

**Ergebnisprotokoll über die 100. Tagung
des Bund-Länder-Fachausschusses Luftfahrt**

am 21./22. 05. 2019 in Berlin

Vorsitz: [REDACTED]

Beginn: 21. Mai 2019, 14:00 Uhr

Ende: 22. Mai 2019, 13 Uhr

I. Tagesordnung

II. Niederschrift

III. Teilnehmer

IV. Adressenliste

I. TAGESORDNUNG

TOP 01	Annahme der Tagesordnung.....	4
TOP 02	Annahme des Ergebnisprotokolls über die 99. Tagung des BLFA-L.....	4
TOP 03	Sachstand anhängiger Rechtsetzungsverfahren.....	5
TOP 04	Sachstand der EU-Regelungen im Luftverkehr	5
TOP 05	Aktuelle Entwicklungen auf ICAO-Ebene.....	8
TOP 06	Genehmigungen der Flughafentgelte durch die Luftfahrtbehörden der Länder	11
TOP 07	Das Verfahren der Luftfahrtbehörden für die Auswahl der Selbstabfertiger für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten	12
TOP 08	Bericht des BMVI zum Prüfauftrag aus der Sitzung des 98. BFLA-L bezüglich der Aufnahme von Ultraleichtflugzeugen, wie insbesondere Gyrokoptern, in die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung sowie einer Verschärfung der Lärmzulassungswerte bei Gyrokoptern	12
TOP 09	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz) Prüfung der Lärmbelastung und Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche (§ 4 Abs. 6 Fluglärmgesetz)	13
TOP 10	Bericht über die 44. Sitzung des Beratenden Ausschusses nach § 32 LuftVG	14
TOP 11	Gutachterliche Stellungnahme nach § 31 Absatz 3 LuftVG - Einbindung der lokalen Flugsicherungsorganisationen bei der Bewertung von Hindernissen im Nahbereich des Flugplatzes	14
TOP 12	Jährliche Überprüfung des Luftfahrthandbuches Deutschland (AIP IFR) auf Aktualität und inhaltliche Zuständigkeiten	15
TOP 13	Ergebnis der Implementierung des ersten deutschen Luftverkehrssicherheitsplans und die Weiterentwicklung	15
TOP 14	Meldeverfahren	16

TOP 15	Bericht des BMVI: Flughafenausweise – Zugang für LBA-Beschäftigte zu den Flughäfen	17
TOP 16	Verteilung der Zuständigkeiten für Drohnendetektion und Drohnenabwehr an deutschen Verkehrsflughäfen; Vorbeugemaßnahmen gegen Drohnen-Störaktionen	18
TOP 17	Situation an den Flughäfen.....	19
TOP 18	Verschiedenes	19
	a) Termine	19
	b) Sachstand „Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung (BNK) – Neufassung der AVV zur Kennzeichnung von Luftfahrhindernissen“ ..	20
	c) IFR in Luftraum G/Non Instrument Runways - Einordnung von Anträgen zur Einrichtung von IFR-Flugverfahren in die Luftverkehrskonzeption der Länder/Sachstand IFR in G	20
	d) Betriebsverbot von unbemannten Luftfahrtsystemen in Begrenzung von 100 Metern von Krankenhäusern.....	21
	e) Feuerwehr, Entlastung der Flughäfen bei den Betriebskosten	21
	f) Bericht zu Zentraler Austauschplattform für digitale Luftfahrerdaten ...	21
	g) Genehmigung von Kränen in der Umgebung von Flugplätzen	21

II. Niederschrift

TOP 01 **Annahme der Tagesordnung**

Die vorläufige Tagesordnung wird angenommen.

TOP 18 „Verschiedenes“ wird um folgende Themen ergänzt:

- Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung (BNK) – Neufassung der AVV zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen. Darunter gefasst wird der Antrag der DFS „Kennzeichnung von Windenergieanlagen“ (TOP 18b, Vorschlag BMVI LF 15, DFS)
- IFR in Luftraum G/Non Instrument Runways – Einordnung von Anträgen zur Einrichtung von IFR-Flugverfahren in die Luftverkehrskonzeption der Länder / Sachstand IFR in G (TOP 18c, Vorschlag BMVI LF 17)
- Betriebsverbot von unbemannten Luftfahrtsystemen in einem Abstand von weniger als 100 Metern von Krankenhäusern (TOP 18d, Vorschlag BMVI LF 18)
- Feuerwehr, Entlastung der Flughäfen bei den Betriebskosten (TOP 18e, Vorschlag BMVI LF 10)
- Zentrale Austauschplattform für digitale Luftfahrerdaten (TOP 18f, Vorschlag Bremen)
- Genehmigung von Kränen in der Umgebung von Flugplätzen (TOP 18g, Vorschlag DFS)

Die Vorsitzende informiert über ein Auskunftersuchen nach dem Informationsfreiheitsgesetz (IFG) zu den Protokollen des BLFA-L. Nach rechtlicher Prüfung seien dem Antragsteller zum Thema „Fliegen ohne Flugleiter/Fliegen ohne sachkundige Person für das Feuerlösch- und Rettungswesen“ entsprechende Protokollauszüge des BLFA-L zur Verfügung zu stellen.

TOP 02 **Annahme des Ergebnisprotokolls über die 99. Tagung des BLFA-L**

Das Ergebnisprotokoll der 99. Tagung des BLFA-L wird angenommen.

TOP 03 Sachstand anhängiger Rechtsetzungsverfahren

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

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

TOP 04 Sachstand der EU-Regelungen im Luftverkehr

BMVI berichtet gemäß folgender Tabelle:

Nr.	Regelung	Ref.	Sachstand
1	VO (EU) Nr. 2019/712 zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr und zur Aufhebung der VO (EG) Nr. 868/2004	LF 10	DEU begrüßt die Revision der VO (EG) Nr. 868/2004 über den Schutz vor Schädigung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durch Subventionierung und unlautere Preisbildungspraktiken bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten von Ländern, die nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaft sind. Einige MS befürchteten den Verlust von Flugverbindungen („Konnektivität“) durch Sanktionen gegenüber Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten und standen dem Vorhaben kritisch gegenüber. Im Zuge des Trilogs konnte mit dem EP eine Einigung erzielt werden, welche beim TTE Rat im Dezember 2018 von allen Mitgliedstaaten (außer Griechenland) unterstützt wurde. Die Veröffentlichung der Verordnung im Amtsblatt der Union ist am 10. Mai erfolgt.
2	VO (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft	LF 10	Die Evaluierung der Verordnung durch die Europäische Kommission durch externe Berater ist abgeschlossen. Die Vorlage eines diesbezüglichen Arbeitsdokuments ist für Ende Mai geplant. Im Dezember 2018 wurde mit einem Impact Assessment begonnen, wofür bislang nur einige ausgewählte Mitgliedstaaten im Zuge von Stakeholder Konsultationen befragt wurden (nicht Deutschland). Alle übrigen EU-Mitgliedstaaten werden bis Anfang Juni 2019 ebenfalls in die Stakeholder Konsultationen eingebunden.
3.	Überarbeitung der Flughafenentgelttrichtlinie – RL 2009/12/EG	LF 10	Die EU-KOM prüft, ob und inwieweit die Richtlinie überarbeitet werden sollte. Nachdem sie am 01.09.2016 eine „Evaluation Roadmap“ veröffentlicht hat, wurde am 13.11.2017 eine Folgenabschätzung (sog. „inception impact assessment“) für die RL 2009/12/EG veröffentlicht. Die Folgenabschätzung enthält insgesamt vier Handlungsoptionen in Bezug auf

eine Überarbeitung der Richtlinie über Flughafenentgelte.

Aktuell wird von der Unternehmensberatung Steer eine umfangreiche Stakeholder Konsultation zur Folgenabschätzung einer möglichen Revision der Richtlinie durchgeführt (Impact Assessment). Erst nach Abschluss der Evaluierung wird sie über einen möglichen Reformbedarf der Flughafenentgeltrichtlinie entscheiden. Sofern eine Revision erfolgt, wird diese erst unter Federführung der neuen Kommission durchgeführt.

4 Sachstand der EU-Mandate für umfassende Luftverkehrsabkommen

LF 12

Nach Erteilung von Mandaten durch den Verkehrsministerrat im Jahr 2016 für Verhandlungen mit ASEAN, Katar, VAE, Türkei und Armenien:

- Mittlerweile hat die EU-KOM im November 2017 ein Abkommen mit Armenien und im März 2019 ein Abkommen mit Katar paraphiert. Beide Abkommen enthalten solide Wettbewerbsklauseln sowie Artikel zu den sozialen Aspekten.
- Die Verhandlungen mit ASEAN sind bereits weit fortgeschritten und können möglicherweise in absehbarer Zeit abgeschlossen werden.
- Die Verhandlungen mit der Türkei sind derzeit mangels Fortschritten auf türkischer Seite ins Stocken geraten.
- Mit den VAE sollte im Januar 2019 eine erste Verhandlungsrunde stattfinden. Diese wurde jedoch von Seiten der VAE abgesagt. Ob die VAE einem neuen Verhandlungstermin zustimmen werden, ist ungewiss.

Im September 2018 erteilte der Rat zudem ein Mandat für Verhandlungen mit dem Oman. Die erste Verhandlungsrunde hat Ende März stattgefunden. Ein Termin für die zweite Verhandlungsrunde ist noch nicht bekannt.

Darüber hinaus werden sog. „Alt-Mandate“ weitergeführt: Tunesien (paraphiert im Dezember 2017) sowie Aserbaidschan. Brasilien wurde ausgesetzt, da kein Interesse mehr an Verhandlungen besteht.

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

5 Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 216/2008 (Basic Regulation)

LF 18

Ziel der Überarbeitung war es, die wesentlichen Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr über-

neue VO (EG) 2018/1139

sichtlicher zu strukturieren als bisher und Sicherheitslücken zu schließen. Dabei werden auch die unbemannten Luftfahrzeuge in die Regelungen aufgenommen.

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

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

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

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

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

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

(Siehe auch TOP 17)

6 EU-US Wet-Lease-Abkommen

LF 10

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

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

Der TTE Rat im Dezember 2018 hat eine Einigung mit EP im Zuge des Trilogs für eine entsprechende Änderung von Artikel 13 Absatz 3 der VO (EG) Nr.

1008/2008 beschlossen, um Rechtskonformität zwischen Wet-Lease-Abkommen und der VO 1008/2008 herzustellen. Die Änderung der VO 1008/2008 wurde am 14.1.2019 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht (VO (EU) Nr. 2019/2 vom 11.12.2018).

7 Revision der Fluggastrechte-Verordnung (EU) Nr. 261/2004 und der Slot-Verordnung (EU) Nr. 95/93

LF 16

Die beiden Verordnungen standen unter anderem wegen der offenen Gibraltar-Frage weder auf der Agenda der vergangenen Präsidentschaften noch stehen sie auf der aktuellen Agenda der österreichischen rumänischen Ratspräsidentschaft. Beide Punkte sind allerdings Teil der „EU-Luftfahrtstrategie“. Hinsichtlich der Fluggastrechte-Verordnung hat die Europäische Kommission im Dezember 2018 eine umfassende sog. fact-finding

study initiiert, mit der die dem Revisionsvorschlag der Fluggastrechteverordnung zugrundeliegenden Erwägungen aktualisiert werden sollen. Einbezogen werden u.a. die Entwicklungen auf dem Reiseverkehrsmarkt, Passagier- und Airline-Erwartungen, Erfahrungen aus Drittstaaten sowie die Notwendigkeit eines Insolvenzschutzes für Flugreisende.

- | | | | |
|---|--|-------|---|
| 8 | SES II+ - Recast/Neufassung der SES II-Rahmenverordnungen | LF 17 | Keine neuen Entwicklungen seit der 97. Sitzung des BLFA-L. |
| 9 | Ratifikation des „Neufassungsprotokolls“ zum EUROCONTROL-Übereinkommen und des Beitrittsprotokolls | LF 17 | Keine neuen Entwicklungen seit der 97. Sitzung des BLFA-L: Die Türkei ist letzter Staat, der noch ratifizieren muss, damit die seit 1997 in weiten Teilen vorläufig angewandte „Revised Convention“ in Kraft treten kann. Eine jüngste bilaterale Äußerung gegenüber Herrn Sts Beermann am Rande der offiziellen Eröffnung des neuen Istanbul Flughafens lässt keine Aktivitäten seitens TR in absehbarer Zeit erwarten. Die regelmäßige Berichterstattung zu diesem Punkt wird hiermit bis auf Weiteres eingestellt. |

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis. Zu Punkt 3 wird BMVI LF 10 die Versendung der Stellungnahme des BMVI zu den Flughafenentgelten an die Obersten Landesluftfahrtbehörden prüfen. Vor dem Hintergrund von Punkt 5 und den komplexen Regelungen der neuen EASA-Basisverordnung werden BMVI LF 18 und das LBA die Möglichkeiten einer effektiveren Zusammenarbeit der Länder untereinander und der Länder mit dem Bund für die 101. Sitzung des BLFA-L aufbereiten.

TOP 05 Aktuelle Entwicklungen auf ICAO-Ebene

BMVI berichtet gemäß folgender Tabelle:

Nr.	Thema/Regelung	Ref.	Sachstand
1	CORSIA “Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation”	LF 16	Für die Implementierung hat der ICAO Rat im Juni 2018 die SARPs (Standards and Recommended Practices) verabschiedet. Die Bundesregierung hat ihre Zustimmung zu den SARPs mitgeteilt und auch darauf hingewiesen, dass zur Erreichung der Klimaziele 2030 ergänzende Maßnahmen nötig sein können. Auf Grundlage der SARPs haben die Berichtspflichten für die Fluggesellschaften am 01.01.2019 begonnen. Die Implementierung von CORSIA ist in drei Phasen unterteilt: Pilotphase von 2021 bis 2023, Erste Phase von 2024 bis 2026, Zweite Phase von 2027 bis 2035. Die Teilnahme an Kompensationszahlungen von CO ₂ -Emissionen aus internationalen Flügen (Offsetting) ist

in der Pilotphase und ersten Phase freiwillig. Ab der zweiten Phase ist die Teilnahme verpflichtend nach bestimmten Kriterien bezogen auf den Aktivitätslevel von internationalen Flügen.

Zurzeit haben sich 79 Mitgliedsstaaten der ICAO (76,63% der Internationalen Flugaktivitäten (RTK)) zur freiwilligen Teilnahme an CORSIA Kompensationszahlungen ab 2021 bereit erklärt. Deutschland, zusammen mit allen 44 ECAC (European Civil Aviation Conference) Staaten, hat seine freiwillige Teilnahme erklärt.

Die ICAO hat im Dezember 2018 einen State Letter zu CORSIA an die Vertragsstaaten übermittelt. Die Vertragsstaaten waren aufgefordert, Mitglieder für den Technical Advisory Body (TAB) zu nominieren und zu den Kriterien für die Emissionseinheiten (EUC: Emissions Unit Criteria) Stellung zu nehmen.

Die 216. ICAO-Ratssitzung im Februar/März 2019 hat die Etablierung des TAB beschlossen. Aufgrund der Vielzahl von Nominierungen konnte der deutsche Kandidat nicht berücksichtigt werden. Ebenso wurden die Kriterien für Emissionseinheiten beschlossen, welche vom TAB zur Bewertung und Empfehlung von Emissions-Programmen genutzt werden.

2. Luftfahrthandbuch Deutschland AIP Clean-up LF 17 Am 27.03.19 fand ein weiteres Treffen mit dem BAF als koordinierende Stelle für die Aktualisierung des Luftfahrthandbuches Deutschland statt. Dabei wurde formell festgestellt, dass nun die ICAO-Konformität hergestellt ist, Themenverantwortliche identifiziert sind und ein Prozess zur kontinuierlichen Überprüfung etabliert ist. Zukünftig wird ein Stichtag festgelegt, an dem alle Beteiligten entweder ihren Anpassungsbedarf oder Fehlanzeige gemeldet haben müssen. Damit gilt das Projekt „AIP clean-up“ als abgeschlossen und wird nun in einen kontinuierlichen Prozess überführt.
3. ATRP (Transport Regulation Panel) LF 10 Vom 09. bis 11. April 2019 hat die 15. Sitzung des Air Transport Regulation Panel (ATRP)- stattgefunden, auf der Instrumente zur Liberalisierung des Luftverkehrs diskutiert werden. Ein Schwerpunkt war ein multilaterales Abkommen über ausländische Investitionen in Luftfahrtunternehmen. Dieses sieht eine Liberalisierung der Anforderungen an Eigentum und Kontrolle von Drittstaatenluftfahrtunternehmen vor (d.h. Luftfahrtunternehmen die von Vertragsparteien für den Verkehr unter bestehenden Luftverkehrsabkommen benannt werden.) Das BMVI sieht die Konvention bislang kritisch.
4. eTOD-Policy (electronic Terrain and Obstacle Database-Policy) LF 17 Mittlerweile ist Deutschland in der Lage, Geländedaten (Area 1 – 4) zur Verfügung zu stellen. Dies geht aus der Lizenzvereinbarung zwischen dem BKG und der DFS vom Januar 2019 hervor und wurde mittlerweile auch in das Konzept für eine der ICAO genügenden eTOD-Policy aufgenommen. Der Text befindet sich nun in der Finalisierungsphase und wird anschließend in Reinschrift an die ICAO übermittelt. Zur Umsetzung des Konzepts bezüglich der Erhebung von Hindernisdaten (Area 1 – 4) sind weitere Beratungen mit dem BKG, der DFS, der Bundeswehr und der Länder not-

wendig.

- 5 GAsEP (Global Aviation Security Plan) LF 14 Gemäß Beschluss der ICAO-Vollversammlung vom September 2016, ist die ICAO Comprehensive Aviation Security Strategy (ICASS) für die Jahre 2017-2019 ab dem Jahr 2020 durch den Global Aviation Security Plan (GAsEP) zu ersetzen. Die von der EU-KOM und den EU-Mitgliedstaaten definierten „europäischen“ Prioritäten haben auf ICAO-Ebene Eingang in die Entwürfe des GAsEP gefunden. Hierzu gehörten insbesondere die Umsetzung der UN-Resolution UNSCR 2309 aus dem Jahr 2016 („closer collaboration to ensure safety of global air services, prevent terrorist attacks“).
- Der vom ICAO Rat am 10.11.2017 beschlossene GAsEP weist fünf Prioritäten aus, die schrittweise erreicht werden sollen: 1. Verbesserung des Risikobewusstseins und der Reaktion (Enhance risk awareness and response); 2. Entwicklung einer Sicherheitskultur und menschlicher Fähigkeiten (Develop security culture and human capability); 3. Verbesserung technologischer Ressourcen und Förderung von Innovation (Improve technological resources and foster innovation); 4. Verbesserung der Aufsicht und der Qualitätssicherung (Improve oversight and quality assurance); 5. Stärkung der Zusammenarbeit und Unterstützung (Increase cooperation and support).
- Die ICAO hat mit diesem thematischen Schwerpunkt die zweite Global High-level Conference on Aviation Security am 29./30.11.2018 in Montreal ausgerichtet. Die Implementierung und Weiterentwicklung des GAsEP ist ebenfalls Gegenstand des vom 13. – 17.05.2019 in Montreal stattfindenden 30. Aviation Security Panels (AVSECP/30). In der Panel-Sitzung wird u. a. die Erweiterung des GAsEP um Regelungen zur Aufnahme des Austausches von Daten der „Advance Passenger Information (API)“- und des „Passenger Name Record (PNR)“ in den GAsEP thematisiert.
- 6 40. ICAO Assembly LF 17 In sechs Sitzungen einer „European Safety and Air Navigation Coordination Group“ (ESANCG) wurden unter gemeinsamer Leitung von ECAC/EU KOM zusammen mit EUROCONTROL, EASA und Vertretern interessierter Staaten sechs europäische Papiere zu Fragen ATM/ATS und Safety erarbeitet, die den DGCAAs auf ihrer 152. Sitzung zur Verabschiedung vorgelegt worden sind.
- LF 18 Wie schon anlässlich der 13. ICAO Air Navigation Conference wird großen Wert auf einen globalen Ansatz gelegt, der alle an der Luftfahrt beteiligte Mitgliedstaaten ansprechen soll. Da die Frist zur Fertigstellung der Papiere dieses Jahr noch kürzer ist als letztes Jahr, müssen einige Entwürfe im schriftlichen Umlaufverfahren bestätigt werden.
- 7 Safety Management Panel LF 18 Nach einer Pause von zwei Jahren traf sich vom 23. bis 26.04. in Montreal wieder das Safety Management Panel. Nach Veröffentlichung der Neuauflage des Manuals beschäftigt sich das Panel nun mit der Frage, wie die umstrittene Bezeichnung des „Acceptable Means of Safety Performance“ sinnvoll ersetzt werden

kann. Weitere Fragen beziehen sich auf die Bündelung aller ICAO-Vorgaben zu Meldungen und Berichten im Annex 19 zu bündeln und die Arbeiten am Integrierten Risikomanagement, das neben Safety auch Security, Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit mit umfasst, voranzutreiben.

- 8 GASP (Global Aviation Safety Plan) LF 18 Der GASP stellt die Strategie vor, die die Priorisierung und kontinuierliche Verbesserung der Flugsicherheit auf internationaler Ebene unterstützt. Der Plan hat sich seit seiner Einführung im Jahr 1997 erheblich verändert und weiterentwickelt. Der Entwurf der Ausgabe 2020-2022 des GASP enthält eine Reihe neuer Ziele, Ziele und Indikatoren die im Einklang sind mit der Agenda für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen bis 2030. Der GASP Roadmap aus dem GASP 2017-2019 wird beibehalten und erweitert, um organisatorische und betriebliche Sicherheitsaufgaben zu erfassen.

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

TOP 06 Genehmigungen der Flughafenentgelte durch die Luftfahrtbehörden der Länder

Auf das vorgelegte Behördenpapier wird verwiesen (Anlage 2).

Hessen berichtet zum gemeinsamen Antrag mit den Ländern Bayern und Hamburg über die Befürchtung, dass auf europäischer Ebene bereits eine Vorfestlegung auf die Einführung einer verbindlichen Entgeltregulierung bestehe. BMVI werde deshalb gebeten, sich gegenüber den EU-Rechtssetzungsorganen aktiv für die Beibehaltung des bestehenden Genehmigungsverfahrens für Flughafenentgelte einzubringen. Zum Prüfungsumfang und zur Prüfungstiefe des Genehmigungsverfahrens werde ein gemeinsames Behördenpapier vorgelegt mit dem Vorschlag, dass der BLFA-L es heute beschließe.

Beschluss: .

1. Der BLFA-L nimmt das Behördenpapier zum Prüfungsumfang und der Prüfungstiefe des behördlichen Entgeltgenehmigungsverfahrens zur Kenntnis und bittet die Autoren, es mit interessierten Ländern weiterzuentwickeln.

2. Der BLFA-L bittet das BMVI, sich unter Berücksichtigung des Behördenpapiers gegenüber den Rechtsetzungsorganen der EU aktiv für die Beibehaltung einer systemoffenen, ein Genehmigungsverfahren durch die Bundesländer ermöglichenden europarechtlichen Grundlage der Flughafenentgelte einzusetzen.

3. Der BLFA-L bittet das BMVI außerdem, über die ergriffenen Maßnahmen und weiteren Entwicklungen im BLFA-L zu berichten.

TOP 07 Das Verfahren der Luftfahrtbehörden für die Auswahl der Selbstabfertiger für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten

Hessen trägt vor, dass das Verfahren für die Auswahl von Selbstabfertigern für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten nach der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) noch Fragen aufwerfe. Wichtig seien dabei die Frage der Informationsbeschaffung (Anzahl der an Selbstabfertigung interessierten Flugplatznutzer pro Dienst) und das Zusammenspiel zwischen Flugplatzbetreiber und Landesluftfahrtbehörde bezüglich der Ausgestaltung des Auswahlverfahrens (z. B. Kriterien). Hessen bittet den BLFA-L um Erfahrungsaustausch.

Als Ergebnis der Diskussion bieten die von der Problematik betroffenen Landesluftfahrtbehörden, wie Hessen und Baden-Württemberg, an, sich zunächst untereinander dazu auszutauschen und anschließend im BLFA-L zu berichten.

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

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

Auf die Ausarbeitung des LBA wird verwiesen (Anlage 3).

BMVI LF 16 berichtet, dass zur Änderung der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LLV), die in den vorherigen Sitzungen des BLFA-L durch Baden-Württemberg des Öfteren angesprochen worden sei, zwischenzeitlich mehrere Gespräche mit UBA, LBA und BMU stattgefunden hätten. BMVI LF 16 und LBA sagen die Versendung eines ausführlichen Dokuments mit den derzeitigen Überlegungen zur Änderung der LLV zu. Der Vorschlag zur Änderung der LLV stößt bei den Ländern - außer bei Niedersachsen - auf Zustimmung.

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

**TOP 09 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz) - Prüfung der
Lärmbelastung und Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche (§ 4 Abs. 6
Fluglärmgesetz)**

Das Saarland bittet um Informationsaustausch zum Umgang mit der im Fluglärmgesetz geforderten Überprüfung der Lärmschutzbereiche. § 4 Absatz 6 Fluglärmgesetz bestimme, dass spätestens nach Ablauf von zehn Jahren seit Festsetzung des Lärmschutzbereichs zu prüfen ist, ob sich die Lärmbelastung wesentlich verändert hat oder innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich wesentlich verändern werde.

Die Abfrage ergibt, dass sich auch weitere Länder mit der Prüfung nach § 4 Absatz 6 Fluglärmgesetz zu befassen haben.

BMVI LF 16 verweist auf die Federführung des BMU für das Fluglärmgesetz und die hierzu erlassenen Verordnungen: Deshalb habe BMVI beim UBA eine Stellungnahme angefordert. Darin empfehle das UBA, dass sich das Saarland an dem Verfahren für Nordrhein-Westfalen orientiere. Demnach solle zunächst vom Flughafen ein Datenerfassungssystem (DES) angefordert werden und eine Vorprüfung erfolgen, ob innerhalb der nächsten zehn Jahre eine wesentliche Änderung der Lärmsituation eintreten könne. Wenn sich anhand der vom UBA

festgelegten Kriterien keine Änderung der Lärmschutzbereiche abzeichne, sei eine Änderung der Festsetzungsverordnung nicht notwendig. BMVI LF 16 weist darauf hin, dass insbesondere keine Verkleinerung des Lärmschutzbereiches festgelegt werden solle. Dies sei auch im Evaluationsbericht zum Fluglärmschutz festgehalten worden.

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

**TOP 10 Bericht über die 44. Sitzung des Beratenden Ausschusses nach § 32
LuftVG**

Hamburg berichtet von der letzten Sitzung am 22.02.2019 in Bonn. Auf den beigefügten Kurzbericht (Anlage 4) wird verwiesen.

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

**TOP 11 Gutachterliche Stellungnahme nach § 31 Absatz 3 LuftVG - Einbindung
der lokalen Flugsicherungsorganisationen bei der Bewertung von Hinder-
nissen im Nahbereich des Flugplatzes**

Baden-Württemberg trägt gemäß Antrag vor und bittet BMVI bei der DFS auf die Umsetzung des Verfahrens, wie im Schreiben des BMVI vom 10.04.2019 beschrieben, hinzuwirken. Die im Schreiben festgelegten Zuständigkeiten zur Abgabe von gutachtlichen Stellungnahmen nach § 31 Absatz 3 LuftVG würden die DFS zur Einbindung der lokal zuständigen Flugsicherungsorganisation verpflichten. Dies sei bei der Errichtung eines Mastes in näherer Flugplatzumgebung in Baden-Württemberg nicht berücksichtigt worden.

Beschluss: Baden-Württemberg, BMVI LF 17 und die DFS werden den Sachverhalt aufklären. Im Falle einer Regelungslücke wird der BLFA-L wieder eingebunden.

TOP 12 Jährliche Überprüfung des Luftfahrthandbuches Deutschland (AIP IFR) auf Aktualität und inhaltliche Zuständigkeiten

Auf die als Anlage 5 beigefügte Präsentation wird verwiesen.

Das BAF legt dar, dass das Projekt „clean up“ zur Aktualisierung des Luftfahrthandbuches Deutschland abgeschlossen sei. Es werde hierfür zukünftig ein kontinuierlicher Aktualisierungsprozess installiert, für den das BAF alle Beteiligten direkt kontaktieren werde. Das BAF bittet um Zustimmung, dass die identifizierten Zuständigen durch das BAF als koordinierende Stelle direkt kontaktiert und um Zuarbeit gebeten werden dürfen. Der Beginn der regelmäßigen Überprüfung sei für Ende 2019 geplant.

Beschluss: Der BLFA-L stimmt zu, dass das BAF zukünftig die auf Landesebene Zuständigen in der Sache direkt kontaktieren kann, dass die Landesluftfahrtbehörden bei der AIP-Überprüfung gemäß Prozessablaufschema mitarbeiten und sie ihre nachgeordneten Dienststellen dafür sensibilisieren werden.

TOP 13 Ergebnis der Implementierung des ersten deutschen Luftverkehrssicherheitsplans und die Weiterentwicklung

Auf die als Anlage 6 angefügte Präsentation wird verwiesen.

Zum Sachverhalt trägt BMVI LF 18 vor, dass die Umsetzung des 19. Anhangs zum Chicagoer Abkommen und der Artikel 5 bis 8 der EASA-Basisverordnung aktuell erfolge. Der Text des deutschen Luftverkehrssicherheitsprogramms, der von dem „State Safety Programme Implementierungsteam“ erarbeitet worden war, sei den Bundesländern im Rahmen der 99. Tagung des BLFA-L am 20./21. November 2018 in München vorgestellt worden. Die Veröffentlichung des ersten Deutschen Luftverkehrssicherheitsprogramms sei für Sommer 2019 geplant. Anschließend werde der deutsche Plan für Luftverkehrssicherheit erstellt. Ein solcher „staatlicher“ Plan für Luftver-

kehrssicherheit werde in Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 verbindlich vorausgesetzt und stelle eine Ergänzung des Luftverkehrssicherheitsprogramms dar.

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

TOP 14 Meldeverfahren

Auf die als Anlage 7 beigefügte Präsentation wird verwiesen.

BMVI LF 18 berichtet, dass das „State Safety Programme Implementierungsteam“ neben dem unter TOP 13 behandelten Luftverkehrssicherheitsprogramm ein Dokument erstellt habe, in dem die Verfahren zur Umsetzung der Vorgaben, die sich aus der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 für die Meldung, Erfassung, Untersuchung und Auswertung von Unfällen und schweren Störungen sowie aus der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 für die Meldung von Ereignissen ergeben, beschrieben werden. Die Aufgaben betreffen sämtliche Luftfahrtbehörden in Deutschland. Das aus Vertretern von Bundes- und Landesbehörden gebildete Team habe die dem BLFA-L vorliegenden Grundsätze des Bundes und der Länder erstellt. Darin seien die Verfahren zur Meldung, Auswertung und Nachverfolgung unter Berücksichtigung der komplexen Strukturen der deutschen Luftfahrtverwaltung dargestellt. Die Landesluftfahrtbehörden würden als zuständigen Stellen für die Auswertung von Meldungen in ihrem Zuständigkeitsbereich benannt. Auf Grundlage dieses Dokuments solle anschließend die Luftverkehrs-Ordnung (insb. §§ 9, 10) überarbeitet werden. Die Grundsätze könnten als Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht werden (NfL).

BMVI LF 18 bittet den BLFA-L um Kenntnisnahme zu den Grundsätzen des Bundes und der Länder zu den Verfahren der Meldung von Unfällen, Störungen und Ereignissen nach den Durchführungsverordnungen zur Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 sowie den Verordnungen (EU) Nr. 996/2010 und (EU) Nr. 376/2014.

Beschluss: Der BLFA-L beschließt, dass BMVI LF 18 einen Abstimmungsprozess mit dem Ziel der zustimmenden Kenntnisnahme für die Grundsätze des Bundes und der Länder zu den Verfahren der Meldung von Unfällen, Störungen und Ereignissen nach den Durchführungsverordnungen zur Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 sowie zu den Verordnungen (EU) Nr. 996/2010 und (EU) Nr. 376/2014 einleiten wird.

[Hinweis: BMVI LF 18 hat im Juli 2019 die Länder zu einer erläuternden Besprechung für den 13.09.2019 nach Berlin eingeladen.]

TOP 15 Bericht des BMVI: Flughafenausweise – Zugang für LBA-Beschäftigte zu den Flughäfen

Das LBA trägt vor, dass es in Bezug auf den Zugang zu Sicherheitsbereichen von Flughäfen dringenden Handlungsbedarf sehe, da Aufsichtstermine teilweise hätten abgesagt werden müssen, da kurzfristig kein Zugang möglich war. Die Wahrnehmung des gesetzlichen Auftrages wurde dadurch beeinträchtigt. Das LBA bittet den BLFA-L um einen Beschluss, um Beschäftigten des LBA bei Vorlage des roten Sonderausweises unbegleiteten Zugang zu den entsprechenden Flughafenbereichen zu gewähren.

Verschiedene Landesluftfahrtbehörden geben zu bedenken, dass das BMI zuständig für den Erlass entsprechender Vorschriften sei und dass das Anliegen des LBA im Nationalen Luftsicherheitsausschuss vorgetragen werden müsse.

Beschluss: BMVI wird an das BMI herantreten, damit das Thema „Zugang des LBA zu den Sicherheitsbereichen von Flughäfen“ zeitnah bei einer Sitzung des Nationalen Luftsicherheitsausschusses in Anwesenheit des LBA vorgetragen wird.

TOP 16 Verteilung der Zuständigkeiten für Drohnerdetektion und Drohnerabwehr an deutschen Verkehrsflughäfen; Vorbeugemaßnahmen gegen Drohner-Störaktionen

Hamburg trägt vor, dass die Zunahme von Drohnersichtungen im Umfeld von Flughäfen und Vorfälle wie zum Beispiel am Flughafen Gatwick im Dezember 2018 eine sachgerechte und rechtssichere Zuordnung der Zuständigkeiten erforderten. Dies gelte sowohl für die Detektion von Drohner und die Drohnerabwehr, für die jeweils spezialgesetzliche Regelungen nötig seien. Hamburg bittet das BMVI im Namen des BLFA-L um Mitteilung, wie sich die Zuständigkeiten für Drohnerdetektion und Drohnerabwehr an deutschen Verkehrsflughäfen verteilen und welcher rechtliche Änderungsbedarf gegebenenfalls gesehen wird.

Die Vorsitzende verweist auf die Zuständigkeiten der Polizei für die Abwehr und die der DFS für die Detektion. Die Vorsitzende stellt klar, dass bei der Frage der Detektion von Drohner darauf abzustellen sei, dass die beauftragte Flugsicherungsorganisation gemäß §§ 27c, 31b LuftVG für die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs im kontrollierten Luftraum zuständig sei. Die zu überwachenden Teile des kontrollierten Luftraums seien dabei auch die hier maßgeblich betroffenen An- und Abflugsektoren in der Umgebung von Flughäfen. Die zuständige Flugsicherungsorganisation habe dafür Sorge zu tragen, dass sie die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs im kontrollierten Luftraum ordnungsgemäß erfüllen könne.

BMVI LF 17 gibt zu bedenken, dass die Systeme, die Drohner identifizieren können, noch zu zertifizieren seien. Die Kriterien würden derzeit formuliert. Bayern weist auf die laufenden Aktivitäten mehrerer Flughafenbetreiber hierzu hin. Diese Arbeiten sollten im Weiteren nicht unberücksichtigt bleiben.

BMVI LF 18 weist darauf hin, dass auch die neuen Vorgaben des EU-Rechts zur Ausrüstung der Drohner und die Registrierungspflicht sich positiv auf Sichtungen in Flughafennähe auswirken werden, und berichtet von einer Veranstaltung der EASA zum Thema, in der sich die Mitgliedstaaten überwiegend

für die mittelfristige Erarbeitung einer europäischen Verordnung ausgesprochen hätten.

Brandenburg und Berlin bitten BMVI um Mitteilung zu den Meldewegen bei Drohnenvorfällen. Diese seien nicht im Detail geklärt.

Beschluss: Der BLFA-L beschließt, dass das BMVI in der nächsten Sitzung zum Sachstand berichten wird.

TOP 17 Situation an den Flughäfen

Hessen berichtet, dass am 29.04.2019 der Grundstein für das neue Terminal des Frankfurter Flughafens gelegt worden sei.

Brandenburg trägt vor, dass an der Eröffnung des BER im Oktober 2020 festgehalten werde.

Nordrhein-Westfalen berichtet, dass das Planfeststellungsverfahren zur Änderung der Betriebsflächen des Flughafens Düsseldorf zum Ziel habe, mehr Slots zu erhalten.

Hamburg teilt mit, dass im Klageverfahren des BUND gegen den Ausbau des Terminals des Hamburger Flughafens eine Strategie noch nicht erkennbar sei. Der Ausbau entspreche den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses.

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

TOP 18 Verschiedenes

a) Termine

Die 101. Tagung des BLFA-L wird am 05./06.11.2019 im BMVI in Berlin stattfinden.

Wichtiger Hinweis: Mit E-Mail des BMVI vom 05.06.2019 wurde der neue Termin für die 101. Tagung des BLFA-L bekannt gegeben. Die 101. Tagung des BLFA-L wird am 29./30.10.2019 im BMVI Berlin stattfinden.

b) Sachstand „Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung (BNK) – Neufassung der AVV zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen“

Die DFS trägt vor, dass die Vorgaben in der AVV zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen sich auf Windenergieanlagen mit einer Rotorblattlänge von maximal 65 Meter bezögen, obgleich größere Rotorblattlängen auf dem Markt seien. Aus Sicht der DFS sei es geboten, entsprechende rechtliche Vorgaben ergänzend in die AVV aufzunehmen.

BMVI LF 15 berichtet, dass eine Neufassung der AVV geplant sei, die unter anderem auch die von der DFS vorgetragene Problematik berücksichtige. Darüber hinaus werde die Neufassung der AVV auch die zwischenzeitlich durch das Energiesammelgesetz vom 17.12.2018 eingetretene Pflicht zur Ausrüstung von Windenergieanlagen mit Anlagen mit BNK berücksichtigen. Die Industrieverbände würden eine standardisierte und länderübergreifende Lösung einfordern. Eine Sicherheitsüberprüfung im Auftrag des BMWi in Abstimmung mit BMVI solle auch Möglichkeiten einer weiteren Risikominderung aufzeigen. Der Abschlussbericht werde den Ländern Mitte Mai/Anfang Juni zur Kommentierung übersandt. BMVI benötige die zeitnahe Rückmeldung der Länder, da der Abschlussbericht nach der Sommerpause dem Bundesrat vorgelegt werden solle. Zum Problem der zu kurzen Umsetzungsfrist für die Umrüstungspflicht bis 01.07.2020 verweist das BMVI auf das derzeit laufende Konsultationsverfahren der Bundesnetzagentur, welche gerade im Rahmen ihrer Ermächtigung eine Verlängerung der Fristsetzung prüft.

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

c) IFR in Luftraum G/Non Instrument Runways - Einordnung von Anträgen zur Einrichtung von IFR-Flugverfahren in die Luftverkehrskonzeption der Länder/Sachstand IFR in G

BMVI LF 17 trägt vor, dass das BMVI bezüglich der Frage nach einer Priorisierung der Flugplätze für die Einrichtung von IFR-Verfahren auf die Rückmeldungen der Länder angewiesen sei. Die Landesluftfahrtbehörden seien mit Schreiben des BMVI vom 12.03.2019 gebeten worden, eine Priorisierung der Flugplätze vorzunehmen. BMVI LF 17 wird für eine Besprechung zum Thema in das BMVI nach Bonn einladen.

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

d) Betriebsverbot von unbemannten Luftfahrtsystemen in Begrenzung von 100 Metern von Krankenhäusern

Bremen wird zum Thema Fragen an den BLFA-L senden. BMVI LF 18 sagt eine Beantwortung über den BLFA-L-Verteiler zu.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis

e) Feuerwehr, Entlastung der Flughäfen bei den Betriebskosten

Beschluss: Der BLFA-L beschließt das Thema auf die Tagesordnung des 101. BLFA-L zu setzen.

f) Bericht zu einer Zentralen Austauschplattform für digitale Luftfahrerdaten

Beschluss: Der BLFA-L beschließt das Thema auf die Tagesordnung des 101. BLFA-L zu setzen.

g) Genehmigung von Kränen in der Umgebung von Flugplätzen

Die DFS trägt vor, dass sie gutachtliche Stellungnahmen nach § 31 Abs. 3 LuftVG gegenüber Landesluftfahrtbehörden zur Nutzung von Kränen im Umfeld von Flugplätzen abgebe, aber keinen Rücklauf von den Landesluftfahrtbehörden über erteilte Genehmigungen erhalte. Die DFS bittet die Landesluftfahrtbehörden, zukünftig die DFS über die erteilten Genehmigungen zu informieren.

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

Bonn, den 23.09.2019

gez. [REDACTED]

gez. [REDACTED]