

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Ferdi Tillmann, Dirk Fischer (Hamburg), Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Dr. Joseph-Theodor Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Horst Gibtnier, Claus-Peter Grotz, Rainer Haungs, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Dr. Dionys Jobst, Michael Jung (Limburg), Heinrich Lummer, Theo Magin, Rudolf Meinl, Dr. Klaus Mildner, Eduard Oswald, Gerhard O. Pfeffermann, Erika Reinhardt, Helmut Rode (Wietzen), Clemens Schwalbe, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl, Detlef Kleinert (Hannover), Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Jörg van Essen, Günther Friedrich Nolting, Dr. Werner Hoyer, Jürgen Koppelin, Dr. Sigrid Semper, Dr. Wolfgang Weng (Gerlingen), Dr. Hermann Otto Solms und der Fraktion der FDP

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

A. Problem

Die Flugsicherung kann den Anforderungen des Luftverkehrs nicht mehr entsprechen: Sie gewährleistet zwar weiterhin die Sicherheit des Luftverkehrs, für die flüssige Abwicklung des Luftverkehrs ist jedoch eine Flexibilität erforderlich, die auf der Grundlage des geltenden Dienst- und Haushaltsrechts nicht mehr darzustellen ist.

Das Bundesverwaltungsgericht verlangt für die Zuweisung von Start- und Landezeiten im Rahmen der Flugplankoordinierung eine Regelung durch den Gesetzgeber.

Auch die Rechtsgrundlagen der privaten Verbänden übertragenen Verwaltung der Zulassung und des Betriebs von Luftsportgeräten sind auf Grund neuer Rechtsprechung zu verbessern.

Daneben haben sich Klarstellungen zu Ausnahmbefugnissen der Bundeswehr, zur Mitwirkung des Bundesrates bei Durchführungsverordnungen und hinsichtlich des Datenschutzes ergeben.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf ermöglicht es, die Flugsicherung künftig von einem in der Rechtsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung geführten Flugsicherungsunternehmen wahrnehmen zu lassen. Mit dieser Organisationsform werden die für die leistungsgerechte

Bezahlung des Personals und die für eine zeitgerechte Anpassung der Flugsicherungseinrichtungen an die Anforderungen des Luftverkehrs und an den jeweiligen Stand der Technik erforderlichen Gestaltungsmöglichkeiten geschaffen.

Die Regelung der Flugplankoordinierung legt deren Anwendung und Ausgestaltung fest. Sie gibt die Möglichkeit, die Flugplankoordinierung, wie bisher der Fall, durch den privaten Flugplankoordinator durchführen zu lassen.

Auch die Rechtsgrundlagen für die Zulassung und den Betrieb von Luftsportgeräten werden neu geregelt. Sie geben die Befugnis, die in diesem Bereich bereits tätigen Verbände mit den zur Verwaltung dieses Teils der Luftfahrt erforderlichen Hoheitsrechten auszustatten.

Weitere Regelungen dienen der Klarstellung.

C. Alternativen

Die Untersuchung der neben der Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Betracht kommenden staatlichen und privaten Organisationsformen hat ergeben, daß nur mit der Organisationsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung die Flugsicherung den Anforderungen des Luftverkehrs entsprechend ausreichend flexibel gestaltet werden kann.

Die Flugplankoordinierung ist für hochbelastete Flughäfen die einzige Möglichkeit, die Nachfrage nach Flugbewegungsmöglichkeiten mit den Gegebenheiten in Übereinstimmung zu bringen. Die Durchführung durch eine private Stelle hat sich auch im Hinblick auf die international üblichen Verfahren so bewährt, daß von ihr nicht abgewichen werden soll.

Bei den Luftsportgeräten erspart die Verwaltung dieses Bereichs durch Verbände die sonst erforderliche Ausweitung der Behörden der Luftverkehrsverwaltung.

D. Kosten

Aufwendungen für Flugsicherung, Flugplankoordinierung und Verwaltung der Luftsportgeräte sind von den Nutzern als Verwaltungskosten zu tragen. Die öffentlichen Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden werden daher nicht belastet.

Der angestrebte möglichst geschlossene Übertritt des BFS-Personals zum Flugsicherungsunternehmen setzt nicht nur ein ausreichend attraktives Bezahlungsangebot voraus. Es muß auch eine annehmbare Regelung für die bis zum Übertritt erworbenen Versorgungsansprüche gefunden werden; hierfür gilt:

1. Ein Teil dieser Ansprüche wird durch Nachversicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung abgedeckt, wozu der Bund rechtlich verpflichtet ist.

Gesamtkosten: 380 Mio. DM

2. Diesen Kosten steht ein Betrag von 235 Mio. DM (aufgezinst: 416 Mio. DM) gegenüber, der sich aus dem Flugsicherungsgebührenaufkommen seit 1971 für den Versorgeanteil der jeweiligen Kostengrundlage und den zwischenzeitlichen Pensionszahlungen ergibt.
3. Der verbleibende Teil der bisher erworbenen Versorgungsansprüche beläuft sich nach versicherungsmathematischen Berechnungen auf einen Gesamtwert von 741 Mio. DM.

Ein Rechtsanspruch der Betroffenen gegenüber dem Bund zur Schließung dieser Lücke besteht nicht. Ohne eine positive Regelung ist das Ziel des Personalübertritts jedoch nicht erreichbar. Diese Aufgabe kann nicht als Vorbelastung auf das Flugsicherungsunternehmen überwältigt werden, da sich dieses ausschließlich aus Flugsicherungsgebühren finanzieren soll und nur eigene Leistungen, d. h. auch nur eigene Vorsorgeleistungen für die Gebührenberechnung geltend machen kann.

Außerdem waren die bisherigen Vorsorgeverpflichtungen des Bundes bereits schon einmal Teil der Berechnungsgrundlage und sind deshalb von den Luftraumnutzern in der Höhe der jeweiligen Deckungssätze getragen worden.

Lösungsalternativen:

- a) Der Bund richtet einen Personalfonds von 741 Mio. DM ein.
- b) Erst beim späteren Eintritt des individuellen Versorgungsfalles zahlt der Bund entsprechende Pensionen.
- c) Bei entsprechend hoher Bezahlung durch das Flugsicherungsunternehmen wird es jedem einzelnen überlassen, die Lücke durch eine Versicherung selbst zu schließen.

Für Restaufgaben aus dem Bereich der aufzulösenden Bundesanstalt für Flugsicherung sind im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr (Einzelplan 12) die erforderlichen Planstellen und Stellen einzurichten.

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

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

Artikel 1

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch Artikel . . . des Gesetzes vom . . . 199 . . . (BGBl. I S. . . .), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird im Ersten Abschnitt nach dem 4. Unterabschnitt wie folgt gefaßt:

„5. Unterabschnitt Flugplankoordinierung und Flugsicherung	27 a—27 d
6. Unterabschnitt Enteignung	28
7. Unterabschnitt Gemeinsame Vorschriften	29—32 b“.

2. § 1 wird wie folgt gefaßt:

„§ 1

(1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

(2) Luftfahrzeuge sind

1. Flugzeuge
2. Drehflügler
3. Luftschiffe
4. Segelflugzeuge
5. Motorsegler
6. Frei- und Fesselballone
7. Drachen
8. Rettungsfallschirme
9. Flugmodelle
10. Luftsportgeräte
11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte.

Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper gelten als Luftfahrzeuge, solange sie sich im Luftraum befinden.“

3. Dem § 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Auf das Personal für die Flugsicherung

- a) in den Flugsicherungsbetriebsdiensten,
 - b) bei Betrieb, Instandhaltung und Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtung
- sind Absatz 1 Satz 1, 2 Nr. 1 bis 3 und Absatz 3 entsprechend anzuwenden. Voraussetzung ist

ferner der Nachweis der Befähigung und Eignung gemäß einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 4 Nr. 4.“

4. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Luftfahrer“ die Wörter

„oder Personal für die Flugsicherung mit dem Ziel des Erwerbs der Erlaubnis“ eingefügt.

b) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Ausbildung“ die Wörter „der Luftfahrer“ eingefügt.

5. In § 9 Abs. 1 Satz 3 werden die Wörter „§ 9 Abs. 4 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung“ ersetzt durch die Angabe „§ 27 d Abs. 1 und 4“.

6. In § 12 Abs. 2 Satz 3, § 16 a Abs. 1 und § 18 a Abs. 1 und 2 werden die Wörter „Bundesanstalt für Flugsicherung“ ersetzt durch die Wörter „für die Flugsicherung zuständige Stelle“ beziehungsweise „für die Flugsicherung zuständigen Stelle“.

7. Nach dem 4. Unterabschnitt wird folgender neue 5. Unterabschnitt eingefügt:

„5. Unterabschnitt

Flugplankoordinierung und Flugsicherung

§ 27 a

(1) Flugplankoordinierung dient der vorausplanenden Verteilung nachgefragter Start- und Landzeiten auf die vorhandene Flugplatz- und Flugsicherungskapazität.

(2) Flugplankoordinierung ist zulässig für Flugplätze nach § 27 d Abs. 1 und für Flugplätze, bei denen die Nachfrage nach Start- und Landzeiten die Flugplatz- und Flugsicherungskapazität voraussichtlich zumindest zeitweise übersteigt.

(3) Start- und Landzeiten werden auf Antrag durch Erlaubnis einzelfallweise oder für die Dauer einer Flugplanperiode zugewiesen. Die Erlaubnis ist nur zu versagen, wenn die planbare Kapazität nicht ausreicht oder andere Flüge Vorrang haben. Aus der Zuweisung entsteht kein Rechtsanspruch gegen die Flugsicherung auf Einhaltung der zugewiesenen Start- und Landzeit.

(4) Für Flugplätze mit Flugplankoordinierung bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit der obersten Luftfahrtbehörde des Landes und nach Anhörung des betreffenden Flugplatzunternehmers und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle die Anzahl der in einer Zeiteinheit im voraus planbaren Starts und Lan-

dungen (Koordinierungseckwert). Der Koordinierungseckwert kann auf verschiedene Luftverkehrsarten aufgeteilt werden.

§ 27 b

(1) Vorrang haben:

1. Flüge zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen vor anderen Flügen,
2. bereits früher koordinierte Flüge vor erstmals geplanten Flügen,
3. häufige vergleichbare Flüge vor weniger häufigen Flügen während einer gesamten Flugplanperiode,
4. Flüge nach Instrumentenflugregeln vor Flügen nach Sichtflugregeln.

(2) Von der Vorrangsregelung kann abgewichen werden aus Gründen der öffentlichen Interessen, insbesondere der hoheitlichen Interessen, der öffentlichen Verkehrsinteressen, der Verpflichtungen aus völkerrechtlichen Verträgen, der Erfordernisse des regionalen Luftverkehrs und des Geschäftsflugverkehrs.

§ 27 c

(1) Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.

(2) Sie umfaßt insbesondere folgende Aufgaben:

1. die Flugsicherungsbetriebsdienste, zu denen gehören
 - a) die Flugverkehrskontrolle zur Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen,
 - b) die Verkehrsflußregelung und die Steuerung der Luftraumnutzung,
 - c) die Flugberatung, ausgenommen Flugwetterberatung,
 - d) die Mitwirkung beim Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge,
 - e) die Übermittlung von Flugsicherungsinformationen;
2. die flugsicherungstechnischen Dienste, zu denen gehören
 - a) die Beschaffung, der Einbau und die Abnahme der flugsicherungstechnischen Einrichtungen,
 - b) der Betrieb, die Instandhaltung und die Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen,
 - c) die Entwicklung und Pflege der Anwendungsprogramme in der elektronischen Datenverarbeitung für die Flugsicherung;
3. die Planung und die Erprobung von Verfahren und Einrichtungen für die Flugsicherung;

4. die Sammlung und die Bekanntgabe von Nachrichten für die Luftfahrt sowie die Herstellung und die Herausgabe der Karten sowie der Veröffentlichung von Verfahrensvorschriften für die Luftfahrt.

(3) Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten ist zulässig, soweit dies zur Erfüllung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Aufgaben jeweils erforderlich ist. Die Daten sind zu löschen, sobald und soweit sie zur Erfüllung der Aufgaben nicht mehr benötigt werden.

§ 27 d

(1) Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt.

(2) Die Flugplatzunternehmer sind auf Verlangen der für die Flugsicherung zuständigen Stelle im erforderlichen Umfang verpflichtet,

1. die baulichen und räumlichen Voraussetzungen für Zwecke der Flugsicherung zu schaffen und zu erhalten, die hierfür benötigten Grundstücke zur Verfügung zu stellen und die Verlegung und Instandhaltung von Kabelverbindungen auf ihren Grundstücken zu dulden,
2. dem Flugsicherungspersonal die Mitbenutzung der an den Flugplätzen bestehenden Infrastruktur zu ermöglichen,
3. die von ihnen überlassenen Bauten und Räume mit Energie und Wasser zu versorgen, sie zu heizen und zu klimatisieren, sonstige Versorgungsleistungen zu erbringen und die notwendige Entsorgung sicherzustellen.

Außerhalb der Flugplätze gilt dies nur, soweit die Anlagen und Einrichtungen der Flugsicherung dem Start- und Landevorgang dienen.

(3) Die sich aus der Erfüllung der Pflichten nach Absatz 2 ergebenden Selbstkosten werden den Flugplatzunternehmern von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle erstattet.

(4) Wird für einen Flugplatz ein Bedarf nach Absatz 1 vom Bundesminister für Verkehr nicht anerkannt, können auf diesem Flugplatz auf Antrag und zu Lasten des Flugplatzunternehmers, oder wenn auf andere Weise die volle Deckung der Kosten ohne Inanspruchnahme des Bundes sichergestellt ist, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorgehalten werden. Dies gilt jedoch nur, wenn die örtlichen Voraussetzungen erfüllt und andere Belange der Flugsicherung nicht beeinträchtigt werden. Über den Antrag entscheidet der Bundesminister für Verkehr. Absatz 2 ist anzuwenden."

8. Der bisherige 5. Unterabschnitt wird 6. Unterabschnitt, der bisherige 6. Unterabschnitt wird 7. Unterabschnitt.

9. In § 29 Abs. 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „der Luftfahrtbehörden“ die Wörter „und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ eingefügt.
10. § 29a Satz 3 wird wie folgt gefaßt:
„§ 27 d bleibt unberührt.“
11. In § 29b Abs. 2 werden nach den Wörtern „die Luftfahrtbehörden“ die Wörter „und die für die Flugsicherung zuständige Stelle“ eingefügt.
12. In § 29c Abs. 1 Satz 3 werden die Wörter „im Geltungsbereich der Tarifverträge des öffentlichen Dienstes“ gestrichen.
13. § 30 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 wird nach dem ersten Satz der folgende neue Satz eingefügt:
„Dies gilt nicht für die Aufgaben der Flugsicherung nach § 27 c mit Ausnahme der örtlichen Flugsicherung an den militärischen Flugplätzen; die notwendigen Vorbereitungen zur Wahrnehmung der Aufgaben nach Artikel 87 a des Grundgesetzes bleiben unberührt.“
- b) In Absatz 2 werden in dem bisherigen Satz 2 hinter „§ 27 Abs. 1“ Wort und Zahl „und 2“ gestrichen.
- c) Absatz 3 Satz 2 erster Halbsatz wird wie folgt gefaßt:
„Der Bundesminister der Verteidigung kann von der Stellungnahme dieser Länder hinsichtlich der Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr abweichen;“.
14. § 31 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „über die Bundesanstalt für Flugsicherung und das Gesetz“ gestrichen, das Wort „bleiben“ durch „bleibt“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1 werden die Wörter „und Fallschirmabspringer“ gestrichen; nach dem Wort „Luftfahrtgerät“ wird ein Beistrich gesetzt und werden die Wörter „ausgenommen Luftsportgeräte“ nebst einem ihnen folgenden Beistrich eingefügt.
- bb) In Nummer 4 werden nach der Klammer „(§ 6)“ die Wörter „sowie die Genehmigung der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnung“ eingefügt.
- cc) In Nummer 11 werden die Wörter „Drehflüglern oder Flugzeugen“ ersetzt durch das Wort „Luftfahrzeuge“.
- dd) In Nummer 13 werden nach der Klammer „(§ 25)“ die Wörter „ausgenommen die Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen für nicht motorgetriebene Luftsportgeräte“ eingefügt.
- ee) Nummer 15 wird aufgehoben.
- ff) Nach Nummer 14 wird folgende neue Nummer 15 eingefügt:
„15. die Mitwirkung bei der Bestimmung der Koordinierungseckwerte (§ 27 a Abs. 4);“.
- gg) In Nummer 16 werden die Wörter „Bundesanstalt für Flugsicherung“ durch die Wörter „für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ ersetzt.
- hh) Nummer 18 wird wie folgt gefaßt:
„18. die Ausübung der Luftaufsicht, soweit diese nicht der Bundesminister für Verkehr aufgrund gesetzlicher Regelung selbst, das Luftfahrt-Bundesamt oder die für die Flugplan-Koordinierung, die Flugsicherung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen im Rahmen ihrer Aufgaben ausüben.“
- c) In Absatz 3 werden die Wörter „der Bundesanstalt für Flugsicherung“ ersetzt durch die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“. Nach der Zahl „12“ wird eingefügt „ausgenommen die Genehmigungen der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnungen,“.
15. Nach § 31 werden folgende §§ 31 a bis 31 d eingefügt:
- „§ 31 a
Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates natürliche oder juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung der in § 27 a genannten Aufgaben der Flugplan-Koordinierung zu beauftragen (Flugplankoordinator).
§ 31 b
(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden, mit der Wahrnehmung von in § 27 c genannten Aufgaben der Flugsicherung zu beauftragen (Flugsicherungsunternehmen). Absatz 2 Satz 2 bleibt unberührt.
(2) Wenn der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf im Sinne des § 27 d Abs. 1 Satz 2 anerkennt, ist das Flugsicherungsunternehmen verpflichtet, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang auf dem entsprechenden Flugplatz vorzuhalten. Das gleiche gilt im Falle des § 27 d Abs. 4, soweit nicht der Bundesminister für Verkehr geeignete natürliche Personen mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nach § 27 c Abs. 2 Nr. 1 und 2 beauftragt; diese Beauftragten unterstehen der Fachaufsicht des Flugsicherungsunternehmens.“

(3) Für Gebühren und Auslagen nach § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 ist das Flugsicherungsunternehmen Kostengläubiger, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist. Bei der Einziehung der Gebühr im Sinne des Artikels 3 des Gesetzes vom 2. Februar 1984 zu dem Protokoll vom 12. Februar 1981 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960 und zu der Mehrseitigen Vereinbarung vom 12. Februar 1981 über Flugsicherungs-Streckengebühren (BGBl. 1984 II S. 69) tritt das Flugsicherungsunternehmen an die Stelle der Bundesrepublik Deutschland, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist.

(4) Einnahmeausfälle aus Kostenbefreiungen bei Inanspruchnahme von Streckennavigationsdiensten und Streckennavigationseinrichtungen der Flugsicherung bei der Benutzung des Luftraums der Informationsgebiete der Bundesrepublik Deutschland, soweit sie durch Beschlüsse der Erweiterten Kommission der Organisation EUROCONTROL festgelegt sind, werden dem Flugsicherungsunternehmen durch den Bund erstattet. Entsprechendes gilt für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug auf den in § 27 d Abs. 1 genannten Flughäfen durch

- a) militärische Luftfahrzeuge der NATO-Mitgliedstaaten;
- b) militärische Luftfahrzeuge anderer als NATO-Mitgliedstaaten, die von Kosten befreit sind;
- c) Luftfahrzeuge bei Ausbildungs- und Prüfungsflügen zum Erwerb und zur Erneuerung einer nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal zu erteilenden oder erteilten Erlaubnis oder Berechtigung für Luftfahrer, wenn bei diesen Flügen weder Fluggäste noch Fracht befördert werden.

Die Vorschrift des § 8 Abs. 4 des Verwaltungskostengesetzes ist auch für Amtshandlungen des Flugsicherungsunternehmens anzuwenden.

§ 31 c

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung folgender Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraums durch Luftsportgeräte zu beauftragen:

1. Muster- und Verkehrszulassung (§ 2),
2. Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrtpersonal (§ 4),
3. Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung (§ 5),
4. Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25) für nicht motorgetriebene Luftsportgeräte,

5. Aufsicht über den Betrieb von Luftsportgeräten auf Flugplätzen und Geländen, wenn beide ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen (§ 29 Abs. 1),
6. Erhebung von Kosten nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung.

§ 31 d

(1) Die Beauftragung nach den §§ 31 a bis 31 c ist nur zulässig, wenn der zu Beauftragende einwilligt und hinreichende Gewähr für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgabe bietet. Sind diese Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, wird die Beauftragung ohne Entschädigung zurückgezogen.

(2) Die Beauftragten nach den §§ 31 a und 31 c arbeiten nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr und unterstehen seiner Rechts- und Fachaufsicht. Die Beauftragte nach § 31 b untersteht der Rechtsaufsicht des Bundesministers für Verkehr und seiner Fachaufsicht bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach § 27 c Abs. 2 Nr. 1. Der Bundesminister für Verkehr kann im Falle des § 31 c die Rechts- und Fachaufsicht auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen. Die Aufsichtsbehörde kann Berichte und die Vorlage von Aufzeichnungen aller Art verlangen. Vertreter der Aufsichtsbehörde sind berechtigt, die Anlagen und Betriebsräume des Beauftragten während der Dienstzeit zu betreten.

(3) Die Beauftragten wenden das Verwaltungsverfahrensgesetz, das Verwaltungskostengesetz, das Verwaltungszustellungsgesetz und das Verwaltungsvollstreckungsgesetz an, soweit nicht in diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist.

(4) Gegen die Entscheidungen des Beauftragten im Rahmen seines Auftrags ist der Widerspruch statthaft. Hilft der Beauftragte nicht ab, so entscheidet die Aufsichtsbehörde. In den Fällen der §§ 31 b und 31 c ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Beauftragten, zu richten, im Falle des § 31 a gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr; ist im Falle des § 31 b Abs. 2 Satz 2 eine natürliche Person beauftragt, so ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu richten, vertreten durch das Flugsicherungsunternehmen."

16. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 wird die Nummer 2 gestrichen.
- bb) In Satz 1 Nr. 4 werden am Anfang nach dem Wort „Personen“ die Wörter „(ausgenommen Personal für die Flugsicherung)“ eingefügt.
- cc) In Satz 1 wird die Nummer 11 aufgehoben.
- dd) In Satz 1 Nr. 13 Satz 1 werden die Wörter „dem Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung,“ gestrichen. Nach dem

letzten Satz der Nummer 13 wird angefügt:

„In der Rechtsverordnung können die Kostenbefreiung, die Kostengläubigerschaft, die Kostenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Kostenerhebung abweichend von den Vorschriften des Verwaltungskostengesetzes geregelt werden. Soweit die Rechtsverordnung Kosten für Aufgaben der Luftfahrtbehörden nach § 29 c regelt, kann sie eine Auskunftspflicht der Kostenschuldner über die Zahl der betroffenen Fluggäste sowie über Art und Umfang der beförderten Gegenstände enthalten.“

ee) In Satz 1 wird die Nummer 14 gestrichen.

ff) In Satz 1 Nr. 16 wird der Punkt durch einen Beistrich ersetzt; folgende Nummern werden angefügt:

„17. die zur Durchführung der Flugplankoordinierung nach den §§ 27 a und 27 b notwendigen Einzelheiten, insbesondere, an welchen Flugplätzen Start- und Landezeiten zu koordinieren sind, welche Luftverkehrsarten der Koordinierungspflicht unterliegen, die Verfahren zur Durchführung der Flugplankoordinierung und zur Erhebung der Kosten für ihre Inanspruchnahme sowie die Ausgestaltung der Vorrangregelung,

18. die Genehmigung der Regelungen der Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen und für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen auf Flugplätzen.“

gg) In Satz 4 werden die Wörter „nach den Nummern 13 und 14“ ersetzt durch die Wörter „nach der Nummer 13“.

ff) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Rechtsverordnungen nach Nummer 17 werden erlassen im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Verteidigung, soweit mit ihnen Flüge militärischer Luftfahrzeuge, mit dem Bundesminister des Innern, sowie mit ihnen Flüge des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei der Flugplankoordinierung unterworfen werden sollen.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(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 Rechtsverordnungen, die die zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwen-

digen Einzelheiten über die Durchführung der Verhaltensvorschriften nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 und über die Durchführung der Ausbildungs- und Prüfvorschriften für Luftfahrtpersonal nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 und 5 regeln. Der Bundesminister für Verkehr kann die Ermächtigung zum Erlaß von Verordnungen nach Satz 2 und von Verordnungen, die die zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendigen Einzelheiten über die Durchführung der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften nach Absatz 4 Satz 1 Nr. 1 regeln, durch Rechtsverordnung auf das Luftfahrt-Bundesamt und die Bundesanstalt für Flugsicherung übertragen.“

c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Der Bundesminister für Verkehr erläßt ohne Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über

1. die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Luftfahrzeuge und des sonstigen Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge;

2. Art, Umfang, Beschaffenheit und Betrieb der Anlagen, Einrichtungen und Geräte für die Flugsicherung und der Flugsicherungsausrüstung an Bord;

3. Art und Durchführung der Flugsicherung;

4. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des nach diesem Gesetz erlaubnispflichtigen Personals für die Flugsicherung und seiner Ausbilder, die Art, den Umfang und die fachlichen Voraussetzungen der Erlaubnisse sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Rücknahme und Widerruf oder Beschränkung;

5. die Ausbildung von Personal für die Flugsicherung und den Betrieb entsprechender Ausbildungsstätten;

6. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für die Inanspruchnahme

a) von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung,

b) der Flugplankoordinierung.

Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der gesamte Aufwand für die Flugsicherung und für die Flugplankoordinierung gedeckt wird. Absatz 1 Satz 1 Nr. 13, Satz 2, 3, 4 zweiter Halbsatz und Satz 5 gilt entsprechend. In der Rechtsverordnung kann festgelegt werden, daß die Kosten von dem Flugsicherungsunternehmen oder von EUROCONTROL beziehungsweise von dem Flugplankoordinator erhoben werden können.

Rechtsverordnungen, die sich auf die Art und Beschaffenheit von funktechnischen Anlagen, Einrichtungen und Geräten für die Flugsicherung und für die Flugsicherungsausrüstung an Bord beziehen, sind im Benehmen mit dem Bundesminister für Post und Telekommunikation zu erlassen. Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nr. 5 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bildung und Wissenschaft erlassen; die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt.“

d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „das Post- und Fernmeldewesen“ ersetzt durch die Wörter „Post und Telekommunikation“.

bb) Satz 4 wird gestrichen.

e) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6.

17. § 37 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes erhält folgende Fassung:

„(1) Der Ersatzpflichtige haftet für die Schäden aus einem Unfall

a) bei Luftfahrzeugen, die nicht mit Verbrennungsmotor betrieben werden, bis 200 Kilogramm Gewicht bis zu 2,5 Millionen Deutsche Mark,

b) bei Luftfahrzeugen — ausgenommen solche nach Buchstabe a — bis 400 Kilogramm Gewicht bis zu 5 Millionen Deutsche Mark,

c) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 400 Kilogramm bis 850 Kilogramm Gewicht bis zu 7,5 Millionen Deutsche Mark,

d) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 850 Kilogramm bis 2 Tonnen Gewicht bis zu 10 Millionen Deutsche Mark,

e) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2 Tonnen bis 5,7 Tonnen Gewicht bis zu 15 Millionen Deutsche Mark,

f) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5,7 Tonnen bis 14 Tonnen Gewicht bis zu 40 Millionen Deutsche Mark,

g) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14 Tonnen Gewicht bis zu 100 Millionen Deutsche Mark.“

18. § 58 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 11 wird die Angabe „§ 27 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 27 Abs. 2“ ersetzt; ferner werden der Beistrich nach der Angabe „24 Abs. 1“ sowie die folgenden Worte gestrichen:

„einer Zulassung nach § 19b Abs. 1 Satz 3 oder 4 oder § 20a Abs. 1 Satz 3 oder 4“.

b) In Absatz 1 wird nach Nummer 11 die folgende neue Nummer 11a eingefügt:

„11 a. einer Zulassung oder einer Auflage nach § 19b Abs. 1 Satz 3 oder 4 oder § 20a Abs. 1 Satz 3 oder 4 zuwiderhandelt.“

c) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 1, 3, 4, 8a bis 11, 12, 13 kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 2, 4a bis 8, 11a mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Deutsche Mark geahndet werden.“

19. § 63 wird wie folgt gefaßt:

„§ 63

Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist, soweit dieses Gesetz nicht von Landesbehörden ausgeführt wird,

1. das Luftfahrt-Bundesamt im Bereich der Aufgaben, die ihm übertragen sind oder für die der Bundesminister für Verkehr zuständig ist, sowie für Ordnungswidrigkeiten, die von militärischen Luftfahrzeugführern mit militärischen Luftfahrzeugen begangen werden,

2. der Bundesminister für Verkehr im Bereich der Aufgaben, die nach den §§ 31a bis 31c den dort genannten natürlichen oder juristischen Personen des privaten Rechts übertragen sind; § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend,

3. die Bundesanstalt für Flugsicherung im Bereich der ihr übertragenen Aufgaben.“

Artikel 2

1. § 3 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 18. September 1980 (BGBl. I S. 1729) geändert worden ist, wird aufgehoben.

2. Die bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes von der Bundesanstalt für Flugsicherung und dem Luftfahrt-Bundesamt auf der Grundlage des § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes ohne Zustimmung des Bundesrates erlassenen Rechtsverordnungen werden rückwirkend auf den Tag ihres jeweiligen Inkrafttretens in Kraft gesetzt. Diese Rechtsverordnungen können aufgrund der einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 3

Aufgehoben werden

1. das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-3, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 18. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2218);

2. Artikel 11 (Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung) des Gesetzes zur Änderung des Beamtenversorgungsgesetzes und sonstiger dienst- und versorgungsrechtlicher Vorschriften vom 18. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2218).

Artikel 4

Das Gesetz über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 201-5, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 3 Nr. 7 des Gesetzes vom 20. Dezember 1984 (BGBl. I S. 1654), wird wie folgt geändert:

1. In § 6 wird die Nummer 5 aufgehoben.
2. In § 9 wird die Nummer 5 aufgehoben.

Artikel 5

§ 3 Abs. 3 des Gesetzes über vereinfachte Verkündungen und Bekanntgaben vom 18. Juli 1975 (BGBl. I S. 1919) wird wie folgt geändert:

In Satz 1 Nr. 3 und in Satz 2 werden die Wörter „der Bundesanstalt für Flugsicherung“ ersetzt durch die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“.

Artikel 6

Gesetz zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung

§ 1

(1) Beamte und Arbeitnehmer bei der Bundesanstalt für Flugsicherung, die nicht aus dem Beamtenverhältnis oder aus dem Arbeitsverhältnis ausscheiden, sind vom Zeitpunkt der Aufhebung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung ab Beamte und Arbeitnehmer bei dem Luftfahrt-Bundesamt und nehmen Aufgaben der Flugsicherung in dem Flugsicherungsunternehmen (§ 31 b Abs. 1 LuftVG) wahr, soweit sie nicht anderweitig verwendet werden.

(2) Für die Beamten und Arbeitnehmer bei dem Luftfahrt-Bundesamt nach Absatz 1 sind die bestehenden Zulagen- und Entschädigungsregelungen für Mitarbeiter der Bundesanstalt für Flugsicherung nach dem Bundesbesoldungsgesetz, nach der Verordnung zur vorläufigen Regelung von Erschwerniszulagen in besonderen Fällen vom 22. März 1974 (BGBl. I S. 774), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. Juli 1990 (BGBl. I S. 1451), nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Gewährung einer Aufwandsentschädigung für Betriebspersonal der Bundesanstalt für Flugsicherung und die entsprechenden tarifrechtlichen Regelungen, wie sie bis zum Zeitpunkt der Aufhebung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung gegolten haben, auch über den 31. Dezember 1994 hinaus anzuwen-

den, wenn sie in bei der Bundesanstalt für Flugsicherung ausgeübten Funktionen weiter verwendet werden.

§ 2

(1) Für die Beamten des gehobenen Flugverkehrskontrolldienstes und für die Beamten in Aufsichtsfunktionen des Flugverkehrskontrolldienstes bildet das vollendete 53. Lebensjahr die Altersgrenze.

(2) Wenn dringende dienstliche Rücksichten die Fortführung des Dienstes erfordern und die Tauglichkeit für den dienstlichen Einsatz fortbesteht, kann abweichend von § 41 Abs. 3 Satz 2 des Bundesbeamtenversorgungsgesetzes der Bundesminister für Verkehr im Einzelfall den Eintritt in den Ruhestand für jeweils ein Jahr, jedoch nicht über die Vollendung des 56. Lebensjahres, hinausschieben.

(3) Das Ruhegehalt wird für Beamte im Flugverkehrskontrolldienst auf Lebenszeit, die wegen Erreichens der Altersgrenze nach den Absätzen 1 und 2 in den Ruhestand treten, erhöht. Entsprechendes gilt für das Ruhegehalt, wenn das Beamtenverhältnis wegen Dienstunfähigkeit oder durch Tod innerhalb der Zeit endet, in der der Eintritt in den Ruhestand nach Absatz 2 sowie nach § 41 Abs. 2 Satz 2 des Bundesbeamtenversorgungsgesetzes hinausgeschoben ist; dies gilt nicht, wenn die Dienstunfähigkeit oder der Tod die Folge eines Dienstunfalles im Sinne des § 31 des Beamtenversorgungsgesetzes ist. Die Erhöhung beträgt bei Eintritt in den Ruhestand mit Vollendung des 53. Lebensjahres 13,125 vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge. Die Erhöhung vermindert sich bei einem Beamten, der mehr als zwei Jahre nach Vollendung des 53. Lebensjahres in den Ruhestand versetzt wird, in dem Umfang, um den sich der Ruhegehaltssatz durch die Dienstzeit, die über diesen Zweijahreszeitraum hinausgeht, nach § 14 Abs. 1 des Beamtenversorgungsgesetzes erhöht. In den Fällen des Satzes 2 findet § 13 Abs. 1 des Beamtenversorgungsgesetzes keine Anwendung. Das Ruhegehalt darf fünfundsiebzig vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge nicht übersteigen.

(4) Für die Zeit vom 1. Januar 1989 bis 31. Dezember 1994 erhalten Beamte des gehobenen Flugverkehrskontrolldienstes den Ausgleich gemäß § 48 Abs. 1 Satz 1 des Beamtenversorgungsgesetzes abweichend von § 48 Abs. 1 Satz 4 des Gesetzes bereits mit Erreichen der Altersgrenze nach Absatz 1, wenn ihr Eintritt in den Ruhestand wegen dringender dienstlicher Rücksichten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Luftverkehrs hinausgeschoben worden ist.

(5) In den Fällen des § 85 Abs. 1 des Beamtenversorgungsgesetzes beträgt die Erhöhung bei Eintritt in den Ruhestand mit Vollendung des 53. Lebensjahres fünf vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge und vermindert sich bei späterem Eintritt in den Ruhestand mit jedem weiteren vollendeten Lebensjahr um eins vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge; ein sich hiernach jeweils ergebender höherer Hundertsatz des Ruhegehaltes bleibt beim späteren Eintritt in den Ruhestand gewahrt. Absatz 3

Satz 3 und 4 findet insoweit keine Anwendung. § 12 Abs. 2 des Beamtenversorgungsgesetzes gilt auch für den in Absatz 1 genannten Personenkreis. Zu den in § 53a Abs. 1 Satz 1 des Beamtenversorgungsgesetzes genannten Regelungen gehören auch die des Absatzes 3 und seiner Vorgängervorschriften. Das Ruhegehalt darf fünfundsiebzig vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge nicht übersteigen.

(6) Auf Beamte im Flugverkehrskontrolldienst auf Lebenszeit, die nach Absatz 1 oder Absatz 2 in den Ruhestand versetzt worden sind, findet § 53a Abs. 2 Satz 1 des Beamtenversorgungsgesetzes mit der Maßgabe Anwendung, daß die ruhegehaltfähigen Dienstbezüge aus der Endstufe der Besoldungsgruppe, aus der sich das Ruhegehalt berechnet, um zwanzig vom Hundert erhöht werden. § 53a Abs. 4 und 5 des Beamtenversorgungsgesetzes sind mit der Maßgabe anzuwenden, daß die nach Satz 1 maßgebenden ruhegehaltfähigen Dienstbezüge zu erhöhen sind.

(7) Liegt dem Ruhegehalt ein Beamtenverhältnis im Sinne des § 85 Abs. 3 des Beamtenversorgungsgesetzes zugrunde, ist der Anwendung des § 53a des Beamtenversorgungsgesetzes das Ruhegehalt zugrunde zu legen, das sich nach dem bis zum 31. Dezember 1991 geltenden Recht ergäbe, wenn dies günstiger ist.

§ 3

Personen, die das Flugsicherungsunternehmen von der Bundesanstalt für Flugsicherung übernommen hat und die als Bedienstete der Bundesanstalt für Flugsicherung Flugsicherungsaufgaben erfüllt haben, bedürfen keiner Erlaubnis im Sinne des § 4 Abs. 5 LuftVG. Dasselbe gilt für andere Personen, die bereits bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben aus dem Bereich der Flugsicherung betraut waren.

Artikel 7

Das Beamtenversorgungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Februar 1987 (BGBl. I S. 570, 1339), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221), wird wie folgt geändert:

1. In § 12 Abs. 2 werden die Wörter „die in § 4 a Abs. 1 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung genannten Beamten sowie für“ gestrichen.

Bonn, den 10. Dezember 1991

2. In § 53a Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „, § 66 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 6 sowie § 4 a Abs. 3 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung“ ersetzt durch die Wörter „sowie § 66 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 6“.

Artikel 8

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Luftverkehrsgesetzes in der nach dem Inkrafttreten aller Vorschriften dieses Änderungsgesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen. Er kann die Paragraphen und ihre Untergliederungen mit neuen durchlaufenden Ordnungszeichen versehen.

Artikel 9

(1) Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft, soweit in den Absätzen 2 und 3 nichts anderes bestimmt ist.

(2) Die nachstehenden Vorschriften treten am 1. Januar 1993 in Kraft.

1. Artikel 1:

Nummer 2 (§ 1), Nummer 3 (§ 4 Abs. 5), Nummer 4 Buchstabe a (§ 5 Abs. 1 Satz 1), Nummer 5 (§ 9 Abs. 1 Satz 3), Nummer 6 (§ 12 Abs. 2 Satz 3, § 16 a Abs. 1, § 18 a Abs. 1 und 2), in Nummer 7 §§ 27 c und 27 d, Nummer 9 (§ 29 Abs. 1 Satz 1), Nummer 10 (§ 29 a Satz 3), Nummer 11 (§ 29 b Abs. 2), Nummer 14 Buchstabe a (§ 31 Abs. 3 Satz 3), in Nummer 14 Buchstabe c Satz 1 (§ 31 Abs. 3), Nummer 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4), in Nummer 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Satz 1 (§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 1), in Nummer 19 § 63 Nr. 2 bezüglich der Beauftragung nach § 31 b.

2. Artikel 3 bis 7.

(3) Die Vorschrift des Artikels 1 Nr. 13 a (§ 30 Abs. 2 Satz 2 neu) tritt am 1. Januar 1997 in Kraft.

(4) Mit Wirkung ab 1. Januar 1993 werden in § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes die Wörter „und die Bundesanstalt für Flugsicherung“ gestrichen und in § 63 des Luftverkehrsgesetzes die Nummer 3 aufgehoben.

Ferdi Tillmann
Dirk Fischer (Hamburg)
Heinz-Günter Bargfrede
Dr. Wolf Bauer
Dr. Joseph-Theodor Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Horst Gibtner
Claus-Peter Grotz
Rainer Haungs
Manfred Heise
Ernst Hinsken
Dr. Dionys Jobst
Michael Jung (Limburg)
Heinrich Lummer
Theo Magin
Rudolf Meinl
Dr. Klaus Mildner
Eduard Oswald
Gerhard O. Pfeffermann
Erika Reinhardt
Helmut Rode (Wietzen)
Clemens Schwalbe
Dr. Walter Franz Altherr
Dr. Maria Böhmer
Georg Brunnhuber
Peter Harry Carstensen
(Nordstrand)
Wolfgang Dehnel

Maria Eichhorn
Erich G. Fritz
Hans-Joachim Fuchtel
Dr. Renate Hellwig
Dr. h. c. Adolf Herkenrath
Georg Janovsky
Dr. Egon Jüttner
Steffen Kampeter
Dr. Franz-Hermann Kappes
Thomas Kossendey
Wolfgang Lohmann (Lüdenscheid)
Julius Louven
Dr. Dietrich Mahlo
Claire Marienfeld
Erwin Marschewski
Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn)
Maria Michalk
Hans-Werner Müller (Wadern)
Alfons Müller (Wesseling)
Engelbert Nelle
Johannes Nitsch
Friedhelm Ost
Dr. Gerhard Päselt
Hans-Wilhelm Pesch
Helmut Sauer (Salzgitter)
Michael von Schmude
Reinhard Freiherr
von Schorlemer

Gerhard Schulz (Leipzig)
Stefan Schwarz
Dr. Hermann Schwörer
Dr. Hans-Joachim Sopart
Karl-Heinz Spilker
Dr. Hans Stercken
Dr. Klaus-Dieter Uelhoff
Alois Graf von Waldburg-Zeil
Benno Zierer
Dr. Wolfgang Schäuble,
Dr. Wolfgang Bötsch und Fraktion

Ekkehard Gries
Horst Friedrich
Roland Kohn
Manfred Richter (Bremerhaven)
Dr. Klaus Röhl
Detlef Kleinert (Hannover)
Sabine Leutheusser-
Schnarrenberger
Jörg van Essen
Günther Friedrich Nolting
Dr. Werner Hoyer
Jürgen Koppelin
Dr. Sigrid Semper
Dr. Wolfgang Weng (Gerlingen)
Dr. Hermann Otto Solms
und Fraktion

Begründung**Allgemeiner Teil**

1. Das 10. Änderungsgesetz zum Luftverkehrsgesetz enthält als Kern die Neuorganisation der Flugsicherung. Als davon abhängige Größe bedarf auch der Flugplankoordinator einer neuen Rechtsgrundlage.

Daneben muß für die Beleihung privater Vereine mit Aufgaben der Luftsportgeräte-Verwaltung eine rechtsbeständige Grundlage geschaffen werden. Einige weniger dringliche, aber gleichwohl wichtige Änderungen werden bei dieser Gelegenheit vorgenommen in der Erwägung, daß sie das Gesamtvorhaben weder zeitlich noch qualitativ negativ beeinflussen.

2. a) Die durch das Gesetz vom 23. März 1953 (BGBl. I S. 70) errichtete Bundesanstalt für Flugsicherung kann den Anforderungen des Luftverkehrs nicht in der gewünschten Qualität gerecht werden. Ihr fehlt die erforderliche Flexibilität für die notwendige Ausstattung mit qualifiziertem und motiviertem Personal und für eine bedarfsgerechte Infrastruktur, um nicht nur die Sicherheit gewährleisten, sondern auch den Luftverkehr zügig und wirtschaftlich abwickeln zu können. Der Luftverkehr im deutschen und übrigen europäischen Luftraum nimmt seit 1986 in unerwartetem Maße stetig zu. Die Prognosen für das Jahr 2000 sagen eine Verdopplung des Luftverkehrs voraus. Zusätzlich sind Wachstumsimpulse vom einheitlichen europäischen Binnenmarkt zu erwarten, der auch die Luftfahrt einbeziehen wird. Das für die 90er Jahre zu erwartende Wachstum des europäischen Luftverkehrs erfordert daher grundlegend neue Wege für die bisher vom Bund vorgehaltenen Flugsicherungsdienste in der Bundesrepublik Deutschland.

Die Flugsicherung ist wie die Flughäfen und die Luftverkehrsunternehmen Teil des Gesamtsystems Luftfahrt. Die Träger der privaten Luftverkehrsunternehmen und die privat rechtlich geführten Flughäfen können sich in diesem Aufgabenverbund im Grundsatz aus eigener Kraft auf die zu erwartende Nachfrage einstellen. Die Effizienz der Flugsicherung dagegen hat der Bund entsprechend den steigenden Anforderungen zu steigern, wenn die Flugsicherung nicht zum Hemmnis für die Wachstumsentwicklung in der europäischen Luftfahrt werden soll.

Umfassende Untersuchungen der bestehenden Probleme und der möglichen Lösungswege haben gezeigt, die Probleme der zivilen Flugsicherung können wirksam und dauerhaft nur gelöst werden, wenn die zivile Flugsicherung in

einer neuen Organisationsform durchgeführt wird. Dabei muß die Organisation so gestaltet werden, daß die Flugsicherung auf die bevorstehenden Herausforderungen des Luftverkehrs auf personellem Sektor ebenso wie im Bereich der Investitionen flexibel und schnell antworten kann.

Alle diese Voraussetzungen erfüllt nur ein GmbH-Modell. Das vorliegende Änderungsgesetz sieht daher für die neue Organisationsform der zivilen Flugsicherung eine privatrechtliche Gesellschaft mit beschränkter Haftung vor. Dabei ist folgende Ausgestaltung vorgesehen:

- aa) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit der Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben zu beauftragen.
- bb) Die Anteile der Gesellschaft werden ausschließlich vom Bund gehalten. So werden die Vorteile der privatrechtlichen Organisationsform im Sinne einer effizienten Erfüllung der Aufgaben der zivilen Flugsicherung genutzt.
- cc) Die beauftragte GmbH untersteht der Rechtsaufsicht des Bundesministers für Verkehr sowie seiner Fachaufsicht bei der Wahrnehmung der Aufgaben der Flugsicherungsbetriebsdienste.
- dd) Darüber hinaus kann der Bund seine Aufsichtsrechte über die Organe nach dem Gesellschaftsrecht geltend machen.
- ee) Mit dem Auftrag, Flugsicherungsaufgaben wahrzunehmen, wird die GmbH mit Exekutivbefugnissen beliehen, d. h. die GmbH wird insoweit nach außen Behördencharakter im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes besitzen und Verwaltungsrecht anwenden.
- ff) Das Flugsicherungsunternehmen wird Angestellte beschäftigen. Das im praktischen Einsatz der Flugsicherungsbetriebsdienste und des technischen Dienstes verwendete Personal für die Flugsicherung bedarf künftig einer Erlaubnis.

Die Kosten der neugestalteten Flugsicherungsorganisation des Flugsicherungspersonals sowie die Kosten für die technischen Einrichtungen und den Betrieb werden von den Luftraumnutzern getragen. Gedeckt werden sie über die Einnahmen aus den Flugsicherungs-Streckengebühren und den ab 1. Juli 1990 zu erhebenden An- und Abfluggebühren. Da die neue Organisation sich zu 100 % aus den Gebühreneinnahmen finanzieren muß, werden künftig

Mindereinnahmen aus Gebührenbefreiungen sowie Kosten für Leistungen gegenüber der militärischen Flugsicherung von den Verursachern getragen bzw. vom Bund der GmbH erstattet werden. Aus dem gleichen Grunde ist in der Gesetzesvorlage vorgesehen, daß das Zustimmungserfordernis des Bundesrates bei entsprechender Anpassung der An- und Abfluggebühren entfällt, damit die volle wirtschaftliche Bewegungsfreiheit der GmbH im Interesse einer reibungslosen Abwicklung des wachsenden Flugverkehrs jederzeit sichergestellt werden kann.

- b) Bei dem Umfang des gegenwärtigen und zukünftigen nationalen und internationalen Luftverkehrs ist ein geordneter Flugbetrieb nur nach einer umfassenden Abstimmung der Start- und Landezeiten auf den deutschen und ausländischen Flughäfen möglich. Die Abstimmung der Start- und Landezeiten — Flugplankoordinierung — soll für eine Verstetigung und Homogenisierung der Luftverkehrsströme und eine möglichst wirtschaftliche Ausnutzung knapper Kapazitäten sorgen und verhindern, daß die von den Luftverkehrsgesellschaften nach ausschließlich kommerziellen Erwägungen geplanten Start- und Landezeiten zu unverträglichen Massierungen von Flugbewegungen im Luftraum und an den Verkehrsflughäfen führen.

Die Nachfrage nach Start- und Landezeiten muß daher in Einklang gebracht werden mit der Leistungsfähigkeit der Kapazität der Flughäfen und der Flugsicherung. Bis zum Jahre 1971 stimmten die in- und ausländischen Linienfluggesellschaften ihre Start- und Landezeiten in der Bundesrepublik Deutschland auf den Flugplankonferenzen der „Internationalen Vereinigung der Luftverkehrsgesellschaften“ (IATA) untereinander und nach einheitlichen Regeln und vorrangig nach kommerziellen Interessen ohne Berücksichtigung der Kapazitäten der Flughäfen ab.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen Ende der 60er Jahre und die Ausweitung des Charterluftverkehrs führte in der Bundesrepublik Deutschland zu erheblichen Engpässen im Luftfahrtsystem und zu akuten Störungen im Luftverkehr. Das bisherige Verfahren, die Start- und Landezeiten abzustimmen, erwies sich als unzureichend.

Entsprechend den Empfehlungen einer Kommission unabhängiger Sachverständiger ordnete der Bundesminister für Verkehr daraufhin die zentrale Koordinierung der Start- und Landezeiten im gewerblichen Luftverkehr auf den deutschen Verkehrsflughäfen an. Zur Durchführung dieser Maßnahme wurde 1971 durch Verwaltungsanordnung die Dienststelle „Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland“ eingerichtet.

Dem Flugplankoordinator wurde die Aufgabe zugewiesen, die Start- und Landezeiten der

Fluggesellschaften anhand vorgegebener Kapazitäten (Koordinierungsseckwert) und auf der Grundlage der in der IATA entwickelten und international praktizierten Vorrangregeln (Prioritätenregeln) einzuplanen, auf den deutschen Verkehrsflughäfen abzustimmen, verbindlich festzulegen und deren Einhaltung zu überwachen.

Durch die Einführung der Flugplankoordinierung und die dabei angewandten flexiblen Verfahren gelang es, der Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften nach kommerziell nutzbaren Start- und Landezeiten bisher im wesentlichen zu entsprechen.

Der wachsende Luftverkehr führt nunmehr zu Engpässen in der Infrastruktur. In München und Frankfurt sind die Flughafenkapazitäten praktisch ausgeschöpft, auf weiteren deutschen Verkehrsflughäfen zeichnet sich kurzfristig eine ähnliche Situation ab.

Diese Entwicklung wird durch die zu erwartende Verdoppelung des weltweiten Luftverkehrsaufkommens bis zum Jahre 2000 auf der Basis von 1986 und als Folge des gemeinsamen europäischen Binnenmarktes ab 1993 und der weiteren Liberalisierung des Luftverkehrs in der EG beschleunigt. Es werden neue Luftverkehrsgesellschaften auf den Markt drängen und, gestützt auf eine europäische Wettbewerbsordnung, Forderungen nach Start- und Landezeiten auch auf den bereits ausgelasteten Verkehrsflughäfen stellen. Dem steht gegenüber, daß einem Ausbau der Luftfahrtinfrastruktur — auch natürliche — Grenzen gesetzt sind.

Start- und Landezeiten werden deshalb zunehmend knapp. Flugplankoordinierung wird vorrangig zur Mangelverwaltung und gewinnt dadurch eine verstärkte verkehrs- und wettbewerbspolitische Bedeutung.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 26. Juli 1989 — BVerwG 4 C 35.88 — in der Verwaltungstreitsache „Änderung der luftrechtlichen Genehmigung des Flughafens München-Riem“ in Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts eine luftverkehrspolitische Gesamtnetzkonzeption über die Frage, wie der sich anbahnende Verteilungskampf der Flughafenbenutzer zu bewältigen sei, für notwendig erachtet. Angesichts der hohen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrs und der inzwischen eingetretenen Engpässe bedürfe es einer allgemeinpolitischen Leitentscheidung des parlamentarischen Gesetzgebers.

Angesichts der Bewertung durch die Rechtsprechung ist es erforderlich, die bisher auf der Grundlage von Allgemeinverfügungen angeordnete Flugplankoordinierung auf eine eigene Rechtsgrundlage zu stellen, um die Eigenständigkeit und Neutralität der Flugplankoordinie-

zung gegenüber den Interessen aller Beteiligten am Luftverkehr zu gewährleisten.

Aufwendungen für Flugsicherung, Flugplan-koordinierung sind von den Nutzern als Verwaltungskosten zu tragen. Die öffentlichen Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden werden daher insoweit nicht belastet.

Im übrigen wird auf die Darstellung der Kosten in der Übersicht (Vorblatt) des Gesetzentwurfs Bezug genommen (als Anlage auszugsweise beigelegt).

Wie sich die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung auf die Gebührenhöhe auswirken wird, hängt zum einen ab von der Entwicklung der Personalkosten in der Flugsicherung, zum anderen von der Entwicklung der Anzahl der Flüge, auf welche die Kosten als Gebühren verteilt werden. Im Grundsatz gilt: Höhere Kosten werden über die Gebührenkostengrundlage bei gleicher Anzahl gebührenpflichtiger Flüge zu höheren Gebühren führen. Ob solche Erhöhungen von den Lufttraumnutzern aufgefangen oder über eine Preiserhöhung der Flugscheine weitergegeben werden, darüber können derzeit keine gesicherten Angaben gemacht werden. Es ist nicht zu erwarten, daß Erhöhungen der Flugsicherungsgebühren Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau haben.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1

1. Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die Änderung ist eine Folge der Ergänzungen des Gesetzestextes.

2. Zu Nummer 2 (§ 1)

a) § 1 Abs. 1

Die Änderung ist eine Folge der Aufhebung des BFS-Gesetzes (Artikel 3).

b) § 1 Abs. 2

Die Definition der Luftfahrzeuge erfährt eine dem § 1 Abs. 1 und § 6 LuftVZO entsprechende Übersichtlichkeit. Herausgenommen wurden Personenfallschirme. Sie fallen unter den neuen Begriff Luftsportgeräte. Dieser umfaßt ferner die Hängegleiter, Gleitflugzeuge, Gleitsegel, Ultraleichtflugzeuge und ähnliche, dem Luftsport dienende Geräte von relativer Unkompliziertheit und relativ geringer Gefahrenträchtigkeit gegenüber der Allgemeinheit, deren Entwicklung heute noch nicht absehbar ist.

Weder die Bundesrepublik Deutschland noch die Vereinten Nationen haben sich bisher zu einer rechtsverbindlichen Abgrenzung des Lufttraums vom Weltraum bekennen können. Durch die uneingeschränkte Definition der Raumfahrzeuge und Raketen im bisherigen § 1

Abs. 2 als Luftfahrzeuge gelten die Regeln des Luftrechts auch im Weltraum. Das war und ist nicht gewollt und bedarf dringend der Korrektur. Während ihres Fluges im Lufttraum müssen Raketen sich in den Luftverkehr einfügen. Jenseits der — noch immer ungeklärten — Grenze gilt Weltraumrecht mit allen seinen Besonderheiten.

3. Zu Nummer 3 (§ 4 Abs. 5)

Mit der Aufhebung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung entfällt die Eigenzuständigkeit der BFS für die Ausbildung und die Ausstellung der Befähigungszeugnisse für das Betriebspersonal usw. (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 5 BFS-Gesetz). Um einen gleichermaßen einheitlichen und hohen fachlichen Standard des in der täglichen betrieblichen Praxis eingesetzten Flugsicherungspersonals sicherzustellen, ist es erforderlich, den Einsatz dieses Personals von einer Erlaubnis abhängig zu machen. Die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des erlaubnispflichtigen Personals sollen in einer Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr (ohne Zustimmung des Bundesrates) fixiert werden (§ 32 Abs. 4 Nr. 4 LuftVG). Mit dieser Regelung werden keine neuen Anforderungen aufgestellt, sondern nur das bisher von der BFS verwaltungsintern praktizierte Verfahren gesetzestechnisch umgesetzt.

4. Zu Nummer 4 (§ 5)

a) Das zu Nummer 3 (§ 4) Gesagte gilt auch für die Ausbildungserlaubnis, zumal nicht von vornherein nur das Flugsicherungsunternehmen selbst ausbilden können soll (auch bedürfte es dazu einer Erlaubnis).

b) Der Absatz 3 soll jedoch nur für die Ausbildung der Luftfahrer gelten.

5. Zu Nummer 5 (§ 9 Abs. 1 Satz 3)

Die Änderung ist eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung.

6. Zu Nummer 6 (§ 12 Abs. 2 Satz 3, §§ 16 a, 18 a)

Die Änderungen sind Folgen der Änderungen bei der Flugsicherung.

7. Zu Nummer 7 (5. Unterabschnitt)

Die Änderung des 5. Unterabschnitts enthält den Kern des 10. Änderungsgesetzes.

§ 27 a

Absatz 1: Die vorausplanende Verteilung der Start- und Landezeiten beginnt bereits etwa sechs Monate vor einer neuen Flugplanperiode, deren Beginn und Ende international festgelegt werden und die sich im allgemeinen über einen Zeitraum von rund sechs Monaten erstreckt. Die Luftverkehrsgesellschaften legen dabei ihre nach kommerziellen Gesichtspunkten orientierten Planungen vor. Diese individuellen Pläne müssen untereinander abgestimmt und mit den vorhandenen

Kapazitäten an den jeweils korrespondierenden Flughäfen und mit der Kapazität der Flugsicherung an den jeweiligen Flughäfen und den für die betroffenen Flüge bedeutsamen Lufträumen am Abflug- und Zielort in Einklang gebracht werden. Bei einer halbjährigen Flugplanperiode und einem Planungsvorlauf von sechs Monaten werden somit die Kapazitäten der Flughäfen bis zu einem Jahr im voraus disponiert.

Die Planungen der Luftverkehrsgesellschaften unterliegen einer ständigen Anpassung an Veränderungen des Marktes. Das hat zur Folge, daß auch die Flugplankoordinierung die Änderungen im Rahmen der disponiblen Kapazitäten nachvollziehen muß. Die EDV-Verfahren der Flugplankoordinierung müssen ca. 1 Mio. Dispositionen in einer Flugplanperiode verarbeiten.

Absatz 2: Flugplankoordinierung ist zulässig auf den in § 27 d genannten Flughäfen. Sie kann auch auf anderen Flugplätzen angeordnet werden, wenn zumindest zeitweise die Nachfrage größer ist als die verplanbare Kapazität. Das kann insbesondere dann notwendig werden, wenn die Luftverkehrsgesellschaften ihre Planungen auf kommerziell bevorzugte Tageszeiten konzentrieren. Auch wenn die Kapazität eines Flugplatzes zeitweise erschöpft ist, wird die Flugplankoordinierung für die zuständige Behörde nicht obligatorisch. Ihre Anordnung als Möglichkeit ist aber erst dann zulässig.

Absatz 3: Die Flugplankoordinierung kann insbesondere bei vorhandenen Engpässen in die Entscheidungsfreiheit der Luftverkehrsgesellschaften eingreifen. Die Verteilung bis hin zur Versagung von Start- und Landezeiten kann erhebliche wettbewerbspolitische Auswirkungen haben. Wegen der möglicherweise weitgehenden kommerziellen Folgen ist größtmögliche Objektivität und Neutralität bei der Koordinierung unbedingte Voraussetzung, die durch öffentlich-rechtliche Entscheidungen gewährleistet ist. Die Zuteilung von Start- und Landezeiten erfolgt de jure in Gestalt von Verwaltungsakten.

Engpässe werden immer dann entstehen, wenn die Nachfrage nach Start- und Landezeiten die tatsächlich planbare Kapazität überschreitet. Planbar ist die nach Absatz 4 bestimmte Kapazität oder die durch eine Flugplatzgenehmigung eingeschränkte Zahl der Start- und Landezeiten.

Die Flugplankoordinierung als Planungsinstrument kann unvorhersehbare Auswirkungen auf die tatsächliche Flugdurchführung, wie sie z. B. von Wettereinflüssen oder technischen Störungen ausgehen können, nicht berücksichtigen. Die für die Bewegunglenkung verantwortliche Flugsicherung muß in der Lage sein, die Flugbewegungen allein nach Flugsicherungsgesichtspunkten unabhängig von einer geplanten vorgegebenen Reihung zu disponieren.

Absatz 4: Die in einer Zeiteinheit planbare Zahl der Starts und Landungen (Koordinierungseckwert) ist an den einzelnen Verkehrsflughäfen

unterschiedlich. Es handelt sich dabei um Grenzwerte, bei denen eine reibungslose Abfertigung unter normalen Umständen erwartet werden kann. Diese Eckwerte ergeben sich aus den Kapazitätskriterien am Boden (Abfertigungsmöglichkeiten) und in der Luft.

Wegen der Bedeutung des Koordinierungseckwertes für die optimale Kapazitätsauslastung und im Hinblick auf die kommerziellen Interessen des Flughafens sollen der Betreiber des Flughafens und die für die Flugsicherung zuständige Stelle bei der Festsetzung des Eckwertes beteiligt werden. Das Einvernehmen mit der obersten Luftfahrtbehörde des Landes an diesem Verfahren ist notwendig, da dieses Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für die Anlage und den Betrieb des Flughafens ist und die regionalen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen vertritt.

Um sicherzustellen, daß auch Ad-hoc-Flüge durchgeführt werden können, die aufgrund der Besonderheit dieser Verkehrsart nicht langfristig koordinierbar sind (z. B. Taxi-Flüge, Geschäftsflüge, Flüge nach Sichtflugregeln), kann nach Maßgabe der öffentlichen Interessen der Koordinierungseckwert auf die verschiedenen der Koordinierungspflicht unterliegenden Luftverkehrsarten aufgeteilt werden.

§ 27 b

Die Vorrangregelung ist das Kernstück der Flugplankoordinierung. Nach ihren Kriterien richtet sich die Reihenfolge der Zuteilung der Start- und Landezeiten. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Bundesrepublik Deutschland in den weltweiten internationalen Luftverkehr eingebunden ist. Die Flugplankoordinierung muß sich daher an die internationalen Grundsätze und Regeln anlehnen, die die Grundlage für die auf den internationalen Flugplankonferenzen durchgeführte Zuteilung der Start- und Landezeiten bilden.

Die Fluggesellschaften kennen diese Verfahren, richten ihre Planungen danach aus und anerkennen entsprechende Entscheidungen des Flugplankoordinators. Die Regelung in Absatz 1 Nr. 1 bis 4 entspricht der internationalen Praxis, die den gewerblichen Verkehr vorrangig behandelt und die Fortsetzung bereits früher durchgeführter Flüge vor neuen Flügen bevorzugt (Besitzstandswahrung). Bei neuen Flügen hat die größere Häufigkeit eines Fluges je Woche in das gleiche Zielgebiet grundsätzlich Vorrang vor weniger häufigen Flügen, weil dadurch die Kapazität steiger ausgenutzt wird.

Die von den Luftverkehrsgesellschaften in der IATA entwickelten Vorrangregeln berücksichtigten deren kommerzielle Interessen. Dabei gingen die Luftverkehrsgesellschaften von solchen Kapazitäten aus, die es zulassen, daß Start- und Landezeiten zu kommerziell vertretbaren Zeiten zugewiesen werden können.

Absatz 2: Die Entwicklung des Luftverkehrs bei knapper werdenden Kapazitäten führt dazu, daß eine optimale volkswirtschaftliche Nutzung knap-

per Ressourcen mit den in Absatz 1 Nr. 1 bis 4 genannten Kriterien nicht immer sichergestellt werden kann. In solchen Fällen muß ein Eingriff in die Vorrangregelung möglich sein, dessen Notwendigkeit letztlich an den Erfordernissen der öffentlichen Interessen gemessen werden muß.

Besonders hervorgehoben werden in dem so gesteckten Rahmen die hoheitlichen Interessen, um Luftverkehr mit absolutem Vorrang zu ermöglichen; dazu zählen Regierungsflüge, Flüge der Streitkräfte, des BGS, der Polizei, Meßflüge (der BFS bzw. des Flugsicherungsunternehmens) u. ä. m.

Zu den öffentlichen Interessen sind auch Fragen des Markteintritts neuer Wettbewerber und des Umweltschutzes zu zählen.

Die gegenseitigen Verpflichtungen aus internationalen Abkommen und Verträgen können zu einzelnen Vorranggewährungen führen.

§ 27 c

Erstmals wird die Aufgabe „Flugsicherung“ in einer luftverkehrsrechtlichen Vorschrift und im Luftverkehrsgesetz definiert. Damit wird die seit langem angestrebte notwendige Rechtsgrundlage geschaffen, die der Bedeutung dieser Aufgabe angemessen ist (Absatz 1).

Die allgemeine Bedeutung der Flugsicherung für die Abwicklung des Luftverkehrs insgesamt bringt zum Ausdruck, daß sowohl der zivile als auch der militärische Luftverkehr gemeint sind.

In Absatz 2 werden die besonderen Aufgabenfelder aufgezählt, die sich unter dem Begriff „Flugsicherung“ herausgebildet haben. Sie sind die wichtigsten Aufgaben der Flugsicherung; durch das Wort „insbesondere“ ist klargestellt, daß die Aufzählung nicht erschöpfend ist und ggf. infolge der weiteren technischen Entwicklung erweitert werden kann. Die Entwicklung des Flugsicherungssystems und seiner Verfahren sind ständig im Fluß.

Absatz 3 trägt den Grundsätzen des Datenschutzes Rechnung.

§ 27 d

Absatz 1 enthält allgemein die Flughäfen, auf denen der Bund derzeit Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen auf seine Kosten vorhält. Darüber hinaus ist festgelegt, daß der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf an Flugsicherungsbetriebsdiensten an weiteren Flugplätzen anerkennt, wenn Gründe der Sicherheit und verkehrspolitische Interessen es erfordern. Über Artikel 104 a GG kann es sich ausschließlich um Bundes-Interessen handeln; verkehrspolitische Erwägungen Dritter müßten sonach als Bundes-Interessen qualifiziert werden, um zu einer Anerkennung führen zu können.

Die Regelung in Absatz 2 Nr. 1 dient der klärenden Vereinfachung bestehender Mitwirkungs-

pflichten; sie trägt daneben dem Umstand Rechnung, daß technische Begriffsbestimmungen aus der Entstehungszeit des BFS-Gesetzes (z. B. „orts-feste Anlagen“) in der Vergangenheit zu Auslegungsschwierigkeiten geführt haben. Diese Auslegungsschwierigkeiten werden künftig auch im Hinblick auf die klare Erstattungsvorschrift in Absatz 3 keine Bedeutung mehr haben. Da die Flugplatzunternehmer künftig für die Errichtung und Unterhaltung von Kabelverbindungen nicht mehr zu sorgen haben — dies obliegt der für die Flugsicherung zuständigen Stelle —, ist es erforderlich, die Duldungspflicht des Flugplatzunternehmers für die Verlegung und Instandhaltung von Kabelverbindungen auf ihren Grundstücken vorzusehen.

Der Umfang der Mitwirkungspflicht des Flugplatzunternehmers im Zusammenhang mit der Lieferung von Strom, Wasser und Heizung in Absatz 1 Nr. 3 besteht unverändert fort. Die Einbeziehung der Klimatisierung und die Mitwirkungspflicht im Zusammenhang mit der Sicherstellung der notwendigen Entsorgung ist eine Anpassung an heutige Lebensverhältnisse. Entsprechendes gilt für die Inanspruchnahme der auf den Flugplätzen vorhandenen Infrastruktur durch das Flugsicherungspersonal, Nummer 2.

Der Erstattungsanspruch des Flugplatzunternehmers (Absatz 3) auf der Grundlage der „Selbstkosten“ realisiert das bislang praktizierte Verständnis des Flugplatzunternehmers und der BFS im Sinne der „Angemessenheit“ des § 9 BFS-Gesetz. Der „Selbstkosten“-Erstattungsanspruch konkretisiert damit den Umfang der Erstattungspflicht im Sinne der „Leitsätze für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten (LSP)“ — Anlage zur „Verordnung über die Preise bei öffentlichen Aufträgen“ vom 21. November 1953 (BANZ Nr. 244/1953 vom 18. Dezember 1953).

Absatz 4 entspricht dem im bisherigen § 9 Abs. 4 BFS-Gesetz enthaltenen Grundsatz. Mit der Vorschrift wird klargestellt, daß der Bund nicht belastet wird, wenn Flugsicherungsanlagen errichtet und betrieben werden, deren Bedürfnis der BMV nicht anerkannt hat. In Satz 2 des Absatzes 4 ist darüber hinaus geregelt, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit an einem Flugplatz Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazugehörigen technischen Einrichtungen vorgehalten werden, auch wenn ein Bedarf im Sinne des Satzes 1 für die Einrichtung solcher Dienste nicht anerkannt wird.

8. Zu Nummer 8 (5./6. Unterabschnitt)

Die Änderung ist eine Folge der Änderung in Artikel 1 Nr. 1.

9. Zu Nummer 9 (§ 29 Abs. 1 Satz 1)

Die Änderung ist eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung. Das FS-Unternehmen wird zwar wie eine Behörde auftreten, es wird jedoch damit nicht zu einer „Luftfahrtbehörde“.

Wenn auch Flugsicherung und Luftaufsicht zwei gänzlich voneinander unabhängige Institutionen des Luftrechts sind, ist doch Flugsicherung ohne gleichzeitige Luftaufsicht nicht denkbar; das folgt auch aus § 29 Abs. 1 Satz 2 LuftVG. Sonach bedarf es einer ausdrücklichen gesetzlichen Zuweisung der Luftaufsicht auch auf „die für die Flugsicherung zuständige Stelle“.

10. Zu Nummer 10 (§ 29a Satz 3)

Die Änderung ist eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung.

11. Zu Nummer 11 (§ 29b Abs. 2)

Hier gilt das eingangs in der Begründung zu § 29 Abs. 1 Satz 1 (Artikel 1 Nr. 11) Gesagte entsprechend. Auch in die hier in Betracht kommende gesetzliche Pflicht muß eine Nachfolgerin der BFS von Gesetzes wegen genommen werden.

12. Zu Nummer 12 (§ 29c)

Die Durchsichtung von Personen und Gepäck ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden der Länder (§ 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG). Die vorgesehene Änderung ist insbesondere im Hinblick auf die in der Auftragsverwaltung des Bundes tätig werdenden Länder (§ 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG) wünschenswert und zweckmäßig, weil sich diese Einschränkung ihrer Möglichkeiten bei der Auswahl geeigneter Personen als für sie zu teuer erwiesen hat und sie dadurch in ihrer Flexibilität beim Einsatz von Hilfspersonen unvertretbar eingeschränkt werden.

Außerdem sprechen Sicherheitsgründe dafür, im Vollzug der §§ 29c, 19b und 20a denselben Personenkreis einsetzen zu können. Zudem ist die Streichung rechtslogisch mit dem Inhalt der § 29 Abs. 2, §§ 31a und 31b LuftVG verknüpft.

13. Zu Nummer 13 (§ 30)

a) Ziel der Ergänzung in Absatz 2 (Satz 2 neu) ist die Aufhebung der bisher unterschiedlich wahrgenommenen Verantwortung zwischen zivilen und militärischen Instanzen für die überörtliche Flugsicherung militärischer Luftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland.

In einer Ressortvereinbarung vom 6. November 1991 zwischen dem BMV und dem BMVG über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Flugsicherung wird klargestellt, daß die Aufgabe der überörtlichen Flugsicherung für den militärischen Flugbetrieb im Frieden von der allgemeinen Flugsicherung wahrgenommen werden kann. Ebenfalls wird klargestellt, daß der Radarführungsdienst der Luftverteidigung nicht unter den Begriff der Flugsicherung fällt und damit nicht ihr Bestandteil ist. Die örtliche Flugsicherung an militärischen Flugplätzen bleibt dagegen Aufgabe der Streitkräfte auch im Frieden und ist nicht auf zivile Dienststellen übertragbar.

Die Ergänzung von Absatz 2 schreibt das Ergebnis der Ressortvereinbarung fest. Sie folgt aus dem Rechtsstaats- und Demokratieprinzip des Grundgesetzes, die den Gesetzgeber verpflichten, grundlegende Entscheidungen im Gemeinwesen selbst zu treffen und nicht der Verwaltung zu überlassen. Demnach muß das Parlament eine zukunftsorientierte und für alle Ressorts der Exekutive verbindliche Regelung treffen, um Zweifel an der Legitimation bestimmter Verfahren in der Flugsicherung zu beseitigen und die entscheidende Weichenstellung für eine effiziente, sichere und wirtschaftliche Luftraumnutzung vorzunehmen.

b) Die Änderung in Absatz 2 Satz 2 (alt) ist eine Folge der Aufhebung des § 27 Abs. 2 LuftVG im 3. Rechtsbereinigungsgesetz (Luftbildverbot).

c) Der Fall Wiesbaden-Erbenheim hat deutlich gemacht, daß das Einvernehmen des Bundesministers für Verkehr sich nicht auf sämtliche Kriterien in der ablehnenden Stellungnahme einer Landesregierung beziehen kann. Anderenfalls geriete der Bundesminister für Verkehr in die Situation einer Flugplatzgenehmigungsbehörde. Das liegt nicht im Sinne des Gesetzes, das diese lokal gebunden zu erfüllende Aufgabe den Luftfahrtbehörden der Länder im übrigen ausdrücklich zuweist (§ 6 i. V. m. § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG). Übrig bleiben die Belange des zivilen Luftverkehrs. Darauf weist auch § 30 in seinem Absatz 3 Satz 3 Zweiter Halbsatz hin.

14. Zu Nummer 14 (§ 31)

a) Die Änderung in Absatz 1 Satz 3 ist eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung.

b) aa) Die Erlaubnis für Fallschirmabspringer und für die Benutzer von anderen Luftsportgeräten soll in Zukunft von beliebigen Personen (Vereine, Clubs etc.) erteilt werden im Rahmen einer Verordnung über Luftsportgeräte (vgl. § 31c). Die Verordnung wird die Besonderheiten dieser Geräte in das bestehende Luftrecht eingliedern.

bb) Für die Genehmigung der Flugplatzentgelte und der Benutzungsordnungen (§ 43 LuftVZO) gibt es bisher keinen ausdrücklichen Zuständigkeitsbefehl des LuftVG. Er wird hier nachgeholt.

cc) Mit dieser Änderung wird der Tatsache Rechnung getragen, daß sich in neuester Zeit Luftfahrtunternehmen mit der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen durch Heißluftballone befassen. Es ist abzusehen, daß sich in nächster Zeit solche Tätigkeiten auch auf Luftschiffe, Gasballone, Ultraleichtflugzeuge, evtl. Hängeleiter und Fallschirme (Tandemsprünge) erstrecken. Nach der bisher gel-

tenden Regelung wäre für die Erteilung der entsprechenden Genehmigungen der BMV zuständig. Da dies nicht Aufgabe des BMV sein soll, sind die Bundesländer bereit, diese Kompetenz zu übernehmen. Sie wird der Einfachheit halber und im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen auf alle Luftfahrzeuge bis 5 700 kg erstreckt.

- dd) Die Ausnahme rechtfertigt sich aus § 31 c; diese Teilaufgabe soll Dritten i. S. des § 31 c übertragen werden und muß deshalb aus der obligatorischen Kompetenz der Länderluftfahrtbehörden entlassen werden.
- ee) Die Aufhebung ist Folge der Aufhebung des § 27 Abs. 2 LuftVG (Luftbildverbot).
- ff) Das nach § 27 a Abs. 4 notwendige Einvernehmen eines Landes ist ungewöhnlich. Es ist deshalb erforderlich, diese Art der Mitwirkung als Auftragsaufgabe in den Katalog des § 31 Abs. 2 aufzunehmen. Allerdings unterliegt das Land damit wieder dem Artikel 85 GG.
- gg) Die Änderung ist Folge der Änderung bei der Flugsicherung.
- hh) Die Neufassung des Absatzes 2 Nr. 18 ist eine Folge der Änderungen des LuftVG (§§ 31 a bis 31 c). Sie stellt ferner klar, daß auch dem Bundesminister für Verkehr originäre Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftaufsicht zustehen, ohne diese konkret beschreiben zu müssen. Hier gilt generell § 29 Abs. 1 LuftVG. Zuständigkeiten im Bereich des Bundesministers der Verteidigung sind in § 30 Abs. 2 konzentriert; sie bedürfen hier keiner Erwähnung.
- c) Einerseits ist die Änderung in Absatz 3 eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung. Zum anderen korrespondiert die Änderung zu Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (oben), um nicht auch die Genehmigungen der Flugplatzentgelte und Benutzungsordnungen einer gutachtlichen Stellungnahme durch das Flugsicherungsunternehmen zu unterwerfen.

15. Zu Nummer 15 (§ 31 a)

Bei Einführung der Flugplankoordinierung in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1971 durch Verfügung des Bundesministers für Verkehr wurde auf den Sachverstand der Deutschen Luft Hansa, die bislang die Flugplan-Koordinierung unter den Luftverkehrsgesellschaften durchführte, zurückgegriffen und die Einrichtung des Flugplankoordinators geschaffen. Die Beleihung des Flugplankoordinators erfolgte nach § 29 Abs. 2 LuftVG. Er wirkte bislang als Beliehener der Bundesanstalt für Flugsicherung im Rahmen der Bewegungslenkung (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BFS-Gesetz). Durch seine Beleihung ist der Flugplankoordinator zur Neutralität und Objektivität

gegenüber allen die Bundesrepublik Deutschland anfliegenden und dort ansässigen Fluggesellschaften sowie gegenüber allen Haltern von Luftfahrzeugen verpflichtet.

Die Beauftragung eines Dritten hat sich bewährt, findet die Zustimmung der Nutzer und internationale Anerkennung. Der Flugplankoordinator arbeitet nach der Arbeitsanweisung des Bundesministers für Verkehr, unter dessen Rechts- und Fachaufsicht er steht. Da die Bundesanstalt für Flugsicherung in Zukunft nicht fortbestehen und das BFS-Gesetz aufgehoben werden wird, muß der Flugplankoordinator auf eine neue Rechtsgrundlage gestellt werden. Dafür schafft diese Vorschrift die Ermächtigung.

Die Beauftragung einer juristischen Person stellt zugleich alle Mitarbeiter dieser juristischen Person unter den Auftrag. Ebenso erfaßt die Beauftragung einer natürlichen Person zugleich deren Erfüllungsgehilfen und alle in ihrem Auftrag und mit ihrer Vollmacht tätigen Mitarbeiter.

§ 31 b

Die 1953 errichtete Bundesanstalt für Flugsicherung ist nicht mehr in der Lage, den wachsenden Anforderungen des Luftverkehrs in der gewünschten Qualität gerecht zu werden. Im Rahmen des öffentlichen Dienst- und Haushaltsrechts fehlt ihr die notwendige Flexibilität im Personal- und Investitionsbereich. Untersuchungen haben ergeben, daß diese Flexibilität mit der privatrechtlichen Organisationsform der „GmbH“ erreicht werden kann. Diese Rechtsform läßt die angestrebte wirksame und dauerhafte Lösung der Flugsicherungsprobleme erwarten. Mit ihr wird eine größere Attraktivität und Motivation des Personals und größere Handlungsspielräume bei der Entlohnung und bei den Investitionsentscheidungen erreicht.

Absatz 1 enthält daher die Ermächtigung, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine GmbH mit der Wahrnehmung der Flugsicherungsaufgaben zu beauftragen (Organisationsprivatisierung). Die Hoheitsaufgaben der Flugsicherung können damit auf eine privatrechtliche Organisation übertragen werden. Wegen der Beschränkung in Artikel 87 d Abs. 1 GG (buneseigene Verwaltung) ist der Bund Alleingesellschafter der GmbH. Damit ist der jederzeit mögliche und im Einzelfall notwendige Durchgriff des Bundes in die Aufgabenerfüllung bei der Gesellschaft gewährleistet. Der mögliche Auftragsinhalt umfaßt nicht die Bereiche, die über Artikel 87 a GG bzw. die NATO-Truppenverträge von der Bundeswehr oder den stationierten Truppen ausgefüllt werden; dies bedarf jedoch der ausdrücklichen gesetzlichen Beschränkung der Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr.

Mit der Organisationsprivatisierung entfällt das Streikverbot für das beamtete Flugsicherungspersonal. Besonders wichtige Verkehrsarten, wie der Berlin-Verkehr der Alliierten, die Regierungs-

flüge, der Flugbetrieb der Streitkräfte und Not- und Katastrophenflüge, werden im Rahmen von tarifvertraglichen Notdienstvereinbarungen vom Flugsicherungsunternehmen gewährleistet werden, wie sie sich in anderen Bereichen des öffentlichen Lebens bewährt haben. Absatz 2 enthält die dem Flugsicherungsunternehmen gesetzlich auferlegte Pflicht, Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazugehörigen technischen Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorzuhalten, wenn und soweit der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf hierfür anerkennt (§ 27 d Abs. 1 Satz 2) oder einem Antrag stattgibt (§ 27 d Abs. 4). Mit der Regelung in Satz 2 — der Beileihung geeigneter natürlicher Personen mit Flugsicherungsaufgaben durch den Bundesminister für Verkehr unter der Fachaufsicht des Flugsicherungsunternehmens — soll die Möglichkeit eingeräumt werden, daß in Fällen des § 27 d Abs. 4 eine den jeweiligen Verhältnissen angepaßte, kostengünstige örtliche Flugsicherung an regionalen Flugplätzen („Regionalflughäfen“) und an Industrie- und Flugplätzen im Benehmen mit dem jeweiligen Flugplatzunternehmer ausgestaltet werden kann. Die Vorschrift bildet die Grundlage für die Fortsetzung der seit 15 Jahren in derartigen Fällen bewährten Vorgehensweise.

Die Absätze 3 und 4 regeln die Möglichkeit des Eigentumsübergangs an Grundstücken und Rechten an Grundstücken von der BFS auf das Flugsicherungsunternehmen und umgekehrt zurück auf den Bund. Er soll in höchstem Maße formal vereinfacht werden, um unvermeidbaren Aufwand an Formalien und Kosten zu vermeiden. Angesichts der Zuordnung beider Institutionen zum Bund und im Hinblick auf die Ablösung der BFS durch die GmbH ähnlich einer Erbfolge erscheint die hier getroffene Lösung als zweckmäßig und vertretbar.

In Absatz 5 wird festgelegt, daß das Flugsicherungsunternehmen, da diese Gebühren die Lebensgrundlage der GmbH darstellen, sowohl Kostengläubiger der An- und Abfluggebühren als auch der Flugsicherungs-Streckengebühren ist, sofern nicht etwas anderes bestimmt ist; mit letzterem ist gemeint, daß aus dem Gebührenaufkommen darüber hinaus auch z. B. die Beiträge an die Organisation EUROCONTROL und der Aufwand des Bundesministers für Verkehr für die ihm verbleibenden Aufgaben auf dem Gebiet der Flugsicherung zu finanzieren sind.

Absatz 6 stellt sicher, daß die Finanzierungsgrundlage der GmbH auch dann gewahrt bleibt, wenn der Bund kraft seiner Rechtsetzungsbefugnis Kostenbefreiungen gewährt (gewähren muß, Beispiel Streckengebühren im EUROCONTROL-System). — Mit seinem Satz 2 soll im Prinzip dasselbe erreicht werden. Der Weg ist hier jedoch im Vergleich zu Satz 1 ein anderer. So werden staatliche Institutionen wie die Bundeswehr, der Grenzschutz und die Polizei dem Flugsicherungsunternehmen gegenüber nicht mehr gebührenfrei sein. Die Kosten werden also nicht mehr aus dem Haushalt der Flugsicherung bestritten, son-

dern in bisher nicht gehabter Klarheit aus den Haushalten der genannten Einrichtungen.

§ 31 c

Zur Gewährleistung der Sicherheit im Luftverkehr und zum Schutz der Öffentlichkeit mußten 1982 unverzüglich und notwendigerweise im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften betriebliche Regelungen für Luftsportgeräte geschaffen werden. Das ist in Form der „Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland“ (vom 15. Mai 1982) geschehen (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I Nr. 96/82). Die hierfür bestehenden Rechtsgrundlagen sind von der Rechtsprechung als unzureichend erachtet worden. Diesem Mangel wird durch den neuen § 31 c abgeholfen.

Die Ermächtigung soll es ermöglichen, die bisherige Praxis der Beauftragung nichthoheitlicher Dritter (aufgrund der Allgemeinverfügung) auf rechtlich gesichertem Fundament fortzusetzen.

Der materielle Inhalt der Allgemeinverfügung wird weitreichend übernommen. Aus rechtssystematischen Gründen werden jedoch die Luftsportgeräte der Zulassungspflicht und das Führen dieser Geräte der Erlaubnispflicht unterworfen. Der Erlass von Bauvorschriften und die Festlegung der Ausbildungs- und Prüfungsanforderungen obliegen dem Luftfahrt-Bundesamt bzw. dem Bundesminister für Verkehr.

§ 31 d

Flugplankoordinator und Flugsicherung sind keine neuen Einrichtungen. Sie erhalten über die §§ 31 a und 31 b nur ein neues Gewand, können sich in diesem der Übertragung der ihnen zugeordneten Aufgaben also faktisch nicht entziehen. Die Norm nach Absatz 1 hat für das Flugsicherungsunternehmen (GmbH) um so weniger Bedeutung, weil gerade es originär für die Auftragsübernahme überhaupt erst gegründet wird. Andererseits berücksichtigt der Gesetzestext die Tatsache, daß die GmbH (das Flugsicherungsunternehmen) eine selbständige juristische Person des Handelsrechts ist, vor ihrer Beauftragung gegründet sein muß und damit — zumindest rechtslogisch — ein Eigenleben führen wird. Ähnliches gilt für den Flugplankoordinator, dessen u. U. natürliche Rechtspersönlichkeit schon schwerer in die Waagschale fällt. Seine Wirkung wird dieser Gesetzesbefehl aber im wesentlichen nur gegenüber beliebigen Dritten nach § 31 c entfalten.

Nach Absatz 2 werden Flugplankoordinator und Luftsportvereine durch allumfassende Aufsichtsrechte des BMV in vollem Umfang in die Luftfahrtverwaltung eingegliedert. Das Flugsicherungsunternehmen dagegen wird der uneingeschränkten Rechtsaufsicht des Bundesministers für Verkehr und seiner Fachaufsicht im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Aufgaben im Bereich der Flugsicherungsbetriebsdienste unterworfen. Mit

dieser Regelung wird sichergestellt, daß das Flugsicherungsunternehmen in der Rechtsform der GmbH den notwendigen Gestaltungsspielraum für die Geschäftsführung bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach § 27 c Abs. 1 Nr. 2 bis 4 erhält und sich die Fachaufsicht nur auf die Wahrnehmung der Flugsicherungsbetriebsdienste durch das Unternehmen beschränkt. Im übrigen hat der BMV nach dem GmbH-Recht die Möglichkeit, jederzeit seinen Einfluß auf die Willensbildung der Gesellschaft geltend zu machen.

Mit dem Absatz 3 wird der nach außen hin in Erscheinung tretende Behördencharakter der Beliehenen (vergleichbar dem TÜV) betont. Andererseits muß ein Freiraum bleiben für die Fälle, in denen das Luftrecht und seine Praxis abweichende Regelungen verlangen.

Auch der Absatz 4 folgt der Absicht des Absatzes 3. Die Aufsichtsbehörde soll im Nichtabhilfe-Fall entscheiden dürfen und müssen, um so ihrer Aufsichtspflicht um so substantiierter nachkommen zu können. Die Aufteilung der Klagegegnerschaft auf unterschiedliche Vertreter der Beklagten Bundesrepublik Deutschland entspricht Zweckmäßigkeitserwägungen.

16. Zu Nummer 16 (§ 32)

- a) aa) Das Luftfahrtgerät umfaßt grundsätzlich auch die Flugsicherungsausrüstung an Bord eines Luftfahrzeuges. Dieses Gerät soll jedoch nach dem neuen Absatz 4 in einer Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr ohne Zustimmung des Bundesrates erfaßt werden. Es ist unzweckmäßig, die Ausrüstung der Luftfahrzeuge Rechtsverordnungen unterschiedlicher Qualifikation zu unterwerfen. Deshalb ist die Nummer 2 zu streichen und als Nummer 1 in den neuen Absatz 4 aufzunehmen.
- bb) Die Einfügung „ausgenommen Personal für die Flugsicherung“ ist eine Folge von der Festlegung in § 4 Abs. 5 Luftverkehrsgesetz, wonach das Personal für die Flugsicherung einer Erlaubnis bedarf. Wie bisher soll jedoch der Bundesminister für Verkehr in die Lage versetzt werden, die Anforderungen an die Befähigung und Eignung erlaubnispflichtigen Personals für die Flugsicherung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen zu können. Deswegen muß in § 32 Abs. 1 Nr. 4 klargestellt werden, daß unter den hier aufgezählten Verordnungen nicht die Rechtsverordnung für die Ausbildung von Personal für die Flugsicherung gilt. Die dafür einschlägige Rechtsgrundlage ist § 32 Abs. 4 Nr. 3 und 4 Luftverkehrsgesetz.
- cc) Die Aufhebung der Nummer 11 folgt der Aufhebung des § 27 Abs. 2 LuftVG im 3. Rechtsbereinigungsgesetz (Aufhebung des Verbots von Luftbildern).
- dd) Die Streichung in Absatz 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 1 ist eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung. Die Ergänzung der Nummer 13 trägt den im Laufe der Zeit erkannten praktischen Anwendungsbedürfnissen Rechnung, insbesondere im Zusammenhang mit einer Sicherheitsgebühr. Mit der letzten Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung wurde eine Sicherheitsgebühr für das Überprüfen von Personen und Sachen i. S. des § 29 c LuftVG eingeführt. Schuldner sollen aber nicht die solchermaßen überprüften Personen sein, sondern zur Vereinfachung und Beschleunigung der Flugabfertigung abweichend von § 13 des Verwaltungskostengesetzes die Luftfahrtunternehmen. Die Rechtsverordnung bedarf zudem einer ausdrücklichen Ermächtigungsgrundlage für die Auskunftspflicht.
- ee) Die Kosten-Ermächtigung wird nicht aufgehoben, sondern in § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 verlagert, d. h. derartige Rechtsverordnungen sollen zukünftig ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen werden können. Das ist insbesondere deshalb erforderlich, weil der Bund als Eigentümer der zukünftigen Flugsicherungs-GmbH immer dann zu finanziell wirksamen Hilfsmaßnahmen greifen müßte, wenn die Kostenentwicklung zwar höhere Flugsicherungsgebühren notwendig machte, die entsprechende Änderung der Gebührenverordnung jedoch nicht oder nicht rechtzeitig erreicht werden kann. Da die GmbH als Handelsgesellschaft und Vollkaufmann auch dem Insolvenzrecht in vollem Umfang unterworfen ist, muß einer Insolvenz so weit wie möglich vorgebeugt werden.
- ff) Nummer 17: Die Ermächtigung stellt die notwendige Ergänzung dar zu den §§ 27 a und 27 b. Die wesentlichen Grundsätze der Flugplankoordinierung sind in diesen Vorschriften enthalten.

In der Bundesrepublik Deutschland werden die Flugbewegungen im Linien- und Ferienflugverkehr (Charterverkehr) an den 11 Verkehrsflughäfen koordiniert.

An den Verkehrsflughäfen Frankfurt und München wird darüber hinaus wegen der dortigen besonderen Kapazitätsprobleme auch der gesamte übrige Verkehr koordiniert. Diese Maßnahmen haben sich als sinnvoll und notwendig erwiesen, weil nur so ein Überschreiten der stündlich zugelassenen Flugbewegungen vermieden werden kann.

Es ist schon jetzt abzusehen, daß auch auf weiteren Flugplätzen die Koordinierung auf andere Verkehrsarten (z. B. auf

bestimmte Arten der sog. Allgemeinen Luftfahrt) ausgedehnt werden muß.

Das Verfahren der Flugplankoordinierung, die Arbeitsanweisung an den Flugplankoordinator, insbesondere die Ausgestaltung der Vorrangregelung, die Beteiligung (Anhörung) der Nutzer am Verfahren sind im einzelnen noch festzulegen. Bei der Ausgestaltung der Vorrangregelung wird der besonderen Situation an den einzelnen Flugplätzen Rechnung getragen werden.

Die Kosten für die derzeitige Flugplankoordinierung sind anteilmäßig in den Flugsicherungs-Streckengebühren enthalten. Die Neuregelung sieht auch weiterhin eine Kostenpflicht für die tatsächliche Inanspruchnahme der Koordinierung vor. Einzelheiten müssen auch hier noch geregelt werden.

Nummer 18: Der § 43 LuftVZO entbehrt bisher einer eindeutigen Ermächtigungsgrundlage. Sie wurde seit langem aus den Nummern 1 und 3 (§ 32 Abs. 1 Satz 1) abgeleitet, stößt jedoch im Hinblick auf Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 GG auf Bedenken. Da sich die Vorschrift des § 43 LuftVZO bewährt hat, erscheint rückschließend eine Ermächtigung im wesentlichen mit seinem Wortlaut notwendig und zweckmäßig.

- gg) Folgeänderung zur Streichung der Nummer 14.
 - hh) Die eventuell notwendig werdende Flugplankoordinierung auch von Flügen militärischer Luftfahrzeuge muß an das Einvernehmen des Bundesministers der Verteidigung gebunden werden, um nicht die Erfüllung des Verteidigungsauftrags zu behindern. Ähnliches gilt für Rechtsverordnungen, die Flüge des BGS oder der Polizei der Flugplankoordinierung unterwerfen sollen; hier ist das Einvernehmen des Bundesministers des Innern herzustellen.
- b) 1. (Satz 2 bisher geltender Fassung/Satz 1 bleibt unverändert)

Der in § 32 Abs. 3 Satz 2 LuftVG genannte Ausschuß ist in rund 30 Jahren nur einmal zusammengetreten. Er hat sich als überflüssig erwiesen und kann deshalb wegfallen. Die Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften für Luftfahrzeuge und sonstiges Luftfahrtgerät (LuftBauO, LuftGerPO, LuftBO) wurden immer mit Zustimmung des Bundesrates erlassen. Deshalb kann der bisherige Satz 2 ersatzlos aufgehoben werden. Die Korrespondenzvorschrift des § 3 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt wird ebenfalls aufgehoben (Artikel 2).

2. (Satz 2 Entwurf)

Der neue Satz 2 enthält im beschreibenden Teil im wesentlichen den Inhalt des bisherigen Satzes 3. Für diesen Teil setzt er den in Satz 1 beschrittenen Weg der Zustimmungsfreiheit fort. Das seinerzeit anvisierte Ziel, von der Bundesanstalt für Flugsicherung und dem Luftfahrt-Bundesamt erlassene Durchführungsverordnungen von der Zustimmung des Bundesrats freizustellen, sollte trotz der verbalen Fassung damals dadurch erreicht werden, daß man die Subdelegationsbefugnis in einen Absatz aufnahm, der sich mit eben dieser Zustimmungsfreiheit befaßt. Die Praxis der Gesetzgebung und des Bundesrates ging seither ständig und unbeanstandet von dieser Zustimmungsfreiheit aus. So wurden inzwischen Hunderte von Rechtsverordnungen mit regelmäßig nur technischem Inhalt oder solchem rein lokaler Bedeutung (z. B. Regelung von An- und Abflugverfahren an den einzelnen Flughäfen) erlassen.

Erst neuerdings traten — zumal angesichts der unpräzisen Formulierungen des alten Satzes 3 — Unklarheiten hinsichtlich der Zustimmungsbedürftigkeit solcher Durchführungsverordnungen auf. Sie müssen beseitigt werden. Nunmehr wird unmißverständlich klargestellt, daß derartige Durchführungsverordnungen nicht der Zustimmung des Bundesrates bedürfen.

Die zusätzliche Einbeziehung auch von Durchführungsvorschriften zu den Ausbildungs- und Prüfvorschriften für Luftfahrtpersonal ist aus Gründen der verbindlichen Bundeseinheitlichkeit solcher Durchführungsregeln erforderlich. Bisher wurde hier im Wege der Richtlinien verfahren. Diese rechtlich nicht länger vertretbare Regelung muß auf die Form von Durchführungsverordnungen mit Drittverbindlichkeit umgestellt werden.

Die Vorschrift entspricht in ihrem Wesen damit der Vorschrift des § 6 Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes; die ebenfalls Rechtsverordnungen mit überwiegend technischem Inhalt von der Zustimmung des Bundesrates freistellt.

3. (Satz 3 Entwurf)

Dieser Satz enthält die Ermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, einen beschränkten Teil seiner Rechtsetzungsbefugnis auf die genannten ihm nachgeordneten Oberbehörden weiterzudelegieren. Sie beschränkt sich auf die in Satz 2 beschriebene Materie in den ebenfalls dort genannten Grenzen (Einzelheiten über die Durchführung). Solange die Bundesanstalt für Flugsicherung noch besteht, muß sie ermächtigt bleiben (vgl. Artikel 9 Abs. 3).

- c) Im neuen Absatz 4 wird ein weiterer Ermächtigungskatalog zu Ministerverordnungen (BMV) eingefügt, der im wesentlichen (Nummern 2 bis 5) Regelungen für Bereiche der

Flugsicherung erfaßt. Als Nummer 1 wird hier der Text der bisherigen Nummer 2 aus Absatz 1 Satz 1 aufgenommen. Damit wird der Einheitlichkeit der Ausrüstung der Luftfahrzeuge Rechnung getragen, die auch die Flugsicherungsausrüstung mit umfaßt. In Nummer 6 (Kosten) wird auch der Flugplankoordinator miteinbezogen. Die hier genannten Bereiche sollen ausschließlich durch den Bundesminister für Verkehr im Wege der Rechtsverordnung geregelt werden. Für eine Mitwirkung des Bundesrates ist weder aus Gründen der Länderbeteiligung noch aus Gründen des föderativen Prinzips ein Anlaß zu erkennen.

Die Ermächtigungsgrundlage für die Kosten der Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung ist dem bisherigen § 32 Abs. 1 Nr. 14 nachgebildet. Der wesentliche Unterschied besteht darin, daß künftig die Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen werden kann. Dies ist notwendig, damit ein Anpassungsbedarf bei den An- und Abfluggebühren künftig rasch erfolgen kann und die Vollkostendeckung des Flugsicherungsunternehmens nicht gefährdet wird. Diese Regelung entspricht im übrigen dem bei den Streckengebühren praktizierten Verfahren. Darüber hinaus mußte dem Ziel Rechnung getragen werden, daß das Flugsicherungsunternehmen und der Flugplankoordinator als beliebige Stellen kostendeckend arbeiten sollen. Die Gebühren müssen sonach nicht nur die bei Amtshandlungen selbst entstehenden Aufwendungen, sondern die gesamte Investition decken.

Bei dem Erlaß von Rechtsverordnungen, die die Ausbildung von Personal für die Flugsicherung und den Betrieb entsprechender Ausbildungsstätten betreffen, ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bildung und Wissenschaft herzustellen. Damit soll die Möglichkeit geschaffen werden, bildungspolitische Erwägungen zu berücksichtigen, die sich zwingend aus dem Berufsbildungsgesetz ergeben. Damit soll aber nicht eines der mit der Organisationsprivatisierung der Flugsicherung verfolgten vorrangigen Ziele in Frage gestellt werden: Ausrichtung der Ausbildungsgänge für das Flugsicherungspersonal ausschließlich auf den Einsatzzweck und Verkürzung der Ausbildungsdauer so weit wie möglich.

- d) Die Umbenennung ist notwendig geworden auf Grund § 1 Abs. 1 Satz 1 des Poststrukturgesetzes vom 8. Juni 1989 (BGBl. I S. 1026). Das Poststrukturgesetz selbst enthält keinen entsprechenden Änderungsartikel.

Der letzte Satz des Absatzes kann gestrichen werden, weil es nach dem Poststrukturgesetz die „Deutsche Bundespost“ nicht mehr gibt. Maßgebend ist in Zukunft allein das Verwaltungskostengesetz (§ 12). Zudem kann sich durch eine beabsichtigte Neuregelung der Erteilung von Flugfunkzeugnissen auch ein

anderer Rechtsträger (als die Post) ergeben, der die kostenpflichtigen Amtshandlungen vornimmt.

- e) Die Umnummerierung ist Folgeänderung.

17. Zu Nummer 17 (§ 37 Abs. 1 Satz 1)

Das geltende Lufthaftungsrecht unterscheidet sich in verschiedener Hinsicht von den für andere Verkehrsbereiche getroffenen Bestimmungen. Zu unterscheiden ist zwischen nationaler und internationaler Luftbeförderung und im Rahmen dieser Beförderungsarten wiederum zwischen der Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden (Haftung gegenüber Dritten) und der Haftung aus dem Beförderungsvertrag (Haftung gegenüber Fluggästen und deren Sachen). Hintergrund dieser Unterschiede ist, daß der Luftverkehr in viel stärkerem Maße als der sonstige Verkehr internationalen Regelungen unterworfen ist, die wegen des in der Regel grenzüberschreitenden Charakters des Luftverkehrs Rückwirkungen auf das innerstaatliche Recht haben, und zwar auch insoweit, als sie nicht bindend sind. Um die an sich wünschenswerte Einheitlichkeit der Haftungsregelungen im Lufttransport zu wahren, hat sich der Gesetzgeber in der Vergangenheit immer bemüht, das innerstaatliche Haftungsrecht weitgehend an den geltenden internationalen Vereinbarungen zu orientieren. Trotzdem wurde durch Artikel 5 des Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977 in Teilbereichen dieser Vorgabe nicht mehr Rechnung getragen, da das am internationalen Recht ausgerichtete innerstaatliche Lufthaftungsrecht hinsichtlich des Haftungsumfanges hinter den in sonstigen Verkehrsbereichen geltenden Bestimmungen weit zurückgeblieben war.

Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen, die auch heute wieder Geltung beanspruchen, werden die Haftungshöchstbeträge des § 37 LuftVG risikogerecht angehoben und an die wirtschaftliche Entwicklung seit der letzten Gesetzesänderung angepaßt; andererseits werden die bisher im Einzelfall zu berechnenden Betragsgrenzen pauschaliert in Anlehnung an die gewichtsabhängigen Eintragungsklassen gemäß Anlage 1 zu § 4 Abs. 1 LuftVZO festgeschrieben.

§ 37 LuftVG regelt ausschließlich den Haftungsumfang bei Schäden, von denen Personen und Sachen betroffen sind, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden (sog. Dritte). Die geltende Fassung beruhte vormals auf den Haftungshöchstgrenzen des Römer Abkommens vom 7. Oktober 1952 über Schäden, welche Dritten auf der Erde durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden, obwohl die Bundesrepublik Deutschland diesem Abkommen bis heute nicht beigetreten ist. Dies geschah aus der Erwägung, daß die in diesem Abkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge einen internationalen Maßstab für die Höhe der Haftung des Luftfahrzeughalters bei Drittschäden bilden (Regierungsentwurf zu § 37

LuftVG, BT-Drucksache IV/1646 S. 9), obwohl die vorgesehenen Haftungshöchstbeträge von einer großen Zahl bedeutender Luftfahrt treibender Staaten — auch der Bundesrepublik Deutschland — als unzureichend angesehen wurde. Nachdem Revisionsbestrebungen mit dem Ziel, diese Haftungshöchstgrenzen anzuheben, nicht erfolgreich waren, wurde durch das Gesetz zur Änderung schadensrechtlicher Vorschriften von 1977 für den Geltungsbereich dieses Gesetzes die heute geltende Fassung des § 37 Abs. 1 LuftVG in Kraft gesetzt. Damit wurde die vormalige Anlehnung an das Römer Abkommen von 1952 aufgegeben und im Interesse eines verbesserten Opferschutzes eine eigenständige Regelung getroffen. Die Staffelung der Haftungshöchstgrenzen nach dem Gewicht wurde, da dieses ein wesentlicher Faktor für die Gefährlichkeit und das Ausmaß etwaiger Schäden ist, im Grundsatz beibehalten.

In Fortführung dieser Prinzipien werden nunmehr erneut die Haftungshöchstbeträge angehoben; gleichzeitig wird die Anknüpfung an das zu errechnende Gewicht des einzelnen Luftfahrzeuges aufgegeben und eine Aufteilung in Gewichtsklassen mit pauschaler Haftungsbegrenzung eingeführt. Diese Gewichtsklassen orientieren sich an der Klasseneinteilung im Rahmen des § 14 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Anlage 1 zu § 14 Abs. 1 LuftVZO). Maßgebend ist bei § 14 LuftVZO das Höchstgewicht; es kann vorliegend mit dem in § 37 Abs. 1 Satz 2 erwähnten „für den Abflug zugelassenen Höchstgewicht“ *«Maximum Take off Weight; MTOW»* gleichgesetzt werden.

In der untersten Gewichtsklasse bis zu 2 t Gewicht, in die auch Luftsportgeräte wie z. B. Motorsegler und Segelflugzeuge, Frei- und Fesselballone, Flugmodelle, Sportfallschirme, Hängegleiter, Ultraleichtflugzeuge und Gleitschirme gehören, ist nach dem Gefährdungspotential unterschieden worden: Für Luftfahrzeuge, die nicht mit Verbrennungsmotor betrieben werden und deren Gewicht bis zu 200 kg beträgt, beläuft sich die Haftungshöchstsumme auf 2,5 Mio. DM. In die nächste Gruppe bis 400 kg Gewicht mit einer Haftungshöchstsumme bis 5 Mio. DM fallen die Ultraleichtflugzeuge und motorisierten Gleitschirme. In die Gruppe bis 850 kg Gewicht gehören Segelflugzeuge und Motorsegler. Für die Gruppe ab 850 kg beträgt die Haftungshöchstgrenze einheitlich 10 Mio. DM. In der nächsten Gewichtsklasse von mehr als 2 t bis zu 5,7 t (deutsche Luftfahrzeuge der Eintragungsklassen F und I sowie sonstige, insbesondere ausländische bis zum angegebenen Gewicht) ist bis zu einem Betrag von 15 Mio. DM zu haften. Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 5,7 t bis zu 14 t (deutsche Luftfahrzeuge der Eintragungsklasse C sowie sonstige, vor allem ausländische Luftfahrzeuge bis zum angegebenen Gewicht) lösen eine Haftung bis zu 40 Mio. DM aus. In der höchsten Gewichtsklasse über 14 t (deutsche Luftfahrzeuge der Eintragungsklassen A und B sowie sonstige, vor allem ausländische mit über 14 t Gewicht) ist bis zu 100 Mio. DM zu haften.

18. Zu Nummer 18 (§ 58 Abs. 1 Nr. 11)

- a) Folgeänderung zur Aufhebung des § 27 Abs. 2 LuftVG durch das 3. Rechtsbereinigungsgesetz (Aufhebung des Verbots von Luftbildern). Die weitere Textstreichung beruht auf der Einfügung der neuen Nummer 11 a.
- b) Es wird eine gesetzliche Regelungslücke geschlossen. § 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG läßt die Verhängung eines Bußgeldes nur zu, wenn gegen die schriftlich vollziehbaren Auflagen zu einem Luftsicherheitsplan verstoßen wird, nicht aber, wenn ein Verstoß gegen den eingereichten Luftsicherheitsplan selbst vorliegt. In besonderen Gefahrenlagen müssen Auflagen zudem mündlich erteilt werden; gerade der Verstoß auch gegen solche Auflagen muß bußgeldbedroht sein.
- c) Es handelt sich um eine Folgeänderung der Änderung des § 58 Abs. 1 LuftVG.

19. Zu Nummer 19 (§ 63)

Die Änderung ist einerseits eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung. Andererseits soll auf keinen Fall ein privatrechtlich organisiertes Flugsicherungsunternehmen (GmbH) als Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 OWiG in Erscheinung treten. Die Kompetenz des Luftfahrt-Bundesamtes nach der neuen Nummer 1 (bisherige Nummer 2 a. F.) soll sich für den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Verkehr nicht ändern. Neu aufgenommen wurde eine Zuständigkeit des LBA für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten, begangen von militärischen Luftfahrzeugführern mit militärischen Luftfahrzeugen. Damit wird ein in jüngerer Zeit aufgeflammter Kompetenzanspruch der militärischen Seite einer Lösung zugeführt, in der nicht mehr Schuldiger und Richter personengleich sein können. Die Nummer 2 schafft eine neue Kompetenz für den Bundesminister für Verkehr, die aber nicht über die Nummer 1 auf das Luftfahrt-Bundesamt umgemünzt werden kann. Vielmehr soll der Bundesminister für Verkehr lediglich — über die entsprechende Anwendung des § 36 Abs. 3 OWiG — ermächtigt werden, durch RVO seine Zuständigkeit auf Dritte zu übertragen. Die Nummer 3 trägt der Tatsache Rechnung, daß die Bundesanstalt für Flugsicherung noch bis zum Inkrafttreten der zu beschaffenden Neuregelungen fortbestehen wird (vgl. Artikel 9 Abs. 3).

Zu Artikel 2

20. Zu Nummer 1 (§ 3 Abs. 2 LBA-Gesetz)

Die Vorschrift kann aufgehoben werden. Ein Bedarf zur Einberufung des Ausschusses und zur Beratung durch ihn hat sich in rund 30 Jahren nur einmal ergeben. Die Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften selbst wurden immer mit Zustimmung des Bundesrates erlassen. Dabei kann es bleiben. Vgl. zu Nummer 16 b (§ 32 Abs. 3 LuftVG).

21. **Zu Nummer 2** (betr. Rechtsverordnungen nach § 32 Abs. 3 Satz 3 LuftVG)

Mit dieser Vorschrift sollen die bisher einvernehmlich im Sinne ständiger Staatspraxis ohne Zustimmung des Bundesrates erlassenen Durchführungsverordnungen der Bundesanstalt für Flugsicherung und des Luftfahrt-Bundesamtes nachträglich vom Zustimmungsbedürfnis befreit und damit ihre Fortgeltung ohne Rechtsunsicherheit gewährleistet werden.

22. **Zu Artikel 3**

1. Vorbehaltlich des Inkrafttretens dieses Artikels wird das BFS-Gesetz obsolet, wenn die neuen Vorschriften des LuftVG, §§ 27c und 27d, wirksam werden, der Bund mittels einer Rechtsverordnung nach § 31b eine Flugsicherungs-GmbH geschaffen hat und diese ihre Arbeit in vollem Umfang aufnimmt.

2. Die Aufhebung des Artikels 11 BeamtVGÄndG hängt mit der Übergangsregelung in Artikel 6 zusammen.

23. **Zu Artikel 4**

Die Aufhebungen sind Folge der Änderungen bei der Flugsicherung. Die bisherigen Berechtigungen zur Ausübung unmittelbaren Zwanges sind noch niemals akut geworden und können in Zukunft insbesondere im Hinblick auf das Flugsicherungsunternehmen in der Gestalt einer GmbH entfallen.

24. **Zu Artikel 5**

Die Änderungen sind Folge der Änderungen bei der Flugsicherung.

25. **Zu Artikel 6**

Dieser Artikel enthält ein ganzes selbständiges Gesetz zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung. Es unterliegt damit in Zukunft einem eigenen Schicksal. Spätere Änderungen und Ergänzungen dieser in sich geschlossenen eigenständigen Materie berühren das 10. Änderungsgesetz nicht mehr.

Mit Inkrafttreten des Artikels 3 tritt das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung außer Kraft. Damit entsteht ein Regelungsbedarf bezüglich der Mitarbeiter der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS), die nicht aus dem privatrechtlichen Arbeitsverhältnis oder Beamtenverhältnis ausscheiden. Soweit für Beamte mit dem BFS-Gesetz spezifische dienst- und versorgungsrechtliche Regelungen entfallen, ist sicherzustellen, daß für diese Beamten die im FS-Gesetz verankerten Rechte und Pflichten bis zu ihrem Ausscheiden aus dem öffentlichen Dienst grundsätzlich unverändert weiter gelten.

Des weiteren war den am 1. Januar 1992 in Kraft tretenden Änderungen durch das Gesetz zur Änderung des Beamtenversorgungsgesetzes und

sonstiger dienst- und versorgungsrechtlicher Vorschriften (BeamtVGÄndG) vom 18. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2218) Rechnung zu tragen.

Zu § 1

Diejenigen Bediensteten der BFS, die aus persönlichen oder anderen Gründen im Bundesdienst verbleiben wollen und nicht anderweitig verwendet werden, werden Angehörige des Luftfahrt-Bundesamtes und bei dem Flugsicherungsunternehmen in Funktionen tätig, die bisher bei der BFS ausgeübt wurden. Für dieses Personal des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) müssen die gleichen Zulagen- und Entschädigungsregelungen wie für die bisherigen Mitarbeiter der BFS weiter gelten.

Zu § 2

Absatz 1

Die Vorschrift entspricht § 4a Abs. 1 BFS-Gesetz.

Absatz 2

Die Vorschrift entspricht der bisherigen Regelung in § 4a Abs. 2 BFS-Gesetz. Es wurde ferner der ab dem 1. Januar 1992 geltenden Änderung — Artikel 7 Nr. 3 Buchstabe a BeamtVGÄndG — des Bundesbeamtengesetzes Rechnung getragen, indem statt auf § 41 Abs. 2 Satz 2 BBG auf die entsprechende Regelung in § 41 Abs. 3 Satz 2 BBG hingewiesen wird.

Absatz 3

Die Vorschrift entspricht im Grundsatz der bisherigen Regelung in § 4a Abs. 3 BFS-Gesetz und gilt auch für bisherige Beamte der Bundesanstalt für Flugsicherung, die für das Flugsicherungsunternehmen tätig sind. Satz 2 stellt klar, daß ein Beamter im Falle eines Hinausschiebens der Altersgrenze aus dienstlichen Gründen über das 53. Lebensjahr hinaus die Ruhegehalterhöhung auch dann erhält, wenn er während der Dauer der Verlängerung der Dienstzeit dienstunfähig wird oder stirbt, ohne daß ein Dienstunfall vorlag.

Absatz 3 berücksichtigt ferner Artikel 11 Buchstabe a des BeamtVGÄndG vom 18. Dezember 1989 zur Änderung des § 4a Absatz 3 BFS-Gesetz. Es wird dadurch gewährleistet, daß die bisherigen Beamten der BFS als Beamte des LBA an den versorgungsrechtlichen Änderungen durch Artikel 11 des BeamtVGÄndG auch weiterhin teilhaben.

Absatz 4

Die Vorschrift entspricht der bisherigen Regelung in § 4a Abs. 4 BFS-Gesetz.

Absätze 5 bis 7

Absatz 5 Satz 1 dient der Klarstellung; er enthält eine redaktionelle Anpassung von Artikel 1 Nr. 34 (§ 85 Abs. 1 BeamtVG) an Artikel 2 Nr. 21 (§ 94b Abs. 1 Satz 4 Zweiter Halbsatz Soldatenversorgungsgesetz) im Rahmen des Gesetzes zur Änderung des Beamtenversorgungsgesetzes und

sonstiger dienst- und versorgungsrechtlicher Vorschriften (BeamtVGÄndG) vom 18. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2218). Absatz 5 enthält ferner redaktionelle Folgeänderungen aus der Aufhebung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung.

Absätze 6 und 7 entsprechen Artikel 11 Buchstabe b des BeamtVGÄndG.

Zu § 3

Es wäre unvertretbar, „gestandenes“ BFS-Personal nach oder zwecks Übernahme in das Flugsicherungsunternehmen nachträglich einer Erlaubnispflicht i. S. des § 4 Abs. 5 LuftVG zu unterwerfen. Die Überleitungsvorschrift befreit diese Personen davon. Dasselbe soll für die Personen gelten, die bisher an sog. Regionalflugplätzen als Beauftragte der Flugsicherung und im Rahmen des § 9 Abs. 4 BFS-Gesetz tätig geworden sind und weiterhin, über § 27 d Abs. 4, § 31 b Abs. 2 Satz 2 LuftVG tätig sein werden.

26. Zu Artikel 7

Die Änderungen sind Folgen aus der Aufhebung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung. Die ab 1. Januar 1992 im Beamtenversorgungsgesetz vorgesehenen Sonderregelungen für Fluglotsen werden gestrichen und in Artikel 6 des Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (10. Änderungsgesetz) aufgenommen.

27. Zu Artikel 8

Der Umfang der Änderungen des Luftverkehrsgesetzes macht u. U. eine Neufassung notwendig, um die Lesbarkeit des dann geltenden Gesetzestextes zu erleichtern bzw. zu ermöglichen.

28. Zu Artikel 9

Die in Absatz 2 genannten Artikel dürfen nicht zum selben Zeitpunkt wie die übrigen Artikel in Kraft treten. Zuvor werden Gründung und Inwerksetzung der GmbH geraume Zeit beanspruchen. Ihre Dauer läßt sich heute auch wegen

der Neuartigkeit des gesamten Vorhabens nicht hinreichend absehen. Es ist zwar vorgesehen, die notwendigen Voraussetzungen (auch die Verkündung entsprechender Rechtsverordnungen) innerhalb der nächsten zwei Jahre (ab Verkündung dieses Gesetzes) zu erfüllen. Art und Umfang der als sicher erwarteten Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Gründung des Flugsicherungsunternehmens lassen sich jedoch noch nicht absehen. Dennoch erscheint als frühester zweckmäßiger Termin für das Inkrafttreten der 1. Januar 1993 als vertretbar. Jedes frühere Datum würde einen Zeitdruck verursachen, der das im Interesse der Flugsicherheit erforderliche reibungslose Funktionieren der neuen Flugsicherungsorganisation unvertretbar in Frage stellen würde.

Für Beauftragte nach § 31 c LuftVG (Artikel 1 Nr. 15) gilt dies deshalb nicht, weil verschiedene Vereine diese Aufgaben bereits wahrnehmen, allerdings auf einer Rechtsgrundlage (Allgemeinverfügung nach § 29 Abs. 1 LuftVG), die in ihrer Rechtswirksamkeit von der Rechtsprechung in Zweifel gezogen wird. Das bedeutet, daß diese Vereine zwar alsbald beauftragt werden sollten nach § 31 c LuftVG, daß aber als Arbeitsgrundlage bis zum Erlass der entsprechenden Rechtsverordnung weiterhin die Allgemeinverfügung dienen kann.

Ähnliches gilt für den Flugplankoordinator.

Die Übertragung der überörtlichen militärischen Flugsicherung auf zivile Stellen soll nach der am 6. November 1991 zwischen dem BMV und dem BMVg geschlossenen Ressortvereinbarung bis zum Ende des Jahres 1996 angestrebt werden (dort Nummer V 9). Demzufolge ist ein früheres Inkrafttreten der Änderung des § 30 Abs. 2 Satz 2 (neu) aus Verfassungsgründen nicht möglich.

Absatz 4 trägt der Tatsache Rechnung, daß bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes die Bundesanstalt für Flugsicherung fortbestehen wird und weiterarbeiten muß.

Anlage zur Begründung betr. Kosten

Der angestrebte möglichst geschlossene Übertritt des BFS-Personals zum Flugsicherungsunternehmen setzt nicht nur ein ausreichend attraktives Bezahlungsangebot voraus. Es muß auch eine annehmbare Regelung für die bis zum Übertritt erworbenen Versorgungsansprüche gefunden werden; hierfür gilt:

1. Ein Teil dieser Ansprüche wird durch Nachversicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung abgedeckt, wozu der Bund rechtlich verpflichtet ist:
Gesamtkosten: 380 Mio. DM.
2. Diesen Kosten steht ein Betrag von 235 Mio. DM (aufgezinst: 416 Mio. DM) gegenüber, der sich aus dem Flugsicherungsgebührenaufkommen seit 1971 für den Vorsorgeanteil der jeweiligen Kostengrundlage und den zwischenzeitlichen Pensionszahlungen ergibt.
3. Der verbleibende Teil der bisher erworbenen Versorgungsansprüche beläuft sich nach versicherungsmathematischen Berechnungen auf einen Gesamtwert von 741 Mio. DM.

Ein Rechtsanspruch der Betroffenen gegenüber dem Bund zur Schließung dieser Lücke besteht nicht. Ohne eine positive Regelung ist das Ziel des Personalübertritts jedoch nicht erreichbar. Diese Aufgabe kann nicht als Vorbelastung auf das

Flugsicherungsunternehmen überwältigt werden, da sich dieses ausschließlich aus Flugsicherungsgebühren finanzieren soll und nur eigene Leistungen, d. h. auch nur eigene Vorsorgeleistungen für die Gebührenberechnung geltend machen kann. Außerdem waren die bisherigen Vorsorgeverpflichtungen des Bundes bereits schon einmal Teil der Berechnungsgrundlage und sind deshalb von den Luftraumnutzern in der Höhe der jeweiligen Deckungssätze getragen worden.

Lösungsalternativen:

- a) Der Bund richtet einen Personalfonds von 741 Mio. DM ein.
- b) Erst beim späteren Eintritt des individuellen Versorgungsfalles zahlt der Bund entsprechende Pensionen.
- c) Bei entsprechend hoher Bezahlung durch das Flugsicherungsunternehmen wird es jedem einzelnen überlassen, die Lücke durch eine Versicherung selbst zu schließen.

Für Restaufgaben aus dem Bereich der aufzulösenden Bundesanstalt für Flugsicherung sind im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr (Einzelplan 12) die erforderlichen Planstellen und Stellen einzurichten.

