

**Ergebnisprotokoll über die 101. Tagung  
des Bund-Länder-Fachausschusses Luftfahrt**

**am 29./30. Oktober 2019 in Berlin**

**Vorsitz:** [REDACTED]

**Beginn:** 29. Oktober 2019, 14:00 Uhr

**Ende:** 30. Oktober 2019, 13.00 Uhr

- I. Tagesordnung
- II. Niederschrift
- III. Teilnehmer
- IV. Adressenliste

## I. Tagesordnung

TOP 01	Annahme der Tagesordnung.....	4
TOP 02	Annahme des Ergebnisprotokolls über die 100. Tagung des BLFA-L.....	4
TOP 03	Sachstand anhängiger Rechtssetzungsverfahren.....	5
TOP 04	Sachstand der EU-Regelungen im Luftverkehr .....	5
TOP 05	Aktuelle Entwicklungen auf ICAO-Ebene.....	5
TOP 06	Änderung des § 31 Absatz 3 LuftVG.....	5
TOP 07	Aufsicht über UL-Gelände unter Berücksichtigung der erteilten Genehmigung/Erlaubnis der Landesluftfahrtbehörde .....	6
TOP 08	Kosten der periodischen Hindernisvermessung an Flugplätzen mit IF- Verfahren .....	7
TOP 09	Bericht zu den Entwicklungen der Maßnahmen und Instrumente im Bereich der europäischen Standardisierung der Luftfahrtverwaltungen einschließlich des sogenannten „Maturity-Models“ .....	8
TOP 10	Rulemaking der EASA – Einbindung der Länder.....	8
TOP 11	Zentrale Austauschplattform für digitale Luftfahrerdaten .....	9
TOP 12	Umgang mit Public Interest Sites (P.I.S.) – Landstellen an Krankenhäusern.....	10
TOP 13	Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in der Bundesrepublik Deutschland .....	11
TOP 13a	Bericht des BMVI zur künftigen Zuständigkeit im Bereich der unbemannten Luftfahrt .....	11
TOP 14	Verteilung der Zuständigkeiten für Drohnerdetektion und Drohnenabwehr an deutschen Verkehrsflughäfen; Vorbeugemaßnahmen gegen Drohnen-Störaktionen .....	12
TOP 15	Ergebnis der Implementierung des ersten deutschen Luftverkehrssicherheitsprogramms und die Weiterentwicklung.....	14
Top 16	Meldeverfahren .....	15

<b>TOP 17</b>	<b>Situation an den Flughäfen.....</b>	<b>16</b>
<b>TOP 18</b>	<b>Verschiedenes .....</b>	<b>16</b>
	a) Termine.....	16
	b) Bericht des BMVI zum Stand des EuGH-Vorlageverfahrens Flughafentgelte.....	17
	c) Bericht des BMVI zum EASA-Audit im Bereich Flughäfen .....	17
	d) Feuerwehr, Entlastung der Flughäfen bei den Betriebskosten .....	17
	e) Vereinfachtes Prüfungswebtool für die Genehmigungsbehörden von Bauvorhaben bzgl. der Betroffenheit von Anlagenschutzbereichen nach § 18a LuftVG.....	18
	f) Priorisierung für IRF-Betrieb durch die Länder .....	18

## II. Niederschrift

### TOP 01      **Annahme der Tagesordnung**

Die vorläufige Tagesordnung wird angenommen.

TOP 18 „Verschiedenes“ wird um folgende Themen ergänzt:

- Vereinfachtes Prüfungstool für die Genehmigung von Bauvorhaben bzgl. der Betroffenheit von Anlagenschutzbereichen nach § 18a LuftVG“  
(TOP 18e, Vorschlag Sachsen)
- Priorisierung der Flugplätze für IFR-Betrieb durch die Länder  
(TOP 18f, Vorschlag BMVI LF 17)

Die Vorsitzende informiert über ein Auskunftersuchen nach dem Informationsfreiheitsgesetz (IFG) zu dem Protokoll der 100. Tagung des BLFA-L. Nach Annahme des Protokolls durch den BLFA-L wird BMVI auf Grundlage einer rechtlichen Prüfung entscheiden, ob dem Antragsteller Protokollauszüge zur Verfügung gestellt werden.

Der Antrag Schleswig-Holsteins zur Festsetzung der Sitzungsdauer am zweiten Tag des BLFA-L wird angenommen. Zukünftig werden die Sitzungen am zweiten Tag um 14.00 Uhr enden.

### TOP 02      **Annahme des Ergebnisprotokolls über die 100. Tagung des BLFA-L**

Das Ergebnisprotokoll der 100. 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**

Auf die Tischvorlage zu TOP 4 (vgl. Anlage 2) wird verwiesen.

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

**TOP 05 Aktuelle Entwicklungen auf ICAO-Ebene**

Auf die Tischvorlage zu TOP 5 (vgl. Anlage 3) wird verwiesen.

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

**TOP 06 Änderung des § 31 Absatz 3 LuftVG**

Bremen schlägt eine Gesetzesänderung des § 31 Absatz 3 LuftVG (Entscheidungen auf Basis gutachtlicher Stellungnahmen der Flugsicherungsorganisation) vor und bittet um Austausch. Zur Diskussion steht folgende Neufassung des § 31 Abs. 3 LuftVG:

„Sofern Entscheidungen in den Fällen des Absatzes 2 Nummer 4, 6 bis 10 und 12 die Belange der Flugsicherung nach § 27c betreffen, werden diese auf Grund einer gutachterlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation getroffen.“

Einige Länder unterstützen den Antrag. Die DFS weist darauf hin, dass es im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens entscheidend darauf ankomme, über alle relevanten Vorgänge und Belange im Luftraum frühestmöglich und vollumfänglich informiert zu sein.

Die Vorsitzende gibt zu bedenken, dass aus Sicht des BMVI § 31 Absatz 3 LuftVG einer Reform zwar bedürfe, allerdings unter der Maßgabe, dass das derzeitige Sicherheitsniveau der Luftfahrt gehalten werde.

Beschluss: BMVI (LF 11, LF 15, LF 17) wird eine Auswahl an Ländern sowie die DFS zu einer Fachgruppenbesprechung einladen.

**TOP 07      Aufsicht über UL-Gelände unter Berücksichtigung der erteilten Genehmigung/Erlaubnis der Landesluftfahrtbehörde**

Rheinland-Pfalz bittet darzulegen, in welchem Umfang die beauftragten Luftsportverbände (nach § 31c LuftVG) im Interesse der Luftverkehrssicherheit zur Aufsicht über die Infrastruktur und den Betrieb auf UL-Flugplätze und Geländen verpflichtet sind und wie sie diese wahrnehmen.

BMVI LF 11 weist darauf hin, dass klarstellende Änderungen der maßgeblichen Regelungen zielführend erscheinen. § 53 Absatz 1 LuftVZO könnte die Aufsicht über die Anlage des Flugplatzes im Falle eines ausschließlichen Betriebs durch Luftsportgeräte ausdrücklich den zuständigen Luftfahrtbehörden zuweisen. In Bezug auf die Aufsicht über den Betrieb von Luftsportgeräten könnte die Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrV) – beispielsweise durch Streichung der Absätze 4 der §§ 1 bis 3a BeauftrV – dahingehend geändert werden, dass diese (Luft-)Aufsicht vollständig von den zuständigen Luftfahrtbehörden wahrgenommen werde, um möglichen Unsicherheiten bzw. Unzuständigkeit in diesem Bereich entgegenzutreten.

Einige Länder begrüßen den Vorschlag und bitten BMVI LF 16 und LF 11 um die weitere rechtliche Klärung bezüglich der Aufsichtspflichten der beauftragten Luftsportverbände im Sinne eines einheitlich organisierten Flugbetriebs.

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

**TOP 08      Kosten der periodischen Hindernisvermessung an Flugplätzen mit IF-Verfahren**

Bremen berichtet, dass bislang die DFS für die Kosten der periodischen Hindernisvermessung an den 16 internationalen Verkehrsflughäfen aufkommen sei. Grundlage hierfür sei ein Erlass des BMVI aus dem Jahre 1998. Mit der Begründung, dass sich die Rahmenbedingungen des Luftverkehrs seither geändert hätten und der damalige Erlass nicht mehr zeitgemäß sei, habe die DFS im August die o.a. Flughäfen um „Einverständnis- und Kostenübernahmeerklärung“ für zukünftige Vermessungsleistungen gebeten. Bremen bittet BMVI und DFS um weitergehende Informationen zu den veränderten Rahmenbedingungen und zur Sach- und Rechtslage.

Die Vorsitzende weist auf das seit 2014 geltende EASA-Regelwerk (Verordnung Nr. 139/2014) hin, wonach die Hindernisvermessung Aufgabe der Flugplätze sei. BMVI (LF 17 / LF 15) sowie die DFS sagen zu, dem BLFA-L weitere Informationen zur Verfügung zu stellen.

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

**TOP 09 Bericht zu den Entwicklungen der Maßnahmen und Instrumente im Bereich der europäischen Standardisierung der Luftfahrtverwaltungen einschließlich des sogenannten „Maturity-Models“**

Auf beigefügte Präsentation (Anlage 4) und Matrix (Anlage 5) des LBA wird verwiesen.

Das LBA teilt mit, dass der neue Standardisierungsansatz der EASA vier Komponenten enthalte, von denen das Maturity Model (Reifegradmodell) eine darstelle. Ziel des Maturity Models sei die proaktive Fehlerbeseitigung. Das Modell befinde sich derzeit in der Erprobungsphase.

Das BAF informiert, dass es das Maturity Model grundsätzlich als geeignetes Werkzeug für die Selbsteinschätzung einer Luftfahrtbehörde bewerte. Kritisch sei hierbei allerdings, dass die föderal strukturierte Luftfahrtverwaltung in Deutschland nicht mit den Luftfahrtverwaltungen der anderen europäischen Staaten vergleichbar sei.

BMVI LF 18 berichtet, dass die EASA ein „SYS“-Audit für März 2020 angekündigt habe, bei dem behördeneigene Prozesse auditiert würden. Es sei noch offen, wen die EASA besuchen wolle. Eine umfangreiche Einbeziehung der Landesluftfahrtbehörden sei aber unwahrscheinlich.

Das LBA als Mitglied des EASA Safety Management Technical Body (SM TeB) wird über die weiteren Entwicklungen berichten.

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

**TOP 10 Rulemaking der EASA – Einbindung der Länder**

Bremen berichtet, dass bei der Vorbereitung der Rechtsetzung auf EU-Ebene nicht in vollem Umfang auf die fachliche Expertise der Landesluftfahrtbehörden zurückgegriffen werden könne. Um deutsche Interessen und Fachexpertise



in den „Rulemaking-Prozess“ der EASA über die entsprechenden Vertreter in den Arbeitsgruppen der EASA rechtzeitig einfließen lassen zu können, habe das LBA im Rahmen der 94. Tagung die Einrichtung von sogenannten „Kompetenzzentren“ für verschiedene Sachgebiete vorgeschlagen. Dies sei auf der 95. Tagung im Oktober 2016 abgelehnt worden. Es bedürfe aber kleiner Gruppen/Taskforces von 4 bis 6 Teilnehmern mit Fachleuten auch aus den Ländern aus verschiedenen Fachgebieten wie z. B. Ballonfahrt/Segelflug, um im Sinne deutscher Interessen Einfluss nehmen zu können.

BMVI LF 18 befürwortet eine verstärkte und strukturierte Einbindung der Länder in die EASA-Aktivitäten.

Beschluss: Der BLFA-L stimmt überein, dass

1. Maßnahmen zur Koordinierung und Einbringung der Expertise der Landesluftfahrtbehörden in die Rulemaking-Prozesse der EASA für die deutschen Interessen erforderlich sind und dass
2. auf Arbeitsebene (BLAG) Gruppen (z.B. „Taskforce“) gebildet werden können, um zeitnah fachliche Fragen zu Rulemaking-Prozessen abzufragen oder ggf. die Landesluftfahrtbehörden für die Teilnahme an Arbeitsgruppen bei der EASA zu gewinnen.
3. BMVI LF 18 wird prüfen, ob für die Entsendung von Mitarbeitern der Länder in Arbeitsgruppen der EASA eine formelle Entsendung unter Einbindung des BLFA-L erforderlich ist und inwiefern es der Zustimmung der EASA bedarf, wenn Vertreter an ihren Arbeitsgruppen teilnehmen.

## **TOP 11      Zentrale Austauschplattform für digitale Luftfahrerdaten**

Bremen berichtet, dass im Zuge der Umstellung auf die digitale Aktenführung ein Einvernehmen über die Nutzung einer zentralen Austauschplattform für alle Landesluftfahrtbehörden angestrebt werden sollte. Mit den E-Government-Gesetzen und der Verbreitung von Dokumentenmanagementsystemen erhalte die Digitalisierung zunehmend Einzug in die Luftfahrtverwaltung. Einige Luft-

fahrtbehörden hätten bereits auf die digitale Aktenführung umgestellt, andere seien gerade dabei, ihre Luftfahrerakten nach und nach zu digitalisieren.

Beschluss:

1. Der BLFA-L stimmt der Schaffung einer gemeinsamen Datenaustauschplattform zu.
2. Der BLFA-L bittet die BLAG-FCL, weitere mögliche Lösungen zu prüfen, welche mindestens folgende vier Anforderungen erfüllen und ein Preis-Leistungsverzeichnis der jeweiligen Alternative zur Verfügung zu stellen:
  1. Internetbasierter Zugang, 2. Rechteverwaltungssystem / Benutzermanagement, 3. Ende-zu-Ende-Verschlüsselung, 4. Verschlüsselte Ablage von Daten auf sicheren Servern.
3. Der BLFA-L strebt ein Einvernehmen über die Nutzung einer geeigneten Austauschplattform als bald an.

**TOP 12      Umgang mit Public Interest Sites (PIS) – Landstellen an Krankenhäusern**

Bremen bittet das BMVI und das LBA um Erörterung und Klarstellung der Sach- und Rechtslage zur Aufsichtstätigkeit der Landesluftfahrtbehörden an den PIS-Landstellen. Zumindest in Bremen würden auch die Landstellen mit gelber oder ohne Markierung aus der PIS-Masterliste des LBA zuweilen intensiv genutzt, wobei sich die Besatzungen regelmäßig auf § 25 Absatz 2 Nummer 3 LuftVG beriefen. Dies sei problematisch, denn einerseits solle das Instrument PIS nicht unterlaufen werden, aber andererseits sollten diese Flüge im Sinne einer funktionierenden Luftrettung auch nicht verhindert werden.

Hessen weist darauf hin, dass die Aufsicht der Zulassung folge und dass es deshalb hier keine Aufsicht durch die Landesluftfahrtbehörden geben könne, da diese u.a. die flugbetrieblichen Auflagen des LBA nicht kennen würden. Einige Länder sprechen sich für einen restriktiveren Umgang des LBA bei Genehmigungen von PIS aus.

BMVI LF 18 gibt zu bedenken, dass sich hierbei infrastrukturelle mit flugbetrieblichen Fragestellungen vermischen und bietet einen gemeinsamen Workshop des BMVI mit dem LBA im Januar 2020 zur Klärung der Fragen an.

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

[Hinweis: BMVI LF 18 hat für den 21.01.2020 zu einem Workshop in das BMVI Bonn eingeladen.]

**TOP 13      Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2019/947 in der Bundesrepublik Deutschland**

Brandenburg bittet gemäß des gemeinsamen Antrags mit den Ländern Berlin und Bremen das BMVI um Informationen zur nationalen Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2019/947. Offene Fragen bezüglich der Aufgaben- und Zuständigkeitsverteilung, der UAS-Kategorisierung sowie zu notwendigen Gesetzesänderungen und zum Zeithorizont müssten zeitnah geklärt werden, da die Durchführungsverordnung ab dem 01.07.2020 gelte.

Die Vorsitzende weist darauf hin, dass in der Abteilung LF im BMVI mit Wirkung vom 01.10.2019 die Projektgruppe „Unbemannte Luftfahrt“ (PG UnbLF) eingerichtet worden ist, deren Aufgabe die Koordinierung aller Themen rund um die unbemannte Luftfahrt ist. Sie nimmt ferner Bezug auf den nachfolgenden TOP.

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

**TOP 13a      Bericht des BMVI zur künftigen Zuständigkeit im Bereich der unbemannten Luftfahrt**

Auf die als Anlage 6 beigefügte Präsentation wird verwiesen.

Die anschließende Diskussion macht deutlich, dass hier noch erheblicher Erörterungsbedarf bei Bund und Ländern besteht. Die Vorsitzende schlägt daher vor, dass das BMVI zu einer Fortsetzung der Erörterungen im Anschluss an die Bund-Länder AG „Unbemannte Luftfahrt“ am 26.11.2019 in das BMVI Bonn einlädt. Bei diesem Termin soll insbesondere die Frage der Zuständigkeiten im Bereich der unbemannten Luftfahrt mit den Unterthemen der rechtlichen Umsetzung des Konzepts der geografischen UAS-Gebiete und deren Verhältnis zu § 21a und § 21b LuftVO sowie den Zuständigkeiten bei der speziellen Kategorie vertieft erörtert werden.

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

[Hinweis: Zur Besprechung hat BMVI PG UnbLF am 11.11.2019 per E-Mail eingeladen.]

**TOP 14      Verteilung der Zuständigkeiten für Drohnendetektion und Drohnenabwehr an deutschen Verkehrsflughäfen; Vorbeugemaßnahmen gegen Drohnen-Störaktionen**

Das BMVI LF 17 trägt gemäß Beschluss des 100. BLFA-L zum Sachstand vor. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) sei mit der Erarbeitung einer „Roadmap“ zur Detektion von Drohnen an Flughäfen beauftragt worden, um eine „systematische Drohnendetektion“ als Voraussetzung für eine Drohnenabwehr sicherzustellen. Für die Drohnenabwehr sei dann das BMI zuständig. Flughäfen, bei denen das BMVI nach § 27d Absatz 1 LuftVG einen Bedarf nach Flugsicherungsdiensten aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkenne (die 16 sog. internationalen Verkehrsflughäfen), würden von der DFS betreut. An den übrigen Flugplätzen liege es im Entscheidungsbereich der Flughafenbetreiber, auf der Grundlage einer Risikoanalyse und der Prüfung der zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten individuelle Konzepte zu entwickeln. Die von der DFS erstellte „Roadmap“ sei ein erster von vielen weiteren Schritten.

Zum Stand der Entwicklung der Roadmap berichtet die DFS, dass am 30.09.2019 dem BMVI ein Konzept übermittelt worden sei. Das Thema sei komplex und bedürfe für seine befriedigende Lösung noch eines längeren Zeitraums. Hinzu komme, dass noch kein marktreifes System existiere. Als erster Schritt werde ein Gefährdungsstufenmodell dem BMVI übermittelt und Ende dieses Jahres eingeführt.

Bayern berichtet, dass in München ein Drohnenfachgespräch mit Vertretern von Bundespolizei, Polizei, dem Fraunhofer Institut sowie weiteren Experten und Herstellern stattgefunden habe. Im Ergebnis wurde den Flughäfen angeraten, Meldekettensysteme zu etablieren.

Verschiedene Länder bitten das BMVI bei der zu definierenden Zuständigkeit die nötige Verzahnung der Zuständigkeiten zwischen Drohnerkennung (Zuständigkeit im BMVI über DFS) und Drohnenabwehr (Zuständigkeit im BMI) zu beachten. Sie regen des Weiteren an, dass Flughäfen, die für die Flugsicherungsdienstleistungen selbst aufkommen, im Sinne einer Gleichbehandlung ebenfalls durch die DFS bei der Drohnerkennung unterstützt werden.

Die Vorsitzende gibt zu bedenken, dass die Beauftragung der DFS ein erster Schritt sei, sich dem noch jungem Thema Drohnerkennung zu nähern. Aus Sicht des BMVI sei die Beauftragung der DFS insofern schlüssig, da die hoheitliche Aufgabe der Flugsicherung an den 16 Flugplätzen nach § 27d Absatz 1 in der Zuständigkeit der DFS liege. Hier beginne man erst – wie auch in den anderen EU-Mitgliedstaaten - Erfahrungen zu sammeln. Es gebe noch viele offene Fragen wie z.B. Fragen der Finanzierung, der Zuweisung von Zuständigkeiten und der Schaffung von Straftatbeständen oder Ordnungswidrigkeiten.

BMVI LF 18 weist darauf hin, dass die dargestellten Maßnahmen nicht die Einzigen seien, um das unautorisierte Eindringen von Drohnen in die nicht dafür zugelassenen Lufträume zu verhindern. Das neue EU-Drohnenrecht sei ab dem 01.07.2020 anzuwenden und sehe für Geräte über 250 Gramm eine Registrierungspflicht und eine Fernidentifizierung vor. Dies bedeute, dass die Seriennummer der Drohne, die Nummer des Betreibers, die geografische Positi-

on, der Streckenverlauf und der Standort des Steuerers von Mobilfunkgeräten innerhalb des Sendebereichs empfangen werden können. Zudem müssten Geräte auch mit einer „Geosensibilität“ ausgestattet sein, die dafür Sorge, dass der Steuerer gewarnt werde, wenn das Gerät in nicht dafür zugelassene Gebiete einfliege. Die Zahl der bisherigen Sichtungen anonymer Drohnen und das Risiko des unautorisierten Eindringens in nicht für Drohnen zugelassene Lufträume würden dadurch deutlich abnehmen.

Die Vorsitzende bittet die Länder um die schriftliche Übermittlung ihrer Positionen, für die weitere Klärung der angeführten Problemstellungen.

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

#### **TOP 15 Ergebnis der Implementierung des ersten deutschen Luftverkehrssicherheitsprogramms und die Weiterentwicklung**

Auf die als Anlage 7 beigefügte Präsentation wird verwiesen.

BMVI LF 18 informiert über den Stand der Arbeiten am Deutschen Luftsicherheitsplan (DPAS). Ein solcher „staatlicher“ Plan für Luftverkehrssicherheit werde in Artikel 8 VO (EU) Nr. 2018/1139 verbindlich vorausgesetzt und stelle eine Ergänzung des Luftverkehrssicherheitsprogramms dar. Der jährlich zu aktualisierende Plan solle die hauptsächlichen Sicherheitsrisiken für das nationale System zur Aufrechthaltung der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt adressieren und die erforderlichen Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken darlegen. Dabei müsse der Plan mindestens die im Europäischen Plan für Luftverkehrssicherheit (EPAS) identifizierten Risiken und Maßnahmen umfassen, sofern diese begründeterweise in Deutschland nicht irrelevant sind. Der Fokus in Deutschland liege nun auf der Erstellung des Plans mit konkreten Maßnahmen. Im Rahmen des 102. BLFA-L solle dann geklärt werden, wer die Bundesländer im Safety Board – ähnlich wie im Beratenden Ausschuss nach § 32a LuftVG - vertrete. Die Veröffentlichung des DPAS sei für Frühjahr 2020

geplant. BMVI LF 18 kündigt für Anfang 2020 eine Einladung an die Landesluftfahrtbehörden zur 1. Arbeitsgruppensitzung an.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zu Kenntnis

## **Top 16      Meldeverfahren**

Auf die als Anlage 8 beigelegte Präsentation wird verwiesen

BMVI LF 18 berichtet, dass das „State Safety Programme Implementierungsteam“ eine Verfahrensanweisung („Gemeinsame Grundsätze“) erstellt habe, wie die Vorgaben aus der EASA Grundverordnung, aus der VO (EU) Nr. 996/2010 für die Meldung, Erfassung, Untersuchung und Auswertung von Unfällen und schweren Störungen sowie aus der VO (EU) Nr. 376/2014 für die Meldung von Ereignissen in Deutschland umgesetzt würden. Das Dokument sei auf der 100. Tagung des BLFA-L vorgestellt worden. Auf Wunsch der Landesluftfahrtbehörden habe dazu noch am 13.09.2019 im BMVI Berlin ein Arbeitstreffen stattgefunden. Ziel hierbei sei, die Bundesländer ab April 2020 (nach dem „SYS“-Audit) als zuständige Behörde wie auch LBA und BAF für Meldungen gemäß VO (EU) Nr. 376/2014 zu benennen. BMVI LF 18 bittet um zustimmende Kenntnisnahme der Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder zu den Verfahren der Meldungen von Unfällen, Störungen und Ereignissen. Zu diesem Zweck werde das Dokument im Anschluss an den BLFA-L den Ländern zugesandt.

Ergebnis: Die Zustimmung zu den Gemeinsamen Grundsätzen wird im schriftlichen Verfahren eingeholt.

[Hinweis: Der Entwurf der Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder zu den Verfahren der Meldungen von Unfällen, Störungen und Ereignissen wurden dem BLFA-L am 11.11.2019 per E-Mail zugeleitet.]

## **TOP 17 Situation an den Flughäfen**

Sachsen-Anhalt berichtet, dass seit Sommer 2019 der Verkehrslandeplatz Cochstedt durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt betrieben werde und zunächst von der Betriebspflicht befreit worden sei.

Nordrhein-Westfalen teilt mit, dass der Flughafen Köln/Bonn seit 2011 keine lizenzierte Bodenabfertigung habe. Über die entsprechende Urteilsbegründung des Oberverwaltungsgerichts Leipzig werde im nächsten BLFA-L berichtet.

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

Berlin informiert, dass die FBB ihr Vorhaben, die lärmbezogenen Start- und Landeentgelte für jeden Flug anhand der tatsächlich gemessenen Lärmemissionen einzeln zu berechnen, für die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld in Brandenburg nicht weiterverfolge. Grund seien noch nicht abschließend geklärte Fragestellungen mit den Luftfahrtunternehmen und die kurzen Restlaufzeiten der jeweiligen Entgeltordnungen vor dem Hintergrund der bevorstehenden Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg (BER). Für die Entgeltordnung BER verfolge die FBB die Einzelabrechnung der lärmbezogenen Start- und Landeentgelte hingegen weiter.

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

## **TOP 18 Verschiedenes**

### **a) Termine**

Die 102. Tagung des BLFA-L wird am 19./20.05.2020 im Niedersächsischem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung in Hannover stattfinden.



**b) Bericht des BMVI zum Stand des EuGH-Vorlageverfahrens Flughafen-entgelte**

BMVI LF 11 trägt vor, dass die Entscheidung des EuGH erst am 21. November 2019 verkündet werde.

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

[Hinweis: BMVI LF 11 hat am 21. November 2019 das Urteil an die Länder versandt.]

**c) Bericht des BMVI zum EASA-Audit im Bereich Flughäfen**

BMVI LF 15 berichtet, dass vom 14. bis 22. Oktober das erste umfassende Audit („Standardisation Inspection“) der EASA im Bereich Flughafenwesen (Aerodromes, ADR) in Deutschland bei zwei ausgesuchten „Competent Authorities“ (Luftamt Südbayern, Verkehrsministerium Mecklenburg-Vorpommern) stattgefunden habe. Dabei sei umfassend geprüft worden, wie die zuständigen Behörden in Deutschland das EASA-Regelwerk für Flughäfen anwenden und deren Umsetzung überwachen. In diesem Zusammenhang seien auch drei Flughäfen (München, Memmingen und Heringsdorf) von der EASA besucht worden. Das Audit-Team der EASA habe sich in einer ersten Bewertung sehr zufrieden gezeigt. Eine ausführliche Information sowie Fragen zu übergreifenden Problemen und deren Lösung seien für die nächste BLAG ADR am 18.11. vorgesehen.

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

**d) Feuerwehr, Entlastung der Flughäfen bei den Betriebskosten**

BMVI LF 15 trägt vor, dass kleinere Flughäfen grundsätzlich das Problem hätten ihre Betriebskosten zu decken und dass die Kosten der Flughafenfeuerwehr die Flughäfen erheblich belasteten. Da die Brandbekämpfung grundsätzlich als hoheitliche Aufgabe eingestuft werde, stellten öffentliche Fördermittel für diese Tätigkeit in der Regel keine Beihilfen dar. Im Einzelnen dürfe jedoch die konkrete Ausgestaltung maßgeblich sein. BMVI LF 15 bittet die Länder um ein Meinungsbild.

Die Abfrage ergibt, dass es keine einheitliche Regelungen bezüglich der staatlichen Unterstützung der Feuerwehren selbst innerhalb eines Bundeslandes gibt, da das Thema landes-/regional- bzw. kommunalrechtlich geregelt ist. BMVI LF 15 bittet die Länder um schriftliche Informationen zum Umgang mit der Kostentragung bei den Flughafenfeuerwehren.

Ergebnis: Der BLFA-L nimmt den Bericht zur Kenntnis

**e) Vereinfachtes Prüfungswebtool für die Genehmigungsbehörden von Bauvorhaben bzgl. der Betroffenheit von Anlagenschutzbereichen nach § 18a LuftVG**

Sachsen bittet darum, dass das BAF zukünftig eine allgemein zugängliche Vorprüfung der Betroffenheit hinsichtlich des § 18a Luft VG ermögliche. Gemäß Beschluss der 98. Tagung des BLFA-L solle zeitnah eine Besprechung mit allen Beteiligten zur Entwicklung einer Lösung durchgeführt werden.

Beschluss: BMVI wird zu einer Besprechung am 26.11.2019 eingeladen.

[Hinweis: BMVI hat mit E-Mail vom 08.11.2019 den BLFA-L zur Besprechung eingeladen.]

**f) Priorisierung für IFR-Betrieb durch die Länder**

BMVI LF 17 trägt vor, dass die Landesluftfahrtbehörden mit Schreiben des BMVI vom 12.03.2019 gebeten worden seien, eine Priorisierung der Flugplätze vorzunehmen. BMVI LF 17 werde für eine Besprechung zur weiteren Gestaltung des Verwaltungsrahmens in das BMVI nach Bonn einladen. BMVI LF 17 bittet um Interessensbekundungen.

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

Bonn, den 15.01.2020

gez. [REDACTED]

gez. [REDACTED]