

Stand: 30. Oktober 2004

# Chronik des Luftfahrt-Bundesamtes

Zusammengestellt von  
F. K. Franzmeyer

unter Mitwirkung von  
M. Düsing

---

## Vorwort

Jeder Fluggast oder jeder Flugzeugführer, der sich einem Luftfahrzeug anvertraut, möchte die Sicherheit haben, dass er bei der Wahl dieses Verkehrsmittels keine außergewöhnlichen Risiken eingeht. Es ist dabei auch gleichgültig, ob er sich dem Luftfahrzeug persönlich anvertraut, oder ob er es lediglich benutzt, um z.B. Fracht damit befördern zu lassen. Nur im Zusammenhang mit neuen Ideen werden Abenteurer bereit sein, sich unbekanntem Gefahren auszusetzen. Dagegen ist auch so lange nichts einzuwenden, als nicht gleichzeitig auch unbeteiligte Dritte in Gefahr gebracht werden. Eine Gefährdung Dritter ist aber bei jeder Betätigung in der Luftfahrt – zumindest so weit sie sich über bewohnten Gebieten abspielt – gegeben. Regelungen in der Luftfahrt entsprechen also nicht nur dem Sicherheitsbedürfnis der Nutznießer des Luftverkehrs, sondern mindestens ebenso sehr dem Wunsch, in der Öffentlichkeit durch den Luftverkehr keinen Schaden zu erleiden. Vorkehrungen für die Sicherheit im Luftverkehr zu treffen, ist Aufgabe des Staates und seiner zuständigen Behörden. Luftfahrt ist daher ohne Luftfahrtverwaltung nicht möglich.

Im Folgenden wird versucht, die Entwicklung des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA), einer heute dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zugeordneten Bundesoberbehörde, nach dem Zweiten Weltkrieg anhand von wesentlichen Daten chronologisch nachzuvollziehen. Parallel zum LBA in der Bundesrepublik Deutschland entstand in der Deutschen Demokratischen Republik die Staatliche Luftfahrtinspektion (SLI), die mit der Wiedervereinigung Deutschlands 1990 in das LBA eingegliedert wurde. Auf die über vierzigjährige Geschichte dieser mitteldeutschen Behörde wird in der vorliegenden Chronologie nur mit wenigen Angaben hingewiesen. Einzelheiten dazu bleiben einer zukünftigen Ausarbeitung vorbehalten.

Zu jedem Datum der nachfolgenden Chronik könnte eine kleine Geschichte geschrieben werden, das aber würde den Rahmen dieser Ausarbeitung sprengen. Mit Bedauern stellen die Verfasser bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt fest, dass der Zahn der Zeit an den historischen Beständen schon stark genagt hat. Leider geht auch die Zahl der Zeitzeugen naturbedingt immer mehr zurück. Vieles ist daher schon heute nicht mehr exakt nachvollziehbar. Die Verfasser sind daher für jeden ergänzenden Hinweis dankbar.

Zum Schluss dieser Vorbemerkung möchten sich die Autoren bei dem Präsidenten des Luftfahrt-Bundesamtes, Herrn Dipl.-Ing. Ulrich Schwierczinski, für die Unterstützung dieser Arbeit bedanken. Dank auch allen derzeitigen und ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die persönliche Unterlagen und wertvolle Hinweise geliefert haben.

Braunschweig im Juni 2004

<b>1945 - 1954</b>
--------------------

- 07.08.1945 Das Potsdamer Abkommen tritt in Kraft.
- 20.09.1945 Mit der Proklamation der Besatzungsmächte Nr. 2 werden Besitz, Unterhaltung und Betrieb von Flugzeugen aller Art verboten. Das deutsche Luftrecht bleibt durch diese Maßnahme unberührt. Es wird nicht aufgehoben, sondern nur zeitweise suspendiert<sup>1</sup>.
- 23.05.1949 Verkündung des Grundgesetzes (GG) der Bundesrepublik Deutschland. In Artikel 73 des GG wird festgelegt, dass der Bund die ausschließliche Gesetzgebung über den Luftverkehr hat. Die speziellen Regelungen für die Luftverkehrsverwaltung sind in den relevanten Artikeln 87, 89 und 90 zu diesem Zeitpunkt nach nicht enthalten, weil die deutsche Betätigung in der Luftfahrt noch untersagt ist<sup>2</sup>.
- 04.08.1950 Der Deutsche Aero-Club e.V. (DAeC) wird von Wolf Hirth und Fritz Stamer auf der Wasserkuppe/Rhön gegründet.
- 28.04.1951 Die Alliierte Hohe Kommission (AHK) gibt ihre Absicht bekannt, Segelflug-, Ballon- und Modellflugsport wieder zuzulassen<sup>3</sup>.
- 01.09.1951 Der Segelflug-, Ballon- und Modellflugsport wird in der Bundesrepublik Deutschland wieder freigegeben.
- 01.09.1951 Gründung der Abteilung Luftfahrt im Bundesministerium für Verkehr (BMV) unter MinDir Dr. Knipfer.
- Nov. 1951 Der „Vorbereitungsausschuss Luftverkehr“ wird vom BMV eingesetzt (Vorsitz: Dr. Kurt Weigelt).
- 1952 Deutschlandvertrag: Aufhebung des Besatzungsstatuts in der Bundesrepublik Deutschland.
- 1952 Ältere Muster von deutschen Segelflugzeugen, die als geprüft und zugelassen gelten, werden vom Bundesminister für Verkehr bekannt gegeben<sup>4</sup>.
- 29.04.1952 In der Bundesrepublik Deutschland erhält das Segelflugzeug Mü-13E „Bergfalke“ der Firma Scheibe Flugzeugbau als Erstes eine Musterzulassung (Geräte-Nr. 104) nach dem Kriege<sup>5</sup>.



Mü-13E „Bergfalke“

<sup>1</sup> Wegerdt-Reuss: Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, S. 13

<sup>2</sup> Wegerdt-Reuss: Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, S. 13

<sup>3</sup> Durchführungsverordnung Nr. 9 zum Gesetz Nr. 61 der Alliierten Hohen Kommission vom August 1951

<sup>4</sup> Verkehrsblatt, Heft 9 und 13

<sup>5</sup> Dettel Walter: Eckdaten zur Musterzulassung

- 31.12.1952 Beschluss einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt. Danach sind der Bund für die Musterprüfung und Länder für die Stück- und Nachprüfung zuständig.
- 06.01.1953 Gründung der Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf (Luftag) als Vorläufer der Deutschen Lufthansa.
- 23.03.1953 Das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung wird beschlossen<sup>6</sup>.
- 01.06.1953 Die Flugsicherung wird in der Bundesrepublik Deutschland wieder von deutschen Stellen übernommen.
- 01.07.1953 Die Bundesregierung übernimmt von der Alliierten Hohen Kommission die Zuständigkeiten für die Leitung des Flugunfalldienstes und des Such- und Rettungsdienstes. Sie übernimmt ebenfalls die Zuständigkeit für die Bearbeitung neuer technischer Vorschriften für den Bau und die Prüfung von Luftfahrtgerät.<sup>7</sup>
- 19.08.1953 Die „Prüfordnung für ausländisches Luftfahrtgerät“ tritt in Kraft<sup>8</sup>. Diese Verordnung und die zugehörigen Richtlinien für die Zulassung von ausländischem Luftfahrtgerät ermöglichen eine „vereinfachte Musterprüfung“, wenn das Gerät im Ursprungsland bereits als Muster zugelassen ist. Um eine vereinfachte Musterprüfung durchführen zu können, werden zu diesem Zweck vom BMV die Bau- und Prüfvorschriften desjenigen Staates anerkannt, in dem die Musterprüfung des Luftfahrtgerätes erfolgt war.
- 15.09.1953 Der Bundesminister für Verkehr gibt bekannt, dass zur Wahrnehmung der mit Wirkung vom 1. Juli 1953 durch die Bundesregierung von der Alliierten Hohen Kommission übernommenen Zuständigkeiten für die Leitung des Flugunfalldienstes und des Such- und Rettungsdienstes sowie zur Bearbeitung neuer technischer Vorschriften für den Bau und die Prüfung von Luftfahrtgerät die **„Vorläufige Bundesstelle für Luftfahrtgerät und Flugunfalluntersuchung“ (VBL)** in Bonn, Argelander Str. 59 errichtet wurde<sup>9</sup>. Die Leitung der VBL mit den Abteilungen Prüfwesen, Unfalluntersuchung und Vorschriftenwesen wird Dr. Ing. Kübler übertragen. In München und Darmstadt werden Prüfleitstellen eingerichtet.



Sitz der „VBL“ in Bonn

<sup>6</sup> Bundsgesetzblatt I, S. 70

<sup>7</sup> Nachrichten für Luftfahrer (NfL), B 1/53

<sup>8</sup> Nachrichten für Luftfahrer (NfL), B 2/53

<sup>9</sup> Nachrichten für Luftfahrer (NfL) vom 15. September 1953, B 1/5

02.10.1953 Die Musterzulassung des zweisitzigen Segelflugzeugs „Doppelraab V“ für Schul- und Übungszwecke wird vom Bundesminister für Verkehr bekannt gegeben<sup>10</sup>. Es ist das erste Segelflugzeug, das nach dem Kriege entwickelt wurde und als Muster zugelassen wird (Baumuster Nr. 101.5).



Doppelraab V

15.10.1953 Der Bundesminister für Verkehr gibt bekannt, welche Segelfluggelände in der Bundesrepublik Deutschland für Segelflugübungen zugelassen sind<sup>11</sup>.

1953 Erster Unfall mit einem deutschen Segelflugzeug nach der Freigabe des Segelflugs in der Bundesrepublik Deutschland (Mü 13 bei Bad Aibling).

04.08.1954 Die „Deutsche Lufttransport GmbH“ (DLT) wird in Hamburg als erstes Luftfahrtunternehmen gegründet. Englischer Partner mit 30 % ist die Skyways and Lancashire Aircraft Corp. Der Betrieb erfolgt mit drei in Großbritannien gecharterten Douglas DC-3 (C-47). Die DLT war die erste deutsche Chartergesellschaft mit der Genehmigung zur Personenbeförderung.

03.11.1954 Vom BMV werden die vom US-amerikanischen Civil Aeronautics Board erlassenen Civil Air Regulations „Part 4b: Airplane Airworthiness Transport Categories“ und „Part 3: Airplane Airworthiness. Normal, Utility, Acrobatic and Restricted Purpose Categories“ anerkannt. Die Übernahme dieser US-amerikanischen Bauvorschriften bilden die Basis für die vereinfachte Musterprüfung und Musterzulassung der amerikanischen Verkehrsflugzeuge CV 340 „Convair Liner“, Lockheed L 1049 E „Super Constellation“ und Douglas DC 3 (C 47) sowie des schwedischen Schul- und Reiseflugzeugs SAAB 91 B „Safir“ in der Bundesrepublik Deutschland<sup>12</sup>.

15.11.1954 Der Bundesminister für Verkehr gibt bekannt, dass das Flugzeugmuster CV-340-68, Hersteller Consolidated Vultee Aircraft Corporation in San Diego/California, USA, zugelassen ist<sup>13</sup>.

Nov. 1954 In der Bundesrepublik Deutschland wird die „Luftfahrzeugrolle“ wieder eingerichtet. In die Luftfahrzeugrolle werden die deutschen Luftfahrzeuge eingetragen, wenn sie zum Luftverkehr zugelassen sind. Die deutsche

Flugzeugmuster: <b>CV-340-68</b>		Kennzeichen:
Hersteller: <b>Consolidated Vultee Aircraft Corp., San Diego, Calif.</b>		<b>D-ACAD</b>
Werknummer: <b>198</b>		
Baujahr: <b>1954</b>	Gattung: <b>Reise</b>	
<b>I. Technische Angaben</b>		
1. Typbezeichnung: <b>CV-340-68</b>		
a) Hersteller: <b>Consolidated Vultee Aircraft Corp.</b>		
b) Anzahl und Baumuster: <b>2 x A 1000 C 856</b>		
2. Sondlungengruppe:		
a) Hersteller:		
b) Baumuster:		
c) Rufzeichen:		
3. Besatzung:		
a) Flügelpersonal: <b>4</b>		
b) Sonstiges Personal:		
4. Leistungsfähigkeit:		
a) Flügelspanne: <b>44</b>		
b) Nutzlast insgesamt: <b>7600</b>		
5. Maximales Startgewicht in t: <b>34,319</b>		
<b>II. Zulassungsbedingungen</b>		
1. Verwendungszweck: <b>Reise</b> (Kunstflugtauglich: <b>ja</b> )		
2. Haftpflichtversicherung: <b>Allianz, Flur u. S. Luft, Bayern, Nr. 100 000</b>		
3. Sibirische Zulassung in: <b>N.E. - 10.11.54</b>		
4. Lufttüchtig gemäß Nr. <b>USA Civil Air Reg. 135</b> vom <b>1.7.54</b>		
5. Eigenname: <b>Deutsche Lufttransport GmbH</b> (Stützpunkt: <b>Bad Aibling</b> )		
6. Halter: <b>DLT</b>		
7. Anschrift: <b>Hörsingstr. 1, 85000 Bad Aibling</b>		
<b>III. Zulassung</b>		
1. Kabinenliste angelegt und		
2. Zulassung erteilt am: <b>11. Nov. 1954</b>		
Stempel:		Änderungen auf Rückseite zu ZH
Unterschrift:		

Erster Eintrag in die Luftfahrzeugrolle

<sup>10</sup> Nachrichten für Luftfahrer, B 18/53

<sup>11</sup> Nachrichten für Luftfahrer vom 15. Oktober 1953, B 7/53

<sup>12</sup> Anerkennung ausländischer Bau- und Prüfverfahren für Luftfahrtgerät, NfL B 51/54 vom 3. November 1954.

<sup>13</sup> Nachrichten für Luftfahrer, B 57/54

Luftfahrzeugrolle war ursprünglich schon mit Inkrafttreten des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 1. August 1922 begonnen worden. Nach dem Zweiten Weltkrieg entsteht sie jetzt wieder neu.

18.11.1954 Die ersten vier Verkehrsflugzeuge erhalten in der Bundesrepublik Deutschland ihre Verkehrszulassung und werden in die neu eingerichtete Luftfahrzeugrolle eingetragen (D-ACAD, D-ACEF, D-ACIG, D-ACOH). Es handelt sich hierbei um zweimotorige Flugzeuge des Musters CV-340-68 der US-amerikanischen Herstellerfirma Consolidated Vultee Aircraft Corporation in San Diego/California, USA. Eigentümer der Flugzeuge ist die Deutsche Lufthansa<sup>14</sup>.

29.11.1954 Die DLH überführt mit Sondergenehmigung des BMV ihre erste „Convair CV-340-68“ (D-ACAD; Werk-Nr.: 198) nach Deutschland.

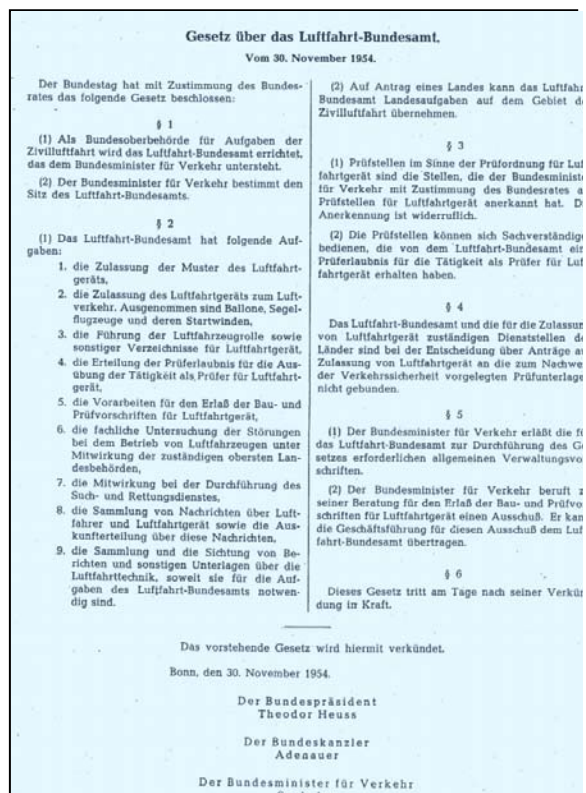


Convair CV-340-68 der DLH

30.11.1954 Das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) tritt in Kraft. Durch dieses Gesetz wird die Erteilung der Zulassung dem LBA, die Durchführung der technischen Prüfungen anerkannten Prüfstellen zugewiesen. Die Zulassung wird zunächst durch die „Verordnung über den Luftverkehr“ (LuftVO) vom 21. August 1936 und die Prüfung durch die „Prüfordnung für Luftfahrtgerät“ (PrO-Gerät) vom 21. August 1936 geregelt.

13.12.1954 Im BMV ist die Entscheidung gefallen. Durch Verwaltungsanweisung wird festgelegt, dass das Luftfahrt-Bundesamt seinen Sitz in der Stadt Braunschweig erhält. Es wird im Flughafen-Hauptgebäude am Flughafen Braunschweig-Waggum untergebracht.

23.12.1954 Das einmotorige Flugzeug Saab-91B „Safir“ des schwedischen Herstellers Svenska Aeroplan AB in Linköping wird als erstes Sport- und Reiseflugzeug nach dem Kriege in Deutschland vom Bundesminister für Verkehr zugelassen. Die ersten beiden Flugzeuge gehen an die Deutsche Lufthansa.



<sup>14</sup> Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland, Blatt 1 bis 4.

## 1955 - 1959

1955 Der Bundesminister für Verkehr beruft gemäß § 5 Abs. 2 des LBA-Gesetzes die Mitglieder des neuen „Deutschen Luftfahrzeugauschusses“ (DLA) zu seiner Beratung beim Erlass von Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften.

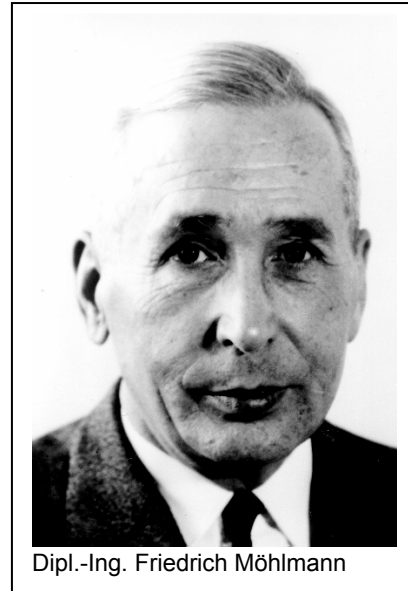


Dienstgebäude Lilienthalplatz

20.01.1955 Die „Richtlinien für die Zulassung ausländischen Luftfahrtgerätes“ werden vom Bundesminister für Verkehr bekannt gegeben<sup>15</sup>.

01.02.1955 Das LBA nimmt mit 28 Mitarbeitern seine Dienstgeschäfte in Braunschweig auf.<sup>16</sup>

01.02.1955 **Dipl.-Ing. Friedrich Möhlmann** wird zum ersten Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes ernannt. Er leitet die Behörde bis zum 31.12.1969.



Dipl.-Ing. Friedrich Möhlmann

04.03.1955 Vom LBA wird erstmals eine Erlaubnis für Prüfer im Wartungsdienst für Flugzeuge erteilt.

29.03.1955 Das Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig wird vom Bundesminister für Verkehr, Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm, seiner Bestimmung übergeben.

01.04.1955 Eine „Super Constellation“ 1049 G des US-amerikanischen Herstellers Lockheed Aircraft Corporation in Burbank/California wird in der Bundesrepublik Deutschland als erstes viermotoriges Verkehrsflugzeug zum Verkehr zugelassen (Kennz.: D-ALAK). Eigentümer ist die Deutsche Lufthansa.



Super Constellation 1049G

27.04.1955 Der Ministerrat der DDR bestätigt den Beschluss zur Einrichtung der Zivilluftfahrt in der DDR. Danach ist „zur Durchführung des zivilen Personen- und Frachtluftverkehrs mit Wirkung vom 1. Mai 1955 die deutsche Lufthansa zu gründen. Die deutsche Lufthansa untersteht dem Ministerium des Innern“ der DDR.<sup>17</sup>

<sup>15</sup> Nachrichten für Luftfahrer (NfL), B 20/55

<sup>16</sup> Nachrichten für Luftfahrer (NfL) vom 15. Februar 1955, B 11/55

<sup>17</sup> Seifert: Der deutsche Luftverkehr 1955 – 2000, S. 34

- 05.05.1955 Wiedererlangung der eingeschränkten Lufthoheit der Bundesrepublik Deutschland. Mit der Rückgabe der eingeschränkten Lufthoheit an die BRD, zu der das unter Besatzung stehende Berlin nicht gehörte, teilten sich aus politischen Gründen die Wege der Luftfahrtverwaltungen.
- 10.06.1955 Das einsitzige Flugzeug „Zaunkönig“, entwickelt von einer Gruppe von Studenten der TH Braunschweig unter der Leitung von Prof. Winter, erhält als erstes nach dem Kriege in Deutschland gebautes Motorflugzeug die Verkehrszulassung (D-EBAR).<sup>18</sup> Die Musterzulassung wird am 05.10.1955 erteilt.
- 
- Zaunkönig
- 21.06.1955 Mit der 7. Änderungsverordnung zur Verordnung über Luftverkehr (LVO) wird für die Stück- und Nachprüfung von Luftfahrtgerät erstmals die Erlaubnispflicht für „Prüfer für Luftfahrtgerät“ eingeführt<sup>19</sup>. Prüfer für Luftfahrtgerät zählen damit in Deutschland zum „Luftfahrtpersonal“.
- 27.06.1955 Die neue Prüfordnung für Luftfahrtpersonal (LuftPersVO) wird im Bundesgesetzblatt Teil I, Nr. 19 bekannt gegeben.
- 29.06.1955 Die Bundesrepublik Deutschland wird als 73. Mitglied in die IATA aufgenommen.
- Juli 1955 In der Bundesrepublik Deutschland werden die Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt zwischen Bund und Ländern im Verkehrsblatt Nr. 14 geregelt (z.B. für Zulassung, Eintragung, Flugerlaubnis, Ausbildung, Luftfahrtgelände, Luftfahrt-Unternehmen und -Veranstaltungen, Flugsicherung, Verkehrsvorschriften, Enteignung und Haftpflicht).
- 08.07.1955 Der Bundesminister für Verkehr regelt mit einer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luffahrer die „Abgrenzung der Verwaltungsbefugnisse zwischen Bund und Ländern auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt“<sup>20</sup>. Festgelegt werden die Zuständigkeiten z.B. für die Zulassung und Eintragung der Luftfahrzeuge, für die Luftfahrer und deren Ausbildung, für die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtveranstaltungen.
- Okt. 1955 Der Bundesminister für Verkehr beauftragt das LBA mit der Geschäftsführung des deutschen Luftfahrzeugausschusses (DLA).
- 20.10.1955 Die Versuchsanstalt für Luftfahrt, Prüfstelle für Luftfahrzeuge (DVL/PfL) verlegt ihren Sitz von München nach Essen-Mülheim.
- Nov. 1955 Die DLT erhält als erste private Luftverkehrsgesellschaft in der Bundesrepublik

<sup>18</sup> Franzmeyer, Friedrich K.: LF 1 „Zaunkönig“, Flugzeug Profile Nr. 39, UNITEC Medienvertrieb e.K., Stengelheim, 2002

<sup>19</sup> Matschego, J.: Lufttüchtigkeit, S. 90 und S.135

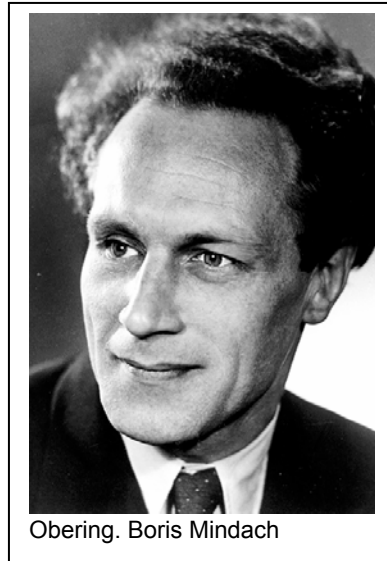
<sup>20</sup> Nachrichten für Luffahrer, B 48/55 vom 15. August 1955



---

Deutschland durch das BMV die Genehmigung als Luftfahrtunternehmen.

- 26.01.1956 Beim LBA in Braunschweig findet die erste Sitzung des neuen Deutschen Luftfahrzeug-Ausschusses (DLA) statt. Das Amt ist gemäß § 5 Abs. 2 des LBA-Gesetzes die „Geschäftsstelle“ des DLA.
- 09.05.1956 Die Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet das ICAO-Abkommen. Die Bundesrepublik wird mit 61 Stimmen bei einer Enthaltung (Israel) aufgenommen. Der Beitritt der Bundesrepublik wird zum 8. Juni 1956 wirksam<sup>21/22</sup>.
- 28.01.1957 Als Prüfstellen für Luftfahrtgerät werden vom Bundesminister für Verkehr die „Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V.“ (DVL), Mülheim/Ruhr und die „Deutsche Forschungsanstalt für Luftfahrt e.V.“ (DFL), Braunschweig anerkannt<sup>23</sup>. Die beiden Anstalten haben je eine Prüfteilung – bezeichnet als „Prüfstelle für Luftfahrtgerät“ (PfL) - eingerichtet, deren Aufgabe es ist, die Musterprüfung von Geräten durchzuführen. Für die Durchführung der Stück- und Nachprüfungen werden Bezirksprüfstellen eingerichtet, die von der „Zentrale für Stück- und Nachprüfung“ (ZStN) gesteuert werden.
- 01.03.1957 **Obering. Boris Mindach** wird zum ersten Leiter der Prüfstelle für Luftfahrtgerät (PfL) der DDR berufen. Er leitet die PfL (später: „Entwicklungs- und Prüfstelle der Zivilen Luftfahrt“ (EPZL) bis Juli 1966.
- 29.03.1957 Der Deutsche Luftfahrzeug-Ausschuss (DLA) empfiehlt auf seiner 2. Vollsitzung dem Bundesminister für Verkehr die Anerkennung der US-amerikanischen Bauvorschriften.
- 31.08.1957 Der Bundesminister für Verkehr gibt bekannt, dass die vom Civil Aeronautics Board (CAB) der USA erlassenen Civil Air Regulations (CAR), die sich auf Bauvorschriften für Flugzeuge, Drehflügler, Motoren und Propeller beziehen, anerkannt werden und ab sofort für den Nachweis der Verkehrssicherheit notwendigen Prüfungen anzuwenden sind.<sup>24</sup> Die ehemaligen deutschen Bauvorschriften für Flugzeuge und Flugmotoren werden gleichzeitig nicht mehr angewendet<sup>25</sup>  
*Anm.: Ab 1969 Umbenennung in Federal Aviation Administration (FAA) bzw. Federal Aviation Regulations (FAR).*



Obering. Boris Mindach

---

<sup>21</sup> Gesetz über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum ICAO-Abkommen, s. BGBl Teil II vom 11. April 1956, S. 411.

<sup>22</sup>Wegerdt-Reuss: Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, 3. Auflage, S. 22 ff.

<sup>23</sup> Bekanntmachung über Anerkennung von Prüfstellen für Luftfahrtgerät vom 28. Januar 1957, NfL B 9/57

<sup>24</sup> Bekanntmachung über die Anerkennung ausländischer Bau- und Prüfvorschriften von 31. August 1957, Bundesanzeiger Nr. 170 vom 5. September 1957 und NfL B 115/57.

<sup>25</sup> Bekanntmachung über die Anwendbarkeit deutscher Bau- und Prüfvorschriften, Bundesanzeiger Nr. 170 vom 5. September 1957 und NfL B 115/57.

- 12.11.1957 Musterzulassung des ersten in der DDR entwickelten Segelflugzeuges FES 530 „Lehrmeister“ durch die Prüfstelle für Luftfahrtgerät der DDR. Der ursprüngliche Entwurf des Lehrmeisters erfolgte in Gotha, die Produktion und Weiterentwicklung des doppelsitzigen Segelflugzeuges erfolgte beim Apparatebau Lommatzsch. Auf dem Foto ist der letzte gebaute „Lehrmeister“ zu sehen.
- 
- Der letzte gebaute FES 530 „Lehrmeister“
- 20.12.1957 Musterzulassung des einmotorigen Motorflugzeuges mit Kurzstart- und Kurzlandeigenschaften (STOL) Dornier 27 A-1. Es ist das erste im Großserienbau hergestellte Motorflugzeug nach dem Kriege in der Bundesrepublik Deutschland.
- 
- Dornier Do 27A-1
- 07.08.1958 Vom Bundesminister der Justiz wird die Gültigkeit des „Warschauer Abkommens“ in der Bundesrepublik Deutschland bekannt gegeben. Das Abkommen dient der Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr<sup>26</sup>.
- 05.12.1958 Anpassung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Bundesrepublik Deutschland. Das Luftverkehrsgesetz aus dem Jahre 1922 wurde letztmals 1943 geändert. Nunmehr wurde es unter Berücksichtigung der fortgeschrittenen Entwicklung auf politischem, verfassungs- und staatsrechtlichem sowie auf technischem Gebiet grundlegend überarbeitet. Gleichzeitig wurde eine neue Paragraphierung eingeführt<sup>27</sup>.
- 1959 Dem LBA wird eine neue Aufgabe zugewiesen: Überprüfung der technischen und flugbetrieblichen Grundlagen der Luftfahrtunternehmen.
- 
- FS 24 „Phönix“
- 31.01.1959 Als erstes Segelflugzeug in GFK-Bauweise wird das Segelflugzeug FS 24 „Phönix“ der Akademischen Fliegergruppe Stuttgart als Muster (Geräte-Nr. 207) zugelassen.

<sup>26</sup> BGBl II 1958, S. 312

<sup>27</sup> Wegerdt-Reuss: Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, S. 15 und 28 ff.

---

sen<sup>28</sup>.

- 16.04.1959 Die Deutsche Demokratische Republik (DDR) tritt dem „Warschauer Abkommen“ vom 12. Oktober 1929 bei.<sup>29</sup>
- 01.08.1959 Die Verfügung des Bundesministers für Verkehr über die Einrichtung und Führung der Luftfahrzeugrolle tritt in Kraft<sup>30</sup>. Daraufhin wird beim LBA die „neue“ Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland eingerichtet. Die Eintragungen in dem „Verzeichnis der deutschen Luftfahrzeuge“ (der „alten“ Luftfahrzeugrolle) werden ab Januar 1960 in die „neue“ umgeschrieben.
- 01.12.1959 Als erstes Flugzeug wird das einmotorige, zweisitzige Sportflugzeug Piper PA-22 mit dem Kennzeichen D-ECEG in die „neue“ deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen.



Piper PA-22

---

<sup>28</sup> Detlef Walter: Eckdaten zur Musterzulassung

<sup>29</sup> Gesetzblatt der DDR, Teil I, S. 505 vom 16. April 1959

<sup>30</sup> Allgemeine Verfügung über die Einrichtung und Führung der Luftfahrzeugrolle vom 10. Juli 1959

## 1960 - 1964

15.02.1960 Musterzulassung des von 4 Strahltriebwerken angetriebenen Verkehrsflugzeugs Boeing 707-430 durch das LBA. Damit beginnt auch für das LBA das Jet-Zeitalter. Am 28.02.1960 erhält die Deutsche Lufthansa ihre erste Boeing 707-430 mit dem Kennzeichen D-ABOB.



Boeing 707

15.10.1960 Musterzulassung des ersten Geschäftsreisejets in Deutschland: Der Paris Jet MS 760 (Morane Saulnier, Frankreich).

01.01.1961 In der DDR wird die „Hauptverwaltung der zivilen Luftfahrt“ (HVZL) im Ministerium für Verkehrswesen für die staatliche Leitung, Koordination und Entwicklung der zivilen Luftfahrt zuständig.<sup>31</sup>



MS 760

06.02.1961 Änderung des Grundgesetzes: Einfügung des Artikels 87d betreffend die geänderten Zuständigkeiten von Bund und Länder für den Bereich Luftverkehrsverwaltung. Er tritt am 16.02.1961 in Kraft.<sup>32</sup>

24.04.1961 Der SF-24 „Motorspatz“ der Firma Scheibe Flugzeugbau wird als erster eigenstartfähiger Motorsegler als Muster (Geräte-Nr. 581) zugelassen<sup>33</sup>.

08.08.1961 Die „Arbeitsgruppe GFK im Flugzeugbau“ des Deutschen Luftfahrzeugausschusses (DLA) wird gegründet<sup>34</sup>. In der Arbeitsgruppe sind Hersteller, Forschung und das LBA vertreten. Die Arbeitsgruppe des DLA hat die Aufgabe, für den BMV Prüfrichtlinien zu erarbeiten.



SF-24 „Motorspatz“

1962 Dem LBA wird die Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen übertragen.

<sup>31</sup> Michels/Werner: Luftfahrt Ost 1945-1990, Seite 168

<sup>32</sup> Gesetz zur Einfügung eines Artikels über die Luftverkehrsverwaltung in das Grundgesetz, BGBl. I Seite 65

<sup>33</sup> Detlef Walter: Eckdaten der Musterzulassung

<sup>34</sup> DVL/PfL, Bericht 1/67, F. Schatt: Besonderheiten beim Lufttüchtigkeitsnachweis von GFK-Segelflugzeugen

- 
- Mai 1963 Die Ballonfabrik Augsburg und die Firma Leonhardt Stuttgart, beide in Augsburg ansässig, erhalten die Musterzulassungen für die Gasballone „K/Ri“ und „K/STU“.
- 02.04.1964 Eine Boeing 727-030 der Deutschen Lufthansa (D-ABID) wird auf dem Flughafen Hannover von der damaligen Oberbürgermeisterin der Stadt Braunschweig, Martha Fuchs, auf den Namen „Braunschweig“ getauft<sup>35</sup>.

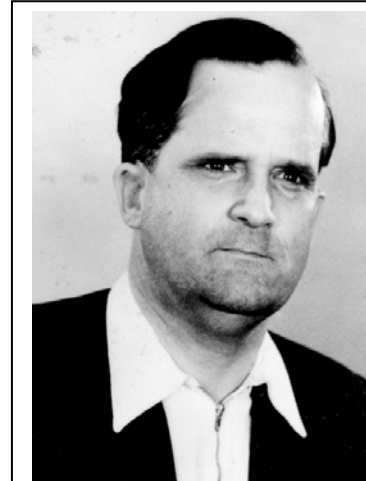


---

<sup>35</sup> Deutsche Lufthansa CGN CI/B - Firmenarchiv

## 1965 - 1969

- 01.01.1965 Die Prüfstelle für Luftfahrtgerät der Zivilen Luftfahrt der DDR (Pfl/ZL) wird umgebildet in die Entwicklungs- und Prüfstelle der Zivilen Luftfahrt (EPZL).
- 1966 Die vom LBA erarbeiteten neuen Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge (LFS) treten in Kraft.
- 1966 Die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Demokratische Republik treffen erste Vereinbarungen über die Luftfahrt.
- Aug.1966 **Dipl.-Ing. Erwin Freyer** wird zum (2.) Leiter der Entwicklungs- und Prüfstelle der Zivilen Luftfahrt der DDR (EPZL) berufen. Er leitet die EPZL bis zum 31.12.1967.
- 01.01.1967 Im Rahmen der vorgesehenen Neuordnung des Prüfwesens hat das Luftfahrt-Bundesamt die Pfl-Bezirksstellen übernommen<sup>36</sup>. Gleichzeitig hat der Bundesminister für Verkehr das Luftfahrt-Bundesamt als Prüfstelle für Luftfahrtgerät anerkannt. Die Aufgaben der DVL-Pfl und DFL-Pfl gehen auf das LBA über<sup>37</sup>.
- 23.02.1967 Musterzulassung des ersten deutschen Geschäftsreiseflugzeugs mit Strahltriebwerken HFB 320 der Firma Hamburger Flugzeugbau durch das LBA.
- 15.03.1967 Das LBA wird umorganisiert. Es werden die Abteilungen „Technik“ und „Betrieb“ eingerichtet. Die Abteilung „Technik“ erhält ihren Sitz in Essen-Mülheim in den Räumen der DVL-Pfl.
- 05.04.1967 Die neue Prüfverordnung für Luftfahrtpersonal (LuftPersVO) tritt in Kraft.<sup>38</sup>
- 01.07.1967 Aufgrund der Neuordnung des Prüfwesens werden Mitarbeiter der DVL-Pfl vom LBA übernommen<sup>39</sup>.
- 01.01.1968 Die Staatliche Luftfahrtinspektion der DDR (SLI) wird als nachgeordnete Einrichtung des Ministeriums für Verkehrswesen eingerichtet<sup>40</sup>.



Dipl.-Ing. Erwin Freyer



HFB 320 „Hansa Jet“

<sup>36</sup> Nachrichten für Luftfahrer (NfL), 33/67 vom 3. Januar 1967

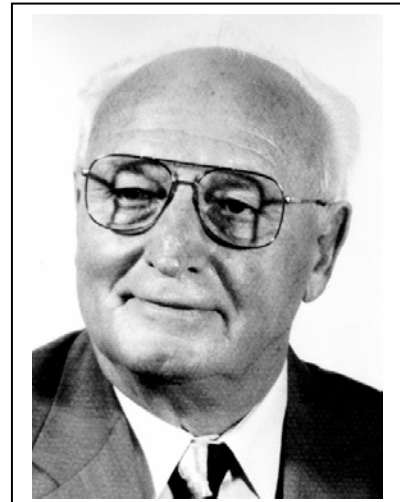
<sup>37</sup> Nachrichten für Luftfahrer (NfL), 197/67 vom 29. Mai 1967

<sup>38</sup> Bundesgesetzblatt Teil I, Nr. 21 vom 15. April 1967, S. 413 ff.

<sup>39</sup> Schäfer, Helmut: Daten für die LBA-Chronik vom 09.02.2000, S. 4

<sup>40</sup> Berger, Günther: Die zivile Luftfahrt der DDR – kurze Übersicht, S. 8

- 01.01.1968 **Dr. rer. pol., Dipl. jur. Gerhard Mudrack** wird zum (1.) Leiter der Staatlichen Luftfahrtinspektion der DDR (SLI) berufen. Er leitet die SLI bis zum 31.08.1980.
- 23.01.1968 Das zweistrahlige Kurzstrecken-Verkehrsflugzeug Boeing 737-100 erhält vom LBA die deutsche Musterzulassung. Erstkunde für dieses Flugzeugmuster und erster Betreiber in der Bundesrepublik Deutschland ist mit 21 bestellten Flugzeugen die Deutsche Lufthansa (DLH). Als Erstkunde hatte die DLH auch einen wesentlichen Einfluss auf die Auslegung des Flugzeugs.
- 09.03.1968 Gründung der Oscar-Ursinus-Vereinigung (OUV). Die OUV fördert in Deutschland den Eigenbau von Luftfahrtgerät. In diesem Zusammenhang erstellt sie technische Gutachten, die dem LBA als Grundlage für die Einzelstückzulassung dienen.
- 16.05.1968 7. Änderung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und 1. Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt. Damit werden die Aufgaben des Amtes wesentlich erweitert<sup>41</sup>.
- 16.05.1968 In der Bundesrepublik Deutschland tritt die neue „Prüfordnung für Luftfahrtgerät“ (LuftGerPO) in Kraft. Mit ihr wird im Prüfwesen das Delegationsprinzip eingeführt. Die technischen Prüfungen (Muster-, Stück- und Nachprüfungen) werden nicht mehr von den Prüfstellen für Luftfahrtgerät und den angegliederten Pfl-Bezirksstellen durchgeführt, sondern von anerkannten Betrieben, die über eine entsprechende interne Prüforganisation verfügen. Die Anerkennung und Überwachung der „Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe“ erfolgt durch das LBA.
- 16.05.1968 Die Firma Autoflug erhält die erste Anerkennung als luftfahrttechnischer Betrieb (LTB) gemäß LuftGerPO mit der LBA-Nummer II - B 3. (Der luftfahrttechnische Betrieb mit der Nr. II - B 1 war der Landesverband Baden-Württemberg des DAeC, der aber erst am 26.06.1968 vom LBA anerkannt worden ist.)
- Juni 1968 Rückführung der Abteilung „Technik“ nach Braunschweig. Aus Platzgründen werden die Abteilung „Technik“ und das Referat „Flugunfalluntersuchung“ in den ehemaligen Geschäftsräumen der Fa. ARAL an der Hildesheimer Straße untergebracht. Für die Abteilung „Betrieb“ und das Referat „Recht und Verwaltung“ stehen noch ausreichend Diensträume im Hauptgebäude des Flughafens zur Verfügung.
- Juni 1968 Das LBA führt jetzt für die Bundesrepublik Deutschland das „Verzeichnis der Segelflugzeuge“, das bisher dezentral von den einzelnen Länderbehörden ge-



Dr. rer. pol., Dipl. jur. G. Mudrack

<sup>41</sup> Bundesgesetzblatt Teil I, Nr. 30 vom 22. Mai 1968, S. 397 ff.

führt worden ist<sup>42</sup>.

04.11.1968 Neufassung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)<sup>43</sup>. Hierbei handelt es sich um eine grundlegende Neubearbeitung des Luftfahrtgesetzes vom 10. Januar 1959.

01.01.1969 Mit der Einführung der neuen Prüfordnung für Luftfahrtgerät in der Bundesrepublik Deutschland werden die Prüfstellen für Luftfahrtgerät (PfL) aufgelöst. Deren Aufgaben werden vom LBA übernommen bzw. an die anerkannten Betriebe delegiert. Die ehemaligen Bezirksstellen der PfL bilden die Basis für 5 LBA-Außenstellen (dabei ergeben sich geringfügige Änderungen der Standorte).

28.05.1969 Der Bundeswirtschaftsminister Prof. Karl Schiller und der französische Verkehrsminister Jean Chamant unterzeichnen anlässlich der französischen Luftfahrtschau in Le Bourget den Airbus-Vertrag. Vereinbart wird, dass das Großraumflugzeug Airbus A300 B gemeinsam entwickelt und gebaut werden soll.

Mitte 1969 Die Hamburger Flugzeugbau-GmbH wird als erster „Entwicklungsbetrieb“ nach der 1. DVLuftGerPO anerkannt.

29.09.1969 Der erste nach dem zweiten Weltkrieg in der Bundesrepublik Deutschland entwickelte Hubschrauber, FJ-Sky-Trac der Firma J. Wagner Helicoptertechnik, Friedrichshafen-Fischbach, erhält vom LBA die Musterzulassung.



FJ-Sky-Trac

1969/1970 Auf Initiative der niederländischen Luftfahrtbehörde (RLD) und der europäischen Industrie - Fokker, Airbus-Industrie - schließen sich sieben europäische Zulassungsbehörden (DGAC - Belgien, DGAC - Frankreich, CAA - Großbritannien, RAI - Italien, RLD - Niederlande, Schweden und LBA - Deutschland) zu den Joint Aviation Authorities (JAA) zusammen. Ihr erstes Ziel ist es, gemeinsame europäische Bauvorschriften für Verkehrsflugzeuge zu erarbeiten. Damit wurde der Grundstein für die späteren „Joint Airworthiness Requirements“ (JAR) gelegt.

<sup>42</sup> Kasperski, Holger, LBA-Archiv

<sup>43</sup> Bundesgesetzblatt Teil I, Nr. 75 vom 8. November 1968, S. 1113 ff.

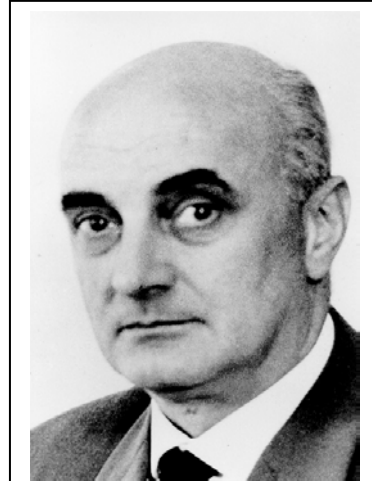


## 1970 - 1974

01.01.1970 **Dipl.-Ing. Paul Ossenbühn** wird zum (2.) Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes ernannt. Er leitet das LBA bis zum 31.10.1971.

04.03.1970 Die „Betriebsordnung für Luftfahrtgerät“ (LuftBO) tritt in Kraft. Damit ist der erste Schritt zur Umsetzung von ICAO, Anhang 6 getan. Mit der Verordnung werden der technische Betrieb und der Flugbetrieb von Luftfahrzeugen geregelt.

03.03.1970 Das erste Großraumflugzeug, eine Boeing 747-130, erhält vom LBA die Musterzulassung. Am 09.03.1970 übernimmt die Deutsche Lufthansa ihr erstes Flugzeug vom Flugzeughersteller in Seattle<sup>44</sup>.



Dipl.-Ing. Paul Ossenbühn

15.07.1970 Die „Erste Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät“ (1. DVO LuftBO) tritt in Kraft. In ihr werden Einzelheiten über die Ausrüstung der Luftfahrzeuge und den Flugbetrieb in Luftfahrtunternehmen geregelt. Der Entwurf dieser Durchführungsverordnung entstand im LBA und wurde dann mit dem BMV und den Luftfahrtunternehmen abgestimmt.



Motorsegler SF 27M

22.07.1970 Der Motorsegler SF 27 M der Firma Scheibe Flugzeugbau GmbH wird als Erster nach dem Kriege in Serie gebaute Motorsegler mit Klapptriebwerk als Muster zugelassen.

01.09.1970 Auf dem Flughafen Düsseldorf wird in den Räumen 8 und 21 der Flugzeughalle 1 die LBA-Außenstelle West des LBA eingerichtet. Zum Leiter wird Ing. Wolfgang Dammler bestimmt<sup>45</sup>.

14.09.1970 Das einmotorige Flugzeug American Aviation AA 1 wird als 5000. Flugzeug in die Luftfahrzeugrolle eingetragen.

06.10.1970 Die DGAC und das LBA vereinbaren die Grundlagen für eine gemeinsame Durchführung der Musterprüfung und



<sup>44</sup> Geschichte der Deutschen Lufthansa, S. 120

<sup>45</sup> Flughafen Nachrichten – Hausmitteilungen der Flughafen Düsseldorf GmbH, Nr. 7/1970, 15. Oktober 1970, S. 3

- Musterzulassung der Flugzeuge des Modells A 300 B. Hieraus resultiert das gemeinsame Büro beider Zulassungsbehörden für die Koordination der Airbus-Musterzulassungsaktivitäten, das „Bureau Officiel de Certification Airbus“ (BOCA).
- 13.10.1970 Der Hubschrauber BO 105A der Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm erhält als erster Hubschrauber, der in einer Großserie hergestellt wird, seine Musterzulassung.
- 1970/1971 Überlegungen des BMV werden bekannt, das LBA an den Flughafen Köln/Bonn zu verlegen. Daraufhin schalten die Personalräte des LBA die örtlichen Politiker und die Stadt Braunschweig ein, um den Standort des LBA zu sichern. In diesem Zusammenhang werden auch die Medien bemüht.
- 1971 Die vier über die Bundesrepublik Deutschland verteilten Prüfungsräte für den Erwerb von Flugzeugführer-Erlaubnissen (in Hamburg, Düsseldorf, Stuttgart und München) werden zu einem zentralen Prüfungsrat im LBA in Braunschweig zusammengeführt.
- 08.03.1971 Der Bundesminister für Verkehr hat entschieden, dass Braunschweig der Dienstsitz des Luftfahrt-Bundesamtes bleibt.
- März 1971 Die ersten beiden Baureferendare der Fachrichtung Luftfahrttechnik legen ihre große Staatsprüfung beim Oberprüfungsamt in Frankfurt/Main ab und erwerben damit den Titel „Bauassessor“
- 14.07.1971 Das erste nach dem Kriege in der Bundesrepublik Deutschland von den Vereinigten Flugtechnischen Werken (VFW) in Bremen entwickelte und gebaute Verkehrsflugzeug VFW 614 (Kennzeichen: D-BABA) startet zu seinem Erstflug. Das Flugzeug geht durch einen Unfall während der Flugerprobung im Febr. 1972 verloren.
- Sept. 1971 Die „Zusammenstellung der in der Bundesrepublik als Muster zugelassenen Luftfahrtgeräte“ wird vom LBA erstmals als Ringbuch herausgegeben.
- 06.09.1971 Auf einer Autobahn bei Hamburg muss eine BAC 1-11 des Luftfahrtunternehmens PAN International notlanden. Ein Wartungsfehler hatte zu einem vollständigen Motorschaden beider Motoren geführt. 22 Fluggäste werden dabei getötet.
- 01.10.1971 Vom Deutschen Bundestag wird zur Untersuchung der Umstände, die am 06.09.1971 zum Pan International Unfall (BAC 1-11) bei Hamburg geführt haben, ein Untersuchungsausschuss eingesetzt. Die Ergebnisse führen zu einer Personalverstärkung um 21 Planstellen beim LBA.

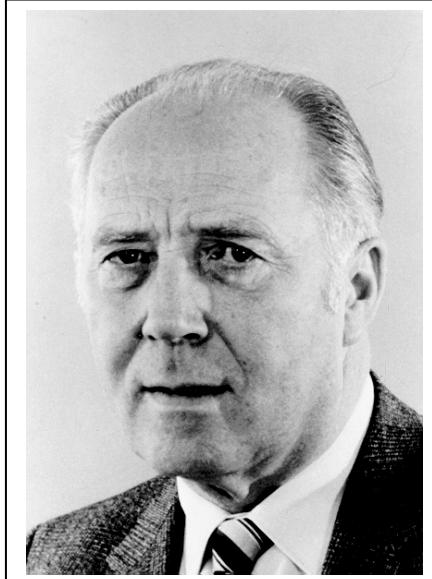


Bo 105 des ADAC

01.11.1971 **Dipl.-Ing. Karl Kössler** wird zum (3.) Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes ernannt. Er leitet das LBA bis zum 31.12.1987.

09.11.1971 Zwischen dem LBA und dem französischen Bureau Veritas wird eine Vereinbarung über die Instandhaltung und Nachprüfung von Luftfahrzeugen getroffen. Damit wird festgelegt, dass die Bescheinigungen von Instandhaltungsarbeiten, die von deutschen bzw. französischen Betrieben ausgestellt werden, gegenseitig anerkannt werden.

12.05.1972 Das LBA erteilt dem dreimotorigen Kurzstreckenverkehrsflugzeug Yakovlev YAK-40 FG als erstem Verkehrsflugzeug, das in der UdSSR entwickelt und gebaut worden ist, die Musterzulassung. Es handelt sich hierbei um eine Exportversion der Yak 40 mit westlicher Avionik.



Dipl.-Ing. Karl Kössler

13.06.1972 Erster Spatenstich zum 1. LBA-Neubau am Flughafen Braunschweig-Waggum durch den Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig Ließ. Das neue Bürogebäude wird von der Stadt Braunschweig errichtet.



LBA-Gebäude am Lilienthal-Platz in Braunschweig

1973 Die schriftlichen Prüfungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Flugzeugführer-Erlaubnissen (ATPL, IFR, LR) werden erstmals zentral im LBA abgehalten.

01.02.1973 Das LBA erteilt der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft die Anerkennung als Entwicklungsbetrieb nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPO). Die LBA-Anerkennungsurkunde trägt die Nr. I – EA 15<sup>46</sup>.

18.05.1973 Das dreimotorige Großraumflugzeug Lockheed L-1011 „TriStar“ erhält vom LBA die Musterzulassung. Der erste deutsche Betreiber des Flugzeugs ist das Lufttransport-Unternehmen (LTU), das zwei Flugzeuge bestellt hat.



L-1011

12.11.1973 Das erste dreimotorige Großraumflugzeug McDonnell Douglas DC 10-30 wird an die Deutsche Lufthansa ausgeliefert (D-ADAO, Werk-Nr.: 47921).

<sup>46</sup> LBA-Anerkennungsurkunde-Nr. I-EA 15

25.10.1973 Bezug des ersten Bauabschnittes des LBA-Neubaus am Flughafen Braunschweig, Lilienthalplatz 6. - Das Gebäude wird für 10 Jahre von der Stadt Braunschweig an die Bundesrepublik Deutschland vermietet. Danach soll es von der Bundesrepublik übernommen werden.



Do 27 vor dem LBA-Gebäude

15.03.1974 Das Großraumflugzeug Airbus A300 B erhält gleichzeitig die französische und deutsche Musterzulassung von der DGAC bzw. dem LBA.

31.05.1974 Erstmals wird zwischen den USA und der Bundesrepublik Deutschland ein bilaterales Abkommen unterzeichnet, mit dem sich die FAA und das LBA verpflichten, bei der Musterzulassung (auf der Basis einer vereinfachten Musterprüfung) und Herstellung von Luftfahrtgeräten enger zusammen zu arbeiten. Das Abkommen trägt den Titel „Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der USA über Lufttüchtigkeitszeugnisse für eingeführte Luftfahrzeuge“.

01.08.1974 Die ersten gemeinsamen europäischen Bauvorschriften (die Lufttüchtigkeitsforderungen für Verkehrsflugzeuge-JAR-25) sind von den JAA fertig gestellt worden und werden nun den beteiligten Behörden zur Anwendung empfohlen.



A300B

16.08.1974 Die Bauordnung für Luftfahrtgerät tritt in Kraft (LuftBauO). Die Verordnung regelt den Erlass von Bauvorschriften für Luftfahrtgerät. Danach werden Bauvorschriften, die nicht in Deutschland erlassen worden sind (z.B. die FAR der FAA) vom BMV anerkannt und das LBA wird ermächtigt, eigene Bauvorschriften zu erlassen.

23.08.1974 Musterzulassung des deutschen Verkehrsflugzeuges VFW 614 der Vereinigten Flugtechnischen Werke Fokker GmbH durch das LBA nach Durchführung einer umfassenden Musterprüfung. Der erste Kunde, der 1975 das erste Serienflugzeug (D-BABD) erhält, ist das dänische Luftfahrtunternehmen Cimber Air.



VFW 614 Prototyp

12.11.1974 Die „Zweite Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät“

---

(2. DVO LuftBO) tritt in Kraft. In ihr werden die Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten von Besatzungsmitgliedern in Luftfahrtunternehmen und außerhalb von Luftfahrtunternehmen bei berufsmäßiger Betätigung sowie Dienst- und Ruhezeiten von Flugdienstberatern geregelt. Der Entwurf der Durchführungsverordnung wurde vom LBA erarbeitet und mit dem BMV und dem interessierten Personenkreis abgestimmt.

## 1975 - 1979

29.01.1975 Das LBA wird Halter eines zweimotorigen Reiseflugzeuges, einer Cessna C 340 (Kennzeichen D-ILBA; Werk-Nr.510). Die Verkehrszulassung endet am 08.07.1983.



Cessna C 340, D-ILBA vor dem LBA

23.05.1975 Das Luftfahrtunternehmen Germanair erhält das erste nach Deutschland ausgelieferte Großraumflugzeug Airbus A300 B4 (Kennzeichen: D-AMAX, Werk-Nr. 12), übrigens auch das erste Flugzeug der Baureihe B 4, das ausgeliefert wurde. Aus dem LU Germanair wurde am 1.4.1977 das LU Bavaria-Germanair Fluggesellschaft mbH, das dann am 1.4.1979 von Hapag Lloyd übernommen wurde.

01.09.1975 Musterzulassung des einsitzigen Segelflugzeuges in glasfaserverstärkter Kunststoffbauweise ASTIR CS der Firma Grob. Erstmals werden nach den Regeln industrieller Großserienfertigung erhebliche Stückzahlen (535 Stück) hergestellt.



ASTIR CS der Firma Burkhard Grob Flugzeugbau

31.10.1975 Die vom LBA erarbeiteten „Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler (LFSM)“ treten als „Erste Durchführungsverordnung zur Bauordnung für Luftfahrtgerät“ (1. DV LuftBauO-LFSM) in Kraft<sup>47</sup>. Sie ersetzen die bisher angewendeten „Vorläufigen Richtlinien für die Prüfung und Zulassung von Motorseglern“<sup>48</sup>. Die LFSM bilden die Grundlage für die späteren gemeinsamen europäischen Bauvorschriften für Segelflugzeuge und Motorsegler (JAR-22).

02.02.1976 Die Deutsche Lufthansa AG erhält ihr erstes Großraumflugzeug Airbus A300 (Kennzeichen: D-AIAA; Werk-Nr. 21).

01.03.1976 Die „Verordnung über Luftfahrtpersonal“ (LuftPersV) vom 09. Januar 1976 tritt in Kraft.<sup>49</sup>

<sup>47</sup> Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 204 vom 31. Oktober 1975

<sup>48</sup> LBA-Mitteilung Nr. 10.05 vom 8. Januar 1959 und Änderungen hierzu vom 14. April 1967 sowie in LBA-Mitteilung Nr. 10.05.1 vom 23. Februar 1971.

<sup>49</sup> BGBl. 1976, Teil 1, Nr. 53, Seite 1097

- 25.07.1977 Die „Dritte Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät“ (3. DVO LuftBO) tritt in Kraft. Mit ihr werden Einzelheiten über die Ausrüstung und den Betrieb von Luftfahrtgeräten außerhalb von Luftfahrtunternehmen geregelt. Der Entwurf wurde vom LBA erarbeitet.
- 01.09.1977 Das Luftfahrt-Bundesamt und das Japanese Civil Aviation Board (JCAB) schließen im Zusammenhang mit der gemeinsamen Entwicklung des Hubschraubers BK 117 ein Kooperationsabkommen („Agreement on Certification for Helicopter BK 117“)<sup>50</sup>.
- 01.12.1977 Die „Erste Durchführungsverordnung zur Prüfordnung für Luftfahrtgerät“ (1. DV LuftGerPO) tritt in Kraft. In ihr werden Einzelheiten für die Anerkennung von Entwicklungsbetrieben zur Durchführung von Musterprüfungen geregelt. Der Entwurf dieser Durchführungsverordnung wurde vom LBA erarbeitet und anschließend mit der Industrie abgestimmt.
- 1979 Die zehn Staaten der Joint Aviation Authorities (JAA) unterzeichnen das „Arrangement Document“. Es bildet die formelle Grundlage für die Zusammenarbeit der beteiligten nationalen Luftfahrtbehörden. Es verpflichtet die Luftfahrtbehörden, die gemeinsamen technischen Forderungen (Joint Airworthiness Requirements) zu veröffentlichen und weiterhin ein gemeinsames Sekretariat vorzuhalten und zu finanzieren<sup>51</sup>.
- 1979 Vier der beteiligten JAA-Staaten (Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Niederlande) setzten die gemeinsamen europäischen Lufttüchtigkeitsforderungen für Verkehrsflugzeuge JAR 25 als allein gültige Bauvorschrift für Verkehrsflugzeuge in Kraft.
- Nov. 1979 Hapag Lloyd ist der erste Kunde eines Airbus A300 C4, eines Flugzeugs, das in kurzer Zeit von Fracht- auf Passagierbetrieb umgerüstet werden kann.
- 25.05.1979 In Chicago ereignet sich ein tragischer Unfall. Ein Flugzeug des Typs Douglas DC 10 verliert beim Start einen Motor und stürzt ab. Die FAA verhängt ein Flugverbot, das auch europäische Betreiber des Flugzeugs einbezieht. Im Interesse der Luftfahrtunternehmen Europas erarbeiten die europäischen Luftfahrtbehörden (einschließlich LBA) aufgrund der hier angewendeten strengen Instandhaltungsmaßnahmen eine Lösung, die es der FAA ermöglicht, den Betrieb der in Europa gewarteten Flugzeuge weiterhin zu gestatten.



Abschluss der Musterzulassung der BK 117



<sup>50</sup> 1. LBA „Agreement on Certification for Helicopter BK 117“

2. Rotor Journal – Das aktuelle EUROCOPTER Magazin, Nr. 49, März/April 2003, S. 12 ff.

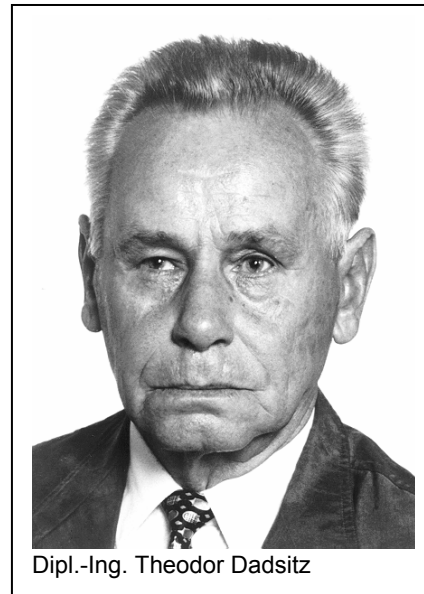
<sup>51</sup> Klaus Koplín: JAR – Europa einig in den Luftfahrtvorschriften, LBA-INFO, Nr. 2, August 1988, S. 3 ff.

<b>1980 – 1984</b>
--------------------

1980 Als ein Ergebnis der Arbeiten des „Pan International-Untersuchungsausschusses“ (siehe auch 06.09.1971) wird die Flugunfalluntersuchungsstelle (FUS) des LBA fachlich direkt dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) unterstellt und damit in dieser Hinsicht vom LBA unabhängig. Verwaltungsmäßig wird die FUS jedoch weiterhin vom LBA betreut. Durch Änderung des LBA-Gesetzes wird die fachliche Unabhängigkeit der Flugunfalluntersuchungsstelle (FUS) fixiert. Sie wird ab 18.09.1980 in fachlicher Hinsicht der unmittelbaren Aufsicht des Bundesministers für Verkehr unterstellt.

12.06.1980 10 europäische Staaten vereinbaren, die Musterprüfung des geplanten zweimotorigen Regionalverkehrsflugzeugs Saab-Fairchild SF 340 erstmals gemeinsam auf der Grundlage von JAR-25 durchzuführen. Die Federführung liegt bei der schwedischen Behörde. Stark beteiligt an diesem Prozess ist die englische CAA, während sich die französische DGAC, der niederländische RLD und das LBA auf beratende Funktionen beschränken.

01.09.1980 **Dipl.-Ing. Theodor Dadsitz** wird zum (2.) Leiter der Staatlichen Luftfahrtinspektion (SLI) der DDR ernannt. Er leitet die SLI bis zum 31.12.1987.



Dipl.-Ing. Theodor Dadsitz

28.01.1981 Das zweistrahlige Kurzstrecken-Verkehrsflugzeug Boeing 737-230, eine modernisierte, verlängerte und gleichzeitig leisere Version der Boeing 737-130, erhält vom LBA die Musterzulassung. Die Deutsche Lufthansa bestellt 32 Flugzeuge dieser Baureihe.

1982 Die gemeinsamen europäischen Bauvorschriften für Segelflugzeuge und Motorsegler JAR-22, die auf den deutschen „Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler“ (LFSM) beruhen, treten in Deutschland in Kraft.



Boeing 737-100

08.01.1982 Erstmals erhält ein Großraumflugzeug für den Betrieb mit einem Zwei-Mann-Cockpit die LBA-Musterzulassung (gemeinsam mit der französischen DGAC). Es handelt sich hierbei um ein Verkehrsflugzeug der Firma Airbus Industrie der Baureihe A 300 B4-220 FFCC (FFCC = Forward Facing Cockpit Crew). Flugzeuge dieser Baureihe werden von dem indonesischen Luftfahrtunternehmen Garuda eingesetzt.

März 1982 Die gemeinsame BMV/LBA-Untersuchung der „Überwachung des Flugbetriebs



der Luftfahrtunternehmen durch das LBA in Braunschweig“ findet ihren Abschluss. Das Ergebnis der Untersuchung führt zu einer organisatorischen Umstrukturierung des zuständigen Referates „Flugbetrieb der Luftfahrtunternehmen“ (II 4) und der Außenstellen. Eine Personalvermehrung wurde als nicht erforderlich angesehen.

- 02.04.1982 Das viermotorige Transportflugzeug Lockheed 382G, besser bekannt unter dem Namen „Hercules“, erhält die LBA-Musterzulassung. Aufgrund des Ergebnisses der Musterprüfung müssen an dem ursprünglich für militärische Transportaufgaben konzipierten Flugzeug verschiedene Änderungen vorgenommen werden, um die zivilen Bauvorschriften erfüllen zu können. Das Flugzeug wird nur als Frachtversion zugelassen. Betreiber dieses Flugzeugs war das Luftfahrtunternehmen Wirtschaftsflug.



Lockheed 382G (C-130 Hercules)

- 27.04.82 In Braunschweig wird für Führungskräfte im LBA erstmals ein Seminar „Qualitätssicherung“ von einem Unternehmensberater für Qualitätssicherung und Qualitätstraining (Obering. Alfred Holz) durchgeführt<sup>52</sup>.
- 18./21.08.82 Anlässlich der Jahrestagung der „International Federation of Airworthiness“ in Long Beach präsentiert das LBA seine „Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler“ (LFSM). Besonders die Vorschriften für Motorsegler stoßen bei der FAA und der US-amerikanischen „Experimental Aircraft Association“ (EAA) auf großes Interesse.
- 09.12.1982 Der gemeinsam von den Firmen Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) in Deutschland und Kawasaki Heavy Industries (HKI) in Japan gemeinsam entwickelte Hubschrauber BK 117A-1 erhält vom LBA die Musterzulassung.

- 11.03.1983 Gemeinsame deutsch-französische Musterzulassung des Großraumflugzeuges für den Mittelstreckeneinsatz Airbus Industrie A310. Der Antrag auf Musterzulassung wurde am 27.12.1977 gestellt.

- 18.03.1983 Mit der Einzelstückzulassung des Segelflugzeuges SB10 der Akademischen Fliegergruppe Braunschweig (Geräte-Nr. 284) wird nicht nur das größte Segelflugzeug der Welt (Spannweite: 29m) zugelassen, sondern auch die Verwendung von kohlenstoffaserverstärkten Kunststoffen (CFK) im Segelflugzeugbau eingeleitet.



SB10 der Akaflieg Braunschweig

<sup>52</sup> Schäfer, Helmut: Daten für die LBA-Chronik vom 09.02.2000, S. 9

22.07.1983 Der Bundesminister für Verkehr Werner Dollinger kommt zu seinem Antrittsbesuch ins LBA. Gleichzeitig erteilt er allen Spekulationen eine Absage, das LBA könne an den Flughafen Frankfurt a.M. verlegt werden.

09.11.1983 Die französischen, deutschen, niederländischen und britischen Zulassungsbehörden vereinbaren die gemeinsame Musterprüfung/Musterzulassung des Verkehrsflugzeugs Airbus A320.

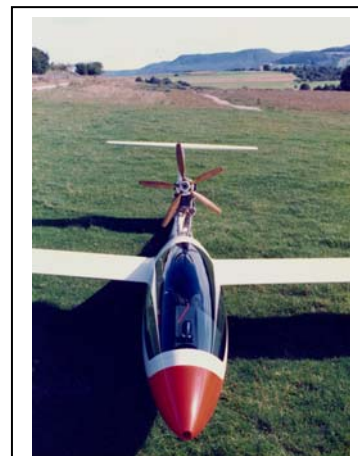
30.09.1983 Das zweisitzige Sportflugzeug

„Speed Canard 01“ der Firma Gyroflug Ingenieursgesellschaft mbH in Stuttgart erhält die Musterzulassung vom LBA. Das Besondere an diesem Flugzeug ist, dass es sich hier um ein Flugzeug in Faserverbundbauweise mit Druckpropeller, einem vorn liegenden Höhenleitwerk (so genannte „Entenbauweise“) und zwei Seitenleitwerken außen am gepfeilten Tragflügel handelt. Weitere Besonderheit: Nur das Bugfahrwerk ist einziehbar.



Speed Canard SC 01

09.01.1984 Der erste nichteigenstartfähige Motorsegler, ein Ventus bT der Firma Schempp-Hirth wird als Muster zugelassen. Es handelt sich hierbei um die Umsetzung eines Konzeptes für einen Einfachmotorsegler mit Hilfsantrieb.



Motorsegler Ventus bT

14.03.1984 Das LBA erhält ein neues Flugzeug vom Muster Beech C 90 A, Kennzeichen: D-ILBA, zweimotorig mit Propellerturbinen, Halter: LBA, Eigentümer: BMV). Die Verkehrszulassung endete am 21.04.1994. Das Flugzeug fand einen neuen Eigentümer in den USA.



Beech C 90A des LBA, D-ILBA

29.06.1984 Im Rahmen einer Feierstunde beim Hersteller Saab-Scania AB in Linköping (Schweden) wird gemeinsam von 10 europäischen Zulassungsbehörden und der FAA die Musterzulassung für das 2-motorige Regionalverkehrsflugzeug Saab-Fairchild 340A ausgesprochen. Die Musterprüfung wurde von der schwedischen Behörde unter Mithilfe der CAA durchgeführt. Zusätzlich waren die DGAC, das LBA und der RLD beratend tätig. Dieser gemeinsame Prozess gilt als Probelauf für ein gemeinsames JAA-



Saab-Fairchild 340A

---

Zulassungsverfahren. Das erste Flugzeug in Deutschland (Werk-Nr. 071; Kennzeichen D-CDIA) erhielt November 1986 der Delta Air Regionalflugverkehr.

## 1985 - 1989

- 18.09.1985 Musterzulassung des Forschungsflugzeugs VFW 614/ATTAS. Die Besonderheit besteht darin, dass das Flugzeug einerseits mit einer konventionellen Sicherheits-, andererseits mit einer Fly-by-wire-Steuerung geflogen werden kann. Zwischengeschaltete Rechner ermöglichen es im letzteren Fall, dass für den Piloten die Flugeigenschaften so verändert werden können, dass das Flugverhalten anderer Flugzeugmuster simuliert werden kann.
- 
- VFW 614/ATTAS
- 26.06.1985 Ein bilaterales Abkommen zwischen Brasilien und der Bundesrepublik Deutschland wird unterzeichnet. Hierbei handelt es sich um die „Deutsch-brasilianische Vereinbarung über ein Verfahren für die Zulassung von Luftfahrtgerät“.
- 24.10.1986 Das LBA erteilt dem brasilianischen Regionalverkehrsflugzeug Embraer EMB 120 die Musterzulassung. Der erste deutsche Betreiber ist das Luftfahrtunternehmen DLT. Das von zwei Propellerturbinen angetriebene Flugzeug wird auf europäischen Strecken eingesetzt.
- 
- Embraer EMB 120
- 1986 Eine dreijährige Organisationsuntersuchung im Bereich Musterprüfung und Musterzulassung von Luftfahrtgerät durch das LBA/BMV wird abgeschlossen. Das Ergebnis ist die Umstrukturierung der Abteilung Technik mit dem Ziel, weitestgehend autonome Arbeitseinheiten (7 Referate) zu schaffen. Gleichzeitig findet eine Personalaufstockung der Abteilung Technik um 24 Planstellen statt.
- 06.04.1987 SCHROEDER fire balloons GmbH in Schweich/Trier erhält vom LBA die Musterzulassung für den ersten in Deutschland zur Serienreife entwickelten Heißluftballon „fire balloons G“. Bis heute wurden davon über 1.100 Ballone verkauft.
- 
- fire balloons G
- 24.04.1987 Von der kanadischen Zulassungsbehörde MoT und dem LBA wird eine technische Vereinbarung unterzeichnet, in der die Zusammenarbeit der Behörden bei der Musterzulassung, Umweltzulassung, der

Erteilung von Ausführzeugnissen (C of A for Export) und Instandhaltungsmaßnahmen geregelt werden.

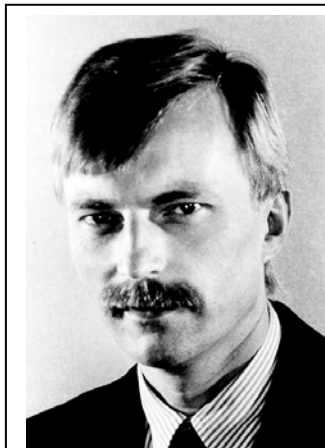
19.07.1987 Die Generaldirektoren der europäischen Luftfahrtverwaltungen (in Deutschland: Leiter der Abteilung Luftfahrt im BMV) unterzeichnen das „Memorandum of Understanding between Certain European Civil Aviation Authorities on Future Airworthiness Procedures“. Die wesentliche Aussage dieser Vereinbarung ist, dass diese Staaten in Zukunft gemeinsam neue Flugzeugprojekte prüfen und zulassen wollen. Dazu sollen geeignete Verfahren (JAA Joint Procedures) erarbeitet werden.



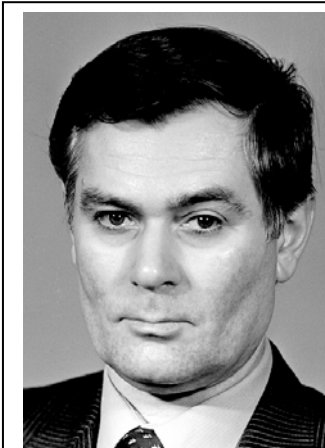
Segelflugzeug ASH 25

22. 12.1987 Musterzulassung des doppel-sitzigen Segelflugzeuges ASH 25, das mit einer Spannweite von 25 Metern die Leistungen von Hochleistungseinsitzern erreicht und neue Streckenrekorde ermöglichte.

01.01.1988 **Dipl.-Ing. Klaus Koplín** wird zum (4.) Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes ernannt. Er leitet das LBA bis zum 31.12.1994. Danach übernimmt er die Aufgabe des Generalsekretärs der Joint Aviation Authorities (JAA) in Hoofddorp (Niederlande).



Dipl.-Ing. Klaus Koplín



Dipl.-Ing. Wolfgang Rösler

01.01.1988 **Dipl.-Ing. Wolfgang Rösler** wird zum (3.) Leiter der Staatlichen Luftfahrtinspektion der DDR ernannt. Er leitet die SLI bis zum 03.10.1990.

26.02.1988 Das Verkehrsflugzeugmuster Airbus A320 wird im Rahmen einer kleinen Feierstunde in Toulouse als neues Mitglied der Airbusfamilie von den vier europäischen Zulassungsbehörden DGAC, LBA, RLD und CAA gemeinsam zugelassen. Der Airbus A320 ist ein 2-strahliges Verkehrsflugzeug für kurze Strecken, das maximal 164 Fluggäste transportieren kann.



A300-600

- 10.03.1988 Die Baureihe Airbus A300-600R erhält seine Musterzulassung vom LBA und der DGAC. Das Flugzeug besitzt gegenüber der Ausgangsbaureihe Airbus A300-600 eine auf 8000 km vergrößerte Reichweite bei voller Zuladung. Dazu beigetragen hat das erstmalig bei einem Verkehrsflugzeug angewendete Trimm-tank-system in der Höhenflosse, das ein widerstandsarmes und damit kraftstoffsparendes Fliegen ermöglicht.
- 08.11.1988 Die Baureihe A 320 - 211 des Verkehrsflugzeugmusters Airbus A320, die von einem gemeinsamen Team von vier europäischen Zulassungsbehörden (DGAC, CAA, RLD und LBA) geprüft worden ist, erhält die LBA-Musterzulassung. Die Deutsche Lufthansa ist der erste Betreiber des Flugzeugs in Deutschland.
- 01.01.1989 Für Propellerflugzeuge bis 9000 kg und Motorsegler wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der ICAO eine Senkung der Lärmgrenzwerte um 4 dbA bei der Musterzulassung vorgeschrieben, die ab 01.01.1992 auch bei der Verkehrszulassung oder deren Änderung gilt<sup>53</sup>.
- 25.02.1989 Das LBA hat für das US-amerikanische Verkehrsflugzeug Boeing 767 die Musterzulassung erteilt. Der erste Betreiber in der Bundesrepublik Deutschland ist das Luftfahrtunternehmen LTU-Süd, das drei Flugzeuge erhält (D-AMUR, D-AMUS, D-AMUT).
- 11.07.1989 Das LBA hat der britischen Verkehrsflugzeugbaureihe British Aerospace BAe 146-200 aufgrund einer vereinfachten Musterprüfung die Musterzulassung erteilt. Es ist das zweite europäische Flugzeug, für das von Beginn der Entwicklung an die gemeinsamen europäischen Bauvorschriften JAR-25 zur Anwendung gekommen sind. Das erste nach Deutschland ausgelieferte Flugzeug wird von dem Luftfahrtunternehmen Nürnberger Flugdienst für den Frachttransport (im Auftrag von TNT) eingesetzt.
- 27.10.1989 Im Zusammenhang mit der gemeinsamen deutsch-chinesischen Entwicklung eines Mittelstreckenflugzeugs mit der Bezeichnung MPC 75 (ca. 75 Sitze) der Firmen MBB und CATEC wird zwischen dem LBA und der chinesischen Behörde (CAAC) eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit beider Behörden bei der Musterzulassung der geplanten Verkehrsflugzeugs unterzeichnet.



Abschluss der Musterzulassung Boeing 767  
LBA-Vertreter: U. Schwierczinski (2. v. l.) und  
F. K. Franzmeyer (3. v. l.)



BAe 146-200

<sup>53</sup> LBA-Jahresbericht 1992, S. 26

14.11.1989 Zwischen dem LBA und der israelischen Zulassungsbehörde (CAAI) wird erstmals eine Vereinbarung über eine Zusammenarbeit beider Behörden bei einer Musterzulassung unterzeichnet. Es handelt sich hierbei um die Musterzulassung des Frachterumbaus von Boeing 747 Flugzeugen der Deutschen Lufthansa.

## 1990 - 1994

- Januar 1990 Die zweite größere Organisationsuntersuchung, sie bezieht sich auf den Bereich „Überwachung der technischen Dienste der Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen durch das LBA“, wird abgeschlossen. Sie führt zu einer Neugestaltung des Referates „Instandhaltung“ (II 5), das nunmehr 3 Sachgebiete aufweist, sowie zu einem Personalmehrbedarf von 13 Stellen.
- 02.05.1990 Die Deutsche Demokratische Republik tritt als 163. Mitglied der ICAO bei.
- 10.07.1990 Der Ministerrat der DDR - Ministerium für Verkehrswesen - legt per Anordnung die Grundsätze und Aufgaben eines Luftfahrtamtes (LFA) fest. Gleichzeitig treten die Regelungen über die Staatliche Luftfahrtinspektion (SLI) außer Kraft.
- 31.08.1990 Der zweite deutsch-deutsche Staatsvertrag (Einigungsvertrag) wird von den Vertretern der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik unterzeichnet.
- 11.09.1990 Auf Behördenebene wird von 15 europäischen Staaten das „JAA-Arrangement“ unterzeichnet. Hierbei handelt es sich um eine Kooperationserklärung der Luftfahrtbehörden zur Bildung der Joint Aviation Authorities (JAA), der Entwicklung von Joint Aviation Requirements (JAR), von Grundprinzipien und gemeinsamen Zielen, der Organisation und Finanzierung einer JAA-Zentrale und von Arbeitsverfahren.
- 12.09.1990 Der „Zwei-plus-Vier-Vertrag“ zwischen der BRD, der DDR und den Siegermächten des Zweiten Weltkrieges – Frankreich, Großbritannien, UdSSR und USA – wird in Moskau unterzeichnet. Er tritt nach Ratifizierung durch alle beteiligten Staaten am 4. März 1991 in Kraft. Mit diesem völkerrechtlichen Vertrag werden die äußeren Bedingungen der deutschen Einheit geregelt. Damit erhält das vereinte Deutschland die volle Souveränität über seine inneren und äußeren Angelegenheiten.
- 03.10.1990 Mit ihrem Beitritt zur Bundesrepublik Deutschland endet die Existenz der Deutschen Demokratischen Republik. Damit wird das westdeutsche Recht (so auch das Luftrecht) auf dem Gebiet der ehemaligen DDR anwendbar. Da die Struktur der Luftfahrt in der DDR jedoch anders aufgebaut war als in der BRD, war es notwendig, mit Übergangsvorschriften Regelungen und Verfahren zu schaffen, um die Luftfahrt auf dem Gebiet der ehemaligen DDR weiter betreiben zu können, ohne dass der Sicherheitsstandard beeinträchtigt wurde.



LBA-Außenstelle Berlin-Schönefeld (ehem. SLI)

Übernahme der Luftfahrtverwaltung in den neuen Bundesländern und Berlin.



03.10.1990 Der gesamte Luftfahrzeugbestand der DDR wird umgeschrieben. Alle Luftfahrzeuge erhalten jetzt das Kennzeichen D-xxxx (zuvor: DDR-xxxx). Gleichzeitig werden ihnen vom LBA neue Eintragungsscheine sowie Lufttüchtigkeitszeugnisse und Lärmzeugnisse erteilt.



Eintragungs- und Zulassungsschein der SLI der DDR für An-2, Kennzeichen DDR-SKA

Eintragungsschein für An-2, ausgestellt vom LBA, Kennzeichen D-FOKA (nachgestellt)

04.10.1990 Einrichtung der neuen Außenstelle Berlin des LBA in den Räumen der ehemaligen Staatlichen Luftfahrtinspektion (SLI) bzw. des Luftfahrtamtes der DDR am Flughafen Berlin-Schönefeld. Gleichzeitig wird der überwiegende Teil des Personals der ehemaligen DDR-Luftfahrtverwaltung vom LBA übernommen.

31.12.1990 Musterzulassung des Motorseglers Stemme S10, des ersten noch mit alliierter Erlaubnis begonnene Entwicklungsvorhaben in Berlin (West). Der Motor befindet sich bei dieser Maschine hinter dem Cockpit, der in die Nase einziehbare Propeller wird über eine Kohlefaser-Fernwelle angetrieben.



27.05.1991 Von der israelischen Zulassungsbehörde CAAI und dem LBA wird eine Vereinbarung unterzeichnet, in der die Zusammenarbeit der Behörden bei der Musterzulassung, Umweltzulassung, der Erteilung von Ausfuhrzeugnissen (C of A for Export) und Instandhaltungsmaßnahmen geregelt wird.

Erlaubnis der Alliierten für Entwicklung eines Motorseglers in Berlin-West

1991 Die Zentrale der „Joint Aviation Authorities“ (JAA) wird in Hoofddorp bei Amsterdam eingerichtet. Die Büroeinrichtung wird zunächst von der niederländischen Zulassungsbehörde (RLD) bereitgestellt. Sie geht aus dem provisorischen JAA-Sekretariat bei der britischen CAA hervor.

27.02.1991 Der Platz im LBA wird immer enger. Die Referate „Prüfer von Luftfahrtgerät“ (I 7) und „Luftfahrtpersonal und Luftfahrerschulen“ (II 3) (teilweise) sowie „Flugmedizin“ (II 6) ziehen in das neu angemietete Dienstgebäude an der Berliner Straße

(ehemals Verwaltungsgebäude der Firma Voigtländer) um.

- 10.12.1991 Das dreistrahlige Großraum-Verkehrsflugzeug McDonnell Douglas MD-11 erhält die LBA-Musterzulassung. Erstmals wurde in diesem Zusammenhang bei der Musterprüfung ein gemeinsames europäisches Zulassungsverfahren (JAA Joint Certification Procedure) angewendet. Die Musterprüfung wurde von einem JAA-Team stellvertretend für alle JAA-Behörden durchgeführt. Damit erfolgte auch keine separate LBA-Musterprüfung mehr. Der erste Betreiber des Flugzeugs ist das Luftfahrtunternehmen LTU.
- 
- MD-11
- 01.01.1992 Die vom Ministerrat der Europäischen Gemeinschaften am 16. Dezember 1991 verabschiedete Verordnung (EWG) des Europäischen Rates Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsvorschriften in der Zivilluftfahrt tritt in Kraft. Hiermit werden 10 von den europäischen Luftfahrtbehörden JAA (Joint Aviation Authorities) erarbeiteten Vorschriften (Joint Aviation Requirements - JAR) zu verbindlichen Vorschriften erklärt, die ab dem 1. Januar 1992 von allen EG-Mitgliedstaaten anzuwenden sind. Mit dieser EG-Verordnung wird erstmals in das deutsche Rechtssystem, bestehend aus dem Luftverkehrsgesetz, den zugehörigen Verordnungen und Durchführungsverordnungen, direkt eingegriffen, ohne dass es einer Änderung der bestehenden deutschen Regelungen bedarf.
- 12.06.1992 Erstmals wurde vom LBA einem viersitzigen Reiseflugzeug in Composite-Bauweise die Musterzulassung erteilt. Es handelt sich hierbei um das einmotorige Flugzeug Ruschmeier R 90-230 RG.
- 
- Ruschmeier R90-230RG
- August 1992 Vom LBA wird das „Mängelerfassungs- und Auswertungsverfahren“ (MEAV) eingeführt, das die Erfassung, Auswertung und Veröffentlichung von technischen Mängelmeldungen aus dem Bereich der kleinen Flugzeuge, Drehflügler, Motorsegler und Segelflugzeuge (Allgemeine Luftfahrt) zum Inhalt hat. Über die wichtigsten Ergebnisse wird die Öffentlichkeit in der LBA-Publikation „Berichte aus der Allgemeinen Luftfahrt über Mängel“ (BALM) informiert.
- Sept. 1992 Die LBA-Veröffentlichung „Berichte aus der Allgemeinen Luftfahrt über Mängel“ (BALM) erscheint zum ersten Mal.
- 15.10.1992 In Lenggries und Obing findet der erste Auditorenlehrgang für LBA-Mitarbeiter statt. Der zweite Teil des Lehrgangs zum Erwerb des „DASA-Fachauditors“

folgt in der Zeit vom 09.-13.11.92<sup>54</sup>.

23.10.1992 Die Deutsche Lufthansa AG wird vom LBA als erster Instandhaltungsbetrieb nach JAR-145 anerkannt (Nr. 0001).

01.01.1993 Die vom Ministerrat der Europäischen Gemeinschaften am 23.07.1992 verabschiedete „Verordnung über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen“ (Verordnung (EWG) Nr. 2407/92) tritt in Kraft.

01.01.1993 Im Zuge der Organisationsprivatisierung der deutschen Flugsicherung wird die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) aufgelöst. An ihre Stelle tritt die neu gegründete DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), deren Gesellschaftsanteile vollständig vom Bund gehalten werden. Die etwa 5000 Mitarbeiter/Innen der ehemaligen BFS werden kraft Gesetzes zu Mitarbeitern des LBA und nehmen Flugsicherungsaufgaben in der DFS wahr, soweit sie nicht anderweitig verwendet werden. Für die Betreuung der Mitarbeiter, die kein Angestelltenverhältnis mit der DFS eingehen, sondern als Beamte und Angestellte des Bundes weiterhin im öffentlichen Dienst bleiben, wird nach Vorgabe des BMV die Abteilung V „Flugsicherung“ des LBA in Offenbach eingerichtet.



CL 600 der Flugbereitschaft der Bundeswehr

15.01.1993 Das 50-sitzige kanadische Verkehrsflugzeug Bombardier/ Canadair CL 600-2B19 „Regional Jet“ erhält die LBA-Musterzulassung. Die Besonderheit dieser Zulassung besteht darin, dass dieses Flugzeug erstmals einer gemeinsamen europäischen Musterprüfung durch ein JAA-Team unter der Projektleitung eines LBA-Mitarbeiters erfolgte. Eingesetzt wird das Flugzeug von dem Luftfahrtunternehmen CityLine.

17.09.1993 Ballonbau Wörner GmbH in Augsburg erhält vom LBA die Musterzulassung für den netzlosen Freiballon „NL/STU“. Der erste serienreife Gasballon dieser Art besteht aus modernen Materialien und ist in vielfacher Hinsicht einfacher zu bedienen als der traditionelle Gasballon mit Netz.



Netzloser Gasballon NL/STU

<sup>54</sup> Schäfer, Helmut: Daten für die LBA-Chronik vom 09.02.2000, S. 10

15.10.1993 Das neue deutsche Verkehrsflugzeug Dornier 328 der DASA-Tochter Dornier Luftfahrt GmbH erhält vom LBA die Musterzulassung. Damit findet zum ersten Mal auch in der Bundesrepublik Deutschland eine Musterzulassung eines in Deutschland entwickelten Verkehrsflugzeuges statt, bei der das gemeinsame europäische Musterprüfverfahren (Joint Certification Procedures - New Large European Aeroplanes) zur Anwendung kam.



Dornier Do 328

21.10.1993 Die Musterzulassungsurkunden für das neue zweimotorige Großraum-Verkehrsflugzeug Airbus A330 werden im Rahmen einer Feierstunde in Toulouse von 19 europäischen Zulassungsbehörden sowie der FAA gemeinsam unterzeichnet.



Airbus A330 Feierstunde in Toulouse

01.03.1994 Das Gemeinschaftsunternehmen der Deutschen Lufthansa AG und der chinesischen CATEC „Aircraft Maintenance & Engineering Corporation“ (Ameco) in Peking (Beijing) erhält als erster Betrieb außerhalb Europas vom LBA die Genehmigung als JAR-145 Instandhaltungsbetrieb für die Instandhaltung von Luftfahrtgerät.



D-CLBA vor dem Westflügel des LBA

20.04.1994 Das LBA wird zum dritten Mal Halter eines eigenen Flugzeugs. Erstmals betreibt es ein Flugzeug mit Strahltriebwerken. Es handelt sich um ein Flugzeug des Modells „Beech-Jet“ 400 A. Das Flugzeug erhält das Kennzeichen D-CLBA.

09.05.1994 Der 1000ste Ballon wird in der Bundesrepublik Deutschlands zum Verkehr zugelassen. Der Heißluftballon „fire balloons G“ trägt das Kennzeichen D-ODPM.

03.11.1994 Das LBA erteilt die 5000. Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät seit der Einführung des Prüfersystems 1968 mit der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal (LuftPersV).

Der 1000.te Ballon  
D-ODPM

## 1995 - 1999

01.01.1995 **Dipl.-Ing. Dieter Horst** wird zum (5.) Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes ernannt. Er leitet das Amt bis Ende 1999.

01.01.1995 Aufgrund einer gesetzlichen Änderung wird die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen mit Flugzeugen über 5.700 kg Höchstmasse oder im Fluglinienverkehr ab sofort im neu eingerichteten Referat II7 vom LBA erteilt. Diese Aufgabe ist bis dahin vom Bundesministerium für Verkehr wahrgenommen worden.

17.03.1995 Zwischen dem „Small Airplane Directorate“ der FAA in Kansas City und dem Referat I 4 des Luftfahrt-Bundesamtes wird der „Concurrent Certification Process“ als Arbeitsverfahren vereinbart. Damit wird eine nahezu zeitgleiche Musterzulassung von Segelflugzeugen und Motorseglern in der BRD und den USA ermöglicht.



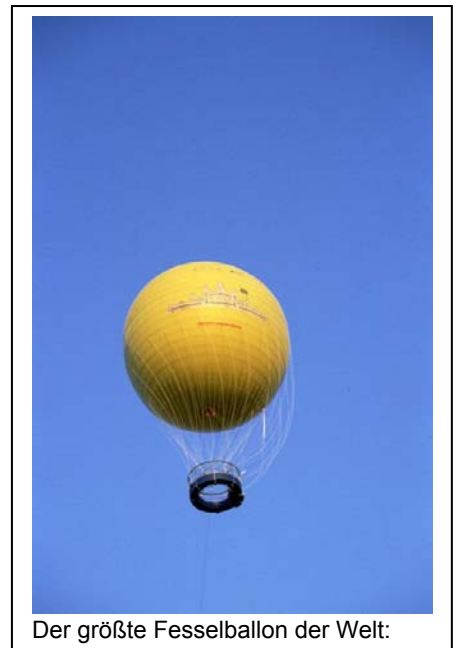
Dipl.-Ing. Dieter Horst

08.09.1995 Das 20.000. Luftfahrzeug wird in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen. Es handelt sich hierbei um das Verkehrsflugzeug AVRO 146 RJ 85 (Werk-Nr. E 2266), welches mit dem Kennzeichen D-AVRG für das Luftfahrtunternehmen Lufthansa CityLine GmbH zum Verkehr zugelassen wird.

23.11.1995 Staatssekretär Henke im BMV erteilt den Auftrag für die Organisationsuntersuchung „Zukunftsplanung LBA“. Mit ihrer Durchführung wird 1996 begonnen. Es werden Vorschläge zur Neuausrichtung des LBA und zur Änderung der deutschen Luftfahrtverwaltung sowie deren Einbindung in die europäische Zusammenarbeit erarbeitet.

21.03.1996 Ballonbau Wörner GmbH in Augsburg erhält vom LBA die Musterzulassung für den Fesselballon FK-5500/STU. Dieser bis heute weltweit größte Gasballon seiner Art bietet 30 Passagieren aus 150 m Höhe einen unvergesslichen Ausblick.

April 1996 Trotz großem Interesse (Auflage: 750 Stück) an der LBA-Veröffentlichung „Berichte aus der Allgemeinen Luftfahrt über Mängel“ (BALM) muss diese Publikation aufgrund von Sparmaßnahmen im öffentlichen Dienst eingestellt werden.



Der größte Fesselballon der Welt:

23.05.1996 Die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Staaten von Amerika unterzeichnen das Abkommen „Agreement for the Promotion of Aviation Safety“. Die beiden Regierungen verpflichten sich hiermit, die Sicherheit in der Luftfahrt durch gemeinsame Maßnahmen zu fördern.



24.04.1996 Grundsteinlegung für den zweiten Neubau eines LBA-Dienstgebäudes am Flughafen Braunschweig-Waggum, westlich des Flughafengebäudes, auf dem Gelände einer ehemaligen Kaserne.

20.05.1996 Erstflug des praxistauglichen Solar-Motorseglers „Icaré 2“ nach Prüfung der Nachweisunterlagen durch das LBA und Erteilung einer VVZ. Der Solar-Motorsegler wurde speziell für den Berblinger Preis der Stadt Ulm entworfen.



01.06.1996 Die Aufgabe „Genehmigung von Verkehrsgenehmigungen von ausländischen Luftfahrtunternehmen, Einflugerlaubnisse“ geht vom BMV an das LBA über (Referat II7, jetzt U1).

01.06.1996 Für die Überprüfung der Einhaltung des Sicherheitsstandards ausländischer Luftfahrzeuge auf deutschen Flughäfen wird eine Luftverkehrssicherheitsgruppe („Task Force“), bestehend aus 18 Mitarbeitern des LBA, mit Sitz in Frankfurt eingerichtet. Anlass war der Absturz einer Boeing 757 der türkischen Birgenair am 1. Februar 1996 in der Dominikanischen Republik, bei dem über 180 deutsche Urlauber ums Leben kamen.

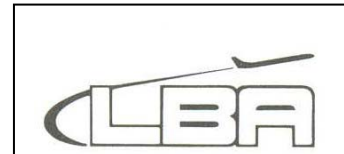
1996 Um verunsicherten Fluggästen die Möglichkeit zu geben, sich an fachkundiger Stelle zu informieren, ob für ein Luftfahrtunternehmen, vorwiegend „Urlaubsflieger“, eine Verkehrsgenehmigung für die Bundesrepublik vorliegt, wird beim LBA ein „Bürgertelefon“ eingerichtet.

14.08.1996 Das BMW Rolls-Royce Triebwerk BR700-710A1-10 wird als erstes deutsches Turbinentriebwerk nach dem zweiten



Weltkrieg im Ergebnis einer JAA Musterprüfung unter Federführung des LBA zugelassen.

23.09.1996 Bundesverkehrsminister Wissmann stimmt dem Vorschlag zu, „die Neuausrichtung des LBA im heutigen Rechtsstatus mit Verringerung haushalts- und dienstrechtlicher Restriktionen“ zu verfolgen.



altes LBA-Logo

Okt. 1996 Von der Europäischen Union werden erste Überlegungen hinsichtlich einer gemeinsamen europäischen Luftfahrtbehörde (European Aviation Safety Authority) mit Kompetenzen auf den Gebieten der Legislative und Exekutive diskutiert.



neues LBA-Logo

02.06.1997 In Berlin findet die 14. Jahreskonferenz der JAA und FAA zur Harmonisierung der europäischen und US-amerikanischen Luftfahrtvorschriften statt.

Juni 1997 Das LBA präsentiert sich erstmals in der modernen Kommunikationswelt, dem Internet, unter der Adresse „<http://www.lba.de>“.



07.06.1997 Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) und die Federal Aviation Administration (FAA) unterzeichnen eine Vereinbarung zur wechselseitigen Zusammenarbeit und technischen Unterstützung bei der Erarbeitung und Anerkennung ihrer nationalen Instandhaltungs- und Änderungsverfahren<sup>55</sup>. Diese Vereinbarung ist eine Ausführungsbestimmung zum Abkommen zur Förderung der Sicherheit in der Luftfahrt“, das beide Staaten am 23. Mai 1996 geschlossen haben. Die Vereinbarung ermöglicht es deutschen Instandhaltungsbetrieben auf der Grundlage der Prüfung und Aufsicht durch das LBA schnell und unkompliziert eine FAA-Anerkennung zu erhalten, so dass sie dann auch an US-amerikanischen („N“-registrierten) Flugzeugen Instandhaltungsmaßnahmen und Änderungen in Deutschland durchführen können.



01.12.1997 Vom LBA wird die Firma BMW Rolls-Royce GmbH als erster deutscher Ent-

<sup>55</sup> Maintenance Implementation Procedures under the Agreement for the Promotion of Aviation Safety between the Government of the United States of America and the Government of the Federal Republic of Germany

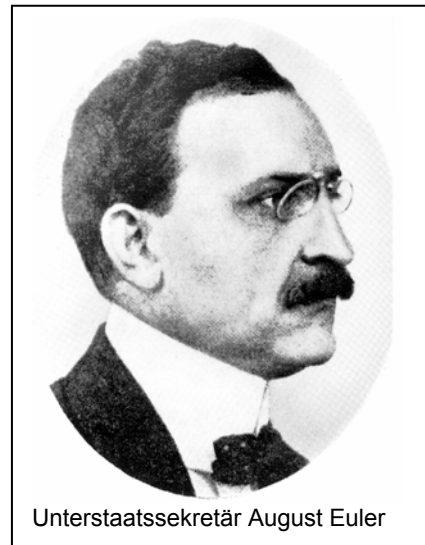
- wicklungsbetrieb nach der neuen gemeinsamen europäischen Vorschriften JAR-21, Subpart JA anerkannt (LBA.JA.001).
- 22.12.1997 Der Ergebnisbericht der Organisationsuntersuchung „Zukunftsplanung LBA“ wird fertig gestellt. Er enthält Vorschläge zu einer neuen Aufbauorganisation des LBA, dem Personal- und Sachmittelbedarf, der Einführung neuer Führungs- und Steuerungselemente usw. Bundesverkehrsminister Wissmann stimmt am 23.03.1998 den Vorschlägen zur Reform des LBA zu.
- 31.12.1997 Die Zahl der in der Bundesrepublik Deutschland registrierten Segelflugzeuge erreicht mit 7862 Stück ihren bisher höchsten Stand.
- 16.03.1998 Im Bundesanzeiger werden die deutschen Übersetzungen der Bestimmungen der Joint Aviation Authorities über Zulassungsverfahren für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte und Teile (JAR-21 deutsch) sowie über technische Beschreibungen und Festlegungen der Luftfahrzeugausrüstung (JAR-TSO deutsch) bekannt gegeben.
- 13.05.1998 Nachdem die Voraussetzungen entsprechend JAR-21 geschaffen worden sind, erteilt die JAA dem LBA die Freigabe, JTSO-Genehmigungen aussprechen zu dürfen.
- 19.06.1998 Im Bundesanzeiger werden die deutschen Übersetzungen der Bestimmungen der Joint Aviation Authorities über freigabeberechtigtes Personal - Instandhaltung (JAR-66 deutsch) und über genehmigte Ausbildungsbetriebe – Instandhaltung (JAR-147 deutsch) bekannt gegeben.
- 03.08.1998 Aufnahme der Dienstgeschäfte im Neubau, Hermann-Blenk-Straße 26. Gleichzeitig mit dem Umzug in das neue Dienstgebäude wird die neue Organisationsstruktur des LBA eingeführt. Die Aufgaben der bisher drei Abteilungen („Technik“, „Betrieb“ und „Zentrale Dienste/Öffentlichkeitsarbeit/ Verkehrszulassung“) werden auf fünf Geschäftsfelder („Luftfahrtunternehmen“, „Betriebe“, Zulassung von Luftfahrtgerät/Umweltschutz“, „Luftfahrtpersonal“ und „Zentrale Dienste“) sowie eine Stabsstelle aufgeteilt.
- 06.08.1998 Im Bundesgesetzblatt wird die „Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Anforderungen an den Betrieb der Luftfahrzeuge“ verkündet. Damit werden u.a. die von der JAA verabschiedeten gemeinsamen europäischen Betriebsvorschriften „Bestimmungen über den gewerbsmäßigen Transport von Personen und Sachen in Flugzeugen“ (JAR-OPS 1 deutsch) und die „Bestimmungen über den gewerbsmäßigen Transport von Personen und Sachen in Hubschraubern“ (JAR-OPS 3 deutsch) in deutsches Recht umgesetzt.



Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig



- 11.08.1998 Die „Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Entwicklung, Zulassung, Herstellung und Instandhaltung von Luftfahrtgerät“ vom 3. August 1998 wird im Bundesgesetzblatt veröffentlicht<sup>56</sup>. Die Änderung betrifft die LuftVZO, die neue LuftGerPV, die LuftBO und die LuftBauO. Wesentlich ist die Festlegung, dass die von der JAA verabschiedeten, gemeinsamen europäischen Vorschriften in ihrer deutschen Fassung als „JAR-21 deutsch“ und „JAR-TSO deutsch“ in Deutschland anzuwenden sind. Gleichzeitig wird die Prüfverordnung für Luftfahrtgerät vom 16. Mai 1968 (LuftGerPO) nach über 30-jähriger Anwendung außer Kraft gesetzt.
- 01.09.1998 Das Gesetz für die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (FIUUG) tritt in Kraft. Damit wird die bisherige Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt eigenständig und unabhängig vom LBA. Sie trägt jetzt die Bezeichnung „Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung“ (BFU).
- Sept.1998 Nach zweijähriger Planungs- und Entwicklungszeit wird der Prototyp des „Kommunikations- und Informationssystems Luftverkehrssicherheit (KISLS) vom BMW vorgestellt. Ziel dieses Systems ist es, durch Aufbau einer zentralen Datenbank die Überwachungstätigkeit zu intensivieren. Alle mit der Überwachung des Luftverkehrs befassten Stellen sollen Zugriff bekommen.
- 11.09.1998 Der Neubau des LBA-Verwaltungsgebäudes (Hermann-Blenk-Str. 26) wird offiziell eingeweiht.
- 04.12.1998 Feierstunde aus Anlass „80 Jahre Luftfahrtverwaltung - Das LBA und seine Vorläufer“. Vor genau 80 Jahren übernahm August Euler - Pilot, Konstrukteur, Unternehmer, Inhaber der ersten zivilen deutschen Flugzeugführerlizenz und Betreiber der ersten deutschen Flugschule - als Unterstaatssekretär die Leitung der ersten zivilen deutschen Luftfahrtbehörde.
- 22.12.1998 Als zweiter deutscher JAA-Entwicklungsbetrieb wird der Flugzeughersteller Dornier Luftfahrt GmbH vom LBA nach JAR-21 Subpart JA anerkannt.
- 23.12.1998 Im Bundesgesetzblatt wird die „Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal“ veröffentlicht. Mit dieser Änderung gelangen „JAR-66 deutsch“ und „JAR-147 deutsch“ in Deutschland zur Anwendung.
- 14.01.1999 Als erster JAR-147 Ausbildungsbetrieb erhält „Lufthansa Technical Training“ (LTT) vom LBA die Anerkennung.
- 01.03.1999 Mit der 11. Änderung des LuftVG wird u.a. die Genehmigung und Aufsicht von Luftfahrtunternehmen mit IFR-Flugbetrieb und Luftfahrerschulen, für die bisher die Länderbehörden zuständig waren sowie die Erlaubniserteilung für Berufs-



<sup>56</sup> Bundesgesetzblatt Teil I, S. 2010 am 11. August 1998

flugzeugführer und Luftfahrzeugführer mit IFR-Berechtigung sowie für deren Ausbildung, dem LBA übertragen (von ursprünglich 60, stieg die Zahl der zu betreuenden Unternehmen auf 184). Weiterhin wird mit dieser Änderung das seit 1952 bestehende Eintragungsverzeichnis für Segelflugzeuge und bemannte Ballone in die Luftfahrzeugrolle überführt.

27.03.1999 Das Luftfahrt-Bundesamt erhält den „Exceptional Achievement Award 1998“ der Amerikanischen Soaring Society of America (SSA) für den Einsatz seiner Mitarbeiter im Zusammenhang mit einer effektiven Zulassung mit neuen Segelflugzeugentwicklungen.

12.04.1999 Airbus Industrie erhält vom LBA und von der DGAC gemeinsam die Genehmigung als Herstellungsbetrieb gemäß JAR-21 Abschnitt G. Die Urkunden werden anlässlich des Aerosalons in Paris/Le Bourget im Rahmen einer Feierstunde am 17.04.1999 von Vertretern beider Behörden überreicht.

10.06.1999 Dem LBA wird von dem JAA-„JAR-66 Review Board“ bescheinigt, dass es alle Anforderungen erfüllt und ab sofort Lizenzen nach JAR-66 für „Freigabeberechtigtes Personal“ ausstellen kann. Damit ist das LBA die erste europäische Zulassungsbehörde, die dieses Privileg erhalten hat.

07.07.1999 Das von zwei Strahltriebwerken angetriebene Verkehrsflugzeug Dornier 328-300 (328 JET) erhält die Musterzulassung. Damit wird nach 25 Jahren erstmals wieder ein in Deutschland entwickeltes und gebautes Verkehrsflugzeug mit Strahltriebwerkenantrieb vom LBA zugelassen.

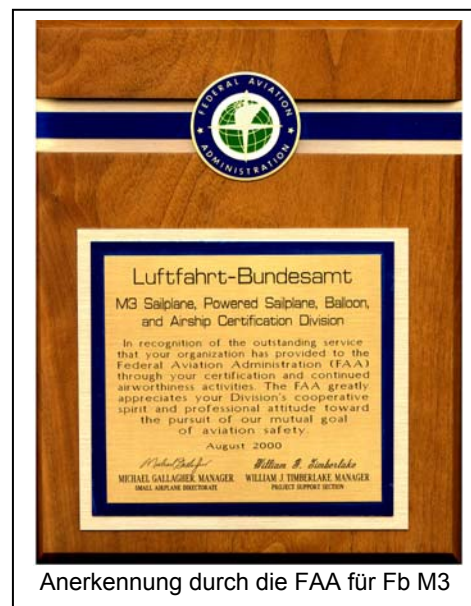


Dornier 328-300

06.08.1999 Der Fachbereichsleiter „Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Luftschiffe“ erhält für seinen Einsatz als Leiter der „JAA Sailplanes and Powered Sailplanes Study Group“ den SPECIAL OSTIV PRIZE.

Der gesamte Fachbereich (Fb) M3 wird im Jahre 2000 nochmals ausgezeichnet, diesmal durch die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA.

24.08.1999 Im LBA wird von Vertretern der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung technischer Prüfungen zur Zulassung von zivilem Luftfahrtgerät (IPA) unterzeichnet. Die Vorarbeiten dazu wurden vom LBA durchgeführt.



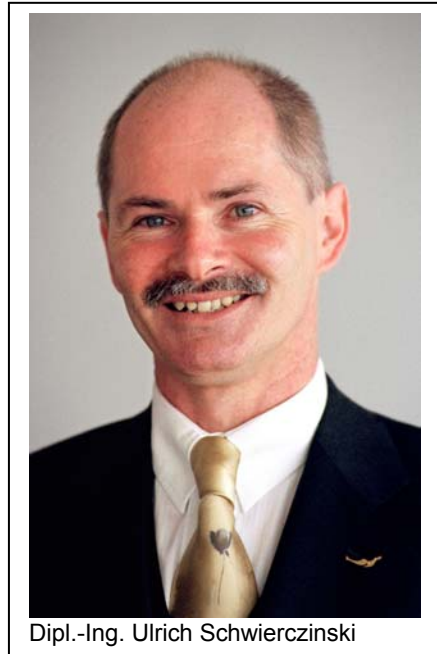
Anerkennung durch die FAA für Fb M3

- 08.09.1999 Die erste JAR-66 Lizenz für freigabeberechtigtes Personal wird vom LBA mit der Nummer D-1 ausgestellt.
- 09.11.1999 Erstmals besucht eine offizielle Delegation der Luftfahrtbehörde der Volksrepublik China das LBA und seine Außenstellen.
- 22.11.1999 Die Flugtechnische Schule der Fa. Daimler Chrysler Aerospace Airbus in Hamburg-Finkenwerder erhält vom LBA die Genehmigung als Ausbildungsbetrieb nach JAR-147. Es ist die erste technische Schule im Airbus-Verbund und in der Dasa.
- 29.12.1999 GEFA-Flug GmbH in Aachen erhält vom LBA die Musterzulassung für das erste in Deutschland zur Serienreife entwickelte viersitzige Heißluft-Luftschiff AS 105 GD für Umwelt-Monitoring- und Werbezwecke.



## 2000 - heute

- 17.01.2000 Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auditiert im Rahmen des „Universal Safety Oversight Audit Programme“ mit einem 5-Mann-Team Luftfahrt-Einrichtungen in der Bundesrepublik Deutschland, u.a. auch das LBA. Abgefragt werden die Gebiete „Personnel Licensing“, „Airworthiness“ und „Operations“. Schwerpunkte der umfangreichen Überprüfung im LBA sind die relevanten Geschäftsfelder P, B, M, U sowie die Außenstelle Frankfurt. Als Ergebnis wird dem LBA bescheinigt, dass es die fachliche Befähigung besitzt, in Deutschland den von der ICAO geforderten Sicherheitsstandard zu gewährleisten.
- 29.02.2000 Die JAA auditieren das LBA im Zusammenhang mit der Anerkennung des Amtes als „Primary Certification Authority“ (PCA) für die Musterprüfung/Musterzulassung von kleinen Luftfahrzeugen und Ergänzungen der Musterzulassung (EMZ/STC).
- 30.03.2000 Die Erstellung der Bauvorschrift für Verkehrsluftschiffe, die „Transport Airship Requirements (TAR)“, wird erfolgreich abgeschlossen. Ein gemeinsames Team von Experten der niederländischen Partnerbehörde RLD und des LBA erarbeitet die TAR binnen 24 Monate. Sie wird Zulassungsgrundlage für das niederländische Starrluftschiff RA-180 und den CL 160. Die TAR wird in beiden Staaten in das Luftverkehrsgesetz übernommen.
- 27.04.2000 Die Fa. EUROCOPTER wird als erster Zulieferbetrieb für Flugzeugkomponenten in Deutschland als Entwicklungsbetrieb nach JAR-21 Subpart JB genehmigt. Entwicklungsbetriebe, die nach dieser Vorschrift genehmigt sind, dürfen in Zusammenarbeit mit JA-Entwicklungsbetrieben, die in Zusammenhang mit der Entwicklung von Luftfahrzeugen, Flugmotoren und Propellern genehmigt sind, die für die von ihnen entwickelten Bau- und Ausrüstungsteile erforderlichen Nachweise der Erfüllung der Bauvorschriften selber führen.
- 01.05.2000 **Dipl.-Ing. Ulrich Schwierczinski** wird vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Klimmt zum (6.) Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes bestellt.
- 06.07.2000 Anlässlich der Weltausstellung „Expo 2000“ in Hannover veranstaltet das LBA verschiedene Seminare. Die erste Veranstaltung hat das Thema „Future Avionics Systems“. Weitere Seminare befassen sich mit „Glider Technology in Germany“ (18.08.2000) sowie „Modern Airship Technologies“ (21.09.2000).
- 22.08.2000 Der Trend hält an: Der 1500. Ballon wird zum Verkehr zugelassen. Der Heißluftballon trägt das Kennzeichen D-OKBK und gehört der Krombacher Brauerei.



Dipl.-Ing. Ulrich Schwierczinski

- 16.11.2000 Reinhard Klimmt (SPD), Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, tritt zurück. Nachfolger ist Kurt Bodewig, bisher Parlamentarischer Staatssekretär im BMVBW.
- 07.12.2000 Das Luftfahrt-Bundesamt wird von den Joint Aviation Authorities (JAA) als Primary Certification Authority (PCA) für kleine Drehflügler (JAR-27), Flugzeuge und Segelflugzeuge (JAR-22, JAR-VLA, JAR-23 basic), Kolbenmotore (JAR-E) und Propeller (JAR-P) sowie für den vollen Bereich der Ergänzungen der Musterzulassung (JAA STC) anerkannt.
- 30.01.2001 Ballonbau Wörner GmbH in Augsburg erhält vom LBA die Zulassung für den Fesselballon des Modells „COPAS“. Dieses weltweit einzigartige Ballonsystem wird zur umweltschonenden Erforschung von Baumkronen im Urwald von Französisch Guyana eingesetzt.
- 08.03.2001 Der Thielert TAE110 Kolbenmotor wird als weltweit erster Diesel-Flugmotor nach dem zweiten Weltkrieg durch das LBA zugelassen.
- 21.03.2001 Gemeinsam mit niederländischen Partnerbehörde RLD, vertreten durch Paul van Daalen, initiiert das LBA die "Transport Aiship Requirements Study Group" (TAR SG). Zusammen mit den Luftfahrtbehörden Frankreichs, Großbritanniens, Italiens, Österreichs und Rumäniens wird die Bauvorschrift für Verkehrsluftschiffe (TAR) fortan laufend weiterentwickelt. Die Luftfahrtbehörde der Vereinigten Staaten FAA beteiligt sich daran von Anfang an und übernimmt die TAR später in ihr Luftrecht.
- 26.04.2001 Dem Luftschiff LZ N07 der Firma Zeppelin Luftschifftechnik GmbH wird anlässlich der Luftfahrt-Ausstellung „AERO 2001“ die Musterzulassung erteilt.
- 01.01.2002 Aufgrund der Bedeutung des LBA und der besonderen Verantwortung seines Leiters wird durch Gesetzesänderung zum 1. Januar 2002 die neue



Fesselballon COPAS



TAR SG (v.l.n.r.): F. Sepe (ENAC), R. Hardy (CAA UK, jetzt EASA), M. Rentell (AA), R. Chadburn (AA), B. Pinon (DGAC F), K. Schletzbaum (FAA), P.v. Daalen (RLD, jetzt EASA), Ph. Stabenau (LBA)



Luftschiff LZ N07

Amtsbezeichnung „Präsident des Luftfahrt-Bundesamtes“ eingeführt.

07.01.2002 Zulassung von 14 Triebwerksmustern mit 66 Baureihen für die Firma Rolls Royce Deutschland, nachdem die Musterbetreuung der Geräte von Rolls Royce Großbritannien an die deutsche Firma übertragen wurde.

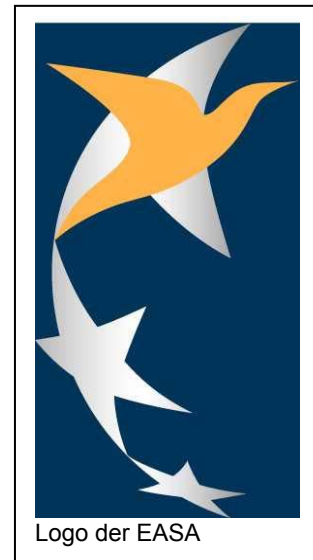
15.07.2002 „Die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit“ wird im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften verkündet<sup>57</sup>. Dadurch gehen wesentliche Zuständigkeiten der nationalen Luftfahrtbehörden (NAA) der EU-Mitgliedsstaaten, insbesondere auf dem Gebiet der Musterzulassung, auf die EASA über.



v.l.n.r.: M. Görnemann (LBA), R. Murphy, B. Gemmel, B. McIntyre, J. Gratton (alle CASA), F.-G. Schöne-mann (LBA) bei Vertragsunterzeichnung

01.06.2003 Unterzeichnung einer bilateralen Vereinbarung zwischen der australischen Luftfahrtbehörde CASA und dem LBA, um gegenseitige Anerkennungen von Musterzulassungen zu ermöglichen.

28.09.2003 Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency - EASA) hat ihre Arbeit - zunächst in Brüssel - aufgenommen. Mangels eigenen Personals der EASA werden die nationalen Luftfahrtbehörden damit beauftragt, die formell auf die EASA übergegangenen Zuständigkeiten bis auf weiteres im bisherigen Umfang wahrzunehmen. Gleiches gilt auch für die JAA.



Logo der EASA

13.12.2003 Die europäischen Staats- und Regierungschefs haben beschlossen, die Stadt Köln als Sitz der EASA zu bestimmen.

30.03.2004 Das LBA unterschreibt als erste nationale Luftfahrtbehörde der EU-Mitgliedsstaaten einen „Service-Vertrag“, der sicherstellen soll, dass die auf die EASA übergegangenen Zuständigkeiten von dieser auch wahrgenommen werden können.

01.10.2004 In Ausführung des Erlasses des BMVBW vom 06. September 2004 wird die Aufbauorganisation des Luftfahrt-Bundesamtes geändert und optimiert. Als Organisationseinheiten sind statt Geschäftsfeldern wieder Abteilungen und

<sup>57</sup> Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, S. L.240/1 ff, vom 07. September 2002

---

statt Fachbereichen wieder Referate eingerichtet worden. Die Anzahl der Geschäftsfelder ist von fünf auf vier Abteilungen reduziert worden. Und statt 27 Fachbereiche gibt es nun 23 Referate. Die neue Organisationsform ist zum 01. Oktober 2004 in Kraft getreten.

---

## Verzeichnis der Abkürzungen

AHK	Alliierte Hohe Kommission
BFU	Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BOCA	BUREAU OFFICIEL DE CERTIFICATION AIRBUS
CAA	Civil Aviation Authority (Großbritannien)
DAeC	Deutscher Aero-Club
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DLA	Deutscher Luftfahrzeug-Ausschuss
DLR	Deutsche Zentrale für Luft- und Raumfahrt
DLH	Deutsche Lufthansa
DVO	Durchführungsverordnung
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EASA	European Aviation Safety Agency (Europäische Agentur für Flugsicherheit)
EPZL	Entwicklungs- und Prüfstelle der zivilen Luftfahrt der DDR
FAA	Federal Aviation Administration
FFCC	Forward Facing Cockpit Crew
FUS	Flugunfalluntersuchungsstelle
GFK	Glasfaserverstärkter Kunststoff
HVZL	Hauptverwaltung der zivilen Luftfahrt im Ministerium für Verkehrswesen der DDR
ICAO	International Civil Aviation Organisation
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements
JTSO	Joint Technical Standard Orders
LBA	Luftfahrt-Bundesamt
MAST	Maintenance Standardisation Team
PfL	Prüfstelle für Luftfahrtgerät
RLD	Rijksluchtvaartdienst (Niederlande)
SLI	Staatliche Luftfahrtinspektion der DDR



---

## Quellenangaben

### 1. Literaturangaben

- [1] Josef Matschego:  
**Lufttüchtigkeit**, Hanns Reich Verlag München, 1960
- [2] **Das Luftfahrt-Bundesamt stellt sich vor**  
*aus Anlass des Einzuges in das neue Dienstgebäude am Flughafen Braunschweig*  
*25. Oktober 1973*  
Herausgeber: Luftfahrt-Bundesamt, Limbach Verlag, Braunschweig, 1973
- [3] **...unsere Bemühungen sind Ihre Sicherheit!**  
*Eine Information über das Luftfahrt-Bundesamt zu seinem 25jährigen Bestehen*  
Herausgeber: Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig, 1980
- [4] **30 Jahre Tätigkeit für die Sicherheit der Luftfahrt**  
Herausgeber: Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig, 1985
- [5] **LBA-Jahresberichte 1992 - 2001**  
Herausgeber: Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig,
- [6] **LBA-INFO**  
Herausgeber: Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig
- [7] **LBA-Teamwork**  
Herausgeber: Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig
- [8] **LBA-Wochenberichte**  
interne Berichte des LBA
- [9] Wegerdt-Reuss:  
**Deutsche Luftfahrtgesetzgebung**  
Süddeutsche Verlagsanstalt GmbH, Mannheim, 3. Auflage 1959.
- [10] G. Endres:  
**McDonnell Douglas DC-10**  
Airlife's Airliners 4  
Airlife Publishing Ltd., Shrewsbury (England), 1998
- [11] **Die Geschichte der Deutschen Lufthansa**  
Herausgeber: Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln,  
3. Auflage Dezember 1984
- [12] Jürgen Michels / Jochen Werner:  
**Luftfahrt Ost 1945 – 1990**  
Deutsche Luftfahrt, Bd. 22  
Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1994

- [13] Bruno Lange:  
**Typenhandbuch der deutschen Luftfahrttechnik**  
Die Deutsche Luftfahrt, Bd. 9  
Bernard & Graefe Verlag, Koblenz, 1986
- [14] F. Schatt:  
Besonderheiten beim Lufttüchtigkeitsnachweis von GFK-Segelflugzeugen  
**Deutsche Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V.**  
Arbeitsgruppe Flugsicherheit, Bericht 1/67; Mülheim-Ruhr, 1967
- [15] Tegler, Jan:  
**B-47 Stratojet - Boeing's Brillant Bomber**  
Walter J. Boyne Military Aircraft Series  
McGraw-Hill, New York, 2000
- [16] Joachim Wölfer:  
**Deutsche Passagier-Luftfahrt von 1955 bis heute**  
Verlag: E.S. Mittler & Sohn, Berlin-Bonn-Hamburg, 1995
- [17] Günter Brinkmann, Kyrill von Gersdorf, Werner Schwipps:  
**Sport- und Reiseflugzeuge – Leitlinien einer vielfältigen Entwicklung**  
Die deutsche Luftfahrt, Band 23  
Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1995
- [18] Karl-Dieter Seifert:  
**Der deutsche Luftverkehr 1955 – 2000**  
Die deutsche Luftfahrt, Band 29  
Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 2001

## **2. Sonstige Quellen**

- 2.1 Angaben von Karl Kössler (Direktor LBA i.R.)
- 2.2 Aufzeichnungen des Autors
- 2.3 Helmut Schäfer: Daten für die LBA-Chronik, Schreiben vom 09.02.2000
- 2.4 Detlef Walter: Einige wichtige Eckdaten zur Musterzulassung von Segelflugzeugen, Motorseglern, Ballonen und Luftschiffen, Notiz von 2001.
- 2.5 Günther Berger: Die zivile Luftfahrt der DDR – eine kurze Übersicht.
- 2.6 Ulrich Kopp, Kurzmitteilung zur LBA-Chronik

## **3. Bildquellennachweis**

Archiv des Luftfahrt-Bundesamtes

Lufthansa AG, Bildarchiv

LTU, Bildarchiv

Bildarchiv Detlef Walter

Arbeitskreis Braunschweiger Luftfahrtgeschichte (ABL), Archiv

Bildarchiv der Verfasser

## **4. Weitere Hinweise**

Weitere wertvolle Hinweise wurden von folgenden Mitarbeitern des LBA gegeben: Günter Beck, Jörg Beckmann, Peter Ebert, Helmut Fendt, Heiko Frieß, Konrad Fritz, Günter Frommhold, Markus Görnemann, Karl Hoier, Holger Kasperski, Norbert Klix, Dr. Peter Korrell, Peter Küppers, Jörg Marquardsen, Hans Meyer, Hans-Henning Mühlke, Fred Müller, Horst Niehaus, Christian Resag, Jürgen Ruhe, Wilhelm Schulze-Marmeling, Philippe Stabenau, Klaus Wenders, Gernot Völker und vielen anderen mehr.

Außerdem danken wir Dr. Joachim Grenzdörfer, Berlin (ehem. stellvertretender Leiter der EPZL).