Certifying Staff) muß eine Lizenz vorweisen. Diese Lizenz wird durch die nationale Behörde des JAA-Staates ausgestellt.

Nach der formellen Inkraftsetzung kann freigabeberechtigtes Personal, welches eine Berechtigung vorweist, die von einer nationalen Behörde ausgestellt wurde, auch weiterhin als "Certifying Staff" unter Kontrolle dieser nationalen Behörde arbeiten ("grandfather rights"). Lehrgänge für den Erwerb einer JAR 65-"Lizenz" müssen eine behördliche Anerkennung haben. Die Verfahren für die Anerkennung von diesen Lehrgängen werden in der Vorschrift JAR 147 geregelt.

### 3.4 Erlaubnisse für Flugsicherungspersonal

Die Abteilung V des LBA in Offenbach ist nach der "Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal für die Flugsicherung und seine Ausbildung" (FSPAV) zuständig für die Lizenzierung von Flugsicherungspersonal sowohl der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) als auch der Regionalflughäfen und Landeplätze.

In den Betriebszweigen der DFS sind lizenziert (Stand 31.12.97):

**1725 Fluglotsen,  
845 Flugdatenbearbeiter,  
650 Flugsicherungstechniker.**

An den Regionalflughäfen und Landeplätzen besitzen die Erlaubnis zu eigenverantwortlicher Flugplatzkontrolle bzw. Inbetriebhaltung flugsicherungstechnischer Anlagen:

**124 Fluglotsen,  
3 Flugdatenbearbeiter  
70 Flugsicherungstechniker.**

Im Berichtszeitraum wurden **5649** Verlängerungsanträge für Berechtigungen bearbeitet. Für Prüfungen zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen wurden **1185** Prüfer berufen und **906** Prüfungsausschüsse beauftragt.

Seit Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) vom 28.03.1995 ist das für das Erlaubniswesen in der Flugsicherung zuständige Sachgebiet der Abt. V gehalten, Gebühren für Prüfungen von Flugsicherungspersonal und für die Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen an das Personal der Regionalflughäfen und Landeplätze zu erheben. Bis zum Jahresende wurden **81** Gebührenbescheide erteilt.

#### 4.0 Luftfahrt-Betrieb

##### 4.1 Genehmigung von deutschen Luftfahrtunternehmen

Luftfahrtunternehmen bedürfen für die Beförderung von Personen oder Sachen einer Genehmigung. Für Luftfahrtunternehmen mit Luftfahrzeugen über 5.700 kg Höchstmasse oder im Fluglinienverkehr wird die Genehmigung ab 01.01.1995 vom LBA erteilt.

Vom Luftfahrt-Bundesamt werden im Genehmigungsverfahren die flugbetrieblichen und technischen Voraussetzungen, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und die Sicherungsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen gegen kriminelle Akte geprüft. Nach dem seit 01.01.1993 gültigen europäischen Recht (EWG-Verordnung Nr. 2407/92 des Rates vom 23.07.1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen) müssen die Luftfahrtunternehmen zur Sicherstellung zuverlässiger und angemessener Dienstleistungen gewährleisten, daß sie stets auf einer wirtschaftlichen Grundlage und einem hohen Sicherheitsniveau operieren.

Nach erteilter Genehmigung hat das Luftfahrt-Bundesamt die in seinem Zuständigkeitsbereich befindlichen Luftfahrtunternehmen laufend daraufhin zu beaufsichtigen, daß auch die flugbetrieblichen, technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen jederzeit weiterhin gegeben sind und die Sicherheitsmaßnahmen eingehalten werden. Die Außenstellen des Luftfahrt-Bundesamtes unterstützen dabei vor Ort die Zentrale in Braunschweig und nehmen z.T. die Überprüfungen vor.

Den Bestand an Luftfahrtunternehmen zeigt die nachfolgende Tabelle:

Luftfahrt- unternehmen	Bestand				Genehmigungen							
					erteilt				widerrufen/ausgesetzt			
	Jahr	94	95	96	97	94	95	96	97	94	95	96
dem LBA unterstehend	44	46	50	57	3	6	8	8	4	4	4	3

Die Erlaubnis zum Verlassen des deutschen Hoheitsgebietes ist für deutsche Luftfahrzeuge genehmigungspflichtig. In der Privatluftfahrt gilt sie als gegeben, wenn der Zielstaat Mitglied der Internationalen Zivilen Luftfahrt Organisation ICAO, einer Unterorganisation der UNO, ist. Für die Erteilung von Ausflugerlaubnissen in der gewerblichen Luftfahrt ist das Luftfahrt-Bundesamt zuständig. Im vergangenen Jahr wurden **99 Ausflugerlaubnisse** erteilt.

#### 4.2 Verkehrsgenehmigung für ausländische Luftfahrtunternehmen

Ausländische Luftfahrzeuge, die den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland berühren, benötigen nach dem Luftverkehrsgesetz eine Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr. Die Zuständigkeit für diese Aufgabe ging mit Wirkung vom 01.06.96 von der Abteilung Luft- und Raumfahrt des Bundesministeriums für Verkehr auf das Luftfahrt-Bundesamt über. Mit den Aufgaben betraut wurde das Referat II 7 „Genehmigung von Luftfahrtunternehmen, Einflugerlaubnisse“, das schon für Genehmigungen deutscher Luftfahrtunternehmen zuständig war.

Über das Maß der zur Verkehrsgenehmigung vorzulegenden Unterlagen hinaus wird eine strukturierte Selbstauskunft verlangt, in der weitere Einzelheiten wie z.B. Wartungsverträge und -verfahren, Überwachung des Flugbetriebes, Training der Besatzung u.a. erfragt werden. Sind die Antworten insgesamt nicht schlüssig oder treten Zweifel an ihrer Richtigkeit auf, soll Kontakt mit der betreffenden nationalen Luftfahrtbehörde aufgenommen werden.

Falls erforderlich, soll mit Zustimmung der nationalen Luftfahrtbehörde auch eine Überprüfung vor Ort vorgenommen werden können. Bestehen Zweifel an der Sicherheit des durchzuführenden Betriebes der ausländischen Gesellschaften, ist das LBA berechtigt, Einflüge von Maschinen dieser Gesellschaften nicht zu genehmigen bzw. erteilte Einflugrechte zu widerrufen.

Im vergangenen Jahr wurden **6671 Verkehrsgenehmigungen** erteilt. In 672 Fällen wurden beantragte Verkehrsrechte abgelehnt.

### 4.3 Luftverkehrssicherheit

Mit Anwachsen der Freizügigkeit im internationalen gewerblichen Luftverkehr nimmt die Zahl der ausländischen Flugzeuge, die die Bundesrepublik Deutschland anfliegen, immer mehr zu. Nach internationalen Regeln ist für die Sicherheit der einzelnen Flugzeuge jeweils die nationale Luftfahrtbehörde zuständig. Basis sind die Standards der internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation (ICAO), einer Unterorganisation der UNO. Theoretisch müsste damit bei allen Luftfahrzeugen weltweit ein gleiches Sicherheitsniveau vorhanden sein. Bei einer Vielzahl der Staaten ist das jedoch leider nicht der Fall. Es bestehen durchaus Sicherheitsdifferenzen, die in einzelnen Fällen nicht mehr akzeptabel sind, aber bisher unerkannt blieben.

Hier setzt die Verpflichtung des Staates ein, seine Bürger - sei es als Passagiere oder unbeteiligte Dritte - vor dem Risiko unsicherer Luftfahrzeuge zu schützen. Bei den im eigenen Staat registrierten Luftfahrzeugen ist das kein Problem, denn die nationale Luftfahrt wird nach ICAO Vorgaben von der nationalen Luftfahrtbehörde überwacht. Die ausländischen Luftfahrzeuge und -unternehmen können nur überwacht werden, wenn sie in der Bundesrepublik Deutschland landen, da eine deutsche Behörde keine hoheitlichen Befugnisse in einem anderen Staat hat, um vor Ort Überprüfungen vornehmen zu können.

Im betrachteten Jahr flogen 582 ausländische Luftfahrtgesellschaften die Bundesrepublik Deutschland an. Eine Überprüfung der Flugzeuge ist nur möglich während der Bodenzeiten zwischen Ankunft und Abflug. Wegen der großen Zahl von Luftfahrtgesellschaften und insbesondere der Vielzahl der Flugzeuge sowie wegen der kurzen Bodenzeiten ist nur eine Stichprobenüberprüfung möglich. Sie reicht aber den prüfenden Fachleuten aus, um sich einen Eindruck über den Sicherheitsstandard und mögliche Mängel zu verschaffen.

Für die Überprüfung wurde mit Wirkung vom 01.06.96 eine Luftverkehrssicherheitsgruppe im Luftfahrt-Bundesamt mit Sitz in Frankfurt eingerichtet. Dazu wurden vom Bundesministerium für Verkehr 16 Stellen für Spezialisten aus Instandhaltung und Flugbetrieb und 2 Verwaltungsstellen bewilligt. Die Gruppe wurde aufgebaut und für die neue Aufgabe geschult. Ergänzend wird ein Datenverbundnetz eingerichtet, das später mit entsprechenden Institutionen anderer europäischer Staaten verknüpft werden soll.

Die Basis der Überprüfungen (Ramp Checks) bilden Checklisten, die von der ICAO entwickelt wurden. Zur Bewertung der Ergebnisse wurden in Anlehnung an ISO 9000 5 Kategorien aufgestellt.

Seit Beginn dieser Stichprobenüberprüfung Mitte 1996 wurden **805 ausländische Flugzeuge von 275 Luftfahrtunternehmen überprüft.**

Nach Aufbau der Luftverkehrssicherheitsgruppe entfielen auf das Jahr 1997 insgesamt 703 Überprüfungen. Das Ergebnis in den einzelnen Mangel-Kategorien sah wie folgt aus:

Kategorie	Erklärung	Anzahl
0	<b>nicht relevant</b>	78
1	<b>erfüllt</b> Zur Zeit ist bezüglich der betreffenden Anforderung kein Verbesserungspotential erkennbar	324
2	<b>teilweise erfüllt</b> Die Anforderung wird auf eine noch akzeptable Weise erfüllt, wobei das Funktionieren des Systems/Forderung nicht beeinträchtigt ist	239
3	<b>akzeptabel, aber verbesserungswürdig</b> Abweichungen gegenüber der Anforderung, aufgrund derer das Funktionieren des Gesamtsystems/der Anforderung jedoch nicht maßgeblich beeinträchtigt wird und welche mit geringem Aufwand abgestellt werden können	60
4	<b>nicht erfüllt</b> Abweichungen, wobei die Anforderung nicht erfüllt ist und ein Funktionieren des Gesamtsystems/Anforderung in erheblicher Weise beeinträchtigt wird.	2

#### 4.4 Lufttransport gefährlicher Güter

Als Mitgliedstaat der ICAO ist die Bundesrepublik Deutschland u.a. gehalten, in ihrem Hoheitsgebiet dafür Sorge zu tragen, daß der Lufttransport von gefährlichen Gütern nach international einheitlichen und bewährten Richtlinien erfolgt. Das Luftfahrt-Bundesamt wurde vom Bundesministerium für Verkehr mit der Aufsicht über die Gefahrgutbeförderung im zivilen Bereich beauftragt und führt diese durch Überwachung bei Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und Abfertigungsagenten für Passage (Reisebüros) und Fracht in der LBA-Außenstelle in Frankfurt aus.

Jede Beförderung von Gefahrgut bedarf der Erlaubnis. Sie gilt als erteilt, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. In allen anderen Fällen sind Einzelerlaubnisse durch das LBA erforderlich. Gemäß der Verordnung in den „Nachrichten für Luftfahrer“ NfL I 307/95 sind dem LBA Unregelmäßigkeiten im Gefahrgut-Transport zu melden.

Im Jahre 1997 wurden insgesamt **636** Unregelmäßigkeiten (Incidents/Accidents) gemeldet, wobei sich die Unfälle mit Personenschäden auf 27 Vorfälle beschränken, davon 22 hervorgerufen durch den Transport von undeklarierten Gefahrgütern. Von allen gemeldeten Vorfällen konnten ca. 40% eingehender untersucht werden.

Dabei wurden

- in **36** Fällen wurden Ordnungswidrigkeits oder Strafverfahren eröffnet.
- in **20** Fällen wurden Amtshilfen (aktiv/passiv) in Verbindung mit ausländischen Dienststellen bearbeitet.
- in **5** Fällen wurde Amtshilfe-Ersuchen der Länderbehörden bzw. der Polizei nachgekommen.

Routine-Kontrollen (teilweise mehrfach) fanden statt bei

- 79 deutschen Luftfahrtunternehmen im In- und Ausland
- 17 ausländischen Luftfahrtunternehmen im Inland
- 41 Abfertigungsagenten
- 16 Frachtagenten (Speditionen)
- 32 deutschen Flughäfen und Flugplätzen
- 3 Express Kurieren mit eigenen Flugzeugen (mehrfach).

Es wurden die Unterlagen der 12 Vollschulungsanbieter überarbeitet. 7 Teilschulungsgenehmigungen wurden erteilt.

**59** Anträge auf Ausnahmegenehmigungen wurden gestellt, wovon **32** positiv beschieden wurden.

Bei **7** Unternehmen wurde eine SWAP-Untersuchung durchgeführt.

Weiterhin wurden **23** Überfluggenehmigungen mit Gefahrgütern bearbeitet.

#### 4.5 Überwachung der Eigensicherungsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen

Das LBA ist für die Genehmigung von Luftsicherheitsplänen verantwortlich. Gemäß § 20 a des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) sind alle Deutschland anfliegenden größeren Luftfahrtunternehmen (**41** deutsche und rund **400** ausländische Unternehmen) verpflichtet, Sicherungsmaßnahmen in ihrem Bereich gegen kriminelle Akte zu ergreifen. Dazu müssen zur Abwehr dieser Gefahren entsprechende Luftsicherheitspläne aufgestellt werden, die dem LBA zur Genehmigung einzureichen sind. Im Jahr 1997 wurden **18 Luftsicherheitspläne** neu zugelassen.

Die Eigensicherungsmaßnahmen 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.

Insgesamt wurden 1997 auf 36 Flughäfen in Deutschland **3288 Kontrollen** auf Einhaltung bzw. Durchführung der Eigensicherungsmaßnahmen bei den Luftfahrtunternehmen vorgenommen. Von den darin enthaltenen rund 17500 Einzelprüfungen waren 3% zu beanstanden. In 6 Fällen wurden Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.

#### 4.6 Lärmschutz

Einen wesentlichen Beitrag zur Förderung des Umweltschutzes leistet das LBA durch die Festlegung von Lärmgrenzwerten und die Prüfung ihrer Einhaltung. Hierzu sind die nationalen Lärmschutzforderungen mit den Bestimmungen der ICAO in Einklang gebracht und in den "Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge" (LSL) zusammengefaßt.

Luftfahrzeuge erhalten bei der Verkehrszulassung ein Lärmzeugnis. Bereits zum Verkehr zugelassene Luftfahrzeuge können auf Antrag ebenfalls ein Lärmzeugnis erhalten, wenn eine gültige Lärmmessung durchgeführt wurde. Die Ergebnisse der Lärmmessungen werden in der Liste "Umweltfreundliche Propellerflugzeuge" veröffentlicht, die im (Verlag Eisenschmidt GmbH, Frankfurt) bzw. in den "Nachrichten für Luftfahrer nFL II" veröffentlicht.

Lärmmessungen an Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt werden nach den in der LSL vorgeschriebenen Verfahren durch Lärmmeßstellen vorgenommen.

**7 Lärmmeßstellen** führen die Messung für das LBA durch. Eine Überprüfung und Genehmigung erfolgt durch die Lärmsachverständigen des LBA.

Lärmzulassungen von Mustern und Baureihen:

Flugzeugart/Jahr	91	92	93	94	95	96	97
Strahlflugzeuge	49	26	30	39	31	81	94
Propellerflugzeuge über 5.700 kg (Kap. VI o. X LSL)	2	3	13	11	15	2	6
Propellerflugzeuge bis 9.000 kg (Kap. VI o. X LSL)	132	157	199	245	265	252	144
Motorsegler	17	17	10	5	17	9	20
Hubschrauber	-	11	10	-	6	26	10

#### 4.7 Flugsicherung

Auf der Grundlage des Art. 87 d Abs. 1 des Grundgesetzes und des Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrs Gesetzes (LuftVG) vom 23.07.1992 erfolgte am 01.01.1993 die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung. Mit der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens (FS-AuftragsVO) vom 11.11.1992 betraute der Bundesminister für Verkehr die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) mit den in § 27 c Abs. 2 LuftVG erstmals gesetzlich festgelegten Flugsicherungsaufgaben. Mit der Änderung des LuftVG wurden die Beschäftigten der BFS am 01.01.1993 zum LBA versetzt, dem die Fortführung der Beamten- und Arbeitsverhältnisse der Mitarbeiter obliegt. Für diese Aufgabe wurde durch Organisationserlaß des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) vom 13.11.1992 die Abteilung V "Flugsicherung" in Offenbach errichtet.

Die Mehrzahl der zum LBA versetzten Mitarbeiter ist inzwischen in ein Arbeitsverhältnis bei der DFS gewechselt. Am 31.12.1997 hatte die Abteilung V des LBA ca. 600 der DFS zur Dienstleistung zugewiesene Beschäftigte zu betreuen: das Stellensoll des Kernbereichs der Abteilung V beträgt derzeit 39 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Neben der Betreuung des in der DFS tätigen Bundespersonals obliegen der Abteilung V

- die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Bereich der Flugsicherungsaufgaben, die nach § 31 b LuftVG von der DFS und sonstigen Beauftragten (z. B. Flugplanordinator) erfüllt werden;
- die Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen für das Flugsicherungspersonal nach der "Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal für die Flugsicherung und seine Ausbildung" (FSPAV) vom 01.04.1993;
- die Festlegung von Flugverfahren durch Erlaß von Rechtsverordnungen nach § 27 a Luftverkehrs Ordnung (LuftVO). Diese Verordnungen werden arbeitsteilig zwischen der DFS und LBA Abt. V erstellt. Während die DFS den fachlichen Inhalt festlegt, überprüft die Abt. V des LBA die Rechtsförmlichkeit, erläßt die Verordnungen und veranlaßt deren Bekanntmachung im Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer. 1997 wurden **85** Rechtsverordnungen erlassen und **7** aufgehoben.
- die Vorschläge zur Unabkömmlichstellung des unverzichtbaren wehrpflichtigen Führungs- und Funktionspersonals der DFS.

## 5.0 Sonstiges

### 5.1 Luftrechtliche Vorschriften

Um Sicherheit und Ordnung im Bereich der Luftfahrt zu erhalten, sind Regeln notwendig. Für diese ist nach unserer verfassungsmäßigen Ordnung der Staat zuständig. Mit Hilfe von Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien nehmen die jeweiligen Organe Einfluß auf das Luftfahrtgeschehen - allerdings nicht ohne sich der Mitgestaltung einschlägiger Fachkreise und Interessengruppen versichert zu haben.

Auf dem Gebiet der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften für Luftfahrtgerät sowie der Ausbildungs- und Prüfvorschriften für Luftfahrtpersonal ist das Luftfahrt-Bundesamt teilweise regelnd tätig. Bei Gesetzesvorhaben sowie bei Verordnungen, die der Zustimmungspflicht des Bundesrates unterliegen, leistet es allerdings die Vorarbeit, d. h. gibt fachliche Empfehlungen ab und erstellt die Regelungsentwürfe. Für den Erlass von Verordnungen ist das Bundesministerium für Verkehr zuständig.

Als Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO ist die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, die gültigen ICAO-Standards für einen ungehinderten Luftverkehr in ihre nationale Gesetzgebung zu übernehmen. Dies erfolgt zunehmend in Abstimmung mit anderen europäischen Staaten, die sich gleich ihr in die Interessengruppe der JAA (Joint Aviation Authorities) eingebracht haben mit dem Ziel einer europäisch einheitlichen Vorschriftengebung und gegenseitiger Unterstützung bei der Bewältigung der gesetzlichen Aufgaben. Das LBA ist in den meisten einschlägigen JAA-Arbeitsgruppen vertreten.

Die von den JAA-Arbeitsgruppen erarbeiteten europäischen Regelungen sind bereits teilweise durch den Rat der Europäischen Union als EU-Verordnungen im Amtsblatt der EU bekanntgegeben worden und sind damit rechtsverbindlich.

Inzwischen sind darüber hinaus auf vielen Gebieten des Luftrechts EU-Verordnungen in Kraft oder in Vorbereitung, was eine Anpassung der deutschen Verordnungen erforderlich macht.

Die am 1. Januar 1992 in Kraft gesetzte EWG-Verordnung Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt enthält folgende JAR (Joint Aviation Requirements), die für die EU-Staaten entweder bereits rechtsverbindlich sind oder die eine nationale Umsetzung erfahren haben:

JAR-1	Begriffsbestimmungen und Abkürzungen
JAR-22	Bauvorschrift für Segelflugzeuge und Motorsegler
JAR-25	Bauvorschrift für Großflugzeuge
JAR-AWO	Allwetterflugbetrieb
JAR-E	Bauvorschrift für Flugmotoren
JAR-P	Bauvorschrift für Propeller
JAR-APU	Bauvorschrift für Hilfsenergieaggregate
JAR-TSO	Technische Beschreibungen und Festlegungen für Geräte
JAR-VLA	Bauvorschrift für Einfach-Flugzeuge
JAR-145	Anerkannte Instandhaltungsbetriebe

Vom JAA-Committee (JAAC) sind bis Ende 1997 folgende JAR-Vorschriften gemäß dem JAA-Arrangement akzeptiert worden:

JAR-OPS 1	Betriebsvorschrift für Flugzeuge in Luftfahrtunternehmen
JAR-OPS 3	Betriebsvorschrift für Hubschrauber in Luftfahrtunternehmen
JAR-21	Prüfung und Zulassung von Luftfahrtgerät
JAR-23	Bauvorschriften für kleine und Commuter-Flugzeuge
JAR-27	Bauvorschrift für Hubschrauber (Normal Kategorie)
JAR-29	Bauvorschrift für Großhubschrauber
JAR-FCL 1	Lizenzierung von Flugpersonal (Flugzeuge)
JAR-FCL 2	Lizenzierung von Flugpersonal (Hubschrauber)
JAR-FCL 3	Flugtauglichkeit
JAR-26	Retroaktive Lufttüchtigkeitsforderungen
JAR-66	Prüfpersonal (Instandhaltung)
JAR-STD 1A	Syntetic Training Devices (Flugsimulatoren)
JAR-STD 3A	Flight Navigation Procedures Trainer (Flugübungsgeräte)
JAR-147	Ausbildungsstellen für Instandhaltungspersonal

An weiteren JAR-Vorschriften, die nach Fertigstellung ebenfalls als EG-Verordnung in Kraft gesetzt werden, wird z. Zt. in zahlreichen Arbeitsgruppen noch intensiv gearbeitet. Einige stehen kurz vor der Fertigstellung. Dazu gehören u.a.:

JAR-34	Emissionen
JAR-36	Fluglärm
JAR-11	Allgemeine Verfahren zur Entwicklung von Vorschriften
JAR-MMEL/MEL	Mindestausrüstungen für Luftfahrzeuge

Geplant sind noch folgende Vorschriften:

JAR-31	Bauvorschriften für Ballone
JAR-39	Lufttüchtigkeitsanweisungen
JAR-OPS 2	Flugbetrieb (Allgemeine Luftfahrt)
JAR-OPS 4	Flugbetrieb Hubschrauber (Allgemeine Luftfahrt)

Ein zukünftiger Bestandteil des JAR-OPS 1 sollten auch die Regelungen über Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten (Flight and Duty Time Limitations and Rest Requirements - FTL) sein. Das Kapitel wurde zunächst aus JAR-OPS 1 herausgelöst; die Interessen der Beteiligten lagen anfangs zu weit auseinander. Das JAAC hat später entschieden, zunächst abzuwarten, um die von der FAA angekündigte Neufassung der amerikanischen Flug-, Flugdienst- und Ruhezeitenregelung zu prüfen, die auf neuesten flugmedizinischen Untersuchungen u.a. der NASA beruhen. Mittlerweile hat die EU-Kommission eine Expertengruppe außerhalb der JAA mit der Erarbeitung diesbezüglicher Vorschriften beauftragt.

Im Bereich der deutschen Verordnungen und Gesetze haben sich aufgrund des starken Engagements für die europäischen Vorschriften im Berichtszeitraum nur sehr wenige Änderungen und Ergänzungen ergeben.

In Kraft getreten sind 1997 unter Mitwirkung des LBA die

- 9. DVO LuftBauO (Lufttüchtigkeitsforderungen für gefesselte Gasballone zum Personentransport)
- 5. VO zur Änderung der DV LuftBauO (Zusatzforderungen zum Schleppen durch Motorsegler)
- 4. DVO LuftBO (Ausrüstung und Betrieb von Heißluftballonen)
- VO zur Änderung der 1. DVO LuftBO und 3. DVO LuftBO (Ausrüstungsbestimmungen für MNPS und RFSM)

## 5.2 Flugsicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit

Durch die Übertragung der neuen Aufgaben im Bereich der Luftverkehrssicherheit im Jahre 1996 ist das Luftfahrt-Bundesamt erheblich mehr in das Licht der Öffentlichkeit getreten. Die wahrzunehmenden neuen Tätigkeitsbereiche Erteilung von Einflugenehmigungen und Überprüfung ausländischer Luftfahrzeuge auf deutschen Flughäfen hat die bisher wahrgenommenen Bereiche Flugsicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit grundlegend verändert. Während der Bereich Pressearbeit in den Jahren zuvor eher zurückhaltend wahrgenommen wurde, ist das LBA heute erheblich mehr durch direkte Zuständigkeit für Presseanfragen gefordert.

Im Januar 1997 standen durch die Vorlage des ersten Untersuchungsberichtes zum Absturz der Boeing 757 der türkischen Birgenair in der Dominikanischen Republik zwei Pressekonferenzen mit den Hinterbliebenen der Opfer auf dem Programm. Der Pressesprecher des LBA hatte sich den Fragen der Medien zur Umsetzung der Ergebnisse der Expertenrunde zu stellen, die von März bis Mai 1996 unter der Leitung des Bundesministers für Verkehr in Bonn getagt hatte. Insbesondere die Aufstellung der Task Force, einer Gruppe von 18 neuen Mitarbeitern des LBA mit der Aufgabe, ausländische Flugzeuge auf deutschen Flughäfen auf die Einhaltung des Sicherheitsstandards der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO zu überprüfen, fand reges Interesse und wurde kritisch auf die Wirksamkeit der Maßnahmen hinterfragt.

Schon am Beginn des Jahres war damit die Aufmerksamkeit der Medien auf die Arbeit der Task Force gelenkt, was zu einer Vielzahl von Anfragen insbesondere von Fernsehsendern zur Begleitung des Einsatzes der Task Force führte. Neben einer Vielzahl von kleineren Berichten auf allen deutschen Fernsehkanälen seien zwei größere Reportagen hervorgehoben:

Im Mai 1997 begleitete ein Team von WDR 3 die Task Force mehrere Tage auf den Flughäfen Düsseldorf, Frankfurt und Berlin-Schönefeld. Die am 21. Juli 1997 erstmals ausgestrahlte Sendung „Flieger im Visier“ durchlief danach alle dritten Programme der ARD und wird im Februar 1998 noch einmal abschließend im ersten Programm der ARD ausgestrahlt.

Eine Sendung der Deutschen Welle TV mit dem Titel „Sicherheit am Himmel“ berichtet über die Arbeit der Deutschen Flugsicherung GmbH DFS wie über EUROCONTROL. Als zweiter Partner der Garanten für die Sicherheit im Luftverkehr wird das Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig mit einigen seiner Arbeitsbereiche vorgestellt. Diese Sendung läuft zwanzigmal im Auslandsprogramm der Deutschen Welle und wird in deutsch, englisch, französisch und spanisch ausgestrahlt.

Neben diesen großen Präsentationen der Arbeit des LBA sollen aber die Vielzahl der Anfragen verschiedenster Medien nach Material und Interviews auch zu anderen Themen aus dem Aufgabenbereich des Luftfahrt-Bundesamtes nicht vergessen werden.

Ebenso wichtig wie die Medienarbeit war der Kontakt mit Fachorganisationen und Verbänden. Besonders zu nennen sind hier Veranstaltungen mit dem Interessenverband der Piloten VC Cockpit, mit verschiedenen Verbänden von Reiseveranstaltern und mit dem Luftfahrt-Press-Club LPC.

Neben der großen Affinität zu Fragen der Luftverkehrssicherheit im Linien- und Charterverkehr sollten andere offene oder nicht befriedigend gelöste Probleme der Sicherheit im Luftverkehr nicht vergessen werden, die auf eine große Medienresonanz hinweisen:

- Die elektromagnetische Verträglichkeit,
- Störung durch starke Radiosender,
- Störung durch elektronische Geräte an Bord (Handy's, digitale Bild- und Tonaufbereitung, Laptop usw.),
- Transport von Kleinkindern in Verkehrsflugzeugen

Die Lösung zu diesen Problemen können heutzutage nicht mehr im nationalen Alleingang vorgenommen werden. Die Maßnahmen und Vorschriften müssen international abgestimmt werden, da der Luftverkehr weltweit Ausmaße angenommen hat.

Mit Übertragung der Aufgabe Mitte 1996 an das Luftfahrt-Bundesamt, ausländische Luftfahrzeuge, die Deutschland anfliegen, zu überprüfen, wurde auch gleichzeitig ein Bürgertelefon eingerichtet. Hier können Passagiere, die ein Flug buchen wollten oder gebucht haben, sich erkundigen, ob eine Verkehrsgenehmigung für die Bundesrepublik Deutschland vorliegt. Die Auskunft ist kostenlos, nur die übliche Fernsprechkosten sind zu entrichten.

Seit Beginn dieses Service erfolgten fast 20.000 Anfragen, davon 15.100 im Jahr 1997. Im Durchschnitt waren das rund 63 Telefongespräche pro Tag, der Spitzenwert lag bei 329 Anrufen an einem Tag. Die durchschnittliche Gesprächsdauer betrug 3,5 Minuten, vereinzelte Gespräche dauerten bis zu 15 Minuten. Die tägliche Häufigkeit der Anrufe ist sehr unterschiedlich und abhängig von der Reisesaison und richtet sich auch nach Vorkommnissen in der Luftfahrt sowie Berichten über das Bürgertelefon in den Medien.

Darüber hinaus wurden Anfragen per Brief oder Fax gestellt. Gleichzeitig nahm die Häufigkeit von Beschwerden über schlechte Serviceleistungen und über Sicherheitsmängel durch Passagiere zu. Ein großer Teil - ca. 70% - konnte jedoch nicht weiterbearbeitet werden, da Service-mängel wie z.B. Unpünktlichkeit, Unsauberkeit, Unfreundlichkeit vom Luftfahrt-Bundesamt nicht überwacht werden. Sie haben keinen Einfluß auf die Flugsicherheit. Der mögliche Ausgleich erlittener Servicemängel ist eine privatrechtliche Angelegenheit, die sich in erster Linie an den Reiseveranstalter richtet. Die angezeigten Flugsicherheitsmängel jedoch wurden zur Veranlassung entsprechender Maßnahmen weitergeleitet an die zuständigen LBA-Fachreferate und zur Information an die jeweilige nationale Luftfahrtbehörde.

Im Rahmen des Ausbaus der IT-Anwendungen im Luftfahrt-Bundesamt wurde der Einstieg in die moderne Kommunikationswelt vollzogen. Seit Juni 1997 ist das **LBA im Internet** präsent unter der Adresse:

<http://www.lba.de>

Die **E-Mail Adresse** lautet:

[info@lba.de](mailto:info@lba.de)

Das Angebot von Dienstleistungen ist natürlich nicht sofort mit allen Informationen mediengerecht umzusetzen. Insbesondere der Zeitpunkt der Veröffentlichung von heute noch gültigen Verordnungen und Vorschriften mit in Einzelfällen mehr als 20 Jahre zurückliegenden Erscheinungsdaten erfordert eine umfangreiche Nachbearbeitung.

Somit wurde ein Internetkonzept entwickelt, dessen Grundstruktur einen stufenweisen Aufbau ermöglicht. Verwendete Strukturen sind Frontpages, Dokumentencontainer und Verbindungen (links) zu anderen Organisationen der Luftfahrt.

Das Konzept verfolgt folgende Ziele:

1. Informationsangebot sowohl für den Fachmann als auch für den Laien;
2. Zusätzliches Informationsangebot zu bisherigen Veröffentlichungen;
3. Schnelle Verfügungen über neue Informationen;
4. Zeitgemäßes Informationsangebot;
5. Entlastung der Mitarbeiter durch Angebote zu häufig gestellten Fragen.

Das aktuelle Angebot im Internet umfaßt neben Informationen über das LBA insbesondere Veröffentlichungen, Listen und Mitteilungen aus verschiedenen Fachbereichen des LBA.

### 5.3 Sonderaufgaben

Dem Luftfahrt-Bundesamt obliegen weitere Aufgaben, die vom Bundesminister für Verkehr delegiert wurden:

#### – Flugpreismäßigung für Seeleute

Das Luftfahrt-Bundesamt bearbeitet Anträge auf Gewährung von Flugpreismäßigung für Seeleute der deutschen Handelsschifffahrt, die zum Besatzungsaustausch auf deutschen Schiffen per Flugzeug befördert werden und kontrolliert die Einhaltung der Verfahrensvoraussetzungen. Ca. 700 Anträge auf Flugpreismäßigung für Seeleute wurden im Jahr 1997 gestellt und genehmigt.

#### – Unabkömmlichkeit bei Wehrpflichtigen

Das Luftfahrt-Bundesamt ist vorschlagsberechtigte Behörde zur Unabkömmlichstellung (UK-Stellung) von Wehrpflichtigen nach § 13 Wehrpflichtgesetz für Bedienstete aus dem gesamten Bereich Luftfahrt.

Für bereits erfolgte UK-Stellungen ist darüber hinaus jedes Jahr der Entfall von Voraussetzungen den jeweils zuständigen Kreiswehersatzämtern anzuzeigen. Wegen der Vielzahl von Betroffenen einigte man sich auf ein listenmäßiges Erfassen und Bearbeiten, was allerdings nicht ausschließt, daß ein erheblicher Anteil nach wie vor in Einzelverfahren bearbeitet werden muß. Zusammengenommen sind dies für das Jahr 1997 ca. 600 Vorgänge.

#### – Ordnungswidrigkeitsverfahren

Als Bundesoberbehörde ist das Luftfahrt-Bundesamt zuständig für die Verfolgung von allen im Bereich Luftfahrt anfallenden Ordnungswidrigkeiten mit Ausnahme derer, die von den Luftfahrtbehörden der Bundesländer verfolgt werden. Es sind **195** Anzeigen eingegangen. Die im vergangenen Jahr anhängigen Ordnungswidrigkeitsverfahren zeigt die folgende Tabelle:

Abgabe an die Staatsanwaltschaften wegen Verdachts auf Begehung strafbarer Handlungen	10
Abgabe an die Staatsanwaltschaft Braunschweig wegen Einspruchs gegen den Bußgeldbescheid	7
Abgabe an andere Behörden zuständigkeitshalber	7
Verfahren eingestellt	51
Verwarnung ohne Verwarnungsgeld	21
Bußgeldbescheide	69
Anhängige Verfahren	30

Darin enthalten sind **15** Anzeigen gegen die militärische Luftfahrt. Seit Gültigwerden des 10. Änderungsgesetzes zum Luftverkehrsgesetz ist das LBA auch für Ordnungswidrigkeiten aus dem militärischen Luftfahrtbereich zuständig. Durch Verordnung vom 17.10.1994 ist das LBA für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten beim Betrieb von Luftsportgeräten ebenfalls zuständig geworden. Darüber hinaus wurden **6** Diebstahlanzeigen bearbeitet.

Das Referat V 3 der Abteilung V "Flugsicherung" des LBA nahm 1997 insgesamt **820** Anzeigen der Deutschen Flugsicherungs GmbH (DFS), der Luftfahrtbehörden der Länder, des Luftwaffenamtes, ausländischer Behörden sowie von sonstigen Institutionen und Privatpersonen wegen Verstöße gegen luftverkehrsrechtliche Vorschriften entgegen. Im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechts wurden folgende Maßnahmen ergriffen:

Abgabe an die Staatsanwaltschaften wegen Verdachts einer Straftat	63
Abgabe an die Amtsanwaltschaft nach Einspruch gegen Bußgeldbescheid	12
Abgabe an andere Behörden	5
Einstellung des Verfahrens	82
Ermahnungen	270
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	11
Rechtskräftige Bußgeldbescheide	143

## 6.0 Internes

### 6.1 Personalbestand

Die Mitarbeiter der Bundesoberbehörde LBA sind Angehörige des öffentlichen Dienstes. Bezogen auf den Gesamtbestand sind 54 % Beamte und 44 % Angestellte. Aufgrund der dem LBA zugewiesenen Aufgaben müssen in vielen Fällen für die erforderlichen Tätigkeiten spezielle Fachkenntnisse vorhanden sein, zu deren Erlangung es keine Ausbildung in einer Beamtenlaufbahn gibt (z. B. als Flugzeugführer). Deshalb wird hier auf Fachleute zurückgegriffen, die als Angestellte tätig werden.

Mit der Organisationsprivatisierung der Flugsicherung wurden ab 01.01.1993 alle Beamte und Arbeitnehmer der ehemaligen Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) Mitarbeiter des LBA; sie nehmen Flugsicherungsaufgaben in der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) wahr. Aufgrund von Übernahmeangeboten haben die meisten der ehemaligen BFS-Angehörigen den Wechsel zur DFS vollzogen.

Personalbestand im LBA:

	Beamte	Angestellte	Lohnempf.	Gesamt
LBA Braunschweig	78	195	6	279
Flugunfalluntersuchungsstelle	2	31	2	35
LBA Außenstellen:				
Hamburg	6	5	-	11
Düsseldorf	2	11	-	13
Berlin	4	13	-	17
Frankfurt	8	32	-	41
Stuttgart	1	6	-	7
München	3	13	-	16
Abt. V Offenbach	453	148	19	620
LBA gesamt	557	454	27	1.039

## 6.2 Reform LBA

Nachdem im Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zwischen 1995 und 1996 eine Organisationsuntersuchung in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit Unterstützung einer externen Unternehmensberatungsgesellschaft unter dem Titel „Zukunftsplanung LBA“ erfolgt ist, wurde von Januar bis Dezember 1997 eine intensive Fortführung dieser Organisationsuntersuchung unter dem Oberbegriff „Reform LBA“ gemeinsam durch das Bundesverkehrsministerium und das Luftfahrt-Bundesamt betrieben.

Die Reformbemühungen für das LBA sind in einem Zusammenhang mit den Aktivitäten in der Bundesverwaltung insgesamt im Rahmen „Schlanker Staat“ und insbesondere parallel zu den Ergebnissen des Sachverständigenrates „Schlanker Staat“ zur Modernisierung von Behörden zu sehen.

Gründe für die Aufnahme der Reformbemühungen im LBA waren insbesondere:

- die Notwendigkeit einer Verbesserung der Luftverkehrssicherheit
- das LBA zu verschlanken und zu modernisieren
- das LBA so auszustatten, daß es eine bedeutende Rolle bei der fortschreitenden europäischen Entwicklung spielen kann
- die Berücksichtigung des rasanten Wachstums im Luftverkehr (Verdoppelung alle 10 Jahre)
- die kritische Finanzsituation des Bundes.

Unter Beteiligung einer großen Anzahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA galt es zunächst, einen vollständigen Aufgabenkatalog des LBA aufzustellen und diesen einer sorgfältigen und kritischen Prüfung (Aufgabenkritik) zu unterziehen sowie einen Vorschlag für die zukünftige verbesserte Wahrnehmung von klar definierten Aufgaben zu erarbeiten.

Weiterhin wurden eine ganze Reihe von Verbesserungsvorschlägen für die Arbeitsabläufe im LBA gesammelt und dokumentiert, die die zukünftige Arbeit des LBA nachhaltig besser (schlanker) gestalten sollen.

Im Rahmen des Haushaltsrechts, des Dienstrechts und des Gebührenkonzeptes des LBA wurden Vorschläge zur Verbesserung der Situation erarbeitet.

Eine Vielzahl von neuen Führungs- und Steuerungsinstrumenten unter Einführung eines Qualitätsmanagements, von Kostenmanagement und Controlling und eines Personalmanagements wurden konzeptionell erarbeitet und sollen in den nächsten Jahren im LBA eingeführt werden.

Wichtiger Eckpfeiler der Arbeit des Luftfahrt-Bundesamtes unter verbesserten Randbedingungen in der Zukunft wird die grundlegende Neugestaltung eines Informations- und Kommunikationskonzeptes unter Ausnutzung aller Möglichkeiten, die die Informationstechnik (EDV) bietet, sein. Internet und e-Mail, Intranet und Datenbanken sollen rund um die Uhr Informationsmöglichkeiten aller Art für die Kunden und Mitarbeiter des LBA gewährleisten. Ein externes Beratungsunternehmen hat dazu ein schlüssiges und kompetentes Gesamtkonzept erarbeitet, das es nun gilt, zügig abzuarbeiten bzw. einzuführen.

Auf der Grundlage der Aufgabenkritik und der Arbeitsablaufanalysen erfolgte zum Abschluß der Untersuchungen im Rahmen „Reform LBA“ die Erstellung eines neuen Konzeptes für die Organisationsstruktur des LBA und die Aufstellung eines entsprechenden detaillierten Stellenplans. Abschließend wurde die Umsetzungsplanung der Ergebnisse der Untersuchung einschließlich Umsetzungsstrategie und eine Maßnahmen- und Zeitplanung erarbeitet.

Die gesamte Projektarbeit wurde kontrolliert und gesteuert von einer Lenkungsgruppe, der neben dem Leiter des LBA, zwei maßgebliche Entscheidungsträger des Bundesverkehrsministeriums sowie die Personalvertretung angehörten. Unterstützt wurde der Untersuchungsprozeß von einer dreiköpfigen Projektmanagementgruppe des LBA und des BMV.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung „Reform LBA“ wurden Anfang 1998 der Leitung des Bundesverkehrsministeriums zur Entscheidung vorgelegt. Eine Einführung der neuen Konzepte und der veränderten Organisation wird für die erste Jahreshälfte 1998 erwartet. Der Leiter des LBA geht davon aus, daß die Umorganisation seines Amtes spätestens mit dem Einzug in das neue Dienstgebäude am Flughafen Braunschweig unweit vom jetzigen Gelände abgeschlossen sein wird.

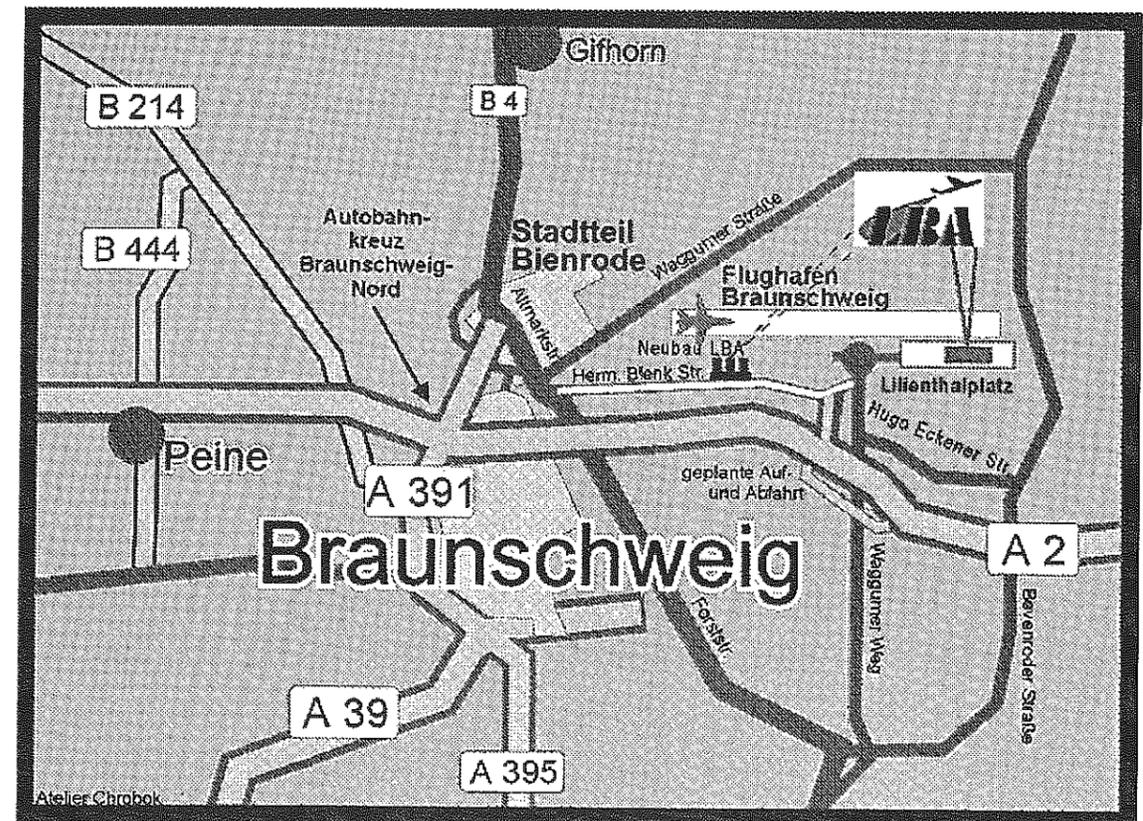
Ziel der vielfältigen Bemühungen, die eine ganze Reihe von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA im Jahre 1997 extensiv beaufschlagt haben, ist es, bessere Rahmenbedingungen für das LBA als eine moderne und professionell arbeitende Luftfahrtbehörde in Deutschland in einem zunehmend zusammenwachsenden Europa zu schaffen, um die Sicherheit im Luftverkehr trotz des enormen Wachstums kundenfreundlich sicherzustellen.

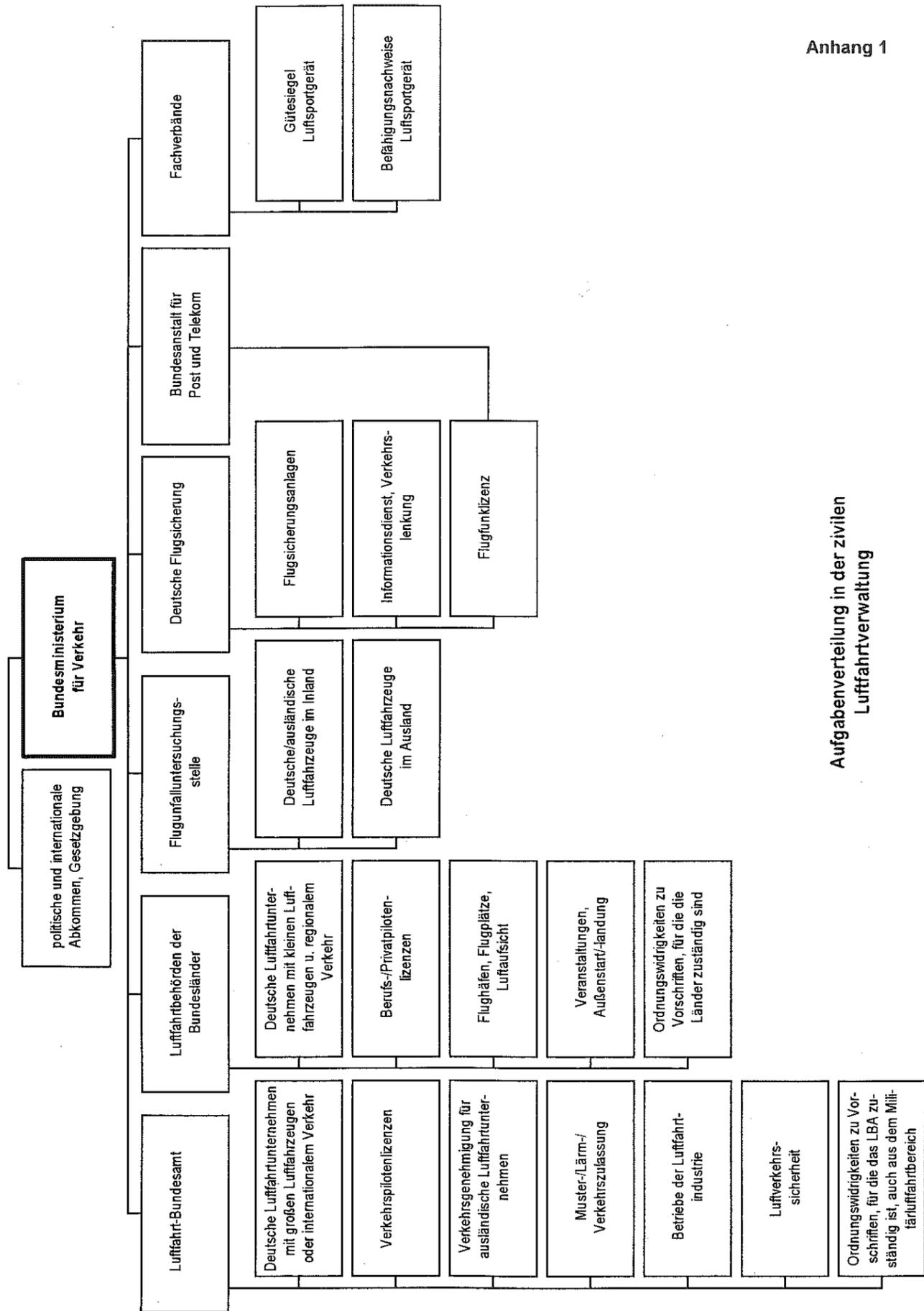
### 6.3 Sonstiges

Das im Jahre 1973 großzügig konzipierte Gebäude des Luftfahrt-Bundesamtes am Lilienthalplatz 6 wurde mit Vergrößerung der Belegschaft im Laufe der Zeit zu klein, so daß zusätzliche Räume angemietet werden mußten. Die einzelnen Dienstgebäude befinden sich z.T. in anderen Stadtteilen Braunschweigs. Da dieser Umstand die Effizienz der Arbeit beeinträchtigt, wurde bereits vor Jahren ein Neubau des LBA geplant. Mit Freiwerden eines Kasernengeländes am Flughafen Braunschweig wurde der Bau 1996 begonnen. Die Fertigstellung sowie der Umzug ist für den Spätsommer 1998 geplant. Die offizielle Einweihung soll am 11./12.09.1998 stattfinden. Das neue Gebäude - deutlich erkennbar an einer Fasadengliederung, die an die JU-52 erinnert - liegt nur wenige hundert Meter westlich vom alten LBA-Gebäude. Die neue Hausanschrift wird lauten:

Hermann-Blenk-Str. 26

Lageplan:

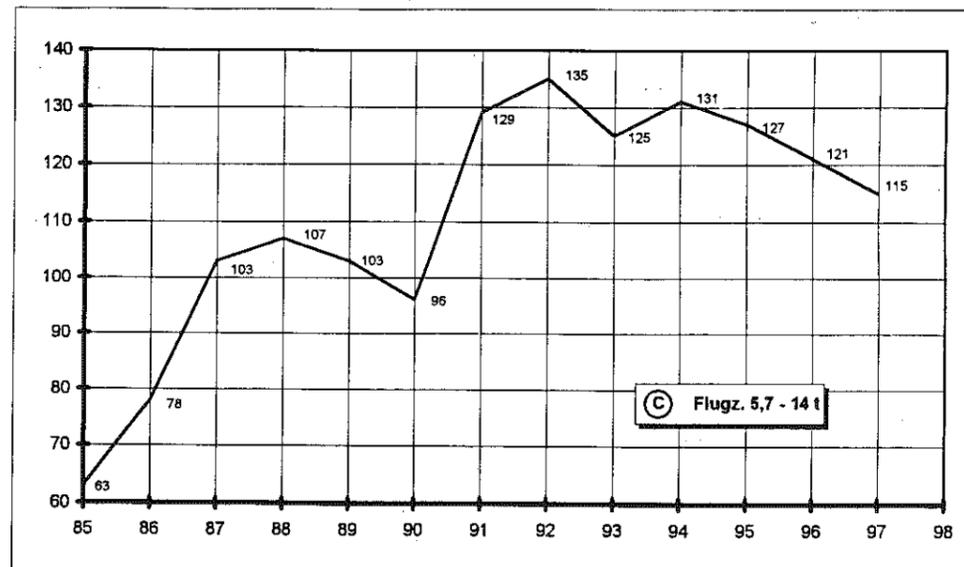
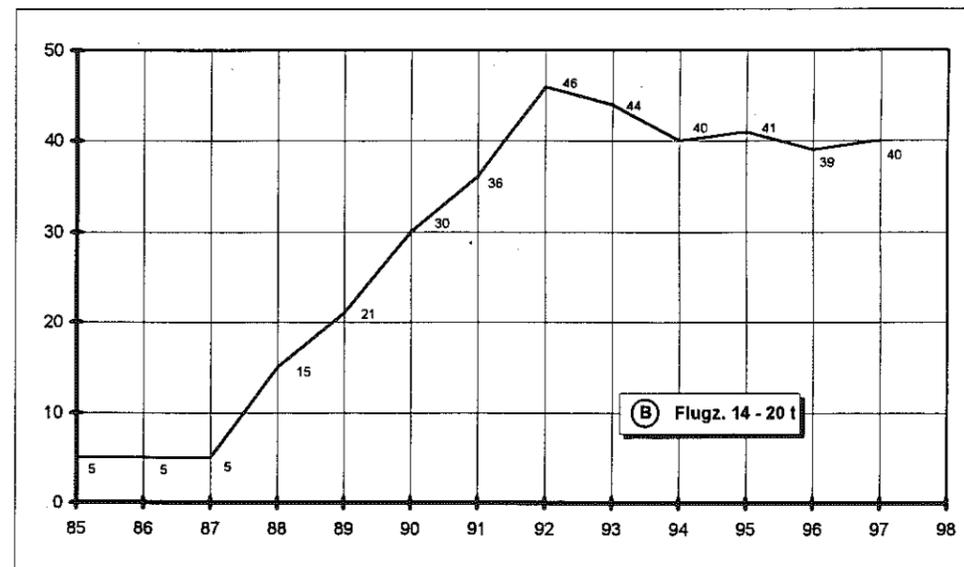
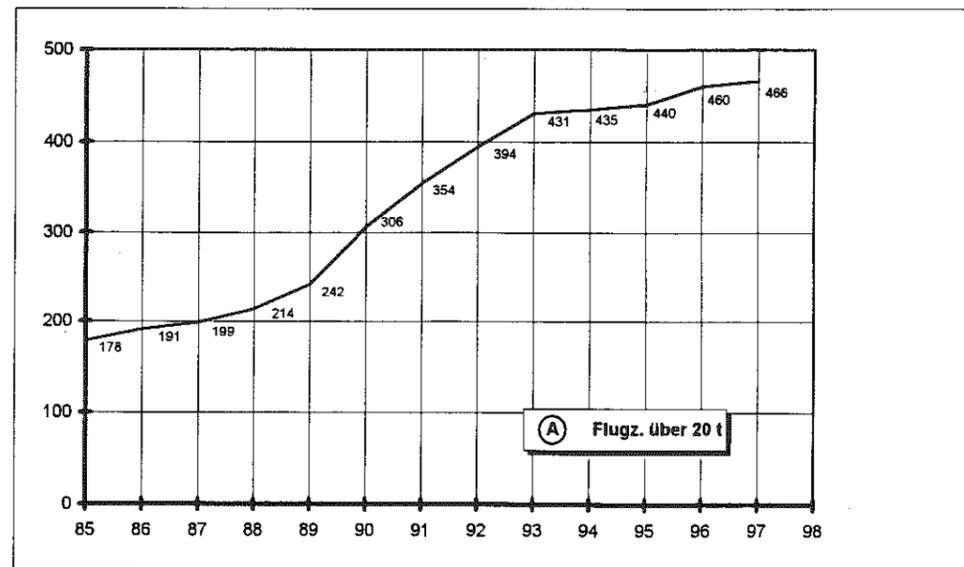




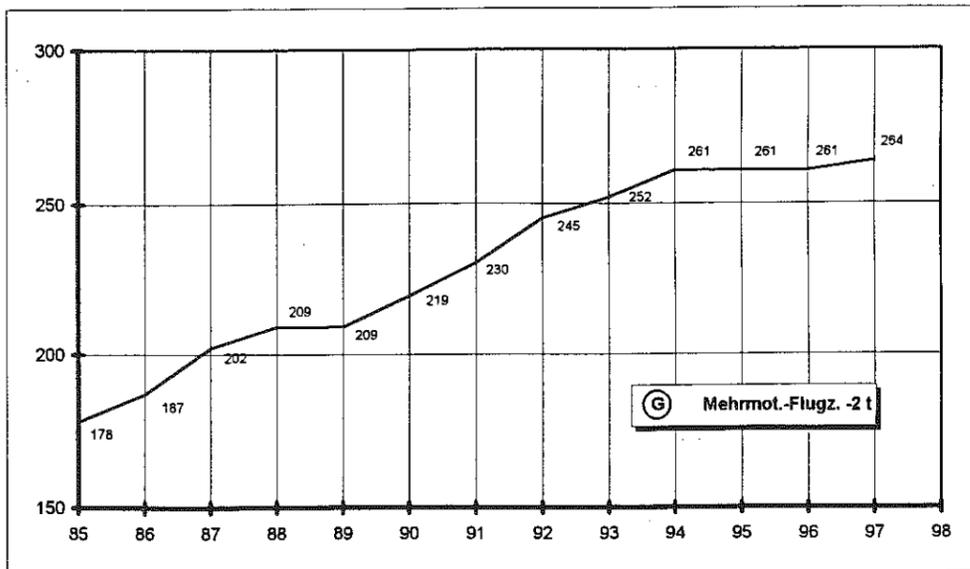
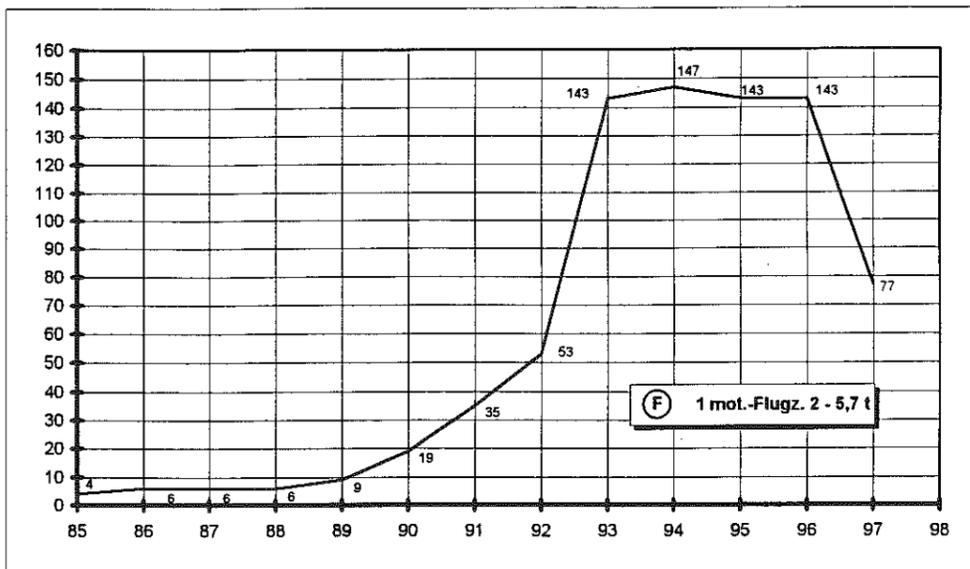
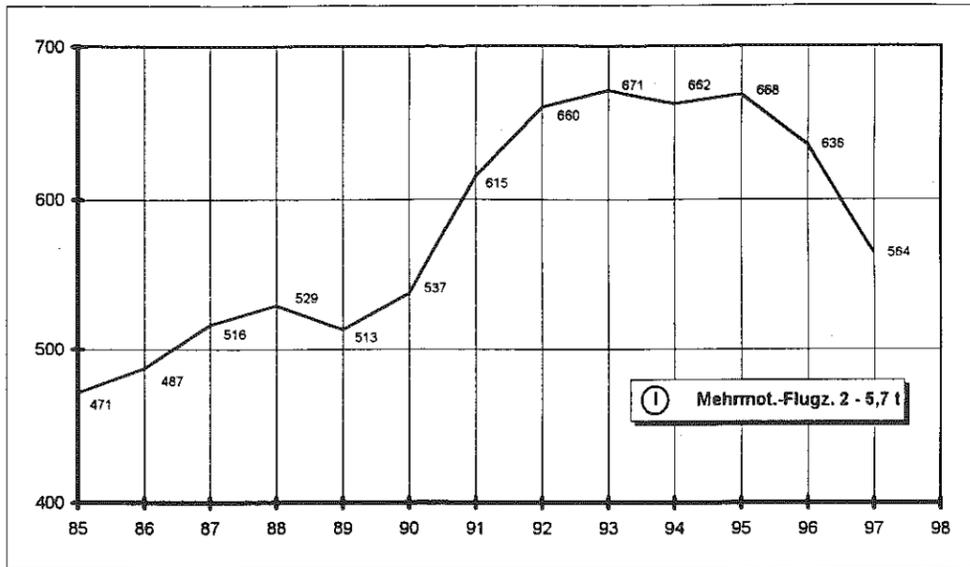
Anhang 1

Aufgabenverteilung in der zivilen Luftfahrtverwaltung

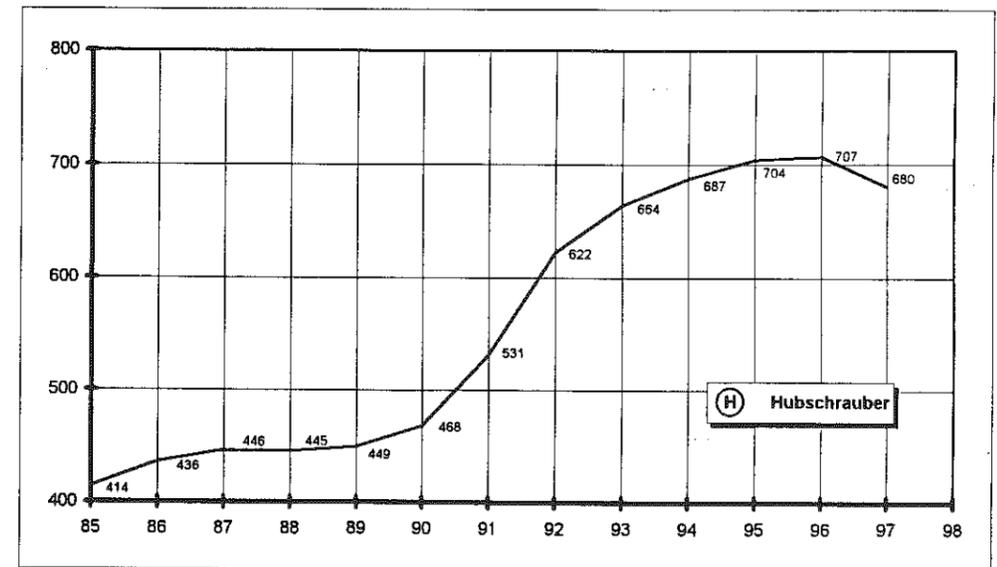
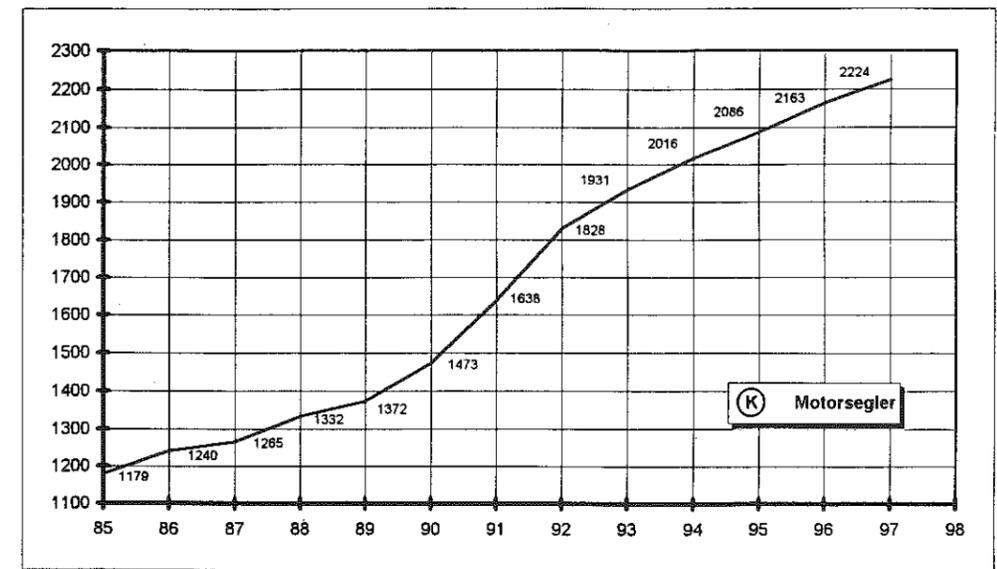
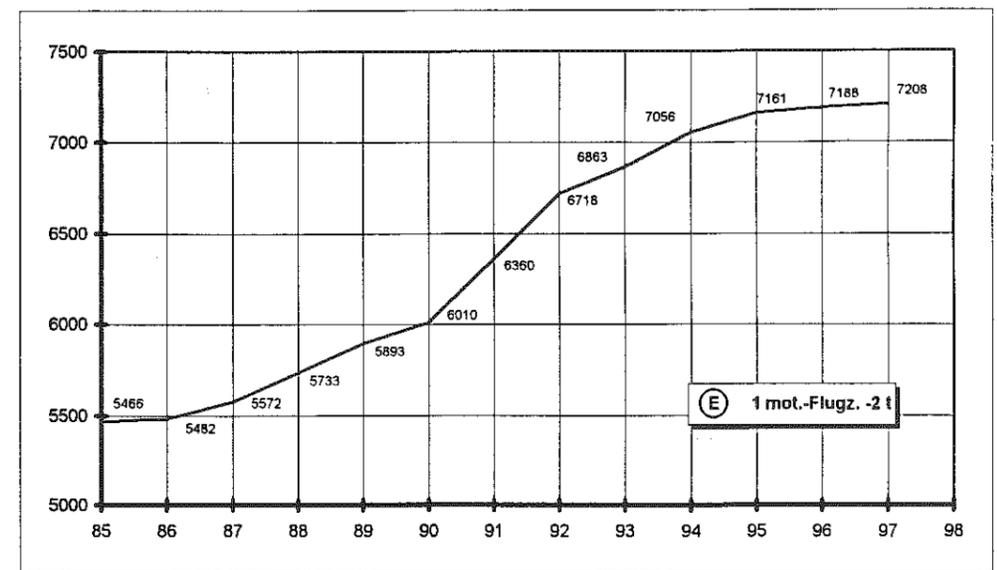
Anhang 2.1



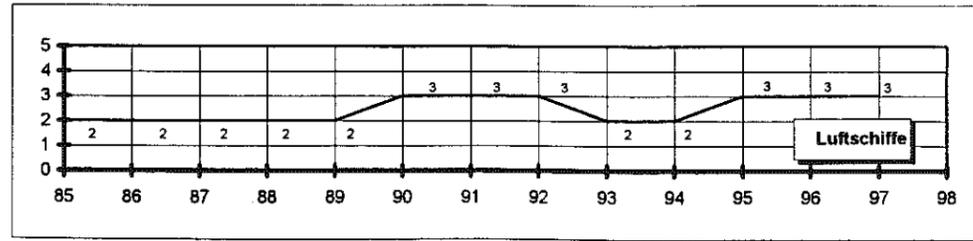
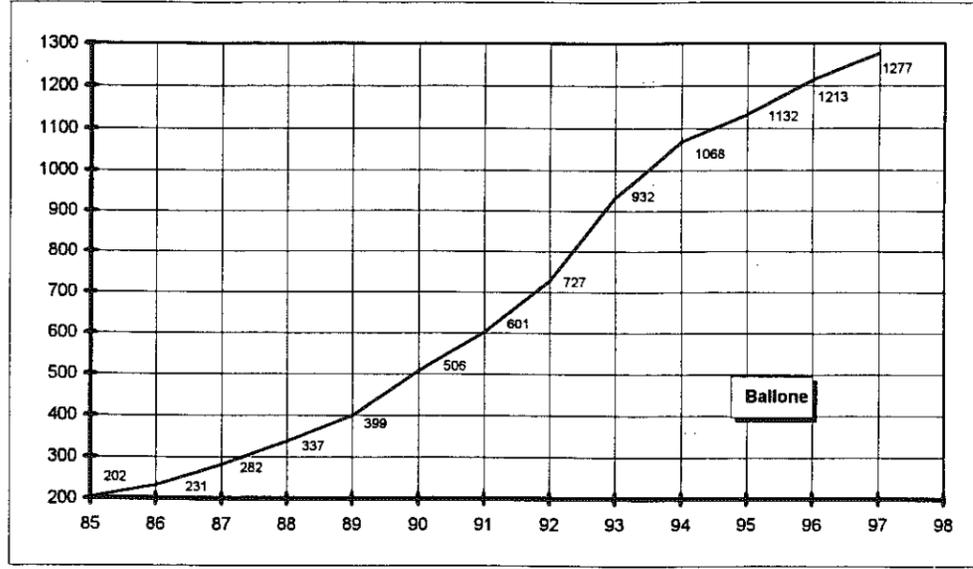
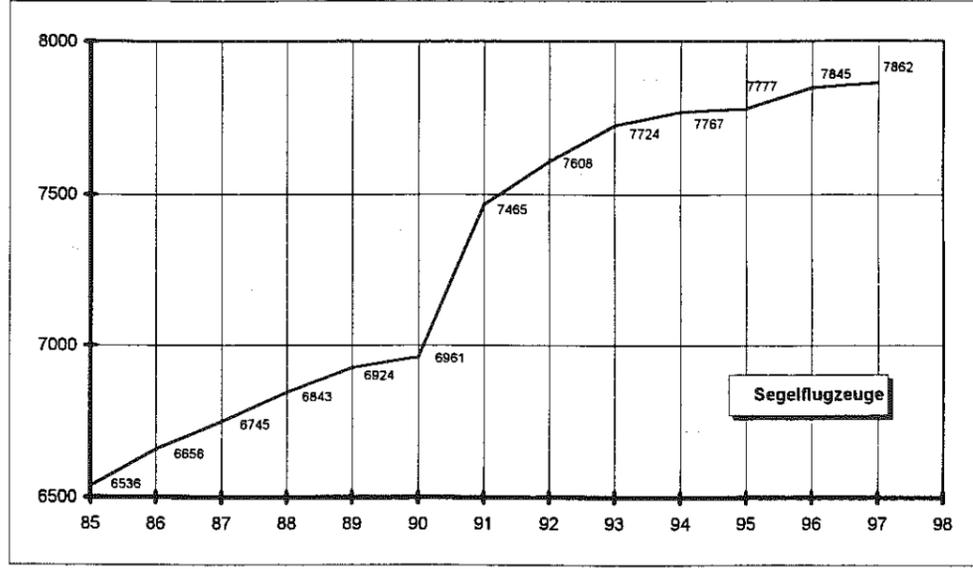
Anhang 2.2



Anhang 2.3



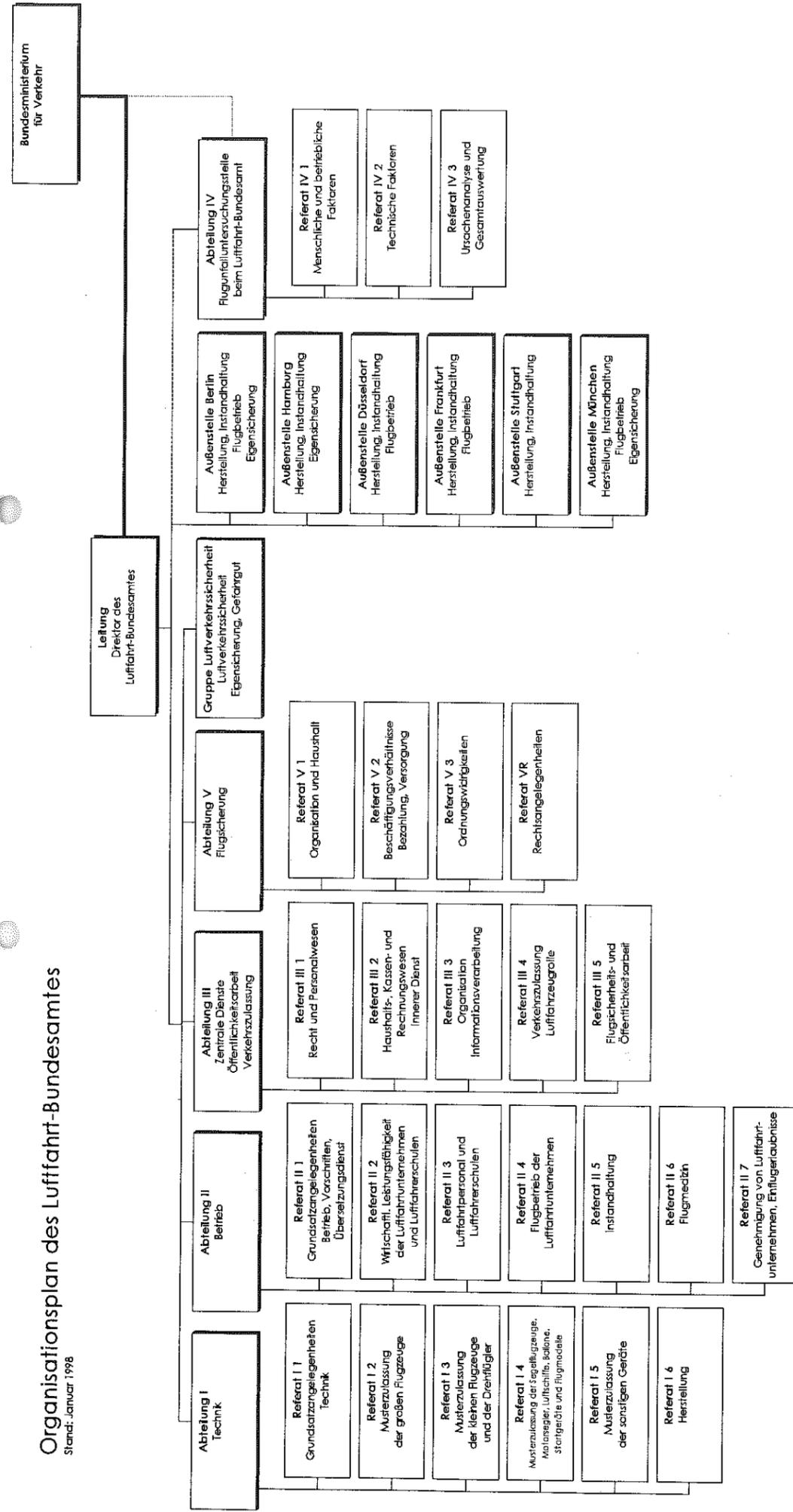
Anhang 2.4



Anhang 3.1

Organisationsplan des Luftfahrt-Bundesamtes

Stand: Januar 1998



Rechts- und Fachaufsicht  
 Dienst- und Fachaufsicht  
 Fachaufsicht

\*) Beauftragter für den Haushalt  
 \*\*) mit der Wahrnehmung der Geschäfte beauftragt

## LBA und LBA-Außenstellen

Luftfahrt-Bundesamt  
Lilienthalplatz 6  
38108 Braunschweig  
Tel. 0531/2355-0  
Fax: 0531/2355-254

Luftfahrt-Bundesamt  
- Außenstelle Hamburg -  
Weg beim Jäger 193  
Flughafen, Gebäude 347  
22335 Hamburg  
Tel.: 040/595734  
Fax: 040/504765

Luftfahrt-Bundesamt  
- Außenstelle Berlin -  
Flughafen Berlin-Schönefeld  
12527 Berlin  
Tel.: 030/6349100  
Fax: 030/63491044

Luftfahrt-Bundesamt  
- Außenstelle Düsseldorf -  
Kieshecker Weg 250  
40468 Düsseldorf  
Tel.: 0211/942470  
Fax: 0211/42 67 06

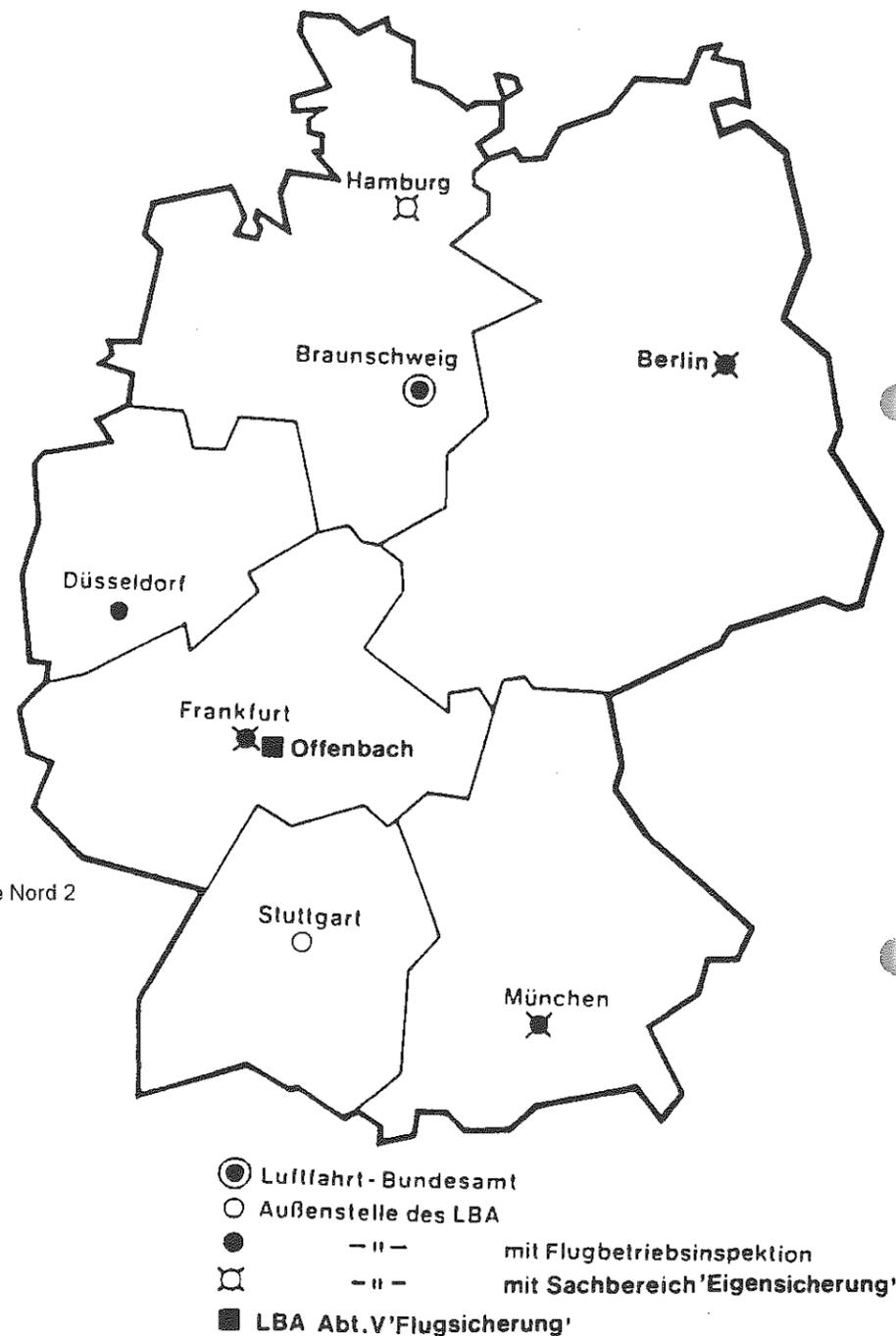
Luftfahrt-Bundesamt  
- Außenstelle Frankfurt -  
Kelsterbacher Str. 23  
65479 Raunheim  
Tel.: 06142/9461-0  
Fax: 06142/9461-29

Luftfahrt-Bundesamt  
- Außenstelle München -  
Flughafen FJS, Bürogebäude Nord 2  
Terminalstr. Mitte 26  
85356 München  
Tel.: 089/97590-0  
Fax: 089/97590-356

Luftfahrt-Bundesamt  
- Außenstelle Stuttgart -  
Flughafen, CQ-Bau (4. OG)  
70629 Stuttgart  
Tel.: 0711/948-4579  
Fax: 0711/7977804

Luftfahrt-Bundesamt  
Abt. Flugsicherung  
Kaiserleistr. 43  
63067 Offenbach  
Tel.: 069/80540  
Fax: 069/8054-3697

Luftfahrt-Bundesamt  
Luftverkehrssicherheitsgruppe  
s. Außenstelle Frankfurt



## Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes in der zivilen Luftfahrt

Diese 1955 gegründete Bundesoberbehörde mit Sitz in Braunschweig und gegenwärtig 6 Außenstellen an den Flughäfen Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart und München untersteht der Abteilung Luft- und Raumfahrt (LR) des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) und gliedert sich in 5 Abteilungen.

## Abt. I „Technik“:

- Anerkennung und Überwachung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben,
- Überwachung von Musterprüfung und Stückprüfung sowie Musterzulassung von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät
- Herausgabe von Lufttüchtigkeitsanweisungen (LTA),
- Lärmzulassung von Luftfahrzeugen,
- Überwachung von Luftsportverbänden, die vom BMV mit Aufgaben der Luftfahrtverwaltung betraut sind,
- Bau- und Zulassungsvorschriften.

Drei Prüfungsarten stellen die technische Zuverlässigkeit der Luftfahrzeuge sicher:

Muster-, Stück- und Nachprüfung,

wobei die Nachprüfung der Abt. II „Betrieb“ zugeordnet ist.

Diese Prüfungen sind seit 1968 an anerkannte Betriebe der Luftfahrtindustrie (Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe) delegiert, die sie in voller Eigenverantwortung durchführen und bescheinigen können.

## Abt. II „Betrieb“:

- Genehmigung von deutschen Luftfahrtunternehmen mit Luftfahrzeugen über 5,7 t oder internationalem Verkehr,
- Prüfung und Überwachung des Flugbetriebes der unter a) genannten Luftfahrtunternehmen,
- Anerkennung und Überwachung von Instandhaltungsbetrieben, Überwachung der Nachprüfung,
- Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der unter a) genannten Luftfahrtunternehmen,
- Prüfung von Luftfahrzeugführer für die Verkehrsflugfahrt und Instrumentenflugprüfung,
- Anerkennung und Überwachung von Flugschulen und Flugsimulatoren für die unter e) genannten Luftfahrzeugführern,
- Anerkennung und Überwachung flugmedizinischer Untersuchungsstellen für die unter e) genannten Luftfahrzeugführern,
- flugbetriebliche Vorschriften,
- Prüfung von Prüfern für Luftfahrtgerät,
- Verkehrsgenehmigung für ausländische Luftfahrtunternehmen.

## Gruppe „Luftverkehrssicherheit“:

- Überprüfung ausländischer Luftfahrtunternehmen, die die Bundesrepublik Deutschland anfliegen,
- Überwachung des Lufttransports gefährlicher Güter,
- Überwachung der Maßnahmen gegen kriminelle Eingriffe bei Luftfahrtunternehmen.

## Abt. III „Verwaltung“

- Interne Verwaltung,
- Recht, Ordnungswidrigkeiten,
- Verkehrszulassung von Luftfahrzeugen,
- Flugsicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit.

## Abt. IV „Flugunfalluntersuchungsstelle“ (FUS)

Untersuchung von Störungen und Unfällen beim Betrieb ziviler deutscher und ausländischer Luftfahrzeuge auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Unfälle deutscher Luftfahrzeuge im Ausland werden von den entsprechenden ausländischen Behörden untersucht. Die FUS hat dabei Beobachterstatus und erhält alle erforderlichen Informationen. Leichte Unfälle von Ultraleichtflugzeugen, Hängegleitern und Gieitsegel untersuchen die Fachverbände. Bei Zusammenstößen zwischen zivilen und militärischen Luftfahrzeugen arbeitet die FUS mit den entsprechenden militärischen Stellen zusammen.

Um einer unbeeinflussbaren Untersuchung willen ist die FUS fachlich vom LBA getrennt. Sie untersteht dem Bundesministerium für Verkehr. Die FUS stellt nicht die Frage nach der Schuld (Angelegenheit des Staatsanwaltes!), sondern sucht wertfrei nach den Unfallursachen. Sie ist auch nicht an der versicherungsrechtlichen Klärung beteiligt.

## Abt. V „Flugsicherung“

- Rechtsförmlichkeitsprüfung und Erlaß von Durchführungsverordnungen für Flugverfahren,
- Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen für Flugsicherungspersonal,
- Ordnungswidrigkeiten bezüglich Flugsicherungsvorschriften,
- Personalverwaltung für ehemalige Mitarbeiter der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS), die nicht arbeitsrechtlich zur Deutschen Flugsicherungs GmbH (DFS) gewechselt haben.