

Schriftlicher Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen (23. Ausschuß)

über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

— Drucksache 100 —

A. Bericht des Abgeordneten Höhne

I.

Der Entwurf dieses Gesetzes wurde dem Bundestag am 20. Dezember 1957 zugeleitet und in der 7. Sitzung des 3. Deutschen Bundestages am 16. Januar 1958 in erster Lesung beraten und dem Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen federführend, dem Rechtsausschuß mitberatend überwiesen. Der Rechtsausschuß hat den Gesetzentwurf in seinen Sitzungen am 12., 13., 14. und 26. Februar 1958 beraten und seine Empfehlungen zu dem Gesetzentwurf dem federführenden Ausschuß mit Schreiben vom 3. März 1958 mitgeteilt. Der Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen hat den Gesetzentwurf in seinen Sitzungen vom 13., 21. und 26. Februar, 12., 13., 14. und 19. März, 17. April, 7. und 8. Mai eingehend erörtert und beraten.

II.

Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936 (RGBl. I S. 653) wurde in größerem Umfang letztmalig während des Krieges durch Gesetz vom 26. Januar 1943 (RGBl. I S. 69) geändert. In der Nachkriegszeit blieb das Gesetz von Bestand. Die Beschränkungen der deutschen Lufthoheit führten nur zu einer zeitweiligen Suspendierung seiner Wirksamkeit. Bei den Vorbereitungen für den Wiederaufbau des deutschen Luftrechts wurden zunächst andere Gebiete des Luftrechts erneuert, während die Neubearbeitung des Luftverkehrsgesetzes zurückgestellt wurde, um aus der Praxis weitere Erfahrungen zu sammeln und bei dem Änderungsgesetz auswerten zu können.

Der vorliegende Gesetzentwurf soll nunmehr das Luftverkehrsgesetz, dessen bewährte Grundzüge erhalten bleiben, der fortgeschrittenen Entwicklung

auf politischem, verfassungs- und staatsrechtlichen sowie auf technischem Gebiet anpassen. Der Gesetzentwurf beseitigt einmal überholte staatsrechtliche Begriffe der früheren Reichsluftfahrtverwaltung und befaßt sich im übrigen mit der Änderung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften des 1. und 3. Abschnittes des Luftverkehrsgesetzes, die Erlaubnisse, Zulassungen, Genehmigungen und Strafvorschriften regeln. Die privatrechtlichen Vorschriften des 2. Abschnittes des Luftverkehrsgesetzes über Haftung innerhalb und außerhalb des Beförderungsvertrages werden im wesentlichen nur redaktionell geändert, weil eine Erhöhung der Haftungssummen bereits durch das Gesetz über Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 vorgenommen wurde.

III.

Der Ausschuß hat sich im allgemeinen den Vorschlägen der Bundesregierung unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates und des Rechtsausschusses des Bundestages angeschlossen.

Im einzelnen ist noch folgendes zu bemerken:

Artikel 1

Zu Nr. 2 (Eingangsworte)

Bei den Änderungsgesetzen ist das Vierte Strafrechtsänderungsgesetz vom 11. Juni 1957 (BGBl. I S. 597) mitaufgenommen, weil es die §§ 14, 33 und 34 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 (RGBl. I S. 653) abgeändert hat.

Zu Nr. 2 — § 1 Abs. 2 —

Die Festlegung des Begriffes „Luftfahrzeuge“ in § 1 Abs. 2 ist in Anlehnung an das bisherige Gesetz bei-

behalten worden. Der Ausschuß und der Rechtsausschuß waren der Ansicht, daß es nicht zweckmäßig sei, die Festlegung eines so wichtigen Begriffes einer Regelung durch Rechtsverordnung zu überlassen, wie dies in der Regierungsvorlage vorgesehen war.

Zu Nr. 3 — § 2 Abs. 1 —

Die Begriffsbestimmung in § 1 Abs. 2 gestattet es, in § 2 Abs. 1 auf Einzelaufzählung von „Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen“ zu verzichten und es der Regelung durch Rechtsverordnung zu überlassen, welche Luftfahrzeuge in die Luftfahrzeugrolle eingetragen werden müssen.

Zu Nr. 3 — § 2 Abs. 4 —

Aus Gründen einer einheitlichen Gesetzessprache ist das Wort „zurückziehen“ durch „widerrufen“ ersetzt worden.

Zu Nr. 3 — § 2 Abs. 6 —

Die Vorschrift ist in Übereinstimmung mit der Auffassung des Rechtsausschusses nunmehr klarer gefaßt und sprachlich dem Absatz 7 angeglichen.

Zu Nr. 4 — § 3 Abs. 1 —

In Angleichung an § 2 Abs. 1 wird nunmehr auch hier der Begriff „Luftfahrzeuge“ verwendet. Der Ausschuß und der Rechtsausschuß waren in Übereinstimmung mit dem Vorschlag des Bundesrates und der Stellungnahme der Bundesregierung weiter der Ansicht, daß die Worte „ein wesentlicher Teil“ durch die Worte „der überwiegende Teil“ ersetzt werden sollten, um einen rechtlich eindeutigen Tatbestand zu schaffen.

Zu Nr. 5 — § 4 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 —

Hinsichtlich der Änderung der Nr. 1 und 2 ist der Ausschuß den Empfehlungen des Rechtsausschusses, die eine klarere Fassung der Vorschriften zum Ziel hatten, gefolgt. Bei der Änderung der Nr. 3 ist nunmehr in gedanklicher Erweiterung der Empfehlung des Rechtsausschusses zu § 4 Abs. 1 Nr. 3 klargestellt, daß es sich nicht um die allgemeine Zuverlässigkeit des Bewerbers handelt, sondern nur um seine Zuverlässigkeit für die Führung von Luftfahrzeugen.

Zu Nr. 9 — § 7 Abs. 1 —

In Übereinstimmung mit der Ansicht des Rechtsausschusses hielt der Ausschuß es für zweckmäßig, in dem Gesetz allgemein anstelle des Begriffes „Luftfahrtgelände“ den Begriff „Flugplatz“ zu verwenden, wie dies auch international im Luftrecht z. B. Österreichs und der Schweiz vorgesehen ist.

Zu Nr. 10 — § 7 Abs. 2 —

Die Erweiterung des Absatzes 2 dient der Klarstellung, unter welchen Gesichtspunkten die Prüfung eines Planes vorzunehmen ist. Die Neufassung, die auf einen Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat, zurückgeht, gewährt im übrigen der Genehmigungsbehörde einen größeren Ermessensspielraum bei dem Widerruf einer Genehmigung.

Zu Nr. 10 — § 7 Abs. 4 —

Die Änderung bezweckt eine schärfere Berücksichtigung der Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens bei der Gestaltung der Genehmigung. Im übrigen handelt es sich um sprachliche Änderungen.

Zu Nr. 10 — § 7 a Abs. 2 bis 4 —

Der Ausschuß hielt die vom Rechtsausschuß vorgeschlagenen Ergänzungen zu § 7 a Abs. 3, denen er sich anschloß, allein noch nicht für ausreichend, um Mißbräuchen und unnötigen Schäden durch Vorarbeiten zu begegnen. Durch § 7 a Abs. 2 ist daher die Erlaubnis auf zwei Jahre befristet; Absatz 3 a bestimmt, daß sie von Sicherheitsleistungen abhängig gemacht werden kann, und der neu gefaßte Absatz 4 soll sofortigen und vollständigen Schadensersatz gewährleisten.

Zu Nr. 10 — § 7 b Abs. 1 und 2 —

Die Änderungen enthalten sprachliche Verbesserungen und dienen der Klarstellung des Gewollten.

Zu Nr. 10 — § 7 c Abs. 1 —

Der hinzugefügte letzte Halbsatz soll verdeutlichen, daß auch die Zuständigkeit der Baugenehmigungsbehörde durch das Planfeststellungsverfahren nicht berührt wird.

Zu Nr. 10 — § 7 d Abs. 2 bis 5 —

Die Änderungen gehen auf einen schon mehrfach geäußerten Wunsch des Bundesrates zurück, die Zuständigkeit bestimmter Landesbehörden in Bundesgesetzen nicht festzulegen, sondern die Bestimmung der zuständigen Landesbehörde den jeweiligen Landesregierungen zu überlassen. In Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Bundesregierung konnte hinsichtlich des Planfeststellungsverfahrens diesem Wunsch des Bundesrates entsprochen werden. Die Verkürzung der Frist in § 7 d Abs. 3 beruht auf zwischenzeitlich gemachten Verwaltungserfahrungen. Auf die Erläuterungen zu § 17 a Abs. 1 Nr. 14 wird Bezug genommen.

Zu Nr. 10 — § 7 d Abs. 6 —

Diese Änderung bewirkt zwar im Verhältnis zu der Regelung in den anderen Verkehrsgesetzen eine Minderung der Stellung des Bundes im Planfeststellungsverfahren, jedoch glaubte der federführende Ausschuß in Übereinstimmung mit dem Rechtsausschuß diesem Änderungsvorschlag des Bundesrates entsprechen zu können, weil der Ausschuß die Wahrscheinlichkeit eines Interessenkonfliktes, der nicht von der Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gelöst werden könnte, als gering ansieht.

Zu Nr. 12 — § 10 a Abs. 1 —

Absatz 1 schafft nunmehr den gesetzlichen Begriff des Bauschutzbereiches. Gleichzeitig schreibt er die Vorlage eines Generalausbauplanes vor und gibt daher den Anliegern und sonstigen Betroffenen die Möglichkeit, sich rechtzeitig auf einen etwaigen künftigen Ausbau des Flughafens einzustellen.

Zu Nr. 12 — § 10 a Abs. 3 und 4 —

Die Änderungen enthalten sprachliche Verbesserungen und dienen der Klarstellung des Gewollten.

Zu Nr. 12 — § 10 b —

Die Änderung der Eingangsworte ergibt sich aus der Festlegung des Begriffes „Bauschutzbereich“ in § 10 a Abs. 1.

Zu Nr. 12 — § 10 d Abs. 2 —

Die Änderung dient der Klarstellung.

Zu Nr. 12 — § 10 e —

Die Einfügung eines neuen dritten Satzes hielt der Ausschuß in Übereinstimmung mit dem Rechtsausschuß für geboten, damit die Genehmigungsbehörde die Möglichkeit hat, an Stelle der völligen Beseitigung der Hindernisse durch andere Sicherungsmaßnahmen z. B. Anbringung von Sicherungslampen an den Bauwerken, die Sicherheit der Luftfahrt zu gewährleisten.

Zu Nr. 12 — § 10 h —

Der Ausschuß hielt die Einfügung dieser Vorschrift, die in ähnlicher Form in § 2 des Schutzbereichsgesetzes enthalten ist, für notwendig, um alle Personen, die durch Festlegung eines Bauschutzbereiches in ihren Rechten betroffen werden könnten, in ausreichender Weise davon in Kenntnis zu setzen.

Zu Nr. 12 — § 10 g Abs. 1 —

Die Streichung der Worte „wenn dem Berechtigten hierdurch ein besonderes Opfer auferlegt wird“, ändert an dem materiellen Inhalt des Absatzes 1 nichts. Die Änderung dient nur der Angleichung an den Wortlaut des Schutzbereichsgesetzes.

Zu Nr. 12 — § 10 g Abs. 4 —

Die Änderung dient einer Druckfehlerberichtigung.

Zu Nr. 12 — § 10 g Abs. 6 —

Der Ausschuß glaubte in Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Bundesregierung zu den Vorschlägen des Bundesrates, den § 30 des Schutzbereichsgesetzes, der die Anwendung des Verwaltungszustellungsgesetzes vom 3. Juli 1952 (BGBl. I S. 379) vorsieht, streichen zu können. Durch die Streichung werden die Landesbehörden in die Lage versetzt, die erforderlichen Zustellungen nach den Landesgesetzen durchführen zu können.

Zu Nr. 14, 15 — §§ 11, 11 a, 11 a₁ —

Diese verkehrspolitisch besonders wichtigen Vorschriften wurden vom Ausschuß eingehend erörtert und neu gefaßt. In § 11 wurde Absatz 3 gestrichen; ein Teil seines Inhalts wurde in einen neuen § 11 a₁ übernommen.

§ 11 Abs. 1 umfaßt nunmehr außer der Genehmigung von Luftfahrtunternehmen und der Genehmigung der sonstigen Verwendung von Luftfahrzeugen auch die Genehmigungspflicht für sog. Flüge

gegen Selbstkostenentgelt mit Ausnahme derartiger Flüge in Luftfahrzeugen, die für höchstens 4 Personen zugelassen sind. Diese Flüge wurden im Interesse des Sport- und Reiseluftverkehrs in Übereinstimmung mit dem Vorschlag des Rechtsausschusses genehmigungsfrei belassen. Für die Vermittlung von genehmigungsfreien Flügen durch sog. Mitfliegerzentralen wurde in Artikel 3 eine besondere Aufsicht durch Einbeziehung der Mitfliegerzentralen in den § 38 Abs. 3 der Gewerbeordnung geschaffen.

§ 11 Abs. 2 ist nicht wesentlich verändert. Die Ergänzung stellt klar, daß auch die Leitung der Unternehmen zuverlässig sein muß.

§ 11 a enthält nunmehr die Vorschriften über den Fluglinienverkehr und regelt seine Rechte und Pflichten. Für die Erteilung und den Widerruf der Genehmigung findet § 11 sinngemäß Anwendung. Darüber hinaus sieht § 11 a vor, daß die Genehmigung für Fluglinien auch bei Beeinträchtigung öffentlicher Interessen versagt werden kann. Der Ausschuß glaubte, diese Regelung, die auch dem Recht der meisten anderen luftfahrttreibenden Staaten entspricht, im Interesse eines gesunden und leistungsfähigen Fluglinienverkehrs und der Sicherheit des Luftverkehrs treffen zu müssen. Der sog. Gelegenheitsverkehr nach § 11 a₁ bedarf außer der allgemeinen Genehmigung nach § 11 grundsätzlich keiner weiteren Genehmigung. Nur, wenn Mißbräuche festgestellt werden, die die öffentlichen Verkehrsinteressen nachhaltig beeinträchtigen, können ihm angemessene Bedingungen und Auflagen gemacht werden, um die festgestellten Mißbräuche zu beseitigen.

Zu Nr. 16 — § 12 —

Der Ausschuß hielt es bei grundsätzlicher Annahme der Empfehlungen des Rechtsausschusses für geboten, § 12 völlig umzugestalten und ihn auf den Start von Luftfahrzeugen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze auszudehnen. Nach Absatz 1 ist für Start und Landung außerhalb von genehmigten Flugplätzen nunmehr in jedem Fall das Einverständnis des Grundstückseigentümers oder sonstigen Berechtigten (Pächters usw.) erforderlich, ausgenommen sind die Landungen von Freiballonen, bei denen eine Festlegung des Landungszieles im voraus praktisch nicht möglich ist. In den Absätzen 2 und 2 a sind die Rechte und Ersatzansprüche der Grundstückseigentümer bei Außenlandungen einschließlich der Notlandungen festgelegt. Absatz 3 regelt die sinngemäße Anwendung bei Fallschirmabsprünge. Dies ist notwendig, weil der Fallschirm kein Luftfahrzeug im Sinne des § 1 Abs. 2 ist.

Zu Nr. 18 — § 14 Abs. 1 —

Die Änderung dient der sprachlichen Anpassung des Satzes 2 an Satz 1.

Zu Nr. 18 — § 14 Abs. 2 —

Der Ausschuß befaßte sich auch mit der Fortgeltung des § 14 Abs. 2 (Luftbildaufnahmen), der nach der Regierungsvorlage nicht geändert werden soll, weil er erst kürzlich durch das Vierte Straf-

rechtsänderungsgesetz vom 11. Juni 1957 neu gefaßt wurde. Der Ausschuß war der Ansicht, daß eine Änderung des § 14 Abs. 2 wegen der vertraglichen Verpflichtungen der Bundesrepublik zum Schutz der in der Bundesrepublik stationierten Streitkräfte gegen unerwünschte Luftbildaufnahmen z. Z. noch nicht möglich ist. Es sollte jedoch alsbald eine Änderung des Artikels 17 Abs. 10 des Truppenvertrages über Luftbildaufnahmen angestrebt werden, um eine spätere Aufhebung des § 14 Abs. 2 vornehmen zu können. Der Ausschuß hielt es für notwendig, seiner Auffassung zu dieser Frage in einer besonderen Empfehlung Ausdruck zu geben.

Zu Nr. 19 — § 15 —

Die Aufnahme des § 2 des Landbeschaffungsgesetzes soll verdeutlichen, daß auch für die Anlage von zivilen Flugplätzen der Grundsatz des freihändigen Erwerbs vor der Enteignung stehen soll. Die Streichung des Hinweises auf § 10 des Landbeschaffungsgesetzes in Absatz 2 Nr. 1 erfolgte in Übereinstimmung mit einer Empfehlung des Rechtsausschusses, der ebenfalls den Hinweis als überflüssig ansah.

Zu Nr. 21 — § 17 —

Die Einfügung des neuen § 17 Abs. 3 hielt der Ausschuß für notwendig, um festzulegen, daß an Bord von Luftfahrzeugen bei Start und Landung und während des Fluges die Gefahrenabwehr bei dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer liegt, weil in diesem Zeitpunkt Organe der Luftaufsicht im allgemeinen nicht an Bord sind. Inhaltlich entspricht Absatz 3 dem bisherigen § 64 Abs. 2 der geltenden Verordnung über Luftverkehr.

Zu Nr. 22 — § 17 a Abs. 1 Nr. 2, 3 und 4 —

Die vorgenommenen Änderungen sind im wesentlichen sprachlicher Art.

Zu Nr. 22 — § 17 a Abs. 1 Nr. 14 —

Der federführende Ausschuß hat in Zusammenhang mit dieser Vorschrift die Frage der Regelung der Zuständigkeiten in der Luftfahrtverwaltung eingehend erörtert und geprüft. Im Ergebnis hat er sich, ohne zu den gegen § 17a Abs. 1 Nr. 14 geltend gemachten rechtlichen Bedenken abschließend Stellung nehmen zu wollen, dem Vorschlag auf Streichung aus praktischen Erwägungen angeschlossen und statt dessen die Einfügung des § 18 a vorgesehen, der einer künftigen umfassenden Lösung der Zuständigkeiten den Weg frei halten soll. Nach Auffassung des Ausschusses kann eine sachdienliche Lösung nur durch eine bundeseigene Luftfahrtverwaltung erreicht werden, die mit der Möglichkeit verbunden sein sollte, bestimmte geeignete Aufgaben im Bereich der Luftfahrt den Ländern als Auftragsverwaltung zu übertragen.

Der Ausschuß hat dementsprechend eine besondere Empfehlung beschlossen.

Zu Nr. 22 — § 17 a Abs. 3 —

Durch die Erweiterung des § 17a Abs. 3 trug der Ausschuß einem Erfordernis der Praxis, bei der die sog. Betriebsvorschriften steigende Bedeutung er-

langen, Rechnung. Die technischen Einzelheiten zu den Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften kann entsprechend internationaler Übung am besten eine der Praxis am nächsten stehende Behörde wie z. B. das Luftfahrt-Bundesamt regeln. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Einfügung eines neuen Satzes 2 über die Anhörung der obersten Landesverkehrsbehörden vor Erlass der Verordnungen, hielt der Ausschuß für überflüssig, da derartige Verordnungen, soweit sie für die Länder bedeutsam sind, erfahrungsgemäß stets vorher mit den obersten Landesverkehrsbehörden abgestimmt werden.

Zu Nr. 23 — § 18 —

Bei dieser Vorschrift erarbeitete der Ausschuß unter weitgehender Übernahme der Vorschläge des Rechtsausschusses eine neue Fassung, die sowohl den Interessen der militärischen Luftfahrt als auch den zivilen Interessen entspricht. Grundsätzlich gilt wie früher das Luftverkehrsgesetz auch für die militärische Luftfahrt. Der Umfang, in dem die Bundeswehr und die Polizei einschließlich des Bundesgrenzschutzes von den Vorschriften des Gesetzes abweichen können, ist durch Absatz 1 begrenzt. Das Planfeststellungsverfahren, das nach der Natur der Sache für militärische Flugplätze nicht anwendbar erscheint, wird insoweit ausgeschlossen. Der Ausgleich der zivilen und militärischen Interessen bei der Planung von Flugplätzen findet in den Verfahren nach Absatz 3 statt.

In Absatz 2 wird die Zuständigkeit der Bundeswehr für die Verwaltungsakte im Bereich der militärischen Luftfahrt festgelegt. Die Bundeswehrverwaltung ist auch zuständig für die Verwaltungsakte bei den Flugplätzen der in der Bundesrepublik stationierten Streitkräfte. Dadurch wird ein Problem gelöst, das in den letzten Jahren oft Anlaß zu Zweifeln gab.

Absatz 3 sichert die Wahrung der zivilen Interessen einschließlich der zivilen Luftfahrt bei der Anlegung der militärischen Flugplätze. Es sind zwei Fälle zu unterscheiden. Benötigt die Bundeswehr Gelände für Flugplätze und beschafft sie dies auf Grund des Landbeschaffungsgesetzes, so findet allein das nach dem Landbeschaffungsgesetz vorgeschriebene Anhörungsverfahren mit allen Rechtsbehelfen statt. Zusätzlich zu den Gesichtspunkten, die auf Grund des Landbeschaffungsgesetzes in dem Anhörungsverfahren zu berücksichtigen sind, ist nach Absatz 3 das Interesse des zivilen Luftverkehrs zu berücksichtigen. Benötigt die Bundeswehr jedoch kein Gelände, z. B. weil sie einen früheren Luftwaffenplatz wieder in Betrieb nehmen will, findet eine Anhörung der Regierungen der betroffenen Länder nach Absatz 3 statt. Von der Stellungnahme dieser Regierungen kann der Bundesminister für Verteidigung nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, der insoweit die Interessen des zivilen Luftverkehrs wahrnimmt, abweichen.

Zu Nr. 23 a — § 18 a —

Vgl. zu § 17 a Abs. 1 Nr. 14.

Zu Nr. 25 — § 24 —

Die Änderung dient der Klarstellung.

Zu Nr. 27 — § 29 Abs. 1 —

Die neue Fassung des Absatzes 1, die einer Empfehlung des Rechtsausschusses entspricht, verdeutlicht, daß die Festsetzung der Höhe der Haftpflichtsumme durch Rechtsverordnung zu erfolgen hat. Die bisherige Fassung besagte nur, daß die Höhe dem Luftfahrzeughalter bekanntzugeben sei.

Zu Nr. 32 a — § 29 i —

Die Neufassung unterscheidet sich von der bisherigen Fassung nur dadurch, daß an Stelle des Wortes „Reichspost“ das Wort „Bundespost“ getreten ist.

Zu Nr. 35 — § 29 l —

Der Ausschuß hielt den vorgesehenen Absatz 2 aus rechtsstaatlichen Gründen für bedenklich und entschloß sich, ihn zu streichen. Nach Auffassung des Ausschusses sollte die Bundeswehr durch disziplinarische Mittel verhindern, daß unbefugte Personen in militärischen Luftfahrzeugen befördert werden.

Zu Nr. 37 a — Überschrift des Dritten Abschnitts —

Die bisherige Überschrift „Strafvorschriften“ ist ergänzt, weil der Abschnitt nunmehr auch Bußgeldvorschriften enthält.

Zu Nr. 38 — § 31 —

Die Änderungen zu § 31 Abs. 1 Nr. 3, 5, 5 a und 5 b sind Folgen der Änderungen und Ergänzungen der §§ 7, 11, 11 a und 11 a¹. Nr. 9 wurde entsprechend einer Empfehlung des Rechtsausschusses dahin gehend neu gefaßt, daß Voraussetzung für eine Ahndung eine schriftliche Auflage unter ausdrücklichem Hinweis auf die Bußgeldvorschriften ist.

Die ebenfalls vom Rechtsausschuß empfohlenen Einfügungen der Nr. 10 und Nr. 11 schließen zwei Lücken hinsichtlich der Ahndung unerlaubter Ein- bzw. Ausflüge und bei Verstößen gegen fortgeltende Rechtsvorschriften aus der Zeit vor der Änderung dieses Gesetzes.

Zu Nr. 38 a — § 31 a —

§ 31 a beruht ebenfalls auf einer Empfehlung des Rechtsausschusses. Die neue Vorschrift gibt — ähn-

lich wie § 315 a Strafgesetzbuch für den Straßenverkehr — die Möglichkeit, Luftfahrer, die grob verkehrswidrig und rücksichtslos eine Gemeingefahr herbeiführen und die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen, zu bestrafen. Die Notwendigkeit einer solchen Vorschrift ergab sich aus der Praxis.

Zu Artikel 2

Da in Artikel 5 der Zeitpunkt des Inkrafttretens nunmehr auf 1 Monat nach der Verkündung festgesetzt ist, ist Artikel 2 entsprechend geändert.

Zu Artikel 3 und Artikel 3 a

Der bisher vorgesehene Artikel 3 ist gestrichen, da er nach übereinstimmender Auffassung des Ausschusses und des Rechtsausschusses unnötig war.

Die Lücke wird nunmehr durch eine Ergänzung des § 38 Abs. 3 der Gewerbeordnung ausgefüllt. Die Gründe hierfür sind bereits zu § 11 Abs. 1 dargelegt. In Übereinstimmung mit der Auffassung des Rechtsausschusses wurden in die Änderung der Gewerbeordnung auch die sog. Mitfahrerzentralen des Kraftverkehrs miteinbezogen, um eine nochmalige Änderung der Gewerbeordnung in Verbindung mit dem Personenbeförderungsgesetz unnötig zu machen.

Zu Artikel 4 a

Entsprechend einem Wunsche des Landes Berlin enthält das Gesetz auch eine Berlin-Klausel, die sowohl den Beschränkungen der Lufthoheit in Berlin als auch den verhältnismäßigen und sonstigen rechtlichen Gegebenheiten im Land Berlin Rechnung trägt. Das Land Berlin wird dadurch in die Lage versetzt, das Luftverkehrsgesetz in fast der gleichen Fassung bekanntzugeben.

Zu Artikel 4 b

Auch für das Saarland ist eine Übergangsvorschrift vorgesehen, bis die Einführung des Bundesrechts dort abgeschlossen und der Behördenaufbau demjenigen im übrigen Bundesgebiet angeglichen ist.

Zu Artikel 5

Der Termin des Inkrafttretens ist so gewählt, um dem Land Berlin die gleichzeitige Bekanntgabe des Luftverkehrsgesetzes im Land Berlin zu ermöglichen.

Bonn, den 24. Juni 1958

Höhne

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf — Drucksache 100 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen;
2. der Bundesregierung zu empfehlen,
 - a) möglichst bald ein Gesetz zur Regelung der Zuständigkeiten in der Luftfahrt einzubringen, da das Grundgesetz diese Fragen infolge damals bestehender Schwierigkeiten in der deutschen Luftfahrt nicht regeln konnte;
 - b) bei den Verhandlungen über die Ablösung des Truppenvertrages die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die noch bestehenden Beschränkungen für Luftbildaufnahmen (§ 14 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes) sobald wie möglich aufgehoben werden;
3. die zu diesem Gesetzentwurf eingegangenen Petitionen für erledigt zu erklären.

Bonn, den 11. Juni 1958

Der Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen

Dr. Bleiß
Vorsitzender

Höhne
Berichterstatter

Zusammenstellung

des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs
eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes
— Drucksache 100 —

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr,
Post- und Fernmeldewesen
(23. Ausschuß)

Entwurf

Beschlüsse des 23. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 653), des Gesetzes vom 27. September 1938 (Reichsgesetzbl. I S. 1246), des Gesetzes vom 26. Januar 1943 (Reichsgesetzbl. I S. 69) und des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift vor § 1 erhält folgende Fassung:

◆ „Erster Abschnitt: Luftverkehr

A. Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal“

2. § 1 erhält folgende Fassung:

„§ 1

Die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70) und durch die zur Durchführung dieser Gesetze erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.“

Artikel 1

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 653), des Gesetzes vom 27. September 1938 (Reichsgesetzbl. I S. 1246), des Gesetzes vom 26. Januar 1943 (Reichsgesetzbl. I S. 69), **des Vierten Strafrechtsänderungsgesetzes vom 11. Juni 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 597)** und des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) wird wie folgt geändert:

1. un v e r ä n d e r t

2. § 1 erhält folgende Fassung:



„§ 1

(1) Die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70) und durch die zur Durchführung dieser Gesetze erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

(2) **Luftfahrzeuge sind Flugzeuge, Hubschrauber, Luftschiffe, Segelflugzeuge, Frei- und Fesselballone, Drachen, Flugmodelle und sonstige für die Benutzung des Luftraumes bestimmte Geräte.“**

Entwurf

3. § 2 erhält folgende Fassung:

„§ 2

(1) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen nur verkehren, wenn sie zum Luftverkehr zugelassen (Verkehrszulassung) und — soweit es sich um *Flugzeuge, Hubschrauber und Luftschiffe handelt* — in das Verzeichnis der deutschen Luftfahrzeuge (Luftfahrzeugrolle) eingetragen sind. Ein Luftfahrzeug wird zum Verkehr nur zugelassen, wenn

1. das Muster des Luftfahrzeugs zugelassen ist (Musterzulassung),
2. der Nachweis der Verkehrssicherheit nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät geführt ist,
3. der Halter des Luftfahrzeugs nach den Vorschriften dieses Gesetzes versichert ist oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit geleistet hat und
4. die technische Ausrüstung des Luftfahrzeugs so gestaltet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt.

(2) Der Musterzulassung nach Absatz 1 Nr. 1 bedarf auch das sonstige Luftfahrtgerät.

(3) Auf Fallschirme und Startgeräte sind die Vorschriften des Absatzes 1 über die Verkehrszulassung sinngemäß anzuwenden.

(4) Die Zulassung ist *zurückzuziehen*, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(5) Deutsche Luftfahrzeuge haben das Staatszugehörigkeitszeichen und eine besondere Kennzeichnung zu führen.

(6) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen *das deutsche Hoheitsgebiet, soweit dies nicht durch ein Abkommen der Bundesrepublik Deutschland mit dem ausländischen Staat allgemein gestattet ist*, nur mit *Genehmigung* des Bundesministers für Verkehr verlassen.

(7) Luftfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes ordnungsgemäß eingetragen und zugelassen sind, dürfen, soweit dies nicht durch ein zwischen ihrem Heimatstaat und der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenes Abkommen allgemein gestattet ist, nur mit Erlaubnis des Bundesministers für Verkehr in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegen und dort verkehren.“

4. § 3 erhält folgende Fassung:

„§ 3

(1) *Flugzeuge, Hubschrauber und Luftschiffe* werden in die Luftfahrzeugrolle nur eingetragen, wenn sie im ausschließlichen Eigentum deutscher Staatsangehöriger stehen. Juristische

Beschlüsse des 23. Ausschusses

3. § 2 erhält folgende Fassung:



„§ 2

(1) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen nur verkehren, wenn sie zum Luftverkehr zugelassen (Verkehrszulassung) und — soweit es **durch Rechtsverordnung vorgeschrieben ist** — in das Verzeichnis der deutschen Luftfahrzeuge (Luftfahrzeugrolle) eingetragen sind. Ein Luftfahrzeug wird zum Verkehr nur zugelassen, wenn

1. un verändert
2. un verändert
3. un verändert
4. un verändert

(2) un verändert

(3) un verändert

(4) Die Zulassung ist **zu widerrufen**, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(5) un verändert

(6) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen **den Geltungsbereich dieses Gesetzes** nur mit **Erlaubnis** des Bundesministers für Verkehr verlassen.

(7) un verändert

4. § 3 erhält folgende Fassung:



„§ 3

(1) **Luftfahrzeuge** werden in die Luftfahrzeugrolle nur eingetragen, wenn sie im ausschließlichen Eigentum deutscher Staatsangehöriger stehen. Juristische Personen und Gesellschaften

Entwurf

Personen und Gesellschaften des Handelsrechts mit dem Sitz im Inland werden deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt, wenn *ein wesentlicher* Teil ihres Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle darüber deutschen Staatsangehörigen zusteht und die Mehrheit der Vertretungsberechtigten oder persönlich haftenden Personen deutsche Staatsangehörige sind. Die für die Verkehrszulassung zuständige Stelle kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn besondere Umstände vorliegen.

(2) Die Eintragung ist zu löschen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.“

5. § 4 erhält folgende Fassung:

„§ 4

(1) Wer ein Luftfahrzeug führt oder bedient (Luftfahrer) bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis wird nur erteilt, wenn

1. der Bewerber das *durch Rechtsverordnung* vorgeschriebene Mindestalter besitzt,
2. der Bewerber seine *körperliche* Tauglichkeit nachgewiesen hat,
3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als *persönlich ungeeignet* erscheinen lassen, *und*
4. der Bewerber eine Prüfung nach der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal bestanden hat.

(2) Die Vorschriften des Absatzes 1 sind auf sonstiges Luftfahrtpersonal sinngemäß anzuwenden, soweit seine Tätigkeit auf Grund einer Rechtsverordnung nach § 17 a Abs. 1 Nr. 4 erlaubnispflichtig ist.

(3) Die Erlaubnis ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(4) Bei Übungs- und Prüfungsflügen in Begleitung von Fluglehrern (§ 6 Abs. 3) gelten die Fluglehrer als diejenigen, die das Luftfahrzeug führen oder bedienen. Bei Übungs- und Prüfungsflügen ohne Begleitung von Fluglehrern bedürfen Luftfahrer keiner Erlaubnis, wenn es sich um Flüge handelt, die von Fluglehrern angeordnet und beaufsichtigt werden.“

6. § 5 wird aufgehoben.



7. § 6 erhält folgende Fassung:



„§ 6

(1) Wer es unternimmt, Luftfahrer oder Fallschirmabspringer auszubilden, bedarf unbeschadet der Vorschrift des Absatzes 3 der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

des Handelsrechts mit dem Sitz im Inland werden deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt, wenn **der überwiegende** Teil ihres Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle darüber deutschen Staatsangehörigen zusteht und die Mehrheit der Vertretungsberechtigten oder persönlich haftenden Personen deutsche Staatsangehörige sind. Die für die Verkehrszulassung zuständige Stelle kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn besondere Umstände vorliegen.

(2) **unverändert**

5. § 4 erhält folgende Fassung:



„§ 4

(1) Wer ein Luftfahrzeug führt oder bedient (Luftfahrer) bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis wird nur erteilt, wenn

1. der Bewerber das vorgeschriebene Mindestalter besitzt,
2. der Bewerber seine Tauglichkeit nachgewiesen hat,
3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als **unzuverlässig** erscheinen lassen, **ein Luftfahrzeug zu führen oder zu bedienen,**
4. **unverändert**

(2) **unverändert**

(3) **unverändert**

(4) **unverändert**

6. **unverändert**

7. **unverändert**

Entwurf

(2) Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann oder der Bewerber oder seine Ausbilder persönlich ungeeignet sind; ergeben sich später solche Tatsachen, so ist die Erlaubnis zu widerrufen. Die Erlaubnis kann außerdem widerrufen werden, wenn sie länger als ein Jahr nicht ausgenutzt worden ist.

(3) Die praktische Ausbildung darf nur von Personen vorgenommen werden, die eine Lehrberechtigung nach der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal besitzen (Fluglehrer)."

8. Die Überschrift vor § 7 erhält folgende Fassung:

„B. Luftfahrtgelände“

9. § 7 erhält folgende Fassung:

„§ 7

(1) *Luftfahrtgelände* (Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände) dürfen nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Vor Erteilung der Genehmigung ist *der Plan* zu prüfen. Die Genehmigung ist zu versagen, *wenn* das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet ist oder *wenn* Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann. Ergeben sich später solche Tatsachen, so *ist* die Genehmigung zu widerrufen.

(3) Die Genehmigung eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, ist außerdem zu versagen, wenn durch die Anlegung und den Betrieb des beantragten Flughafens die öffentlichen Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigt werden.

(4) Die Genehmigung *kann ergänzt oder geändert werden*, wenn dies nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens (§§ 7 b bis 7 d) notwendig ist. Eine Änderung der Genehmigung ist erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb des *Luftfahrtgeländes* wesentlich erweitert oder *sonstwie* geändert werden soll."

10. Nach § 7 werden folgende Vorschriften eingefügt:

„§ 7 a

(1) Die Genehmigungsbehörde kann dem Antragsteller die zur Vorbereitung seines Antrags (§ 7) erforderlichen Vorarbeiten gestatten, wenn eine Prüfung ergeben hat, daß die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung voraussichtlich vorliegen. *Die Dauer dieser vorläufi-*

Beschlüsse des 23. Ausschusses

8. Die Überschrift vor § 7 erhält folgende Fassung:

„B. Flugplätze“

9. § 7 erhält folgende Fassung:

„§ 7

(1) **Flugplätze** (Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände) dürfen nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Vor Erteilung der Genehmigung ist **insbesondere** zu prüfen, **ob die geplante Maßnahme die Erfordernisse der Raumordnung, der Landesplanung und des Städtebaues angemessen berücksichtigt**. Ist das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet oder rechtfertigen Tatsachen die Annahme, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet **wird**, ist die Genehmigung zu versagen. Ergeben sich später solche Tatsachen, so **kann** die Genehmigung widerrufen **werden**.

(3) **unverändert**

(4) Die Genehmigung **ist zu ergänzen oder zu ändern**, wenn dies nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens (§§ 7 b bis 7 d) notwendig ist. Eine Änderung der Genehmigung ist **auch** erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb des **Flugplatzes** wesentlich erweitert oder geändert werden soll."

10. Nach § 7 werden folgende Vorschriften eingefügt:

„§ 7 a

(1) Die Genehmigungsbehörde kann dem Antragsteller die zur Vorbereitung seines Antrags (§ 7) erforderlichen Vorarbeiten gestatten, wenn eine Prüfung ergeben hat, daß die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung voraussichtlich vorliegen.

Entwurf

gen Genehmigung soll zwei Jahre nicht überschreiten.

(2) Die vorläufige Genehmigung gibt keinen Anspruch auf Erteilung der Genehmigung nach § 7.

(3) Wird dem Antragsteller das Betreten von Grundstücken oder die Beseitigung von Hindernissen verwehrt, so entscheidet die von der Genehmigungsbehörde bestimmte Behörde. Das Betreten von Wohnungen kann nicht verlangt werden.

(4) Für einen durch die Vorarbeiten verursachten Schaden hat der Antragsteller volle Entschädigung in Geld zu leisten. Über die Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfall die ordentlichen Gerichte.

§ 7 b

(1) Flughäfen und Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 10 f dürfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

(2) Bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung kann eine Planfeststellung unterbleiben. Fälle von unwesentlicher Bedeutung liegen insbesondere vor, wenn Rechte anderer nicht beeinflußt oder wenn bei einer nur geringen Zahl von Beteiligten entsprechende Vereinbarungen getroffen werden.

§ 7 c

(1) Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Unberührt bleibt die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr nach § 9 Abs. 4 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70).

(2) Im Planfeststellungsbeschluß sind dem Unternehmer die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffent-

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(2) Die Dauer der Erlaubnis soll zwei Jahre nicht überschreiten. Diese Erlaubnis gibt keinen Anspruch auf Erteilung der Genehmigung nach § 7.

(3) Die Beauftragten der Genehmigungsbehörde können Grundstücke, die für die Genehmigung in Betracht kommen, auch ohne Zustimmung des Berechtigten betreten, diese Grundstücke vermessen und sonstige Vorarbeiten vornehmen, die für die endgültige Entscheidung über die Eignung des Geländes notwendig sind. Zum Betreten von Wohnungen sind sie nicht berechtigt.

(3a) Die Genehmigungsbehörde kann die Vorarbeiten von Auflagen abhängig machen. Ist durch die Vorarbeiten ein erheblicher Schaden zu erwarten, hat die Genehmigungsbehörde Sicherheitsleistung durch den Antragsteller anzuordnen.

(4) Wenn durch die Vorarbeiten Schäden verursacht werden, hat der Antragsteller unverzüglich nach Eintritt des jeweiligen Schadens volle Entschädigung in Geld zu leisten oder auf Verlangen des Geschädigten den früheren Zustand wiederherzustellen. Über Art und Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfall die ordentlichen Gerichte.

§ 7 b

(1) Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 10 f dürfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 7 d vorher festgestellt ist.

(2) Bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung kann eine Planfeststellung unterbleiben. Fälle von unwesentlicher Bedeutung liegen insbesondere vor, wenn Rechte anderer nicht beeinflußt werden oder wenn der Kreis der Beteiligten bekannt ist oder ohne ein förmliches Auslegungsverfahren ermittelt werden kann und mit den Beteiligten entsprechende Vereinbarungen getroffen werden.

§ 7 c

(1) Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Unberührt bleiben die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr nach § 9 Abs. 4 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70) und die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen zuständigen Behörden.

(2) unverändert

Entwurf

liche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind.

(3) Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, so sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen.

(4) Wird der Plan nicht innerhalb von fünf Jahren nach Rechtskraft durchgeführt, so können die vom Plan betroffenen Grundstückseigentümer verlangen, daß der Unternehmer ihre Grundstücke und Rechte insoweit erwirbt, als nach § 15 die Enteignung zulässig ist. Kommt keine Einigung zustande, so können sie die Durchführung des Enteignungsverfahrens bei der Enteignungsbehörde beantragen. Im übrigen gilt § 15.

§ 7 d

(1) Planfeststellungsbehörde ist die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Sie stellt den Plan fest und trifft die Entscheidung nach § 7 b Abs. 2.

(2) Die Pläne sind der *höheren Verwaltungsbehörde des Landes* zur Stellungnahme vorzulegen. Diese hat alle beteiligten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und die übrigen Beteiligten zu hören und ihre Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.

(3) Die Pläne mit Beilagen sind in den Gemeinden, die durch das Bauvorhaben betroffen werden, vier Wochen zur Einsicht auszulegen; Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich bekanntzumachen, um jedermann, dessen Belange durch den Bau und den Betrieb des *Flughafens* berührt werden, Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

(4) Einwendungen gegen den Plan sind bei der *höheren Verwaltungsbehörde* oder der von ihr bezeichneten Stelle spätestens innerhalb von zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich zu erheben.

(5) Nach Ablauf der Frist des Absatzes 3 sind die Einwendungen gegen den Plan von der *höheren Verwaltungsbehörde* mit allen Beteiligten zu erörtern. Soweit eine Einigung nicht zustande kommt, wird über die Einwendungen in der Planfeststellung entschieden.

(6) Werden öffentliche Interessen berührt, für die die Zuständigkeit von Bundesbehörden oder von Behörden, die im Auftrag des Bundes tätig werden, gegeben ist, und kommt eine Verständigung zwischen der Planfeststellungsbehörde und den genannten Behörden nicht zustande, so ist die *Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr einzuholen und der Planfeststellung zugrunde zu legen.*

(7) Die Feststellung des Planes und die Entscheidungen über die Einwendungen sind zu begründen und den am Verfahren Beteiligten mit Rechtsmittelbelehrung zuzustellen."

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(3) unverändert

(4) unverändert

§ 7 d

(1) unverändert

(2) Die Pläne sind der **von der Landesregierung bestimmten Behörde** zur Stellungnahme vorzulegen. Diese hat alle beteiligten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und die übrigen Beteiligten zu hören und ihre Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.

(3) Die Pläne mit Beilagen sind in den Gemeinden, die durch das Bauvorhaben betroffen werden, **zwei** Wochen zur Einsicht auszulegen; Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich bekanntzumachen, um jedermann, dessen Belange durch den Bau und den Betrieb des **Flugplatzes** berührt werden, Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

(4) Einwendungen gegen den Plan sind bei der **von der Landesregierung bestimmten Behörde** oder der von ihr bezeichneten Stelle spätestens innerhalb von zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich zu erheben.

(5) Nach Ablauf der Frist des Absatzes 4 sind die Einwendungen gegen den Plan von der **durch die Landesregierung bestimmten Behörde** mit allen Beteiligten zu erörtern. Soweit eine Einigung nicht zustande kommt, wird über die Einwendungen in der Planfeststellung entschieden.

(6) Werden öffentliche Interessen berührt, für die die Zuständigkeit von Bundesbehörden oder von Behörden, die im Auftrag des Bundes tätig werden, gegeben ist, und kommt eine Verständigung zwischen der Planfeststellungsbehörde und den genannten Behörden nicht zustande, so **hat die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr zu entscheiden.**

(7) unverändert

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
11. Die §§ 8 und 9 werden aufgehoben. ◆	11. unverändert
12. Die §§ 10 a bis 10 g erhalten folgende Fassung: „§ 10 a (1) Bei Genehmigung eines Flughafens <i>sind</i> festzulegen	12. Die §§ 10 a bis 10 g erhalten folgende Fassung: ◆ „§ 10 a (1) Bei Genehmigung eines Flughafens ist für den Ausbau ein Plan festzulegen. Dieser ist maßgebend für den Bereich, in dem die in Absatz 2 und 3 bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich). Der Plan muß enthalten
1. die Start- und Landebahnen einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen (Start- und Landeflächen),	1. unverändert
2. die Sicherheitsflächen, die an den Enden der Start- und Landeflächen nicht länger als je 1000 Meter und seitlich der Start- und Landeflächen bis zum Beginn der Anflugsektoren je 350 Meter breit sein sollen,	2. unverändert
3. der Flughafenbezugspunkt, der in der Mitte des Systems der Start- und Landeflächen liegen soll,	3. unverändert
4. die Startbahnbezugspunkte, die je in der Mitte der Start- und Landeflächen liegen sollen,	4. unverändert
5. die Anflugsektoren, die sich beiderseits der Außenkanten der Sicherheitsflächen an deren Enden mit einem Öffnungswinkel von je 15 Grad anschließen; sie enden bei Hauptstart- und -landeflächen in einer Entfernung von 15 Kilometern, bei Nebenstart- und -landeflächen in einer Entfernung von 8,5 Kilometern vom Startbahnbezugspunkt.	5. unverändert
(2) Nach Genehmigung eines Flughafens darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start- und Landeflächen und den Sicherheitsflächen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen.	(2) unverändert
(3) In der weiteren Umgebung eines Flughafens ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörden erforderlich, wenn die Bauwerke folgende Begrenzung überschreiten sollen:	(3) In der weiteren Umgebung eines Flughafens ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörden erforderlich, wenn die Bauwerke folgende Begrenzung überschreiten sollen:
1. außerhalb der Anflugsektoren	1. unverändert
a) im Umkreis von 4 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt eine Höhe von 25 Meter; für Flughäfen, die den Klassen A bis D des Anhangs 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt entsprechen, beträgt die Höhe 15 Meter (Höhen bezogen auf den Flughafenbezugspunkt),	
b) im Umkreis von 4 Kilometer bis 6 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt die Verbindungslinie, die von 45 Meter Höhe bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Flughafenbezugspunkt) ansteigt;	

Entwurf

2. innerhalb der Anflugsektoren

- a) von dem Ende der Sicherheitsflächen bis zu einem Umkreis von 10 Kilometer Halbmesser um den Startbahnbezugspunkt die Verbindungslinie, die von 0 Meter Höhe an diesem Ende bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche) ansteigt,
- b) im Umkreis von 10 Kilometer bis 15 Kilometer Halbmesser um den Startbahnbezugspunkt die Höhe von 100 Meter (Höhe bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche).

(4) Die Luftfahrtbehörden können *die* Zustimmung von *Bedingungen* abhängig machen, die zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt oder zum Schutz der Allgemeinheit *geboten sind*.

§ 10 b

Sofern Baubeschränkungen *innerhalb der* im § 10 a Abs. 2 und 3 *bezeichneten Bereiche* (Bauschutzbereich) infolge besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Verwendungszweckes des Flughafens in bestimmten Geländeteilen für die Sicherheit der Luftfahrt nicht in dem nach § 10 a festgelegten Umfang notwendig sind, können die Luftfahrtbehörden für diese Geländeteile Bauhöhen festlegen, bis zu welchen Bauwerke ohne ihre Zustimmung genehmigt werden können.

§ 10 c

(1) Außerhalb des Bauschutzbereichs darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 Metern über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen; § 10 a Abs. 4 gilt entsprechend.

(2) Das gleiche gilt für Anlagen von mehr als 30 Meter Höhe auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, sofern die Bodenerhebungen mehr als 100 Meter aus der umgebenden Landschaft herausragen; in einem Umkreis von 10 Kilometer um den Flughafenbezugspunkt gilt dabei als Höhe der umgebenden Landschaft die Höhe des Flughafenbezugspunktes.

§ 10 d

(1) Die §§ 10 a bis 10 c gelten sinngemäß für Bäume, Freileitungen, Masten, Dämme sowie für andere Anlagen und Geräte. § 10 a Abs. 2 ist auf Gruben, Anlagen der Kanalisation und ähnliche Bodenvertiefungen sinngemäß anzuwenden.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

2. innerhalb der Anflugsektoren

- a) von dem Ende der Sicherheitsflächen bis zu einem Umkreis um den Startbahnbezugspunkt von 10 Kilometer Halbmesser **bei Hauptstart- und -landeflächen und von 8,5 Kilometer bei Nebenstart- und -landeflächen** die Verbindungslinie, die von 0 Meter Höhe an diesem Ende bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche) ansteigt,
- b) im Umkreis von 10 Kilometer bis 15 Kilometer Halbmesser um den Startbahnbezugspunkt **bei Hauptstart- und -landeflächen** die Höhe von 100 Meter (Höhe bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche).

(4) Zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt **und** zum Schutz der Allgemeinheit können die Luftfahrtbehörden **ihre** Zustimmung **nach Absatz 2 und 3 davon** abhängig machen, **daß die Baugenehmigung unter Auflagen erteilt wird**.

§ 10 b

Sofern Baubeschränkungen im Bauschutzbereich infolge besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Verwendungszweckes des Flughafens in bestimmten Geländeteilen für die Sicherheit der Luftfahrt nicht in dem nach § 10 a festgelegten Umfang notwendig sind, können die Luftfahrtbehörden für diese Geländeteile Bauhöhen festlegen, bis zu welchen Bauwerke ohne ihre Zustimmung genehmigt werden können.

§ 10 c

unverändert

§ 10 d

(1) unverändert

Entwurf

(2) Die Errichtung der in Absatz 1 genannten Luftfahrthindernisse bedarf der Genehmigung. Falls die Genehmigung von einer anderen als der *Baubehörde* erteilt wird, bedarf diese der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Ist eine andere Genehmigungsbehörde nicht vorgesehen, ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörden erforderlich.

§ 10 e

(1) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen der Luftfahrtbehörden zu dulden, daß Bauwerke und andere Luftfahrthindernisse (§ 10 d), welche die nach §§ 10 a bis 10 d zulässige Höhe überragen, auf diese Höhe abgetragen werden. Im Falle des § 10 d Abs. 1 Satz 2 erstreckt sich die Verpflichtung zur Duldung auf die Beseitigung der Vertiefungen.

(2) Das Recht des Eigentümers oder eines anderen Berechtigten und eine nach anderen Vorschriften bestehende Verpflichtung, diese Maßnahmen auf eigene Kosten selbst durchzuführen, bleiben unberührt.

§ 10 f

Bei der Genehmigung von Landeplätzen und Segelfluggeländen können die Luftfahrtbehörden bestimmen, daß die zur Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den dem Flughafenbezugspunkt entsprechenden Punkt nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen darf (beschränkter Bauschutzbereich). Auf den beschränkten Bauschutzbereich sind § 10 a Abs. 4, §§ 10 b, 10 d und 10 e sinngemäß anzuwenden.

§ 10 g

(1) Entstehen durch Maßnahmen auf Grund der Vorschriften der §§ 10 a, 10 c bis 10 f dem Eigentümer oder einem anderen Berechtigten Vermögensnachteile, so ist hierfür eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten, wenn dem Berechtigten hierdurch ein besonderes Opfer auferlegt wird. Hierbei ist die entzogene Nutzung, die Beschädigung oder Zerstörung

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(2) Die Errichtung der in Absatz 1 genannten Luftfahrthindernisse bedarf der Genehmigung. Falls die Genehmigung von einer anderen als der **Baugenehmigungsbehörde** erteilt wird, bedarf diese der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Ist eine andere Genehmigungsbehörde nicht vorgesehen, ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörde erforderlich.

§ 10 e

(1) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen der Luftfahrtbehörden zu dulden, daß Bauwerke und andere Luftfahrthindernisse (§ 10 d), welche die nach §§ 10 a bis 10 d zulässige Höhe überragen, auf diese Höhe abgetragen werden. Im Falle des § 10 d Abs. 1 Satz 2 erstreckt sich die Verpflichtung zur Duldung auf die Beseitigung der Vertiefungen. **Ist die Abtragung oder Beseitigung der Luftfahrthindernisse im Einzelfall nicht durchführbar, so sind die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für die Luftfahrt zu dulden.**

(2) unverändert

§ 10 f

unverändert

§ 10 f 1

Der Umfang des Bauschutzbereichs ist den Eigentümern von Grundstücken im Bauschutzbereich und den anderen zum Gebrauch oder zur Nutzung dieser Grundstücke Berechtigten sowie den dinglich Berechtigten, soweit sie der zuständigen Behörde bekannt oder aus dem Grundbuch ersichtlich sind, bekanntzugeben oder in ortsüblicher Weise öffentlich bekanntzumachen.

§ 10 g

(1) Entstehen durch Maßnahmen auf Grund der Vorschriften der §§ 10 a, 10 c bis 10 f dem Eigentümer oder einem anderen Berechtigten Vermögensnachteile, so ist hierfür eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Hierbei ist die entzogene Nutzung, die Beschädigung oder Zerstörung einer Sache unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und

Entwurf

einer Sache unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten zu berücksichtigen. Für Vermögensnachteile, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beeinträchtigung stehen, ist den in Satz 1 bezeichneten Personen eine Entschädigung zu zahlen, wenn und soweit dies zur Abwendung oder zum Ausgleich unbilliger Härten geboten erscheint.

(2) Unterläßt der Berechtigte eine Änderung der Nutzung, die ihm zuzumuten ist, so mindert sich seine Entschädigung um den Wert der Vermögensvorteile, die ihm bei Ausübung der geänderten Nutzung erwachsen wären.

(3) Werden Bauwerke und sonstige Luftfahrt-hindernisse (§ 10 d), deren entschädigungslose Entfernung oder Umgestaltung nach dem jeweils geltenden Recht gefordert werden kann, auf Grund von Maßnahmen nach § 10 e ganz oder teilweise entfernt oder umgestaltet, so ist eine Entschädigung nur zu leisten, wenn es aus Gründen der Billigkeit geboten ist. Sind sie befristet zugelassen und ist die Frist noch nicht abgelaufen, so ist eine Entschädigung nach dem Verhältnis der restlichen Frist zu der gesamten Frist zu leisten.

(4) Dinglich Berechtigte, die nicht zum Gebrauch oder zur Nutzung der Sache berechtigt sind, sind nach Artikel 52 und 53 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch auf die Entschädigung des *Eigentums* angewiesen.

(5) Die Entschädigung ist in den Fällen des § 10 a von dem Flughafenunternehmer, in den Fällen des § 10 f von dem Unternehmer des *Luftfahrtgeländes* zu zahlen. Soweit die bezeichneten Maßnahmen Grundstücke oder andere Sachen außerhalb der Bauschutzbereiche der §§ 10 a und 10 f betreffen, ist die Entschädigung, wenn es sich um Maßnahmen der Flugsicherung handelt, vom Bund zu zahlen, im übrigen von den Ländern.

(6) Im übrigen sind die Vorschriften des § 13 Abs. 2, der §§ 14, 15, 17 bis 25 und 30 bis 32 des Schutzbereichsgesetzes vom 7. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 899) sinngemäß anzuwenden."

13. § 10 h wird aufgehoben.

14. § 11 erhält folgende Fassung:

„§ 11.

(1) Unternehmen, die Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge gewerbsmäßig befördern (Luftfahrtunternehmen), bedürfen der Genehmigung. Einer Genehmigung bedarf auch die gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen für sonstige Zwecke. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

der Beteiligten zu berücksichtigen. Für Vermögensnachteile, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beeinträchtigung stehen, ist den in Satz 1 bezeichneten Personen eine Entschädigung zu zahlen, wenn und soweit dies zur Abwendung oder zum Ausgleich unbilliger Härten geboten erscheint.

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) Dinglich Berechtigte, die nicht zum Gebrauch oder zur Nutzung der Sache berechtigt sind, sind nach Artikel 52 und 53 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch auf die Entschädigung des *Eigentümers* angewiesen.

(5) Die Entschädigung ist in den Fällen des § 10 a von dem Flughafenunternehmer, in den Fällen des § 10 f von dem Unternehmer des *Flugplatzes* zu zahlen. Soweit die bezeichneten Maßnahmen Grundstücke oder andere Sachen außerhalb der Bauschutzbereiche der §§ 10 a und 10 f betreffen, ist die Entschädigung, wenn es sich um Maßnahmen der Flugsicherung handelt, vom Bund zu zahlen, im übrigen von den Ländern.

(6) Im übrigen sind die Vorschriften des § 13 Abs. 2, der §§ 14, 15, 17 bis 25, **31** und 32 des Schutzbereichsgesetzes vom 7. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 899) sinngemäß anzuwenden."

13. unverändert

14. § 11 erhält folgende Fassung:

„§ 11.

(1) Unternehmen, die Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge gewerbsmäßig befördern (Luftfahrtunternehmen), bedürfen der Genehmigung. Einer Genehmigung bedarf auch die gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen für sonstige Zwecke. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

Entwurf

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann; ergeben sich später solche Tatsachen, so ist die Genehmigung zu widerrufen. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn Luftfahrzeuge verwendet werden sollen, die nicht in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen sind.

(3) *Luftfahrtunternehmen kann die Genehmigung eines Linien-, Ausflugs- oder Trampverkehrs versagt werden, wenn durch den beantragten Luftverkehr die öffentlichen Interessen beeinträchtigt werden.*

15. Nach § 11 werden folgende Vorschriften eingefügt:

„§ 11 a

(1) *Unternehmen, die Personen oder Sachen gewerbsmäßig durch Luftfahrzeuge auf bestimmten Linien öffentlich und regelmäßig befördern (Fluglinienverkehr), bedürfen außer der Genehmigung nach § 11 Abs. 1 für jede Fluglinie einer besonderen Genehmigung. Die Vorschriften für die Erteilung der Genehmigung von Luftfahrtunternehmen gelten entsprechend.*

(2) *Die in Absatz 1 genannten Unternehmen müssen Beförderungsbedingungen aufstellen; diese bedürfen ebenso wie die Flugpläne und Flugpreise der Genehmigung.*

(3) *Die in Absatz 1 genannten Unternehmen müssen ferner auf Verlangen der Deutschen Bundespost mit jedem planmäßigen Flug Postsendungen gegen angemessene Vergütung befördern, die die im Weltpostvertrag festgelegten Vergütungshöchstsätze nicht übersteigen darf.*

Beschlüsse des 23. Ausschusses

Der Genehmigungspflicht unterliegt auch die Beförderung von Personen und Sachen durch Luftfahrzeuge, wenn als Entgelt nur die Selbstkosten des Fluges vereinbart sind; ausgenommen hiervon ist die Beförderung von Personen in Luftfahrzeugen, die für höchstens 4 Personen zugelassen sind.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann, **insbesondere wenn der Antragsteller oder die für die Leitung des Unternehmens verantwortlichen Personen nicht zuverlässig sind**; ergeben sich später solche Tatsachen, so ist die Genehmigung zu widerrufen. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn Luftfahrzeuge verwendet werden sollen, die nicht in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen sind.

(3) **entfällt**

siehe Nr. 15, § 11 a 1

15. Nach § 11 werden folgende Vorschriften eingefügt:

„§ 11 a

(1) **Luftfahrtunternehmen, die Personen oder Sachen gewerbsmäßig durch Luftfahrzeuge auf bestimmten Linien öffentlich und regelmäßig befördern (Fluglinienverkehr), bedürfen außer der Genehmigung nach § 11 für jede Fluglinie einer besonderen Genehmigung. Sie erstreckt sich auf die Flugpläne, Flugpreise und Beförderungsbedingungen. Auf ihre Erteilung und ihren Widerruf ist § 11 sinngemäß anzuwenden. Die Genehmigung kann außerdem versagt werden, wenn durch den beantragten Fluglinienverkehr öffentliche Interessen beeinträchtigt werden.**

(2) **Luftfahrtunternehmen, die Fluglinienverkehr betreiben, sind verpflichtet, den Betrieb ordnungsmäßig einzurichten, aufzunehmen und während der Dauer der Genehmigung aufrechtzuerhalten. Die Genehmigungsbehörde kann die Unternehmen auf ihren Antrag von dieser Verpflichtung befreien, wenn ihnen die Weiterführung des Betriebes nicht mehr zugemutet werden kann. Die Genehmigung erlischt, wenn die Unternehmen von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebes im ganzen dauernd befreit werden.**

(3) **Luftfahrtunternehmen, die Fluglinienverkehr betreiben, haben auf Verlangen der Deutschen Bundespost mit jedem planmäßigen Flug Postsendungen gegen angemessene Vergütung zu befördern, welche die im Weltpostvertrag festgelegten Vergütungshöchstsätze nicht übersteigen darf.**

Entwurf

siehe Nr. 14, § 11 Abs. 3

§ 11 b

Die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge zwischen Orten des Inlandes kann deutschen Luftfahrtunternehmen vorbehalten werden.

§ 11 c

(1) Öffentliche Veranstaltungen von Wettbewerben oder Schauvorstellungen, an denen Luftfahrzeuge oder Fallschirmabspringer beteiligt sind (Luftfahrtveranstaltungen), bedürfen der Genehmigung. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Veranstaltung gefährdet werden kann."

16. § 12 erhält folgende Fassung:

„§ 12

(1) Luftfahrzeuge dürfen außerhalb der für sie genehmigten *Luftfahrtgelände* nur landen, wenn es die *Sicherheit des Fluges erfordert* oder wenn die Luftfahrtbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Diese *Beschränkung* gilt nicht für *Freiballone und Flugmodelle*. Die Erlaubnis kann als *Dauererlaubnis für bestimmte Arten von Luftfahrzeugen* oder als *Einzelerlaubnis* erteilt werden; sie kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) *Soweit Luftfahrzeuge nach Absatz 1 außerhalb von Luftfahrtgeländen landen dürfen, kann der Eigentümer eines Grundstücks die Landung eines Luftfahrzeugs nicht verbieten; er kann jedoch Ersatz des ihm durch die Landung entstehenden Schadens verlangen; auf diesen Schadensersatzanspruch sind die §§ 19 bis 29 sinngemäß anzuwenden.* Die Besatzung des Luftfahrzeugs ist verpflichtet, über Namen und Wohnsitz des Halters und des Luftfahrzeugführers dem Berechtigten Auskunft zu geben. *Nach Feststellung von Halter und Luftfahrzeugführer darf der Berechtigte den Abflug oder die Abbeförderung des Luftfahrzeugs nicht verhindern.*

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 11 a₁

Im gewerblichen Luftverkehr, der nicht Fluglinienverkehr ist (Gelegenheitsverkehr), kann die Genehmigungsbehörde Bedingungen und Auflagen festsetzen oder Beförderungen untersagen, soweit durch diesen Luftverkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen nachhaltig beeinträchtigt werden.

§ 11 b

unverändert

§ 11 c

unverändert

16. § 12 erhält folgende Fassung:

„§ 12

(1) Luftfahrzeuge dürfen außerhalb der für sie genehmigten **Flugplätze nur starten und landen, wenn der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte zugestimmt und** die Luftfahrtbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Dies gilt nicht für **die Landung von** Freiballonen. Die Erlaubnis kann als Dauererlaubnis oder als Einzelerlaubnis erteilt, mit Auflagen verbunden **oder** befristet werden.

(2) **Der Zustimmung und Erlaubnis nach Absatz 1 bedarf es nicht, wenn die Landung aus Gründen der Sicherheit erforderlich ist. In diesem Fall und bei der Landung von Freiballonen** ist die Besatzung des Luftfahrzeugs verpflichtet, dem Berechtigten über Namen und Wohnsitz des Halters, des Luftfahrzeugführers **sowie des Versicherers** Auskunft zu geben. **Nach Erteilung der Auskunft** darf der Berechtigte den Abflug oder die Abbeförderung des Luftfahrzeugs nicht verhindern.

(2 a) **Der Berechtigte** kann Ersatz des ihm durch **den Start oder die Landung entstandenen Schadens nach den sinngemäß anzuwendenden §§ 19 bis 29 beanspruchen.**

Entwurf

(3) Auf die Landung von Fallschirmabspringern sind *die Vorschriften des Absatzes 1 Satz 1 und 3 sowie des Absatzes 2* sinngemäß anzuwenden."

17. § 13 erhält folgende Fassung:

◆ „§ 13

(1) Bestimmte Lufträume können vorübergehend oder dauernd für den Luftverkehr gesperrt werden (Luftsperrgebiete).

(2) In bestimmten Lufträumen kann der Durchflug von Luftfahrzeugen besonderen Beschränkungen unterworfen werden (Gebiete mit Flugbeschränkungen)."

18. § 14 wird wie folgt geändert:

◆ a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) In Luftfahrzeugen dürfen Waffen, Munition, Sprengstoffe, Giftgase, Kernbrennstoffe oder andere radioaktive Stoffe und sonstige durch Rechtsverordnung bestimmte gefährliche Güter sowie Funkgerät nur mit behördlicher Erlaubnis mitgeführt werden. Die für die Beförderung von Kernbrennstoffen *und* radioaktiven Stoffen geltenden Vorschriften bleiben unberührt."

b) Folgender neuer Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Die Erlaubnis nach Absatz 1 und 2 kann allgemein oder im Einzelfall erteilt werden; sie kann mit Auflagen verbunden und befristet werden."

19. § 15 erhält folgende Fassung:

◆ „§ 15

(1) Für Zwecke der Zivilluftfahrt ist die Enteignung zulässig.

(2) Für die Durchführung der Enteignung gelten bis zum Inkrafttreten eines Bundesenteignungsgesetzes die Vorschriften des Zweiten und des Dritten Teils sowie die §§ 67, 68, 71, 73 und 74 des Landesbeschaffungsgesetzes vom 23. Februar 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 134) sinngemäß mit folgender Maßgabe:

1. § 10 des genannten Gesetzes ist nicht anzuwenden. Im unmittelbaren Zusammenhang mit einer Enteignung für Zwecke der Luftfahrt ist auch die Enteignung zur Gewährung einer Entschädigung in Land zulässig.
2. Abweichend von § 11 Abs. 1 des genannten Gesetzes stellt den Antrag auf Einleitung des Enteignungsverfahrens derjenige, der die Enteignung zu seinen Gunsten erstrebt.
3. Stellt ein anderer als der Bund den Antrag auf Einleitung des Enteignungsverfahrens, so

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(3) Auf die Landung von Fallschirmabspringern sind Absatz 1 Satz 1 und 3, Absatz 2 **und Absatz 2 a** sinngemäß anzuwenden."

17. un verändert

18. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) In Luftfahrzeugen dürfen Waffen, Munition, Sprengstoffe, Giftgase, Kernbrennstoffe oder andere radioaktive Stoffe und sonstige durch Rechtsverordnung bestimmte gefährliche Güter sowie Funkgerät nur mit behördlicher Erlaubnis mitgeführt werden. Die für die Beförderung von Kernbrennstoffen **oder anderen** radioaktiven Stoffen geltenden Vorschriften bleiben unberührt."

b) un verändert

19. § 15 erhält folgende Fassung:

◆ „§ 15

(1) un verändert

(2) Für die Durchführung der Enteignung gelten bis zum Inkrafttreten eines Bundesenteignungsgesetzes die Vorschriften des § 2 **und** des Zweiten und Dritten Teils sowie die §§ 67, 68, 71, 73 und 74 des Landesbeschaffungsgesetzes vom 23. Februar 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 134) sinngemäß mit folgender Maßgabe:

1. Im unmittelbaren Zusammenhang mit einer Enteignung für Zwecke der Luftfahrt ist auch die Enteignung zur Gewährung einer Entschädigung in Land zulässig.

2. un verändert

3. un verändert

Entwurf

Beschlüsse des 23. Ausschusses

gelten die Vorschriften des genannten Gesetzes, die den Bund erwähnen, statt für den Bund für den Antragsteller.

4. Der nach den §§ 7 b bis 7 d festgestellte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend."

20. § 16 wird aufgehoben.



21. § 17 erhält folgende Fassung:

„§ 17

(1) Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt (Luftaufsicht) ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden. Sie können in Ausübung der Luftaufsicht Verfügungen erlassen.

(2) Die Luftfahrtbehörden können diese Aufgaben auf andere Stellen übertragen oder sich anderer geeigneter Personen als Hilfsorgane für bestimmte Fälle bei der Wahrnehmung der Luftaufsicht bedienen."

22. Nach § 17 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 17 a

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Rechtsverordnungen über

1. das Verhalten im Luftraum und am Boden, insbesondere Flugvorbereitungen, Verhalten bei Start und Landung, die Benutzung von Flughäfen sowie die Vermeidung übermäßiger Geräusche durch Luftfahrzeuge in der Luft und am Boden,
2. die Abgrenzung des Begriffs des Luftfahrtgeräts, die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb des Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge,
3. die Einteilung, die Größe, die Lage, die Beschaffenheit, die Ausstattung und den Betrieb von Luftfahrtgeländen sowie die Verhinderung von Störungen der Flugsicherungseinrichtungen,
4. die Festlegung des erlaubnispflichtigen Luftfahrtpersonals einschließlich der Ausbilder und die Anforderungen an seine Befähigung

4. unverändert

20. unverändert

21. § 17 erhält folgende Fassung:



„§ 17

(1) unverändert

(2) unverändert

(3) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat während des Fluges oder bei Start und Landung die geeigneten Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord zu treffen. Alle an Bord befindlichen Personen haben den hierzu notwendigen Anordnungen Folge zu leisten."

22. Nach § 17 wird folgende Vorschrift eingefügt:



„§ 17 a

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Rechtsverordnungen über

1. unverändert
2. die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb **der Luftfahrzeuge und des sonstigen** Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge,
3. die Einteilung, die Größe, die Lage, die Beschaffenheit, die Ausstattung und den Betrieb von **Flugplätzen** sowie die Verhinderung von Störungen der Flugsicherungseinrichtungen,
4. **den Kreis der Personen, die einer Erlaubnis nach diesem Gesetz bedürfen**, einschließlich der Ausbilder und die Anforderungen an

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
und Eignung sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung,	die Befähigung und Eignung dieser Personen , sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung,
5. die Ausbildung von Luftfahrern und Fallschirmabspringern und den Betrieb von Fliegerschulen,	5. un verändert
6. die Meldung von Luftunfällen und Störungen des Luftverkehrs, deren fachliche Untersuchung sowie den Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge,	6. un verändert
7. die Abgrenzung des Begriffs „gefährliche Güter“ und das Mitführen gefährlicher Güter an Bord von Luftfahrzeugen,	7. un verändert
8. die im Rahmen der Luftaufsicht erforderlichen Maßnahmen und deren Durchführung,	8. un verändert
9. die Voraussetzungen und das Verfahren für die Sperrung und Beschränkung von Lufträumen, für die Erteilung der in diesem Gesetz vorgesehenen Genehmigungen, Zulassungen und Erlaubnisse sowie für Befreiungen hiervon,	9. un verändert
10. die Verpflichtung zur Mitführung von Urkunden (Bordpapiere) in Luftfahrzeugen und deren Inhalt,	10. un verändert
11. die Voraussetzungen und das Verfahren zur Erlangung der gewerblichen Aufnahmeerlaubnis und der Einzelaufnahmeerlaubnis für Luftbilder, über die Voraussetzungen und das Verfahren zur Freigabe von Luftbildern sowie die besonderen Sicherheitsmaßnahmen für das Luftbildwesen,	11. un verändert
12. die im Zusammenhang mit den in diesem Gesetz begründeten Versicherungs- oder Hinterlegungspflichten erforderlichen Maßnahmen,	12. un verändert
13. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Verwaltungsakte und Prüftätigkeiten im Bereich der Luftfahrtverwaltung und der anerkannten Prüfstellen,	13. un verändert
14. <i>die Zuständigkeit der Behörden hinsichtlich der sich aus diesem Gesetz ergebenden Aufgaben.</i>	14. entfällt siehe Nr. 23 a, § 18 a
Rechtsverordnungen nach Nummern 3, 5 und 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen, Rechtsverordnungen nach Nummer 11 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verteidigung erlassen. Rechtsverordnungen nach Nummer 9, soweit sie die Genehmigung von Flugpreisen betreffen, und nach Nummer 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft erlassen; die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts bleiben unberührt.	Rechtsverordnungen nach Nummern 3, 5 und 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen, Rechtsverordnungen nach Nummer 11 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verteidigung erlassen. Rechtsverordnungen nach Nummer 9, soweit sie die Genehmigung von Flugpreisen betreffen, und nach Nummer 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft erlassen; die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts bleiben unberührt.
(2) Der Bundesminister des Innern und der Bundesminister für Verkehr erlassen mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Rechtsverordnungen über die Bekämpfung der Verbreitung übertragbarer Krankheiten durch die Luftfahrt.	(2) un verändert

Entwurf

(3) Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie der Durchführung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dienen. Das gleiche gilt für den Erlaß der Bau- und Prüfvorschriften für Luftfahrtgerät, die von dem in § 5 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 354) vorgesehenen Ausschuß dem Bundesminister für Verkehr zum Erlaß vorgeschlagen werden.

(4) Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Bestimmungen über den Erwerb von Flugfunkzeugnissen erlassen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes und der dazu ergangenen Rechtsverordnungen notwendigen allgemeinen Verwaltungsvorschriften. *Der Zustimmung des Bundesrates bedarf es nicht, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 3 gegeben sind.*

23. § 18 erhält folgende Fassung:

„§ 18

(1) Die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz und die Polizei dürfen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes — ausgenommen §§ 10 a, 10 b und 10 d bis 10 g — und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter *gebührender* Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist.

(2) Die im Bereich der Bundeswehr zur Ausführung dieses Gesetzes und der zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften notwendigen Verwaltungsakte erläßt der Bundesminister für Verteidigung *nach seinen Dienstvorschriften*. Bei militärischen *Luftfahrtgeländen* treten an die Stelle der in den §§ 10 a, 10 b und 10 d bis 10 g genannten Luftfahrtbehörden die *Schutzbereichsbehörden*. Bei der Anlegung und wesentlichen Änderung militärischer *Luftfahrtgelände* sind die Erfordernisse der Raumordnung nach Anhörung der Regierungen der Län-

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(3) Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie der Durchführung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dienen. Das gleiche gilt für den Erlaß der Bau-, Prüf- und **Betriebsvorschriften** für Luftfahrtgerät, die von dem in § 5 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 354) vorgesehenen Ausschuß dem Bundesminister für Verkehr zum Erlaß vorgeschlagen werden. **Der Bundesminister für Verkehr kann das Recht, die zur Durchführung der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften notwendigen technischen Einzelheiten zu regeln, auf nachgeordnete Stellen weiterübertragen.**

(4) *unverändert*

(5) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes und der dazu ergangenen Rechtsverordnungen notwendigen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

23. § 18 erhält folgende Fassung:

„§ 18

(1) Die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz und die Polizei dürfen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes — ausgenommen §§ 10 a, 10 b und 10 d bis 10 g — und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. **Das in § 7 b vorgesehene Planfeststellungsverfahren entfällt, wenn militärische Flugplätze angelegt oder geändert werden sollen.** Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist. **Hinsichtlich der Ausnahmefugnisse der Polizei bleiben auch die §§ 7 bis 7 d unberührt.**

(2) Die im Bereich der Bundeswehr zur Ausführung dieses Gesetzes und der zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften notwendigen Verwaltungsakte erläßt der Bundesminister für Verteidigung. **Das gleiche gilt für Verwaltungsakte, die für die Genehmigung und den Betrieb von Flugplätzen für Zwecke der Stationierungstreitkräfte erforderlich sind.** Bei militärischen **Flugplätzen** treten an die Stelle der in den §§ 10 a, 10 b und 10 d bis 10 g genannten Luftfahrtbehörden die **Behörden der Bundeswehrverwaltung**.

Entwurf

der, die von der Anlegung oder Änderung betroffen werden, angemessen zu berücksichtigen. Will der Bundesminister für Verteidigung von der Stellungnahme dieser Länder abweichen, so unterrichtet er die Regierungen dieser Länder von seiner Entscheidung."

siehe Nr. 22, § 17 a Abs. 1 Nr. 14

24. § 19 wird wie folgt geändert:

- ◆ In Absatz 1 Satz 2 werden die Worte „Haftung der Luftwaffe“ durch die Worte „Haftung des Halters militärischer Luftfahrzeuge“ ersetzt.

25. § 24 wird wie folgt geändert:

In Absatz 2 Satz 2 wird die Bezeichnung „§ 850 g“ jeweils durch „§ 850 b“ ersetzt.

26. § 28 wird wie folgt geändert:

- ◆ Das Wort „reichsgesetzlichen“ wird durch das Wort „bundesrechtlichen“ ersetzt.

27. § 29 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 Satz 2 wird das Wort „Reich“ durch das Wort „Bund“ ersetzt.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(3) Bei der Anlegung und wesentlichen Änderung militärischer **Flugplätze auf Gelände, das nicht durch Maßnahmen auf Grund des Landbeschaffungsgesetzes beschafft zu werden braucht**, sind die Erfordernisse der Raumordnung, **insbesondere des zivilen Luftverkehrs**, nach Anhörung der Regierungen der Länder, die von der Anlegung oder Änderung betroffen werden, angemessen zu berücksichtigen. Der Bundesminister für Verteidigung **kann** von der Stellungnahme dieser Länder **nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr** abweichen; er unterrichtet die Regierungen **der betroffenen** Länder von seiner Entscheidung. **Wird Gelände für die Anlegung und wesentliche Änderung militärischer Flugplätze nach den Vorschriften des Landbeschaffungsgesetzes beschafft, findet allein das Anhörungsverfahren nach § 1 Abs. 2 des Landbeschaffungsgesetzes statt; hierbei sind insbesondere die Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs angemessen zu berücksichtigen.**

23 a. Hinter § 18 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 18 a

Die Zuständigkeit für die Durchführung der sich aus diesem Gesetz ergebenden Aufgaben wird, soweit in diesem Gesetz oder in anderen Gesetzen eine Regelung nicht getroffen ist, durch besonderes Gesetz neu geregelt.“

24. unverändert

25. § 24 wird wie folgt geändert:

- ◆ In Absatz 2 Satz 2 wird die Bezeichnung „§ 850 g“ jeweils durch „§ 850 b Abs. 1“ ersetzt.

26. unverändert

27. § 29 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

- ◆ **„(1) Zur Sicherung der in diesem Unterabschnitt genannten Schadensersatzforderungen ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe eine Haftpflichtversicherung abzuschließen oder**

Entwurf

Beschlüsse des 23. Ausschusses

**durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren
Sicherheit zu leisten. Dies gilt nicht, wenn der
Bund Halter ist.“**

28. § 29 a wird wie folgt geändert:

28. unverändert



- a) In Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 werden die Worte „Halter des Luftfahrzeugs“ ersetzt durch das Wort „Luftfrachtführer“.
- b) In Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Halters“ ersetzt durch das Wort „Luftfrachtführers“.

29. § 29 b wird wie folgt geändert:

29. unverändert



Das Wort „Luftfahrzeughalters“ wird durch das Wort „Luftfrachtführers“ ersetzt.

30. § 29 c wird wie folgt geändert:

30. unverändert



- a) In Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Luftfahrzeughalter“ ersetzt durch das Wort „Luftfrachtführer“.
- b) In Absatz 2 Satz 3 wird das Wort „Halter“ ersetzt durch das Wort „Luftfrachtführer“.
- c) In Absatz 3 wird das Wort „Halters“ ersetzt durch das Wort „Luftfrachtführers“.

31. In § 29 d wird das Wort „Luftfahrzeughalters“
◆ ersetzt durch das Wort „Luftfrachtführers“.

31. unverändert

32. § 29 e wird wie folgt geändert:

32. unverändert



In Absatz 1 Satz 1 und 2 wird das Wort „Luftfahrzeughalter“ ersetzt durch das Wort „Luftfrachtführer“.

32 a. § 29 i erhält folgende Fassung:



„§ 29 i

**Werden Sendungen, die bei der Bundespost
aufgegeben werden, im Luftfahrzeug befördert,
so bestimmt sich die Haftung ausschließlich
nach den postrechtlichen Vorschriften.“**

33. Die Überschrift von § 29 k erhält folgende Fassung:
◆

33. unverändert

„Haftung für militärische Luftfahrzeuge“.

34. § 29 k Abs. 1 und 2 erhalten folgende Fassung:
◆

34. unverändert

„(1) Für Schäden der in § 19 genannten Art, die durch militärische Luftfahrzeuge verursacht werden, haftet der Halter nach den Vorschriften des ersten Unterabschnitts, jedoch ist § 23 nicht anzuwenden.

(2) War der Getötete oder Verletzte kraft Gesetzes einem Dritten zur Leistung von Diensten in dessen Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet, so hat der Halter des militärischen Luftfahrzeugs

Entwurf

Beschlüsse des 23. Ausschusses

dem Dritten auch für die entgehenden Dienste durch Entrichtung einer Geldrente Ersatz zu leisten."

35. § 291 erhält folgende Fassung:

„§ 291

(1) Erleidet eine Person oder eine Sache bei der Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug durch Unfall einen Schaden der in § 29 a bezeichneten Art, so ist der Halter des Luftfahrzeugs zum Schadensersatz verpflichtet. Diese Haftung darf im voraus durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden. Die §§ 29 c bis 29 e sind anzuwenden.

(2) Der Halter des militärischen Luftfahrzeugs haftet nicht, wenn der Verletzte oder die beschädigte Sache ohne Genehmigung der zuständigen militärischen Dienststelle befördert wurde. Dies gilt nicht, wenn der Verletzte oder derjenige, der die Sache befördern ließ, ohne grobe Fahrlässigkeit annehmen konnte, daß die Genehmigung einer zuständigen Dienststelle vorlag."

36. § 29 n Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Das gleiche gilt für die sonstigen Vorschriften über Unfallschäden nach den beamtenrechtlichen Vorschriften des Bundes und der Länder und den versorgungsrechtlichen Vorschriften für die Bundeswehr."

37. Hinter § 30 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 30 a

Die Vorschriften des ersten und dritten Abschnitts dieses Abschnitts sind auf den Betrieb von Fallschirmen, die zu Übungs- und Vorführungszwecken sowie zum Abwurf von Sachen verwendet werden, sinngemäß anzuwenden."

38. § 31 erhält folgende Fassung:

„§ 31

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. den im Rahmen der Luftaufsicht (§ 17) erlassenen Verfügungen zuwiderhandelt,
2. es unternimmt, ohne die Erlaubnis nach § 6 Abs. 1 Luftfahrer oder Fallschirmabspringer auszubilden,

35. § 291 erhält folgende Fassung:



„§ 291

(1) unverändert

(2) entfällt

36. unverändert

37. unverändert

37 a. Die Überschrift des Dritten Abschnitts erhält folgende Fassung:



„Dritter Abschnitt: Straf- und Bußgeldvorschriften"

38. § 31 erhält folgende Fassung:



„§ 31

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. unverändert
2. unverändert

Entwurf

3. ohne die Genehmigung nach § 7 Abs. 1 *ein Luftfahrtgelände* anlegt oder betreibt,
4. Luftfahrthindernisse, die nach § 10 d Abs. 2 der Genehmigung bedürfen, ohne Genehmigung errichtet,
5. ohne die Genehmigung nach § 11 Abs. 1 *ein Luftfahrtunternehmen betreibt* oder Luftfahrzeuge *für sonstige gewerbliche Zwecke* verwendet,
6. ohne Genehmigung nach § 11 c Abs. 1 Luftfahrtveranstaltungen durchführt,
7. sich der Pflicht zur Auskunfterteilung nach § 12 Abs. 2 entzieht,
8. einer auf Grund des § 17 a erlassenen Rechtsvorschrift zuwiderhandelt, wenn die Rechtsvorschrift ausdrücklich auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
9. den Auflagen einer Erlaubnis nach § 6 Abs. 1 oder einer Genehmigung nach § 7 Abs. 1, § 11 Abs. 1 oder § 11 c Abs. 1 zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden. Der Höchstbetrag *der Geldbuße* ist bei einer vorsätzlichen Zuwiderhandlung

in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1, 3, 4, 7, 8 und 9
5 000 Deutsche Mark,

in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2, 5 und 6

10 000 Deutsche Mark.

(3) Bei einer fahrlässigen Zuwiderhandlung ist der Höchstbetrag der Geldbuße die Hälfte des für die vorsätzliche Zuwiderhandlung angeordneten Höchstbetrages."

Beschlüsse des 23. Ausschusses

3. ohne die nach § 7 Abs. 1 **oder Abs. 4 erforderliche** Genehmigung **einen Flugplatz** anlegt, **wesentlich erweitert, ändert** oder betreibt,
4. **unverändert**
5. ohne die nach § 11 Abs. 1 **erforderliche** Genehmigung Luftfahrtunternehmen betreibt oder Luftfahrzeuge verwendet,
- 5a. ohne die nach § 11 a erforderliche Genehmigung Fluglinienverkehr betreibt,**
- 5b. entgegen den nach § 11 a₁ vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen oder ausgesprochenen Untersagungen Gelegenheitsverkehr betreibt,**
6. **unverändert**
7. **unverändert**
8. **unverändert**
9. den **schriftlichen** Auflagen einer Erlaubnis nach § 6 Abs. 1 oder einer Genehmigung nach § 7 Abs. 1, § 11 Abs. 1, **§§ 11 a, 11 a₁, 11 c Abs. 1 oder § 14 Abs. 3** zuwiderhandelt, **wenn darin ausdrücklich auf die Bußgeldbestimmungen dieses Gesetzes hingewiesen war,**
- 10. ohne Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 und 7 in den Geltungsbereich dieses Gesetzes ein- oder aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes ausfliegt,**
- 11. einer vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschrift zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung bei dem Verkehr und Betrieb von Luftfahrzeugen zuwiderhandelt.**

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden. Der Höchstbetrag ist bei einer vorsätzlichen Zuwiderhandlung

in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1, 3, 4, 7 **bis 11**
5 000 Deutsche Mark,

in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2, 5, **5 a, 5 b**
und 6

10 000 Deutsche Mark.

(3) **unverändert**

Entwurf

Beschlüsse des 23. Ausschusses

38 a. Nach § 31 wird folgende Vorschrift eingefügt:



„§ 31 a

(1) Wer die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise einer im Rahmen der Luftaufsicht erlassenen Verfügung (§ 17) oder einer auf Grund des § 17 a erlassenen Rechtsvorschrift zuwiderhandelt und dadurch eine Gemeingefahr (§ 315 Abs. 3 des Strafgesetzbuchs) herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft.

(2) Wer die Tat nach Absatz 1 fahrlässig begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“

39. § 32 erhält folgende Fassung:

„§ 32

(1) Wer vorsätzlich

1. ein Luftfahrzeug führt, das nicht zum Luftverkehr zugelassen ist, oder als Halter einem Dritten das Führen eines solchen Luftfahrzeuges gestattet,
2. ein Luftfahrzeug ohne die Erlaubnis nach § 4 Abs. 1 führt oder bedient oder als Halter eines Luftfahrzeuges die Führung oder das Bedienen Dritten, denen diese Erlaubnis nicht erteilt ist, gestattet,
3. praktische Flugausbildung ohne eine Lehrberechtigung nach § 6 Abs. 3 erteilt,
4. als Führer eines Luftfahrzeuges unbefugt *Außenlandungen durchführt* (§ 12 Abs. 1),
5. ohne Erlaubnis Sachen, deren Mitführung nach § 14 Abs. 1 erlaubnispflichtig ist, an Bord eines Luftfahrzeuges mitführt,

wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Wer fahrlässig eine der in Absatz 1 genannten Handlungen begeht, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.“

40. § 35 erhält folgende Fassung:



„§ 35

(1) Wer vorsätzlich als Führer eines Luftfahrzeuges den Anordnungen über Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen zuwiderhandelt, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

(2) Wer fahrlässig eine der in Absatz 1 genannten Handlungen begeht, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.“

39. § 32 erhält folgende Fassung:



„§ 32

(1) Wer vorsätzlich

1. un verändert
2. un verändert
3. un verändert
4. als Führer eines Luftfahrzeuges **außerhalb von Flugplätzen** unbefugt **startet oder landet** (§ 12 Abs. 1),
5. un verändert

wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) un verändert

40. un verändert

Entwurf

Artikel 2

Bei den *am* bereits genehmigten Flughäfen ist in entsprechender Anwendung des § 10 a Abs. 1 innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Festlegung nachzuholen, sofern sie in der Genehmigung nicht enthalten ist.

Artikel 3

§ 31 ist auch auf Zuwiderhandlungen anwendbar, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes begangen worden sind und nach bisherigem Recht strafbar waren.

Artikel 4

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Luftverkehrsgesetz in neuer Fassung — auch in neuer Paragraphenfolge — bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlautes zu berichtigen.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

Artikel 2

Bei den **bei Inkrafttreten dieses Gesetzes** bereits genehmigten Flughäfen ist in entsprechender Anwendung des § 10 a Abs. 1 innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Festlegung nachzuholen, sofern sie in der Genehmigung nicht enthalten ist.

Artikel 3

entfällt

Artikel 3 a

Die Gewerbeordnung wird wie folgt geändert:

In § 38 Abs. 3 wird folgende Nummer 8 eingefügt:

„8. die Vermittlung der Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen oder Luftfahrzeugen in einem Verkehr, der nach dem Personenbeförderungsgesetz und dem Luftverkehrsgesetz nicht genehmigungspflichtig ist.“

Artikel 4

unverändert

Artikel 4 a

(1) Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

(2) Soweit in Artikel 1 Nr. 12 und 19 auf Vorschriften verwiesen wird, die im Land Berlin nicht gelten, treten bei Anwendung dieses Gesetzes in Berlin die dort geltenden entsprechenden Bestimmungen an deren Stelle.

(3) Soweit Behörden angeführt sind, die im Land Berlin nicht bestehen, sind in Berlin die entsprechenden Berliner Behörden zuständig.

Artikel 4 b

(1) Soweit in diesem Gesetz auf Vorschriften verwiesen wird, die im Saarland nicht gelten, treten im Saarland die entsprechenden saarländischen Be-

Entwurf

Beschlüsse des 23. Ausschusses

stimmungen an deren Stelle. Einer Verweisung steht es gleich, wenn die Anwendbarkeit einer Bestimmung stillschweigend vorausgesetzt wird.

(2) Soweit Behörden angeführt sind, die im Saarland nicht bestehen, sind im Saarland die entsprechenden saarländischen Behörden zuständig.

Artikel 5

Dieses Gesetz tritt *am* in Kraft. Gleichzeitig treten das Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörden bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 131) und seine Durchführungsverordnung vom 1. Februar 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 134) außer Kraft.

Artikel 5

Dieses Gesetz tritt **einen Monat nach dem Tage seiner Verkündung** in Kraft. Gleichzeitig treten das Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörden bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 131) und seine Durchführungsverordnung vom 1. Februar 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 134) außer Kraft.