

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

A. Zielsetzung

Der Gesetzentwurf steht wie das gesamte Luftrecht grundsätzlich unter dem Obersatz der Luftverkehrs-Sicherheit. Das Luftverkehrsgesetz und andere luftrechtliche Vorschriften werden daher mit dem vorliegenden Entwurf im wesentlichen an neuere Erfordernisse der Luftverkehrs-Sicherheit angepaßt und entsprechend überarbeitet. Ziel ist – trotz der zu erwartenden hohen Verkehrszuwächse im Luftverkehrsbereich und der weiter voranschreitenden Internationalisierung des Verkehrs – die Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards in der Bundesrepublik Deutschland.

Darüber hinaus werden Forderungen des Datenschutzes erfüllt.

B. Lösung

Zur Erreichung der gesetzten Ziele sind Änderungen und Ergänzungen des Luftverkehrsgesetzes und der zu seiner Durchführung erlassenen Verordnungen erforderlich.

Umfangreiche datenschutzrechtliche Regelungen, die bislang im Gesetz nicht enthalten waren, werden darüber hinaus in das Luftverkehrsgesetz aufgenommen, in das außerdem noch verschiedene, zur sachgerechten Umsetzung der Organisationsprivatisierung der Flugsicherung erforderliche Vorschriften eingefügt werden.

Die notwendigen Regelungen werden in Form eines Artikelgesetzes zusammengefaßt.

C. Alternativen

Fortbestand erkannter Lücken, teils mit negativen Auswirkungen auf die Luftverkehrs-Sicherheit.

D. Kosten der öffentlichen Haushalte**1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Der Bund wird durch die Ausführung des Gesetzes mit zusätzlichen Kosten belastet. Es ist mit einem Stellenmehrbedarf beim Bund (d. h. beim insoweit zuständigen Luftfahrt-Bundesamt) von insgesamt ca. 10 zusätzlichen Stellen ($2,5 \times A 13h$, $6 \times A 12$, $0,5 \times A 11$, $1 \times A 7$) zu rechnen. Den Ländern und Gemeinden (Gemeindeverbände) entstehen durch das Gesetz keine Kosten.

2. Vollzugaufwand

Den Ländern und den Beauftragten nach § 31 c LuftVG könnten durch die Mitwirkung bei der Führung der Luftfahrtdateien zusätzliche Kosten entstehen. Diese Kosten (Personal- und Sachkosten) dürften jedoch als gering zu bewerten sein. Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sie sich zumindest nicht quantifizieren.

E. Sonstige Kosten

Die vorgesehenen Änderungen führen für Wirtschaftsunternehmen, insbesondere für mittelständische Unternehmen im Luftverkehrsmarkt (Luftfahrt- und Flugplatzunternehmen), grundsätzlich nicht zu einer Änderung beim Vollzugaufwand oder bei den Kosten. In den Bereichen von Flugsicherung und Luftsportgeräteverwaltung sind allerdings durch die Neuregelung von § 31 e geringfügige Gebührenanhebungen nicht völlig auszuschließen. Sie lassen sich aber im voraus nicht quantifizieren.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 951 00 – Lu 107/97

Bonn, den 17. Dezember 1997

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 716. Sitzung am 26. September 1997 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

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

Artikel 1**Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

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

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt gefaßt:

„Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt
Luftverkehr

1. Unterabschnitt
Luftfahrzeuge und
Luftfahrtpersonal §§ 1 bis 5

2. Unterabschnitt
Flugplätze §§ 6 bis 19b

3. Unterabschnitt
Luftfahrtunternehmen
und -veranstaltungen §§ 20 bis 24

4. Unterabschnitt
Verkehrsvorschriften §§ 25 bis 27

5. Unterabschnitt
Flughafenkoordinierung,
Flugsicherung und
Flugwetterdienst §§ 27 a bis 27 f

6. Unterabschnitt
Vorzeitige Besitzeinweisung
und Enteignung §§ 27 g bis 28

7. Unterabschnitt
Gemeinsame Vorschriften §§ 29 bis 32 c

Zweiter Abschnitt
Haftpflicht

1. Unterabschnitt
Haftung für Personen
und Sachen, die
nicht im Luftfahrzeug
befördert werden §§ 33 bis 43

2. Unterabschnitt
Haftung aus dem
Beförderungsvertrag §§ 44 bis 52

3. Unterabschnitt
Haftung für
militärische
Luftfahrzeuge §§ 53 bis 54

4. Unterabschnitt
Gemeinsame
Vorschriften für
die Haftpflicht §§ 55 bis 56

Dritter Abschnitt
Straf- und Bußgeldvorschriften §§ 58 bis 63

Vierter Abschnitt
Luftfahrtdateien §§ 64 bis 69“.

2. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, durch im Inland anwendbares internationales Recht, durch Verordnungen des Rates der Europäischen Union und die zu deren Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.“

b) Absatz 2 Nr. 11 wird wie folgt gefaßt:

„11. sonstige für die Benutzung des Luftraumes bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können.“

3. Nach § 1 werden die folgenden §§ 1 a bis 1 c eingefügt:

„§ 1 a

(1) Die Vorschriften dieses Gesetzes und die zur Durchführung dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften sind beim Betrieb

1. eines in der deutschen Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeugs oder
2. eines anderen Luftfahrzeugs, für das die Bundesrepublik Deutschland die Verantwortung des Eintragsstaats übernommen hat, oder
3. eines Luftfahrzeugs, welches in einem anderen Land registriert ist, aber unter einer deutschen Genehmigung nach § 20 oder nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Gemeinschaft eingesetzt wird,

auch außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland anzuwenden, soweit ihr materieller Inhalt dem nicht erkennbar entgegensteht oder nach völkerrechtlichen Grundsätzen die Befolgung ausländischer Rechtsvorschriften vorgeht.

(2) Soweit ausländisches Recht in Übereinstimmung mit völkerrechtlichen Grundsätzen extraterritoriale Wirkung beansprucht und sich auf

Gegenstände bezieht, die von den Vorschriften nach § 1 Abs. 1 geregelt sind oder in einer sonstigen Beziehung zur Luftfahrt stehen, findet es im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland nur insoweit Anwendung, als es deutschem Recht nicht entgegensteht.

§ 1 b

(1) Wird ein Luftfahrzeug im Sinne des § 1 a Abs. 1 außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes betrieben, so sind international verbindliche Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften im Sinne des Artikels 37 Abs. 2 Buchstabe c und des Artikels 38 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411) zu beachten und zu befolgen, soweit sie dort gelten.

(2) Bekanntgewordene und im Ausland nicht geahndete Verstöße werden von den zuständigen Behörden in der Bundesrepublik Deutschland verfolgt und geahndet, als ob sie im Inland begangen worden wären. Die Ahndung erfolgt entsprechend der Umsetzung der in Absatz 1 genannten Regeln und Vorschriften durch deutsches Recht.

§ 1 c

Die Berechtigung zum Verkehr im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland haben nach Maßgabe des § 1 Abs. 1

1. Luftfahrzeuge, die in der deutschen Luftfahrzeugrolle oder im Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen sind,
 2. Luftfahrzeuge mit Eintragungszeichen der Bundeswehr,
 3. Luftfahrzeuge, die einer Verkehrszulassung in der Bundesrepublik Deutschland nicht bedürfen,
 4. Luftfahrzeuge, die in Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in einem Register eingetragen sind, auf Grund des Rechts der Europäischen Gemeinschaft oder des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum,
 5. Luftfahrzeuge, die außerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in einem Register eingetragen sind, auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarung,
 6. Luftfahrzeuge, denen durch ausdrückliche Einflugerlaubnis nach § 2 Abs. 7 die Benutzung des deutschen Luftraumes gestattet ist."
4. § 3 wird wie folgt gefaßt:

„§ 3

(1) Luftfahrzeuge werden vorbehaltlich abweichender Verordnungen des Rates der Europäischen Union in die deutsche Luftfahrzeugrolle nur eingetragen, wenn

1. sie in einem ausländischen staatlichen Luftfahrzeugregister nicht eingetragen sind und im ausschließlichen Eigentum deutscher Staatsangehöriger stehen; juristische Personen und Gesellschaften des Handelsrechts mit Sitz im Inland werden deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt, wenn der überwiegende Teil ihres Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle darüber deutschen Staatsangehörigen zusteht und die Mehrheit der Vertretungsberechtigten oder persönlich haftenden Personen deutsche Staatsangehörige sind;
2. ein Recht eines deutschen Staatsangehörigen, an einem Luftfahrzeug Eigentum durch Kauf zu erwerben, oder ein Recht zum Besitz auf Grund eines für einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten abgeschlossenen Mietvertrages oder eines dem Mietvertrag ähnlichen Rechtsverhältnisses besteht.

Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum stehen deutschen Staatsangehörigen gleich.

(2) Die für die Verkehrszulassung zuständige Stelle kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn besondere Umstände vorliegen."

5. Der Punkt am Ende von § 4 Abs. 1 Nr. 4 wird durch das Wort „und“ ersetzt und folgende Nummer 5 angefügt:

„5. dem Bewerber nicht bereits eine Erlaubnis gleicher Art und gleichen Umfangs nach Maßgabe dieser Vorschrift erteilt worden ist.“
6. In § 5 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „mit dem Ziel des Erwerbs der Erlaubnis“ gestrichen.
7. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „und Landesplanung“ gestrichen.
 - b) In Absatz 2 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„§ 4 Abs. 1 bis 4 und § 5 des Raumordnungsgesetzes bleiben unberührt.“
 - c) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Für das Genehmigungsverfahren gelten § 10 Abs. 2 Nr. 3 Satz 1 bis 3 sowie § 74 Abs. 4 und 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Bekanntgabe entsprechend.“
8. § 9 Abs. 1 Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

„Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Entscheidungen des Bundesministeriums für Verkehr nach § 27 d Abs. 1 und 4 und Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts.“

9. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Planfeststellungsbehörde ist die von der Landesregierung bestimmte Behörde des Landes, in dem das Gelände liegt. Erstreckt sich das Gelände auf mehrere Länder, so trifft die Bestimmung nach Satz 1 die Landesregierung des Landes, in dem der überwiegende Teil des Geländes liegt. Die Planfeststellungsbehörde stellt den Plan fest, erteilt die Plangenehmigung nach § 8 Abs. 2 und trifft die Entscheidungen nach § 8 Abs. 3. Erstreckt sich das Gelände auf mehrere Länder, bedürfen Entscheidungen nach Satz 3 der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der beteiligten Länder; eine ohne diese Zustimmung getroffene Entscheidung ist nichtig.“

b) In Absatz 2 Nr. 3 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

„Die Sätze 1 und 2 gelten auch für die Äußerungen der nach § 29 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannten Verbände sowie der Kommission nach § 32 b.“

c) In Absatz 6 werden die bisherigen Sätze 1 und 2 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Flughäfen oder Landeplätzen mit beschränktem Bauschutzbereich hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.“

10. § 11 Satz 2 wird aufgehoben.

11. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Sehen landesrechtliche Bestimmungen für die Errichtung von Bauwerken nach Satz 1 die Einholung einer Baugenehmigung nicht vor, bedarf die Errichtung dieser Bauwerke der Genehmigung der Luftfahrtbehörde unter ausschließlich luftverkehrssicherheitlichen Erwägungen.“

b) In Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe „Satz 2 und 3“ durch die Angabe „Satz 2 bis 4“ ersetzt.

12. § 14 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Das gleiche gilt für Anlagen von mehr als 30 Meter Höhe auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, sofern die Spitze dieser Anlage um mehr als 100 Meter die Höhe der höchsten Bodenerhebung im Umkreis von 1,6 Kilo-

meter Halbmesser um die für die Anlage vorgesehene Bodenerhebung überragt. Im Umkreis von 10 Kilometer Halbmesser um einen Flughafenbezugspunkt gilt als Höhe der höchsten Bodenerhebung die Höhe des Flughafenbezugspunktes.“

13. In § 16 a Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „der zuständigen Stelle“ sowie die Wörter „Sicherung des Luftverkehrs“ durch die Wörter „Sicherheit des Luftverkehrs“ ersetzt.

14. § 19 Abs. 5 wird wie folgt gefaßt:

„(5) Die Entschädigung ist in den Fällen der §§ 12 und 17 von dem Flugplatzunternehmer zu zahlen. In den Fällen des § 18 a und soweit die bezeichneten Maßnahmen Grundstücke oder andere Sachen außerhalb der Bauschutzbereiche der §§ 12 und 17 betreffen, ist die Entschädigung, wenn es sich um Maßnahmen der Flugsicherung handelt, die sich nicht auf den Start- und Landevorgang beziehen, von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle, im übrigen von dem jeweiligen Flugplatzunternehmer zu leisten. In den Fällen des § 16 a ist die Entschädigung von demjenigen zu leisten, der ein Interesse an der Kennzeichnung geltend macht.“

15. § 19 b Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 Nr. 1 wird die Angabe „§ 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3“ durch die Angabe „§ 27 Abs. 4 Satz 1“ ersetzt.

b) Nach Satz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Die Unternehmer von Verkehrsflughäfen sind verpflichtet, die im zugelassenen Luftsicherheitsplan dargestellten Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.“

16. § 20 wird wie folgt gefaßt:

„§ 20

(1) Juristische oder natürliche Personen sowie Personenhandelsgesellschaften bedürfen für

1. gewerbsmäßige Rundflüge in Luftfahrzeugen, mit denen eine Beförderung nicht zwischen verschiedenen Punkten verbunden ist,
2. die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen mit Ballonen

einer Betriebsgenehmigung (Luftfahrtunternehmen). Der Genehmigungspflicht unterliegt auch die nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht in Luftfahrzeugen gegen Entgelt; ausgenommen hiervon sind Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern und mit Luftfahrzeugen, die für höchstens vier Personen zugelassen sind. Die gewerbsmäßige Verwendung von Luftsportgeräten, ausgenommen in Flugschulen zur Ausbildung von Luftfahrern, ist nicht zulässig.

(2) Die Genehmigung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder

Ordnung gefährdet werden kann, insbesondere wenn der Antragsteller oder andere für die Beförderung verantwortliche Personen nicht zuverlässig sind. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn die für den sicheren Luftverkehrsbetrieb erforderlichen finanziellen Mittel oder entsprechende Sicherheiten nicht nachgewiesen werden. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn Luftfahrzeuge verwendet werden sollen, die nicht in der deutschen Luftfahrzeugrolle eingetragen sind oder nicht im ausschließlichen Eigentum des Antragstellers stehen. Der deutschen Luftfahrzeugrolle gleichgestellt sind die Eintragungsregister der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum.

(3) Die Genehmigung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Die Genehmigung kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden. Sie ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Das Ruhen der Genehmigung auf Zeit kann angeordnet werden, wenn dies ausreicht, um die Sicherheit und Ordnung des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten. Die Genehmigung erlischt, wenn von ihr länger als sechs Monate kein Gebrauch gemacht worden ist.

(4) Für die Erteilung der Betriebsgenehmigung für die Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht durch Unternehmen im gewerblichen Flugverkehr nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Union gelten die Absätze 2 und 3 entsprechend."

17. § 20 a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 Nr. 2 wird die Angabe „§ 19 b Abs. 1 bis 3“ durch die Angabe „§ 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3“ ersetzt.
- b) In Satz 2 wird der Punkt am Ende durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

„die Genehmigungsbehörde kann Ausnahmen von der Vorlagepflicht zulassen.“

- c) Nach Satz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, die im zugelassenen Luftsicherheitsplan dargestellten Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.“

18. § 21 wird wie folgt geändert:

- a) Dem Absatz 1 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Für die Beförderung von Post und/oder Fracht kann die Genehmigungsbehörde Luftfahrtunternehmen vom Erfordernis der Genehmigung von Flugplänen, Beförderungsentgelten oder Beförderungsbedingungen befreien. Das gleiche gilt für die Beförderung von Personen, wenn und soweit sich dies aus einer für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen völkerrechtlichen Vereinbarung ergibt.“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(5) Soweit das Recht der Europäischen Gemeinschaft nicht entgegensteht, gelten für die Erteilung der Streckengenehmigung zur Ausübung von Verkehrsrechten zur gewerbsmäßigen Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht durch Luftfahrtunternehmen auf Strecken in der Europäischen Union die Absätze 1 bis 4 entsprechend.“

19. In § 21 a wird die Angabe „Satz 2 bis 6“ durch die Angabe „Satz 2 bis 8“ ersetzt.

20. In § 23 a werden die Wörter „die ihren Hauptsitz nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben“ durch die Wörter „die ihren Hauptsitz außerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum haben“ ersetzt.

21. Nach § 23 a wird folgender § 23 b eingefügt:

„§ 23 b

(1) Soweit dies zur vorherigen Prüfung und zur ständigen Kontrolle der Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen erforderlich ist, kann die Genehmigungsbehörde

1. Ermittlungen anstellen, auch Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere einschließlich der Unterlagen über den Einsatz von Luftfahrzeugen nehmen, und zwar bei

- a) Haltern von Luftfahrzeugen anlässlich gewerblicher Beförderung,
- b) allen an der Beförderung Beteiligten,
- c) den Beteiligten an Verträgen über gewerbliche Beförderungen und
- d) den Betreibern von Platzreservierungssystemen;

2. von den in Nummer 1 genannten Beteiligten und den in deren Geschäftsbereichen tätigen Personen Auskunft über alle Tatsachen verlangen, die für die Durchführung der Prüfung und der Kontrolle von Bedeutung sind. Der um Auskunft Ersuchte kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde;

3. den Start von Luftfahrzeugen so lange untersagen, bis sie ihre Kontrollen beendet hat.

(2) Die Inhaber der Genehmigungen oder ihre Vertreter, bei juristischen Personen, Gesellschaften und nichtrechtsfähigen Vereinen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Personen, sind verpflichtet, die verlangten Auskünfte zu erteilen, die geschäftlichen Unterlagen vorzulegen und die Prüfung dieser geschäftlichen Unterlagen sowie das Betreten von Geschäftsräumen und -grundstücken zu dulden.“

22. § 25 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:
„Für Starts und Landungen von nicht motorgetriebenen Luftsportgeräten tritt an die Stelle der Erlaubnis der Luftfahrtbehörde die Erlaubnis des Beauftragten nach § 31 c.“
- b) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3, wobei das Wort „Sie“ durch das Wort „Luftfahrzeuge“ ersetzt wird.
- c) In Satz 4 wird die Angabe „Satz 1 oder 2“ durch die Angabe „Satz 1, 2 oder 3“ ersetzt.

23. § 27 wird wie folgt gefaßt:

„§ 27

(1) Die Beförderung von Stoffen und Gegenständen, die durch Rechtsverordnung als gefährliche Güter bestimmt sind, insbesondere Giftgase, Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, mit Luftfahrzeugen bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann allgemein oder im Einzelfall erteilt werden; sie kann mit Nebenbestimmungen verbunden werden. Im übrigen bleiben die für die Beförderung von Giftgasen, Kernbrennstoffen oder anderen radioaktiven Stoffen geltenden Vorschriften unberührt.

(2) Das Mitführen im Handgepäck oder An-sichtragen von Stoffen und Gegenständen nach Absatz 1 Satz 1 in Luftfahrzeugen bedarf der Erlaubnis. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Eine Erlaubnis in bezug auf Kernbrennstoffe darf nicht erteilt werden.

(3) Der Betrieb von elektronischen Geräten, die nicht als Luftfahrtgerät zugelassen sind und Störungen der Bordelektronik verursachen können, ist in Luftfahrzeugen nicht zulässig. Ausnahmen können durch Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Nr. 7a zugelassen werden, wenn und soweit für den Betrieb von elektronischen Geräten ein besonderes Bedürfnis besteht und dies mit dem Schutz der Sicherheit des Luftverkehrs vereinbar ist; in der Rechtsverordnung kann auch bestimmt werden, daß der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder der Luftfahrzeughalter allgemein oder für den Einzelfall Ausnahmen zulassen kann.

(4) Das Mitführen im Handgepäck oder An-sichtragen von

1. Schuß-, Hieb- und Stoßwaffen sowie Sprühgeräten, die zu Angriffs- oder Verteidigungszwecken verwendet werden können,
2. Munition und explosionsgefährlichen Stoffen,
3. Gegenständen, die ihrer äußeren Form oder ihrer Kennzeichnung nach den Anschein von Waffen, Munition oder explosionsgefährlichen Stoffen erwecken,

in Luftfahrzeugen und in nicht allgemein zugänglichen Bereichen auf Flugplätzen ist nicht zulässig. Das Bundesministerium für Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen von den in den Nummern 1 bis 3 geregelten Fällen zulassen, soweit ein Bedürfnis

besteht und die nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Erlaubnis zum Mitführen dieser Gegenstände vorliegt.“

24. Die Überschrift des 5. Unterabschnitts des Ersten Abschnitts wird wie folgt gefaßt:

„5. Unterabschnitt
Flughafenkoordinierung, Flugsicherung
und Flugwetterdienst“.

25. Die §§ 27 a und 27 b werden wie folgt gefaßt:

„§ 27 a

(1) Die Flughafenkoordinierung wird nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Gemeinschaft vorgenommen.

(2) Für Zwecke der Ermittlung der Flughafenkapazität ist das Bundesministerium für Verkehr die für den Flughafen zuständige Behörde. Es bestimmt bei zu vollständig koordiniert erklärten Verkehrsflughäfen im Einvernehmen mit der obersten Luftfahrtbehörde des Landes und nach Anhörung der für die Flugsicherung zuständigen Stelle, des betreffenden Flugplatzunternehmers und der Luftfahrtunternehmen, die den Flugplatz regelmäßig benutzen, die Anzahl der im voraus planbaren Zeitnischen (Koordinierungseckwert).

§ 27 b

Von den Verfahren der Zeitnischenzuweisung kann aus Gründen der öffentlichen Interessen, insbesondere der hoheitlichen Interessen, der öffentlichen Verkehrsinteressen oder der Verpflichtungen aus völkerrechtlichen Verträgen abgewichen werden.“

26. Nach § 27 d werden die folgenden §§ 27 e und 27 f eingefügt:

„§ 27 e

(1) Der Flugwetterdienst dient der meteorologischen Sicherung des Luftverkehrs. Die Erfüllung dieser Aufgabe obliegt dem Deutschen Wetterdienst oder anderen damit ausdrücklich beauftragten Stellen (§ 27 f Abs. 5).

(2) Der Flugwetterdienst umfaßt insbesondere folgende Aufgaben:

1. die Flugwetterberatungs- und -betriebsdienste, zu denen gehören
 - a) die Wetterüberwachung,
 - b) die Erstellung standardisierter Vorhersagen nach internationalen und nationalen Vorgaben,
 - c) die Flugwetterberatung,
 - d) die Erstellung und Verbreitung von Warnungen vor Wettererscheinungen mit Auswirkungen auf den An- und Abflug- sowie den Rollverkehr und vor fluggefährdenden Wetterereignissen auf der Strecke,
 - e) die Ausgabe standardisierter Flugwetterberatungsunterlagen in alphanumerischer und grafischer Form;

2. die erforderlichen technischen Einrichtungen und Dienste, zu denen gehören
 - a) die Beschaffung, der Einbau und die Abnahme der meteorologischen Meßanlagen und der Datenerfassungs- und -verbreitungsanlagen sowie der fachtechnischen Systeme,
 - b) der Betrieb, die Instandhaltung und die Überwachung der meteorologischen Meßanlagen und Übertragungssysteme,
 - c) die Entwicklung und Pflege der Anwendungsprogramme in der elektronischen Datenverarbeitung für den Flugwetterdienst;
3. die Planung und Erprobung von Verfahren und Einrichtungen für den Flugwetterdienst;
4. die Sammlung und die Bereitstellung von flugklimatologischen Daten und Statistiken.

§ 27 f

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

(2) Die Flugplatzunternehmer sind auf Verlangen des Deutschen Wetterdienstes im erforderlichen Umfang verpflichtet,

1. die baulichen und räumlichen Voraussetzungen für Zwecke des Flugwetterbetriebsdienstes und die erforderlichen technischen Einrichtungen 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 Flugwetterdienstpersonal 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.

(3) Die sich aus der Erfüllung der Pflichten nach Absatz 2 ergebenden Selbstkosten werden den Flugplatzunternehmern vom Deutschen Wetterdienst erstattet.

(4) Wird für einen Flugplatz ein Bedarf nach Absatz 1 vom Bundesministerium 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, Flugwetterbetriebsdienste und die erforderlichen technischen Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorgehal-

ten werden. Dies gilt jedoch nur, wenn die örtlichen Voraussetzungen erfüllt und andere Belange des Flugwetterbetriebsdienstes nicht beeinträchtigt werden. Über den Antrag entscheidet das Bundesministerium für Verkehr. Absatz 2 ist anzuwenden.

(5) Wenn das Bundesministerium für Verkehr einen Bedarf im Sinne des Absatzes 1 anerkennt, ist der Deutsche Wetterdienst verpflichtet, Flugwetterbetriebsdienste und die erforderlichen technischen Einrichtungen im erforderlichen Umfang auf dem entsprechenden Flugplatz vorzuhalten. Das gleiche gilt im Falle des Absatzes 4, soweit nicht das Bundesministerium für Verkehr geeignete natürliche Personen mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nach § 27 e Abs. 2 Nr. 1 und 2 beauftragt; diese Beauftragten unterstehen der Fachaufsicht des Deutschen Wetterdienstes."

27. Der bisherige § 27 e wird § 27 g.

28. Dem § 29 werden die folgenden Absätze 4 und 5 angefügt:

„(4) Die für die Aufgaben der Aufsicht über Luftfahrtunternehmen und der Luftaufsicht auf Flugplätzen zuständigen Vertreter der Luftfahrtbehörden sind berechtigt, Luftfahrzeuge zu betreten und sie und ihren Inhalt im Hinblick auf die in Absatz 1 Satz 1 genannten Ziele ohne unbillige Verzögerung zu untersuchen. Sie dürfen die an Bord mitzuführenden Urkunden und Ausweise der Besatzung prüfen. Absatz 2 bleibt unberührt. Wird die Untersuchung oder die Prüfung nach Satz 1 oder 2 von der Besatzung eines Luftfahrzeugs nicht zugelassen, kann ein Startverbot verhängt werden; dasselbe gilt, wenn und solange triftige Gründe zu Zweifeln an der Verkehrssicherheit des untersuchten Luftfahrzeugs oder an der Tauglichkeit der Besatzung Anlaß geben.

(5) Für die Aufzeichnung des Flugfunkverkehrs auf Magnettonbänder gilt § 27 c Abs. 3 entsprechend.“

29. In § 29 b Abs. 1 Satz 1 wird das Wort „Flugplatzhalter“ durch das Wort „Flugplatzunternehmer“ ersetzt.

30. § 29 c wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 2 Nr. 2 und 3 wird die Angabe „§ 27 Abs. 1“ jeweils durch die Angabe „§ 27 Abs. 4 Satz 1“ ersetzt.

b) In Absatz 3 werden die Wörter „Die Luftfahrtbehörden können Gegenstände“ durch die Wörter „Die Luftfahrtbehörden können Postsendungen und sonstige Gegenstände“ und die Angabe „§ 27 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 27 Abs. 4 Satz 1“ ersetzt.

31. § 30 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 3 werden die Wörter „im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Ver-

kehr" gestrichen und die Angabe „§ 2 Abs. 7 und § 27 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 7 und § 27“ ersetzt.

- b) In Absatz 3 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„§ 4 Abs. 1 bis 4 und § 5 des Raumordnungsgesetzes bleiben unberührt.“

32. § 31 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „nach diesem Gesetz“ die Wörter „und den Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft“ eingefügt.

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) Nummer 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. die Erteilung der Erlaubnis für Privatflugzeugführer, nichtberufsmäßige Führer von Drehflüglern, Motorseglerführer, Segelflugzeugführer, Freiballonführer, Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen und sonstigem verkehrszulassungspflichtigen Luftfahrtgerät ohne Luftsportgerät (§ 4) sowie der Berechtigungen nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal an diese Personen; ausgenommen hiervon bleiben die Erlaubnisse, die zugleich mit der Instrumentenflugberechtigung erteilt oder die nachträglich um die Instrumentenflugberechtigung erweitert werden.“

- bb) Nummer 11 wird wie folgt gefaßt:

„11. die Genehmigungen nach § 20 Abs. 1 sowie die Genehmigungen nach § 20 Abs. 4 und § 21 Abs. 5 für Luftfahrtunternehmen, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden. Auf Antrag eines Landes kann der Bund diese Aufgaben in bundeseigener Verwaltung ausführen. In diesem Fall werden die Aufgaben vom Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen;“

- cc) Nummer 14 wird gestrichen.

- dd) In Nummer 15 wird die Angabe „Abs. 4“ durch die Angabe „Abs. 2“ ersetzt.

- ee) In Nummer 16 Buchstabe g wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Sicherheitsmindestabständen“ das Wort „Mindesthöhen“ eingefügt.

- ff) In Nummer 18 wird das Wort „Flugplan koordinierung“ durch das Wort „Flughafen koordinierung“ ersetzt.

- c) Absatz 4 wird aufgehoben.

33. § 31 a wird wie folgt gefaßt:

„§ 31 a

Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates natürliche oder juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung der Flughafenkoordinierung nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Gemeinschaft zu beauftragen (Flughafenkoordinator).“

34. In § 31 b Abs. 4 Satz 3 werden nach dem Wort „Flugsicherungsunternehmens“ die Wörter „sowie des Luftfahrt-Bundesamts im Aufgabenbereich der Flugsicherung“ eingefügt.

35. In § 31 c werden die Wörter „Benutzung des Luftraums durch Luftsportgeräte“ durch die Wörter „Benutzung des Luftraums durch Segelflugzeuge, Freiballone, Luftsportgeräte und Flugmodelle“ und in Nummer 5 die Angabe „§ 29 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 29 Abs. 1 und 4“ ersetzt.

36. § 31 d wird wie folgt geändert:

- a) Dem Absatz 3 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Für Amtshandlungen in Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben werden von den Beauftragten Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben. Zu den nach § 10 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes zu erhebenden Auslagen ist die auf die Kosten nach Satz 2 entfallende, gesetzlich geschuldete Umsatzsteuer hinzuzurechnen. Auskünfte an den Betroffenen über die zu seiner Person gespeicherten Daten sind unentgeltlich.“

- b) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

„(4) Gegen die Entscheidungen des Beauftragten im Rahmen seines Auftrags ist der Widerspruch statthaft. Hilft der Beauftragte nicht ab, so entscheidet die Aufsichtsbehörde; im Falle des § 31 b Abs. 3 erfolgt die Entscheidung über den Widerspruch durch das Flugsicherungsunternehmen. Im Falle des § 31 a ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, zu richten. In den Fällen der §§ 31 b und 31 c ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Beauftragten, zu richten. 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.“

37. Nach § 31 d wird folgender § 31 e eingefügt:

„§ 31 e

Im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter können die Beauftragten nach den §§ 31 a bis 31 c bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit vom Bund bis zu einem vom Bun-

desministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen festgelegten Höchstbetrag in Rückgriff genommen werden. Gegenüber Organen und Personal der Beauftragten nach den §§ 31 a bis 31 c richtet sich der Rückgriff des Beauftragten nach den allgemeinen Vorschriften."

38. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 2 wird wie folgt gefaßt:

"2. die Bestimmung der näheren Einzelheiten über Zulassung und Marktzugang von Luftfahrtunternehmen, Preisgestaltung, Wettbewerb und Wirtschaftsregulierung im Luftverkehr,".

bb) In Nummer 6 werden nach dem Wort „Luftverkehrs“ das Komma und die Wörter „deren fachliche Untersuchung“ gestrichen.

cc) Nach Nummer 7 wird folgende Nummer 7 a eingefügt:

"7 a. die Erlaubnis zum Betrieb von elektronischen Geräten in Luftfahrzeugen nach § 27 Abs. 3 Satz 2,".

dd) In Nummer 13 am Ende wird das Komma durch ein Semikolon ersetzt und folgender Satz angefügt:

"Auskünfte an den Betroffenen über die zu seiner Person in Luftfahrtdateien gespeicherten personenbezogenen Daten sind unentgeltlich,".

ee) Nummer 17 wird wie folgt gefaßt:

"17. die zur Durchführung der Flughafenkoordination nach § 27 a notwendigen Einzelheiten, insbesondere die Verfahren, nach denen ein Verkehrsflughafen zum koordinierten oder vollständig koordinierten Flughafen zu erklären ist und den Umfang der Koordinierungspflicht,".

b) In Absatz 4 Nr. 6 werden das Wort „Flugplankoordination“ jeweils durch das Wort „Flughafenkoordination“ und in Satz 3 die Angabe „Satz 2, 3, 4“ durch die Angabe „Nr. 13 Satz 2, 3, 4“ sowie in Satz 4 das Wort „Flugplankoordinator“ durch das Wort „Flughafenkoordinator“ ersetzt.

c) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 5 a angefügt:

"(5 a) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, soweit dies zur Durchsetzung der Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft erforderlich ist, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach § 58 Abs. 1 Nr. 13 geahndet werden können."

39. In § 32 a Abs. 1 Satz 3 werden das Wort „Flugplatzhalter“ durch das Wort „Flugplatzunterneh-

mer“ und das Wort „Fluggesellschaften“ durch das Wort „Luftfahrtunternehmen“ ersetzt.

40. In § 32 b Abs. 4 Satz 1 wird das Wort „Flugplatzhalters“ durch das Wort „Flugplatzunternehmers“ ersetzt.

41. Nach § 32 b wird folgender § 32 c eingefügt:

„§ 32 c

Eine Erlaubnis, Genehmigung, Zulassung oder Berechtigung auf Grund dieses Gesetzes, der zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, der im Inland anwendbaren international verbindlichen Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften im Sinne des Artikels 37 Abs. 2 Buchstabe c und des Artikels 38 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411), der Verordnungen des Rates der Europäischen Union oder der zu deren Durchführung erlassenen nationalen Rechtsvorschriften kann widerrufen werden, wenn der Antragsteller mit der Zahlung fälliger Gebühren auf Grund des Luftrechts länger als drei Monate im Rückstand ist. An Stelle des Widerrufs kann das Ruhen auf Zeit angeordnet werden, solange der Zahlungsrückstand währt. Eine beantragte Erteilung kann aus den Gründen nach Satz 1 versagt werden, bis die ausstehende Zahlung eingegangen ist."

42. § 58 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Nummer 4 a wird folgende Nummer 4 b eingefügt:

"4 b. entgegen § 19 b Abs. 1 Satz 5 oder § 20 a Abs. 1 Satz 5 die im zugelassenen Luftsicherheitsplan dargestellten Sicherungsmaßnahmen nicht durchführt,".

bb) In Nummer 8 a wird die Angabe „Satz 2“ durch die Angabe „Satz 3“ ersetzt.

cc) Nummer 10 wird wie folgt gefaßt:

"10. einer auf Grund des § 32 erlassenen Rechtsverordnung oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung ergangenen vollziehbaren Auflage zuwiderhandelt, wenn die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,".

dd) In Nummer 11 werden vor der Angabe „§ 27 Abs. 3“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und die Angabe „§ 27 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 27 Abs. 1 oder 2 oder 4 Satz 2“ ersetzt sowie nach der Angabe „§ 6 Abs. 1“ die Angabe „§ 15 Abs. 2 Satz 1,“ eingefügt.

ee) Nummer 12 wird wie folgt gefaßt:

"12. ohne Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 mit einem Luftfahrzeug den Geltungsbereich dieses Gesetzes verläßt,".

- ff) Nach Nummer 12 wird folgende Nummer 12a eingefügt:
- „12a. ohne Erlaubnis nach § 2 Abs. 7 mit einem Luftfahrzeug in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegt oder auf andere Weise ein Luftfahrzeug dorthin verbringt,“.
- gg) Die Nummer 13 wird durch die folgenden Nummern 13 und 14 ersetzt:
- „13. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft, die das Luftrecht regeln, zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 5a für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
14. entgegen § 1b Abs. 1 die international verbindlichen Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes nicht beachtet und befolgt.“
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:
- „(2) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 2, 3, 8a, 9, 12 und 12a kann mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Deutsche Mark, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 5 bis 7 und 13 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Deutsche Mark, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 1, 4 bis 4b, 8, 10, 11 und 14 mit einer Geldbuße bis zu einhunderttausend Deutsche Mark geahndet werden.“
43. § 60 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:
- „3a. entgegen § 20 Abs. 1 Satz 3 Luftsportgeräte gewerbsmäßig verwendet.“
- b) In Nummer 4 wird die Angabe „Satz 2 Nr. 1“ durch die Angabe „Satz 3 Nr. 1“ ersetzt.
- c) Die Nummern 5 und 5a werden durch die folgenden Nummern 5 bis 8 ersetzt:
- „5. ohne Erlaubnis nach § 27 Abs. 1 Satz 1 Stoffe oder Gegenstände, die durch Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Nr. 7 als gefährliche Güter bestimmt sind, mit Luftfahrzeugen befördert,
6. ohne Erlaubnis nach § 27 Abs. 2 Satz 1 Stoffe oder Gegenstände, die durch Rechtsverordnung als gefährliche Güter bestimmt sind, ohne Erlaubnis in Luftfahrzeugen im Handgepäck mit sich führt oder an sich trägt,
7. entgegen § 27 Abs. 3 Satz 1 elektronische Geräte betreibt,
8. entgegen § 27 Abs. 4 Satz 1 die dort bezeichneten Gegenstände in Luftfahrzeugen oder in nicht allgemein zugänglichen Bereichen auf Flugplätzen im Handgepäck mit sich führt oder an sich trägt,“.
44. In § 63 Nr. 2 werden der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer angefügt:
- „3. das Bundesamt für Güterverkehr im Bereich der Genehmigung von Beförderungsentgelten nach § 21.“
45. Nach dem Dritten Abschnitt wird folgender Viertes Abschnitt angefügt:
- „Viertes Abschnitt
Luftfahrtdateien
§ 64
- (1) Beim Luftfahrt-Bundesamt und bei den Beauftragten nach § 31c werden Daten aller im Inland zum Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge in Luftfahrzeugregistern (Luftfahrzeugrolle, Luftsportgeräteverzeichnis) gespeichert. Die Speicherung erfolgt bei der Verkehrszulassung
1. für Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge und bemannte Ballone beim Luftfahrt-Bundesamt in der Luftfahrzeugrolle;
 2. für Luftsportgeräte bei den Beauftragten nach § 31c im Luftsportgeräteverzeichnis.
- (2) Die in den Luftfahrzeugregistern gespeicherten Daten dienen der Überwachung der Verkehrssicherheit der in ihnen erfaßten Luftfahrzeuge (§ 2 Abs. 1). Sie dienen darüber hinaus der Erteilung von Auskünften, um
1. Personen in ihrer Eigenschaft als Eigentümer oder Halter von Luftfahrzeugen,
 2. Luftfahrzeuge eines Eigentümers oder Halters oder
 3. Luftfahrzeugdaten
- festzustellen oder zu bestimmen.
- (3) In den Luftfahrzeugregistern werden folgende Daten gespeichert:
1. Art und Muster des Luftfahrzeugs sowie Werknummer der Zelle,
 2. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
 3. Nummer des Blattes des Luftfahrzeugregisters,
 4. soweit erforderlich, Bezeichnung des Registerblattes des Registers für Pfandrechte an Luftfahrzeugen,
 5. Name und die Anschrift des Eigentümers
 - a) bei natürlichen Personen:
Name, Vorname und Anschrift,
 - b) bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts:
Firmenname und Anschrift,
 - c) zusätzlich bei mehreren Eigentümern:
Anteile der Berechtigten in Bruchteilen oder das für die Gemeinschaft maßgebende Rechtsverhältnis, ferner einen von

den Berechtigten bevollmächtigten Vertreter,

- d) im Falle der Ausnahme nach § 3 Abs. 2 dieses Gesetzes:

zusätzlich auch Name und Wohnsitz oder Sitz des Luftfahrzeughalters, wenn ein ausländischer Eigentümer

- Vermieter des Luftfahrzeugs über eine Zeitspanne von mehr als sechs Monaten oder
- Sicherungs- oder Vorbehaltseigentümer des Luftfahrzeugs ist.

(4) In der Luftfahrzeugrolle werden neben den Daten nach Absatz 3 folgende Daten gespeichert:

1. regelmäßiger Standort des Luftfahrzeugs,
2. Angabe seines Verwendungszwecks,
3. Angaben über Muster von Triebwerk oder Propeller, Ausrüstung und Notausrüstung sowie über durchgeführte Nachprüfungen des Luftfahrzeugs,
4. Angaben über den Schallschutz,
5. Angaben über die Haftpflichtversicherung,
6. Name und Anschrift des Halters, wenn der Eigentümer nicht zugleich Halter ist; Absatz 3 Nr. 5 gilt entsprechend.

(5) Wer die Verkehrszulassung eines Luftfahrzeugs beantragt, hat den zuständigen Stellen nach Absatz 1 die zu speichernden Daten mitzuteilen und auf Verlangen zu belegen. Der Eigentümer eines Luftfahrzeugs hat den zuständigen Stellen nach Absatz 1 jede Änderung der Daten unverzüglich mitzuteilen.

(6) Mit Zustimmung des Halters des Luftfahrzeugs können für Luftfahrzeuge nach Absatz 1 Nr. 1 die Daten nach Absatz 3 Nr. 1 bis 3 sowie sein Name und seine Anschrift vom Luftfahrt-Bundesamt veröffentlicht werden.

(7) Die Daten nach den Absätzen 3 und 4 dürfen, soweit dies erforderlich ist,

1. für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Luftverkehrs,
2. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Luftverkehrsvorschriften oder
3. zur Verfolgung von Straftaten oder zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit

vom Luftfahrt-Bundesamt und von den Beauftragten nach § 31c an Behörden und sonstige öffentliche Stellen im Inland übermittelt werden.

(8) Die nach Absatz 3 Nr. 1, 2 und 5 gespeicherten Daten dürfen an nicht-öffentliche Stellen übermittelt werden, wenn der Empfänger glaubhaft macht, daß er

1. die Daten zur Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung oder zur Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Luftverkehr oder zur Erhebung einer Privatklage wegen im Luftverkehr begangener Verstöße benötigt und
2. ohne Kenntnis der Daten zur Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung, zur Befriedigung oder Abwehr des Rechtsanspruchs oder zur Erhebung der Privatklage nicht in der Lage wäre.

Der Empfänger darf die übermittelten Daten nur für den in Satz 1 Nr. 1 genannten Zweck verarbeiten oder nutzen. Die übermittelnde Stelle hat den Empfänger darauf hinzuweisen.

(9) Die Daten nach den Absätzen 3 und 4 dürfen, soweit dies erforderlich ist, vom Luftfahrt-Bundesamt

1. den in Artikel 21 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411) genannten Stellen,
2. an das Flugsicherungsunternehmen zur Weitergabe an die Organisation EUROCONTROL zur Durchführung von Flugsicherungsaufgaben sowie zur Erhebung von Kosten für die Inanspruchnahme von Streckennavigationsdiensten und Streckennavigations-Einrichtungen der Flugsicherung

übermittelt werden. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, daß die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet oder genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden.

(10) Die Daten nach Absatz 3 Nr. 4 und 5 und Absatz 4 Nr. 5 und 6 sind spätestens nach Ablauf von sechs Monaten nach Erlöschen der Verkehrszulassung zu löschen.

§ 65

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt eine Datei über die von ihm, den Luftfahrtbehörden der Länder und den Beauftragten nach § 31c im Rahmen ihrer Zuständigkeit erteilten Erlaubnisse oder Berechtigungen für Luftfahrer (Zentrale Luftfahrerdater).

(2) Die Zentrale Luftfahrerdater dient der Feststellung, welche Erlaubnisse und Berechtigungen ein Luftfahrer besitzt.

(3) In der Zentralen Luftfahrerdater werden folgende Daten gespeichert:

1. Familienname, Geburtsname, sonstige frühere Namen, Vorname, Geschlecht, Geburtsdatum und -ort,
2. Anschrift,
3. Art und Nummer der Erlaubnis oder sonstigen Berechtigung, Datum ihrer Erstaussstellung und Gültigkeitsdauer sowie die jeweilige Ausstellungsbehörde,

4. rechtskräftige, unanfechtbare oder vorläufig wirksame Entscheidungen der Verwaltungsbehörden:

- a) über die Tauglichkeit von Luftfahrtpersonal nach § 24 Abs. 1 Nr. 2, § 24 a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
- b) Art des Tauglichkeitszeugnisses, Datum der Ausstellung, Gültigkeitsdauer sowie die Einzelbefunde der ausstellenden fliegerärztlichen Untersuchungsstelle,
- c) über die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis nach den Bestimmungen der Verordnung über Luftfahrtpersonal,
- d) über die Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis nach § 28 oder § 28 a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

(4) Wer die Erteilung, Verlängerung oder Änderung einer Erlaubnis oder sonstigen Berechtigung als Luftfahrer oder zur Ausbildung von Luftfahrern beantragt, hat der für die Ausstellung der Erlaubnis oder sonstigen Berechtigung zuständigen Stelle die erforderlichen Daten mitzuteilen und auf Verlangen zu belegen.

(5) Die Daten nach Absatz 3 dürfen, soweit dies zu dem in Absatz 2 genannten Zweck erforderlich ist,

1. für die Verfolgung von Straftaten,
2. für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten auf Grund dieses Gesetzes,
3. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften, soweit sie Erlaubnisse oder Berechtigungen für Luftfahrer betreffen,
4. zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs an ausländische Stellen

übermittelt werden. Eine Übermittlung für andere Zwecke als nach Absatz 2 ist nur zulässig, wenn dies zur Abwehr erheblicher Nachteile für das Gemeinwohl oder einer sonst unmittelbar drohenden Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist. In den Fällen der Nummer 4 sind die Empfänger darauf hinzuweisen, daß die Daten nur zu dem Zweck genutzt und verarbeitet werden dürfen, zu dem sie übermittelt worden sind.

(6) Die Luftfahrtbehörden der Länder und die Beauftragten nach § 31 c übermitteln dem Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich die nach Absatz 3 zu speichernden Daten zur Aufnahme in die Zentrale Luftfahrerdateri.

(7) Das Luftfahrt-Bundesamt hat die in der Zentralen Luftfahrerdateri gespeicherten personenbezogenen Daten zu löschen, wenn ihre Kenntnis für die Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich ist. Es prüft bei der Einzelfallbearbeitung und jeweils nach Ablauf von fünf Jahren, ob gespeicherte personenbezogene Daten zu berichtigen oder zu löschen sind. Die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das letzte Ereignis eingetre-

ten ist, das zur Speicherung der Daten geführt hat. Die maßgeblichen Gründe für die Aufrechterhaltung der Speicherung des jeweiligen Datensatzes sind aktenkundig zu machen.

§ 66

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt ein Register zur Speicherung von Daten, die für die Entscheidung über die Beschränkung, das Ruhen, den Widerruf, die Rücknahme oder die Versagung der Erlaubnis oder Berechtigung eines Luftfahrers erforderlich sind (Luftfahrer-Eignungsdatei).

(2) In der Luftfahrer-Eignungsdatei werden gespeichert:

1. Familienname, Geburtsname, Vorname, Geburtsdatum und -ort,
2. Daten über rechtskräftige, unanfechtbare oder vorläufig wirksame Entscheidungen der Verwaltungsbehörden:
 - a) über die Beschränkung, das Ruhen, den Widerruf oder die Rücknahme einer Erlaubnis für Luftfahrtpersonal nach § 29 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - b) wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 58 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4 a bis 7, 8 a bis 16 dieses Gesetzes,
 - c) über die Versagung der Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis nach § 28 oder § 28 a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - d) über die Versagung oder den Widerruf der Erlaubnis zur Ausbildung von Luftfahrern nach § 5 dieses Gesetzes,
 - e) über das Nichtbestehen der Prüfung nach § 128 Abs. 6 der Verordnung über Luftfahrtpersonal,

3. rechtskräftige Entscheidungen der Gerichte:

- a) in den in Nummer 2 Buchstabe a bis d genannten Fällen,
 - b) bei Straftaten und in Fällen, in denen von Strafe abgesehen worden ist, die für die Beurteilung der Tauglichkeit und Zuverlässigkeit von Personen für den Umgang mit Luftfahrzeugen erforderlich sind,
4. Entscheidungen der Gerichte oder der Staatsanwaltschaften nach § 153 a der Strafprozeßordnung, die für die Beurteilung der Tauglichkeit und Zuverlässigkeit von Personen für den Umgang mit Luftfahrzeugen erforderlich sind, jedoch ohne Angabe der festgesetzten Auflagen und Weisungen.

(3) Die in der Luftfahrer-Eignungsdatei gespeicherten Daten dürfen, soweit dies zu dem in Absatz 1 genannten Zweck erforderlich ist,

1. für die Verfolgung von Straftaten,
2. für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten auf Grund dieses Gesetzes,

3. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften, soweit sie Erlaubnisse oder Berechtigungen für Luftfahrer betreffen,
4. zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs an ausländische Stellen

übermittelt werden. Eine Übermittlung für andere Zwecke als nach Absatz 1 ist nur zulässig, wenn dies zur Abwehr erheblicher Nachteile für das Gemeinwohl oder einer sonst unmittelbar drohenden Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist. In den Fällen der Nummer 4 sind die Empfänger darauf hinzuweisen, daß die Daten nur zu dem Zweck genutzt und verarbeitet werden dürfen, zu dem sie übermittelt worden sind.

(4) Die nach § 31 Abs. 2 Nr. 1 und 3 für die Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrtpersonal zuständigen Landesbehörden und die Beauftragten nach § 31 c teilen dem Luftfahrt-Bundesamt die für eine Speicherung nach Absatz 2 Nr. 1 und 2 und die für eine Änderung oder Löschung einer Eintragung erforderlichen Daten unverzüglich mit. Satz 1 gilt entsprechend, wenn diesen Behörden Daten nach Absatz 2 Nr. 3 und 4 von Gerichten und Staatsanwaltschaften übermittelt wurden.

(5) Die nach Absatz 2 gespeicherten Daten sind spätestens nach Ablauf folgender Fristen zu löschen:

1. zwei Jahre
 - a) bei Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit,
 - b) bei Entscheidungen der Gerichte oder der Staatsanwaltschaft nach § 153 a der Strafprozeßordnung,
2. fünf Jahre,
 - a) wenn auf Geldstrafe oder auf Freiheitsstrafe von nicht mehr als drei Monaten erkannt worden ist,
 - b) wenn von Strafe abgesehen worden ist,
3. zehn Jahre
in allen übrigen Fällen.

Die Frist beginnt mit der Rechtskraft oder Unanfechtbarkeit der Entscheidung. Eine Entscheidung, mit der die Erteilung einer Erlaubnis oder die Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis für immer untersagt worden ist, wird gelöscht, wenn der Betroffene gestorben ist.

§ 67

Über die vom Luftfahrt-Bundesamt erteilten Erlaubnisse und Berechtigungen des Flugsicherungspersonals können folgende Daten

1. Name, Vorname, Anschrift, Geburtsdatum und -ort sowie die Staatsangehörigkeit des Erlaubnis- und Berechtigungsinhabers,

2. Art der erteilten Erlaubnis oder Berechtigung, Ausweisnummer, Tag der Erstaussstellung und Gültigkeitsdauer der Erlaubnis und Berechtigung,
3. Ruhen oder Widerruf der Erlaubnis und Berechtigung

an das Flugsicherungsunternehmen, an den Flugplatzunternehmer, soweit auf dessen Flugplatz Beauftragte nach § 31 Abs. 2 Satz 2 dieses Gesetzes Flugsicherungsaufgaben durchführen, an Behörden und sonstige öffentliche Stellen im Inland, die für die Verfolgung von Straftaten und für die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs zuständig sind, übermittelt werden, wenn dies zur Feststellung, welche Erlaubnisse und Berechtigungen ein Angehöriger des Flugsicherungspersonals besitzt, erforderlich ist.

§ 68

(1) Rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Straftat nach § 60 oder wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 58, die von einem in- oder ausländischen Halter eines Luftfahrzeugs oder von einer für die Leitung eines in- oder ausländischen Luftfahrtunternehmens verantwortlichen Person im Inland begangen wurde, werden vom Luftfahrt-Bundesamt in einem Deliktsregister gespeichert. Die Eintragungen dienen der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Halters oder der für die Leitung des Unternehmens verantwortlichen Personen bei der Erteilung und Überwachung von Genehmigungen und Erlaubnissen nach § 20 Abs. 1 und § 21 a sowie für Ermessensentscheidungen nach § 2 Abs. 7. Sie sind nach Ablauf von zwei Jahren zu löschen. Die Frist beginnt mit der Rechtskraft der Entscheidung.

(2) Die nach § 31 Abs. 2 Nr. 11 für die Erteilung von Genehmigungen für Luftfahrtunternehmen zuständigen Landesbehörden teilen dem Luftfahrt-Bundesamt die ihnen mitgeteilten Entscheidungen von Gerichten und Staatsanwaltschaften nach Absatz 1 Satz 1 unverzüglich mit.

(3) Die Daten dürfen nur zu den in Absatz 1 Satz 2 genannten Zwecken verwendet werden.

(4) Das Luftfahrt-Bundesamt darf den Stellen, denen die Aufgaben nach Absatz 1 Satz 2 obliegen, die Daten übermitteln, soweit dies zur Erfüllung der genannten Aufgaben erforderlich ist.

(5) Der Empfänger darf die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verwenden, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt worden sind.

§ 69

Personenbezogene Daten dürfen an öffentliche Stellen und Einrichtungen im Ausland übermittelt werden, sofern dies bei erfolgten oder drohenden Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere durch Flugzeugentführungen und Sabotageakte (§ 29 c Abs. 1), erforderlich ist."

46. In § 9 Abs. 1 Satz 3, § 10 Abs. 3, § 27 d Abs. 1 und 4 Satz 1 und 3, § 30 Abs. 2 Satz 1 und 3, § 31 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Nr. 18 und 19, § 31 b Abs. 1 und 2, §§ 31 c, 31 d Abs. 2 Satz 1 bis 3, § 32 Abs. 1, 2, 2a Satz 1 und 3, Abs. 2b, 3 Satz 3, Abs. 4, 5 Satz 1, Abs. 6 Satz 1 und 3, § 32a Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 und 3, Abs. 3 Satz 2 und § 63 werden jeweils

- a) die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“,
- b) das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“,
- c) das Wort „Er“ durch das Wort „Es“,
- d) die Wörter „den Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“,
- e) die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ und
- f) das Wort „er“ durch das Wort „es“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Strafgesetzbuches

In § 4 des Strafgesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1987 (BGBl. I S. 945, 1160), das zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Wörter „oder Luftfahrzeug“ durch die Wörter „oder in einem Luftfahrzeug“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten

In § 5 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), das zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Wörter „oder Luftfahrzeug“ durch die Wörter „oder in einem Luftfahrzeug“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen

Das Gesetz über die Verkündung von Rechtsverordnungen in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 114-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 2 werden nach dem Wort „Bundesanzeiger“ die Wörter „oder im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland –“ eingefügt.

2. § 2 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Andere vom Bundesministerium für Verkehr festgesetzte oder genehmigte Verkehrstarife einschließlich der Tarife der Spedition und

Lagerei und der Abgabentarife der Schifffahrt, die Verordnungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sowie die Verordnungen des Luftfahrt-Bundesamtes können im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – verkündet werden.“

Artikel 5

Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 21. März 1995 (BGBl. I S. 391), wird wie folgt geändert:

1. Im Ersten Abschnitt der Inhaltsübersicht werden nach der Angabe „§ 3 a Flugvorbereitung“ die Angabe „§ 3 b Mitführung von Urkunden und Ausweisen“ eingefügt und am Ende folgende Angabe angefügt:

„§ 5 a Startverbot“.

2. § 2 wird wie folgt gefaßt:

„§ 2

Verantwortlicher Luftfahrzeugführer

(1) Die Vorschriften dieser Verordnung über die Rechte und Pflichten des Luftfahrzeugführers gelten für den verantwortlichen Luftfahrzeugführer unabhängig davon, ob er das Luftfahrzeug selbst bedient oder nicht.

(2) Luftfahrzeuge sind während des Fluges und am Boden von dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer zu führen. Er hat dabei den Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers einzunehmen, ausgenommen bei Ausbildungs-, Einweisungs- und Prüfungsflügen oder im Falle des Absatzes 3, wenn der Halter etwas anderes bestimmt hat.

(3) Sind mehrere zur Führung des Luftfahrzeugs berechnete Luftfahrer an Bord, ist verantwortlicher Luftfahrzeugführer, wer als solcher bestimmt ist. Die Bestimmung ist vom Halter oder von seinem gesetzlichen Vertreter, bei einer juristischen Person von dem vertretungsberechtigten Organ zu treffen. Den nach Satz 2 Verpflichteten steht gleich, wer mit der Leitung oder Beaufsichtigung des Unternehmens eines anderen beauftragt oder von diesem ausdrücklich damit betraut ist, die Bestimmung nach Satz 1 in eigener Verantwortlichkeit zu treffen.

(4) Ist eine Bestimmung entgegen der Vorschrift des Absatzes 3 nicht getroffen, so ist derjenige verantwortlich, der das Luftfahrzeug von dem Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers aus führt. Ist in dem Flughandbuch oder in der Betriebsanweisung des Luftfahrzeugs der Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers nicht besonders bezeichnet, gilt

1. bei Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen mit nebeneinander angeordneten Sitzen der linke Sitz,
 2. bei Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen mit hintereinander angeordneten Sitzen der beim Alleinflug einzunehmende Sitz,
 3. bei Drehflüglern der rechte Sitz
- als der Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers.“

3. Nach § 3 a wird folgender § 3 b eingefügt:

„§ 3 b

Mitführung von Urkunden und Ausweisen

Die Verpflichtung, die für den Betrieb erforderlichen Urkunden und Ausweise an Bord eines Luftfahrzeugs mitzuführen, bestimmt sich nach verbindlichen internationalen Vorschriften, nach deutschem Recht und nach dem Recht des Eintragsstaates des Luftfahrzeugs sowie bei Besatzungsmitgliedern nach dem Recht des diese Papiere ausstellenden Staates. In jedem Falle sind diese Unterlagen auch in englischer Sprache mitzuführen.“

4. Nach § 5 wird folgender § 5 a eingefügt:

„§ 5 a

Startverbot

(1) Wird anlässlich des Ergebnisses einer luftaufsichtlichen Untersuchung eines nicht in einem deutschen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeugs ein Startverbot verhängt, so hat die für die Gewährung der Verkehrsrechte zuständige Behörde unverzüglich den betreffenden Eintragsstaat oder, falls dieser nicht die Aufsicht über den Flugbetrieb dieses Luftfahrzeugs führt, den für die Aufsicht über den Flugbetrieb dieses Luftfahrzeugs zuständigen Staat über die Befunde, die zur Verhängung des Startverbots führten, zu unterrichten und anschließend entsprechend seiner Bewertung zu verfahren.

(2) Für ein in einem deutschen Luftfahrzeugregister eingetragenes Luftfahrzeug wird das Startverbot erst nach Wiederherstellung seiner Lufttüchtigkeit aufgehoben, es sei denn, die für die Bewertung der Lufttüchtigkeit zuständige Stelle hält einen Start unter Auflagen und Einschränkungen für vertretbar.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten für nicht im Luftsportgeräteverzeichnis eingetragene Luftsportgeräte entsprechend.“

5. In § 13 Abs. 9 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Dies gilt auch für Ausweichmanöver, die auf Empfehlungen beruhen, welche von einem bordseitigen Kollisionswarngerät gegeben werden.“

6. In § 22 Abs. 1 Nr. 8 werden die Wörter „bei der Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle bei der Flugleitung“ durch die Wörter „beim Flugplatzunternehmer“ ersetzt.

7. § 43 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Nummer 17 b wird folgende Nummer 17 c eingefügt:

„17 c. einer Vorschrift des § 11 c Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 3 oder Abs. 4 Satz 1 über Beschränkungen der Starts und Landungen von dort genannten Flugzeugen zuwiderhandelt;“.

- b) Nummer 19 a wird wie folgt gefaßt:

„19 a. ohne Erlaubnis nach § 15 Abs. 1 Satz 1 oder § 16 Abs. 3 a Satz 2 startet oder landet;“.

- c) Nummer 20 wird wie folgt gefaßt:

„20. einer Vorschrift des § 16 Abs. 1 bis 3, 5 oder 6 Satz 1 über den Aufstieg von Ballonen, Drachen, Flugmodellen oder Flugkörpern mit Eigenantrieb zuwiderhandelt;“.

8. a) In § 9 a Abs. 2 Satz 2, § 10 Abs. 1, § 11 Abs. 1 Satz 2, § 22 Abs. 2 Satz 2, § 25 Abs. 3, § 26 a Abs. 3, § 26 b Abs. 2, § 26 d Abs. 2, § 27 Abs. 2, § 31 Abs. 3 und § 37 Abs. 4 werden die Wörter „in dem Bundesanzeiger und“ durch die Wörter „im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder“ ersetzt.

- b) In § 21 Abs. 4 Satz 2 werden nach dem Wort „fest“ die Wörter „und gibt sie im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt“ eingefügt.

- c) In § 27 a Abs. 2 Satz 1 werden die Wörter „und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntzumachen“ gestrichen.

- d) In § 28 Abs. 4 Satz 2 werden nach dem Wort „und“ die Wörter „im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – oder“ eingefügt.

9. In § 5 Abs. 5 Satz 1, § 7 Abs. 3, § 10 Abs. 1 und 2, § 11 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3, § 11 b Abs. 1, § 21 Abs. 4 Satz 2, § 22 Abs. 2 Satz 2, § 22 a Abs. 2 Satz 1, § 25 Abs. 1 Satz 2 und § 28 Abs. 3 werden jeweils

- a) die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“,

- b) das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“,

- c) das Wort „Er“ durch das Wort „Es“,

- d) die Wörter „den Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“,

- e) die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ und

- f) das Wort „er“ durch das Wort „es“

ersetzt.

Artikel 6**Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308), zuletzt geändert durch Verordnung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3178), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Im 3. Unterabschnitt des Ersten Abschnitts werden die Wörter „Eintragungsverzeichnisse und Kennzeichen“ durch die Wörter „Luftfahrzeugregister und Kennzeichen“ ersetzt.
- b) Im Vierten Abschnitt werden im 1. Unterabschnitt die Wörter „Luftfahrtunternehmen und Fluglinien“ durch die Wörter „Gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen“ und im 2. Unterabschnitt die Wörter „Gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen für sonstige Zwecke“ durch die Wörter „Nichtgewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen“ sowie im 3. Unterabschnitt das Wort „Selbstkostenflüge“, im 6. Unterabschnitt die Wörter „Mitführen von Funkgeräten“ und im 8. Unterabschnitt das Wort „Luftbildwesen“ jeweils durch den Klammerzusatz „(weggefallen)“ ersetzt und folgende neue Unterabschnittüberschrift 11 angefügt:

„11. Anerkennung von Luftsportgeräten
..... 101“.

2. § 3 Abs. 1 Satz 2 wird aufgehoben.

3. § 6 Abs. 1 Nr. 8 wird aufgehoben.

4. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

„Zulassungsantrag“.

- b) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen“ gestrichen.

5. § 9 wird aufgehoben.

6. Der 3. Unterabschnitt des Ersten Abschnitts wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

„3. Luftfahrzeugregister und Kennzeichen“.

- b) § 14 wird wie folgt gefaßt:

„§ 14

Eintragungen in Luftfahrzeugregister

(1) Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge und bemannte Ballone sind bei der Verkehrszulassung von dem Luftfahrt-Bundesamt von Amts wegen in die Luftfahrzeugrolle einzutragen. Die Eintragung kann vor der Verkehrszulassung vorgenom-

men werden, wenn ein berechtigtes Interesse glaubhaft gemacht wird. Dem Eigentümer oder im Falle des § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c dem bevollmächtigten Vertreter wird ein Eintragungsschein nach Anlage 1 erteilt. Der Eintragungsschein ist bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs mitzuführen.

(2) Ultraleichtflugzeuge werden für die Verkehrszulassung von den Beauftragten nach § 31 c des Luftverkehrsgesetzes in das Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen, Hängegleiter und Gleitsegel auf Antrag. Absatz 1 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend, Absatz 1 Satz 4 jedoch nicht für Hängegleiter und Gleitsegel.“

- c) Die §§ 15 bis 18 a werden aufgehoben.

- d) § 19 wird wie folgt gefaßt:

„§ 19

Kennzeichen

(1) Bei der Verkehrszulassung nach § 14 Abs. 1 Satz 1 oder bei der Eintragung nach § 14 Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 2 Satz 1 wird dem Luftfahrzeug ein Kennzeichen zugeteilt; im Falle der vorläufigen Verkehrszulassung nach § 12 kann ihm ein vorläufiges Kennzeichen zugeteilt werden. Die Kennzeichen sind zugleich mit dem deutschen Staatszugehörigkeitszeichen nach den Vorschriften der Anlage 1 am Luftfahrzeug zu führen.

(2) Auf Antrag kann unter Angabe des Musters, der Baureihe und der Werknummer des Luftfahrzeugs ein Kennzeichen, für Luftsportgeräte befristet, vorgemerkt werden.“

7. § 22 wird wie folgt gefaßt:

„§ 22

Zuständige Stellen

- (1) Die Erlaubnis wird erteilt

1. von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem der Bewerber seinen Hauptwohnsitz hat oder ausgebildet wurde, für Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer, Motorseglerführer, Segelflugzeugführer und Freiballonführer und Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen und nach § 6 Nr. 9 zulassungspflichtigem sonstigen Luftfahrtgerät,
2. vom Luftfahrt-Bundesamt für Verkehrsflugzeugführer, Berufsflugzeugführer, Berufshubschrauberführer, Verkehrshubschrauberführer, Flugnavigatoren, Flugingenieure, Luftschiffführer, Prüfer von Luftfahrtgerät, Flugdienstberater, Luftfahrtpersonal des Bundesgrenzschutzes und der Polizei und für Luftfahrzeugführer nach Nummer 1 bei gleichzeitigem Erwerb der Instrumentenflugberechtigung,
3. von dem Beauftragten für Luftsportgeräteführer, Windenführer für Luftsportgerät und Prüfer von Luftsportgerät.

(2) Erweiterungen der Erlaubnis und die Erteilung besonderer Berechtigungen werden von

den in Absatz 1 genannten Stellen erteilt; für die Erteilung der Instrumentenflugberechtigung ist jedoch allein das Luftfahrt-Bundesamt zuständig.

(3) Wird eine Erlaubnis, die nach Absatz 1 Nr. 1 in die Zuständigkeit des Landes fällt, um die Instrumentenflugberechtigung erweitert, tritt das Luftfahrt-Bundesamt an die Stelle der bisher zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes. Erlischt eine Instrumentenflugberechtigung, wird die betreffende Stelle nach Absatz 1 für die verbleibende Erlaubnis zuständig.

(4) Die Verlängerung und Erneuerung der Erlaubnis wird in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 von der für den Hauptwohnsitz des Antragstellers zuständigen Erlaubnisbehörde, bei besonderen Umständen von der Ausbildungsbehörde und in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 und 3 von der hiernach zuständigen Stelle erteilt.

(5) Die Erlaubnis nach Absatz 1 Nr. 1, ihre Verlängerung und Erneuerung sowie Erweiterungen und besondere Berechtigungen hierzu können auch von der Erlaubnisbehörde eines anderen Landes erteilt werden, wenn die nach Absatz 1 Nr. 1 zuständige Behörde zustimmt.

(6) Absatz 4 gilt sinngemäß für die Rücknahme oder den Widerruf der Erlaubnis sowie für Anordnungen nach § 29 Abs. 3."

8. § 28 Abs. 2 Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

„Die allgemeine Anerkennung und die Anerkennung im Einzelfall werden von dem Luftfahrt-Bundesamt oder von dem Beauftragten erteilt.“

9. In § 31 Abs. 1 Nr. 1 werden die Angabe „2. Klasse“ gestrichen und nach dem Wort „Privathubschrauberführer,“ die Wörter „jeweils ohne Instrumentenflugberechtigung, sowie“ eingefügt.

10. In § 39 Abs. 2 Satz 2 werden der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt und folgende Wörter eingefügt:

„eine ohne diese Zustimmung erteilte Genehmigung ist nichtig.“

11. § 45 Abs. 3 Satz 2 wird gestrichen.

12. § 53 Abs. 3 Satz 2 wird gestrichen.

13. In § 54 Abs. 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Motorsegler“ ein Komma und das Wort „Frei- ballone“ eingefügt.

14. Der 1. Unterabschnitt im Vierten Abschnitt wird wie folgt gefaßt:

„1. Gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen

§ 61

Genehmigungsbehörde, Zulassungsbehörde

(1) Die Betriebsgenehmigung für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen nach der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von

Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung wird erteilt

1. für Luftfahrtunternehmen, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden, von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat,
2. für andere Luftfahrtunternehmen von dem Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle.

(2) Die Genehmigungen nach § 20 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes werden von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, erteilt. Die Genehmigung kann von der Luftfahrtbehörde eines anderen Landes erteilt werden, wenn der Schwerpunkt der beabsichtigten Unternehmertätigkeit in diesem Lande liegt und die nach Satz 1 zuständige Behörde zustimmt.

(3) Die Zulassung von Luftsicherheitsplänen wird in allen Fällen von dem Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt.

§ 62

Antrag auf Erteilung der Betriebsgenehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung nach § 20 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes muß enthalten:

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Antragstellers, eine Erklärung über schwebende Strafverfahren und darüber, daß ein Führungszeugnis nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der Genehmigungsbehörde beantragt worden ist, bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts außerdem den Namen und Wohnsitz der vertretungsberechtigten Personen sowie auf Verlangen eine Bescheinigung des Registergerichts, daß die Eintragung in das Vereins-, Handels- oder Genossenschaftsregister nur noch von der Erteilung der Genehmigung abhängt,
2. die Angabe der Staatsangehörigkeit des Antragstellers, bei juristischen Personen oder Gesellschaften des Handelsrechts die Staatsangehörigkeit der vertretungsberechtigten Personen,
3. die Angabe des Zwecks des Luftfahrtunternehmens sowie der Gebiete, in welchen geflogen werden soll,
4. die Angaben über die zur Verwendung vorgesehenen Luftfahrzeuge, insbesondere Anzahl, Muster und Kategorien,
5. die Namen des Luftfahrtpersonals unter Angabe der erteilten Erlaubnisse und besonderen Berechtigungen,
6. den Nachweis der für den sicheren Betrieb erforderlichen wirtschaftlichen Leistungs-

fähigkeit des Antragstellers, den Gesellschaftsvertrag, die Bilanz einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung, Angaben über die Kapitalzusammensetzung des Unternehmens, sein Anlagevermögen und den Kapitalbedarf, ferner einen Wirtschafts- und Liquiditätsplan für das laufende und folgende Jahr, sowie Angaben über die vorgesehenen Beförderungsentgelte und Bedingungen,

7. bei Verwendung von Luftfahrzeugen, die nicht im ausschließlichen Eigentum des Antragstellers stehen, den Nachweis, daß er daran uneingeschränkt die Verfügungsgewalt besitzt, die die beabsichtigte Verwendung der Luftfahrzeuge voraussetzt (Halter), sowie auf Verlangen der Genehmigungsbehörde über den Eigentümer der Luftfahrzeuge die Angaben nach den Nummern 1 und 2,
8. den Nachweis des Abschlusses der gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungen,
9. den Nachweis, daß ausreichende personelle, technische und organisatorische Voraussetzungen vorhanden sind, um die Lufttüchtigkeit der verwendeten Luftfahrzeuge jederzeit aufrechtzuerhalten und einen sicheren Betrieb durchzuführen,
10. den Nachweis, daß die Ausrüstung der Luftfahrzeuge für die beabsichtigte Verwendung den Vorschriften für den Betrieb des Luftfahrzeugs entspricht und die Führer der Luftfahrzeuge die erforderlichen Erlaubnisse und Berechtigungen besitzen.

(2) Für die Erteilung der Betriebsgenehmigung für die gewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht durch Luftfahrtunternehmen nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung gilt Absatz 1 Nr. 1 bis 5, 7 bis 10 entsprechend. Weitere nach der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 zu erbringende Nachweise bleiben hiervon unberührt.

§ 63

Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen außerhalb der Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes

(1) Die Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen nach § 21 a des Luftverkehrsgesetzes, die von einem Staat außerhalb der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraumes gegenüber der Regierung der Bundesrepublik Deutschland auf diplomatischem Wege zur Ausübung des Linienverkehrs benannt worden sind (Bezeichnung), wird vom Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt.

(2) Vorbehaltlich abweichender Regelungen in Luftverkehrsabkommen mit dem Heimatstaat des bezeichneten ausländischen Unternehmens

muß der Antrag auf Erteilung der Betriebsgenehmigung insbesondere enthalten:

1. den Nachweis der Betriebsgenehmigung des Heimatstaates (Air Operator Certificate);
2. die zur Bestimmung von Sitz und Nationalität der Gesellschaft notwendigen Angaben und Nachweise wie Gesellschaftssatzung, Handelsregisterauszug, Geschäftsbericht oder entsprechende andere Dokumente, aus denen sich Angaben über Vorstand und Zusammensetzung des Geschäftskapitals entnehmen lassen;
3. die Erteilung einer Vollmacht an einen im Inland ansässigen Zustellungs- und Empfangsbevollmächtigten;
4. den Flugplan für die beantragte erste Flugplanperiode mit Angabe von ICAO- oder IATA-Code des beantragenden Unternehmens;
5. die vollständige Flottenauflistung des zum Einsatz vorgesehenen Fluggeräts mit Angaben zur Kapazität der einzelnen Luftfahrzeugmuster sowie über Eigentumsverhältnisse und Nationalitäts- und Eintragszeichen;
6. detaillierte Nachweise über die Einhaltung der gesetzlichen Versicherungspflicht;
7. die Aufstellung über die zur Anwendung vorgesehenen Passagiertarife.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Nachweise, die denen nach § 62 Abs. 1 entsprechen, verlangen.

(4) Bei der Antragstellung ist der Luftsicherheitsplan (§ 20 a des Luftverkehrsgesetzes) vorzulegen.

§ 63 a

Streckengenehmigung, Liniengenehmigung

(1) Die Streckengenehmigung zur Ausübung von Verkehrsrechten auf Strecken innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nach der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. EG Nr. L 240 S. 8) in der jeweils geltenden Fassung wird erteilt

1. für Luftfahrtunternehmen, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden, von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat,
2. für andere Luftfahrtunternehmen von dem Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle.

Die Erteilung der Streckengenehmigung im innereuropäischen Luftverkehr hat eine gültige Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen

an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung und deren Fortbestand zur Voraussetzung. Auf Verlangen der für die Erteilung der Streckengenehmigung zuständigen deutschen Behörde ist eine beglaubigte Abschrift der Betriebsgenehmigung und erforderlichenfalls eine Bescheinigung über die fortbestehende Gültigkeit derselben vorzulegen.

(2) Die Genehmigung zur Ausübung von Verkehrsrechten im Fluglinienverkehr auf Strecken, die nicht unter Absatz 1 fallen, wird vom Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt. Die Liniengenehmigung für ausländische Unternehmen hat eine gültige Betriebsgenehmigung nach § 63 zur Voraussetzung.

§ 63 b

Flugplan

Bis zum 15. Februar (für die Flugplanperiode 1. April bis 31. Oktober) und bis zum 15. September (für die Flugplanperiode 1. November bis 31. März) eines jeden Jahres hat ein Luftfahrtunternehmen mit der Genehmigung nach § 63 a Abs. 2 einen Flugplan bei dem Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle zur Genehmigung vorzulegen. Luftfahrtunternehmen mit der Genehmigung nach § 63 a Abs. 1 haben den Flugplan nach den für die Flugpreise nach § 63 c Abs. 1 geltenden Regelungen zu hinterlegen.

§ 63 c

Flugpreise

(1) Die Flugpreisgestaltung im innereuropäischen Luftverkehr richtet sich nach der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten (ABl. EG Nr. L 240 S. 15) in der jeweils geltenden Fassung. Die vorgesehenen Flugpreise des Personelluftverkehrs sind nach Artikel 5 Abs. 2 der Verordnung beim Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle zu hinterlegen. Der hinterlegte Flugpreis wird 24 Stunden nach Eingang wirksam, es sei denn, die Genehmigungsbehörde trifft Maßnahmen nach Artikel 6 der Verordnung.

(2) Die Genehmigung für Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr nach § 63 a Abs. 2 erteilt das Bundesministerium für Verkehr oder eine andere von ihm bestimmte Stelle.

§ 64

Anzeigepflichten

Änderungen der Betriebsgrundlagen, die Gegenstand der jeweiligen Genehmigung dieses Abschnitts waren, sind von dem Inhaber der Genehmigung der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Ist der Inhaber der Genehmigung nach den §§ 61 und 62 eine juristische Person oder eine Personengesellschaft, so sind Veränderungen hinsichtlich der vertretungsberechtigten Personen ebenfalls der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

§ 65

Aufsicht

(1) Die jeweils zuständige Genehmigungsbehörde dieses Abschnitts ist berechtigt nachzuprüfen, ob die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Genehmigung maßgebend waren, fortbestehen und ob der Flugbetrieb ordnungsgemäß durchgeführt wird. Sie kann die hierfür notwendigen Auskünfte verlangen und Überprüfungen der Luftfahrzeuge und des Unternehmens durchführen.

(2) Hat das Bundesministerium für Verkehr eine andere Stelle zur Genehmigungsbehörde bestimmt, hat diese die Befugnisse nach Absatz 1."

15. Der 2. Unterabschnitt im Vierten Abschnitt wird wie folgt gefaßt:

„2. Nichtgewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen

§ 66

Genehmigungsbehörde

Die Genehmigungen nach § 20 Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes werden von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem der Antragsteller seinen Wohnsitz oder Sitz hat, erteilt. Die Genehmigung kann von der Luftfahrtbehörde eines anderen Landes erteilt werden, wenn der Schwerpunkt der beabsichtigten Tätigkeit in diesem Lande liegt und die nach Satz 1 zuständige Behörde zustimmt.

§ 67

Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung muß die Angaben nach § 62 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4, 9 und 10, ferner den Nachweis des Abschlusses einer Unfallversicherung der Fluggäste durch Vorlage des Versicherungsscheins oder eine Deckungszusage der Versicherung enthalten. Bei einem ausländischen Antragsteller wird der Nachweis nach § 62 Abs. 1 Nr. 9 und 10 durch die Vorlage der Betriebserlaubnis des Registerstaates oder durch eine entsprechende Unbedenklichkeitsbescheinigung der zuständigen Luftfahrtbehörde dieses Staates erbracht.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Angaben, Unterlagen und Nachweise fordern, die für eine Entscheidung über den Antrag nach Absatz 1 erforderlich sind.

§ 68

Anzuwendende Vorschrift

Auf die Aufsicht ist § 65 sinngemäß anzuwenden."

16. Der 3. Unterabschnitt im Vierten Abschnitt wird aufgehoben.

17. In § 73 Nr. 2 werden die Wörter „Bundesminister für Verkehr“ durch das Wort „Luftfahrt-Bundesamt“ ersetzt.

18. In § 74 Abs. 4 werden die Wörter „Flugmodelle, Hängegleiter oder Gleitsegel“ durch die Wörter „Flugmodelle und nicht motorgetriebene Luftsportgeräte“ ersetzt.

19. § 77 wird wie folgt gefaßt:

„§ 77

Mitführen von Waffen

Waffen, die der Mitführende nach anderen Rechtsvorschriften tragen darf, dürfen in Luftfahrzeugen ohne Erlaubnis mitgeführt werden.“

20. In § 78 Abs. 4 wird die Angabe „§ 63 Abs. 2“ durch die Angabe „§ 20 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes“ ersetzt.

21. Der 6. Unterabschnitt im Vierten Abschnitt wird aufgehoben.

22. In § 95 Abs. 4 Satz 1 wird die Angabe „§ 99 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 99 Abs. 5“ ersetzt.

23. Dem § 96 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Rechtswirkungen nach Satz 1 treten nur dann ein, wenn der Antrag von einem nach § 15 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bestellten inländischen Empfangsbevollmächtigten eingereicht wurde, der zugleich der Genehmigungsbehörde als Zustellungsbevollmächtigter nach § 8 des Verwaltungszustellungsgesetzes benannt worden ist.“

24. Vor § 101 wird folgende Überschrift eingefügt:

„11. Anerkennung von Luftsportgeräten“.

25. § 108 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 Buchstabe a wird aufgehoben.

b) Nummer 12 wird aufgehoben.

c) In Nummer 13 Buchstabe c wird die Angabe „Abs. 2“ durch die Angabe „Abs. 4“ ersetzt.

26. Anlage 1 (zu § 14 Abs. 1) wird wie folgt geändert:

a) Die Bezeichnung der Anlage wird wie folgt gefaßt:

„Anlage 1 (zu § 14 Abs. 1 und § 19 Abs. 1)“.

b) Abschnitt I wird wie folgt gefaßt:

„I.

Eintragungsschein
und Lufttüchtigkeitszeugnis

Eintragungsschein und Lufttüchtigkeitszeugnis sind nach den dieser Anlage beigefügten Mustern zu erteilen:

für Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge und bemannte Ballone nach den Mustern 1 und 2, für Luftsportgeräte nach den Mustern 3 und 4.“

c) Abschnitt II wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. Deutsche Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler und bemannte Ballone führen als Staatszugehörigkeitszeichen die Bundesflagge und den Buchstaben D sowie als besondere Kennzeichnung (Eintragungszeichen) vier weitere Buchstaben.“

bb) In Nummer 2 wird das Wort „Höchstgewicht“ durch die Wörter „höchstzulässige Startmasse“ ersetzt sowie der Punkt nach der Angabe „N“ durch ein Komma ersetzt und die folgende Angabe eingefügt:

„bemannte Ballone O.“

cc) In Nummer 4 Abs. 3 Satz 1 werden nach den Wörtern „Hülle von Luftschiffen“ die Wörter „und bemannten Ballonen“ eingefügt.

dd) Nummer 6 wird wie folgt gefaßt:

„6. Bemannte Ballone führen den Buchstaben D und das Eintragungszeichen entsprechend Nummer 3 Abs. 2 erster Halbsatz sowie auf der Kappe.“

d) Abschnitt III Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

„2. Bemannte Ballone setzen die Bundesflagge oder führen sie gemäß Nummer 1 Abs. 2 in gegenüberliegender Anordnung außen auf der Hülle; die Gesamthöhe muß hierbei jedoch mindestens 30 cm betragen.“

e) Der Anhang zur Anlage 1 wird wie folgt geändert:

aa) Das Muster 3 wird aufgehoben.

bb) Das bisherige Muster 4 a wird Muster 3.

cc) Das bisherige Muster 4 b wird Muster 4.

27. In § 24 Abs. 3 Nr. 3, § 32 Abs. 1 Nr. 1 und § 40 Abs. 1 Nr. 1 wird die Angabe „§ 28“ jeweils durch die Angabe „§ 30“ ersetzt.

28. In § 2 Satz 2, § 7 Satz 2, § 20 Abs. 4 Satz 2, § 24 a Abs. 1 Satz 4, § 28 Abs. 3 Satz 2, § 81 Abs. 1 Satz 3, § 92 Abs. 3 Satz 1, § 97 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2, § 99 Abs. 3 und § 101 Satz 1 werden jeweils

a) die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“,

b) das Wort „Bundesminister“ durch das Wort „Bundesministerium“,

c) das Wort „Er“ durch das Wort „Es“,

d) die Wörter „den Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“,

e) die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ und

f) das Wort „er“ durch das Wort „es“ ersetzt.

Artikel 7**Änderung der Kostenverordnung
der Luftfahrtverwaltung**

Die Anlage zu § 2 Abs. 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 23. Mai 1996 (BGBl. I S. 702), wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt V Nr. 12 wird wie folgt gefaßt:

„12. Genehmigung der Errichtung bestimmter Bauwerke und Luftfahrthindernisse (§ 12 Abs. 2 Satz 4, § 15 Abs. 2 Satz 3, § 17 Satz 2 LuftVG) 100 bis 2000 DM“.

2. Abschnitt VI wird wie folgt geändert:

a) Die Nummer 1 wird durch die folgenden Nummern 1 und 1 a ersetzt:

„1. Genehmigung von Luftfahrtunternehmen (§ 20 Abs. 1 Satz 1 oder § 20 Abs. 4, jeweils in Verbindung mit § 61 LuftVZO) 400 bis 4000 DM

1 a. Genehmigung für die nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht (§ 20 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, § 66 LuftVZO) 100 bis 800 DM“.

b) Die Nummern 7 und 8 werden aufgehoben.

c) In Nummer 19 wird Buchstabe a aufgehoben; die nachfolgenden Buchstaben b und c werden die Buchstaben a und b.

d) Nummer 20 wird aufgehoben.

3. Abschnitt VII Nr. 24 wird aufgehoben.

Artikel 8**Änderung der Verordnung
über Luftfahrtpersonal**

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S. 265), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 26. Mai 1993 (BGBl. I S. 750), wird wie folgt geändert:

1. In der Nummer 2 des Ersten Abschnitts der Inhaltsübersicht, in § 7 Abs. 1 und 3 Satz 1, § 11 Abs. 1 Nr. 1, in der Überschrift zu § 89, in § 89 Abs. 1 und 2, § 128 Abs. 2 Satz 2 und im Muster des Beiblattes „A“ zum Luftfahrerschein für Berufsflugzeugführer zu Muster 2 (§ 10 LuftPersV) wird jeweils die Angabe „2. Klasse“ gestrichen.

2. In der Nummer 3 des Ersten Abschnitts der Inhaltsübersicht werden die Wörter „Berufsflugzeugführer 1. Klasse“ gestrichen.

3. § 13 wird aufgehoben.

4. In § 125 Abs. 4 Satz 1 werden die Wörter „für Berufsflugzeugführer 1. Klasse,“ gestrichen.

Artikel 9**Übergangsregelung**

Die Form und die Abmessungen bisher bestehender, von diesem Gesetz abweichender Bauschutzbereiche richten sich ab dem . . . [einzusetzen: erster Tag des sechsten auf die Verkündung dieses Gesetzes folgenden Kalendermonats] nach den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes über den Bauschutzbereich. Die §§ 16, 16 a, 18, 19 des Luftverkehrsgesetzes finden Anwendung. Die zuständige Luftfahrtbehörde kann auf Antrag des Flugplatzunternehmers den bisherigen Bauschutzbereich abweichend von Satz 1 aufrechterhalten, soweit öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Artikel 10**Bekanntmachungsbefugnis**

Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut des Luftverkehrsgesetzes in der nach dem Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 11**Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang**

Die auf den Artikeln 5 bis 8 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert oder aufgehoben werden.

Artikel 12**Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am ersten Tag des siebten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 23 (§ 27 Abs. 1 LuftVG) tritt außer Kraft, sobald eine Rechtsverordnung über die Beförderung gefährlicher Güter in Luftfahrzeugen auf Grund des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121) in der jeweils geltenden Fassung in Kraft getreten ist. Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes tritt Artikel 5 Abs. 3 des Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 18. September 1980 (BGBl. I S. 1729) außer Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Der Luftverkehr in Deutschland und in der Europäischen Union befindet sich seit Jahren in einer stetigen Aufwärtsentwicklung. Zwischen 1984 und 1993 hat sich der Fluggastverkehr von/nach der Bundesrepublik Deutschland verdoppelt – auf rund 61 Millionen Fluggäste¹⁾. Damit einhergehend ist die Zahl der Flugbewegungen entsprechend gestiegen. Seit der Vereinigung Deutschlands im Jahre 1990 stieg die Zahl der Flugbewegungen im Linien- und Charterluftverkehr der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland innerhalb von nur fünf Jahren von rund 1,1 Millionen auf 1,5 Millionen²⁾. Für die Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen um 400 000 auf insgesamt 800 000 hatte es zuvor mehr als 20 Jahre (von 1965 bis 1986) gedauert³⁾. Dieser Trend wird auch in Zukunft anhalten. Alle vorliegenden Prognosen gehen im Bereich des Luftverkehrs von überproportionalen Zuwachsraten aus, wonach sich der Luftverkehr innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich verdoppeln wird.

Mehr Verkehr bedeutet gleichzeitig eine Zunahme von Sicherheitsrisiken im Luftverkehr. Der Luftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland besitzt einen sehr hohen Sicherheitsstandard. Diesen Standard gilt es daher auch in Zukunft unter Einbeziehung der zu erwartenden Verkehrszuwächse und der damit verbundenen weiteren Internationalisierung dieses Verkehrs zu erhalten.

Der vorliegende Gesetzentwurf legt deshalb sein Schwergewicht auf die Erhaltung und Verbesserung der Luftverkehrs-Sicherheit. Dabei wird der bestehende Ordnungsrahmen durch zahlreiche Einzelmaßnahmen entsprechend angepaßt und fortentwickelt.

Mit dem neuen § 1 a wird klargestellt, daß bestimmte deutsche Luftverkehrsvorschriften auch außerhalb des deutschen Hoheitsbereichs Geltung haben, um die Sicherheit des Luftverkehrs zu gewährleisten. Der neue § 1 b verpflichtet darüber hinaus in Übereinstimmung mit Regelungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) die Besatzungsmitglieder eines deutschen Luftfahrzeugs, auch im Hoheitsbereich eines anderen Staates die dort jeweils geltenden Flug- und Luftverkehrsregeln zu beachten und zu befolgen.

Die Lufthoheit der Bundesrepublik Deutschland wird nunmehr ausdrücklich durch den neu eingefügten § 1 c festgeschrieben, der bestimmt, welche Luftfahrzeuge den deutschen Luftraum nutzen dürfen.

¹⁾ Quelle: Lufthansa – Weltluftverkehr – Lufthansa und Konkurrenz – Ausgabe 1995.

²⁾ Quelle: Statistisches Bundesamt.

³⁾ Quelle: Statistisches Bundesamt.

Mit dem neuen § 23 b werden erstmals die für die Genehmigungsbehörden nach §§ 20 ff. notwendigen Prüfungs- und Kontrollrechte im Hinblick auf die Einhaltung bzw. auf den weiteren Bestand der Genehmigungsvoraussetzungen umfassend gesetzlich geregelt. Der neue § 29 Abs. 4 verschafft darüber hinaus den für die Aufsicht über Luftfahrtunternehmen und für die Luftaufsicht auf Flugplätzen zuständigen Vertretern der Luftfahrtbehörden ein ausdrückliches Betretungs- und Untersuchungsrecht, um Luftfahrzeuge auf ihre – erkennbare – Lufttüchtigkeit (Verkehrssicherheit) kontrollieren zu können.

Die Ordnungswidrigkeitentatbestände von § 58 und die für sie geltenden Bußgeldhöchstsätze sind einer grundsätzlichen Revision unterworfen worden. Seit 1980 sind die Obergrenzen der geltenden Bußgeldrahmensätze nicht mehr verändert worden. Die neuen und drastisch angehobenen Bußgeldhöchstgrenzen berücksichtigen wesentlich stärker als bisher Sicherheitsaspekte. Die Folgewirkungen von Verstößen gegen die Luftverkehrs-Sicherheit sind regelmäßig kaum kalkulierbar und können erhebliche Konsequenzen für andere Luftverkehrsteilnehmer, für Passagiere und nicht zuletzt für die Bevölkerung am Boden mit sich bringen. Der Entschluß, entsprechende Taten zu begehen, soll durch ein fühlbares Bußgeld unterdrückt werden. Gestaffelte Bußgeldhöchstgrenzen zwischen zwanzig- und einhunderttausend Deutsche Mark tragen diesem Anliegen konsequent Rechnung. Mit der Erhöhung der bestehenden Bußgeldhöchstgrenzen von zehn- bzw. zwanzigtausend Deutsche Mark auf bis zu einhunderttausend Deutsche Mark wird auch zusätzlicher Spielraum für die Ahndung gravierender Verstöße geschaffen sowie dem einhelligen Wunsch des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages nach einer spürbaren Erhöhung der Rahmensätze entsprochen.

Um die Zuverlässigkeit von für die Leitung eines in- oder ausländischen Luftfahrtunternehmens verantwortlichen Personen beurteilen zu können, wird außerdem ein Deliktsregister beim Luftfahrt-Bundesamt eingerichtet (vgl. § 68).

Der Erhöhung der Luftverkehrs-Sicherheit dient auch der geänderte § 27, der das Recht der gefährlichen Güter nunmehr klarer strukturiert und deutlicher als bisher zwischen der technischen Sicherheit des Luftfahrzeugs und der Sicherheit des Lufttransports unterscheidet.

Die Europäische Union hat mit ihrem Dritten Liberalisierungspaket⁴⁾ dem Luftverkehr in Europa ein entscheidendes Gepräge gegeben. Diesem Umstand trägt der vorliegende Gesetzentwurf insoweit Rech-

⁴⁾ Verordnungen (EWG) 2407/92, 2408/92 und 2409/92 vom 23. Juli 1992 (ABl. EG Nr. L 240 S. 1 ff.) – im folgenden als VO 2407, VO 2408 oder VO 2409 bezeichnet.

nung als in einem ersten Schritt die im europäischen Recht geregelte Materie aus dem nationalen Luftrecht (§ 20) entfernt wird. Parallelregelungen sind insoweit ausgeschlossen. Einem späteren Änderungsgesetz muß es vorbehalten werden, weitere überaus schwierige Abstimmungen mit dem europäischen Recht vorzunehmen.

Einen Schwerpunkt des Gesetzentwurfs bildet auch der Datenschutz, der nunmehr ausdrücklich und umfassend in einem eigenen Abschnitt im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) verankert wird. Durch bereichsspezifische – d. h. auf die jeweilige Datei und auf die fachlichen Anforderungen bezogene – Regelungen werden hiermit für die Luftfahrtverwaltung die für erforderlich gehaltenen Rechtsgrundlagen für die Erhebung, Speicherung, Übermittlung und Löschung von personenbezogenen Daten geschaffen.

Des weiteren werden durch das Änderungsgesetz notwendige Korrekturen im LuftVG vorgenommen, die zu einer sachgerechten Umsetzung der Ziele der Organisationsprivatisierung der Flugsicherung noch erforderlich sind und im Zehnten Gesetz zur Änderung des LuftVG vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) nicht berücksichtigt werden konnten.

Mit dem Gesetz werden Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung den Ländern als Auftragsverwaltung übertragen bzw. auf den Bund rückübertragen; das Gesetz bedarf aus diesem Grund der Zustimmung des Bundesrates (Artikel 87 d Abs. 2 GG).

Die Vorprüfung des Gesetzentwurfs nach § 22 a GGO II hat die Notwendigkeit des Vorhabens bestätigt. Das Gesetz ist erforderlich, um die Luftverkehrs-Sicherheit in der Bundesrepublik Deutschland auch weiterhin auf ihrem hohen Stand zu halten, um europäisches Recht und nationales Recht in Einklang zu bringen und um Grundsätze des Datenschutzes bereichsspezifisch umzusetzen. Die Beibehaltung des bisherigen Zustandes würde zu unvermeidbaren Sicherheitsrisiken in der Luftfahrt führen und einen rechtlich ungesicherten Zustand aufrechterhalten. Aus diesem Grund können auch die vorgesehenen Maßnahmen nicht länger hinausgeschoben werden. Da die Luftverkehrsverwaltung nach Artikel 87 d GG dem Bund obliegt, kann nur der Bund handeln. Für die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen ist ein Gesetz notwendig, da die grundlegenden Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung im Luftverkehrsgesetz geregelt sind, das insoweit entsprechend geändert und angepaßt werden muß. Der Gesetzentwurf beschränkt sich hierbei auf die unumgänglichen Regelungen. Da die Maßnahmen auf Dauer Bestand haben sollen, scheidet eine Befristung des Gesetzes aus. Bei der Abfassung des Gesetzes ist Wert auf eine klare und verständliche Sprache gelegt worden. Die vorgesehenen Regelungen sind auch praktikabel. Insbesondere ist die Neuorganisation der Zuständigkeiten von Bund und Ländern in der Luftverkehrsverwaltung möglich und sinnvoll.

Der Bund wird durch die Ausführung des Gesetzes mit zusätzlichen Kosten belastet. Während durch die Neuaufteilung der Zuständigkeiten (vgl. § 31 Abs. 2 Nr. 1 und 11) im Bereich der Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrer sowie bei der

Genehmigung von Luftfahrtunternehmen in den Ländern Stellen wegfallen, ist mit einem Stellenmehrbedarf beim Bund (d. h. beim insoweit zuständigen Luftfahrt-Bundesamt) von insgesamt ca. 10 zusätzlichen Stellen (2,5 × A 13h, 6 × A 12, 0,5 × A 11, 1 × A 7) zu rechnen.

Den Ländern und Gemeinden (Gemeindeverbände) entstehen durch das Gesetz keine Kosten. Den Ländern und den Beauftragten nach § 31 c LuftVG könnten allenfalls durch die Mitwirkung bei der Führung der Luftfahrtdateien zusätzliche Kosten entstehen. Diese Kosten (Personal- und Sachkosten) dürften jedoch als gering zu bewerten sein. Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sie sich zumindest nicht quantifizieren.

Zusätzliche Kosten für die Wirtschaft entstehen grundsätzlich nicht. In den Bereichen von Flugsicherung und Luftsportgeräteverwaltung sind allerdings durch die Neuregelung von § 31 e geringfügige Gebührenanhebungen nicht völlig auszuschließen, weil die Beauftragten die von ihnen zu zahlenden Versicherungsbeiträge in die Gebührenberechnung einfließen lassen werden. Das ist aber bereits heute schon der Fall. Ob darüber hinaus durch die (Neu-) Festlegung der Höhe des Rückgriffsanspruchs höhere Versicherungsbeiträge für die Beauftragten und damit höhere Gebührensätze insgesamt zu erwarten sind, läßt sich im voraus nicht quantifizieren.

Im übrigen wirkt sich das Gesetz überregional weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus.

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Anpassung der Inhaltsübersicht. Wegen der an verschiedenen Stellen der Inhaltsübersicht erforderlichen Korrekturen wird die Inhaltsübersicht insgesamt neu gefaßt.

Zu Nummer 2 (§ 1)

§ 1 LuftVG gilt als die „magna charta“ der deutschen Luftfahrt. Sie entstand mit dem ersten LuftVG vom 1. August 1922; es enthielt ganze 34 meist sehr kurze Paragraphen; daneben gab es einige wenige Verordnungs-/Anordnungsvorschriften. Heute umfaßt allein das LuftVG mehr als sechzig zum Teil sehr umfangreiche Paragraphen; die Zahl der übrigen Vorschriften zur Reglementierung der Luftfahrt ist ohne erheblichen Aufwand nicht mehr feststellbar. Gleichwohl wird noch kein Anlaß gesehen, die der Lebenswirklichkeit widersprechende Deklaration in § 1 Abs. 1 LuftVG der Realität anzupassen: Es sind noch versteckte Kleinstbereiche im Luftfahrtgeschehen denkbar, in die hinein Entwicklungen der Technik nicht allzu früh verhindert werden sollen. Der Umfang der regelnden, be- und einschränkenden Vorschriften nimmt unaufhaltbar zu.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 1 Abs. 1)

Der Hinweis auf europäisches Recht spiegelt eine grundsätzlich veränderte Situation des nationalen Luftrechts wider. Er mag für das verbleibende deutsche Luftrecht genügen; das Recht der Europäischen Gemeinschaft führt ein Eigenleben; es wird nicht noch einmal als deutsches Recht verkündet oder in nationales Recht eingebaut, soweit es sich um Verordnungen handelt. Andererseits werden Prinzipien übernommen, um eine gewisse Einheitlichkeit zu erreichen und dadurch veraltete deutsche Sondervorschriften zu beseitigen.

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 1 Abs. 2 Nr. 11)

Die Ergänzung zu Nummer 11 erscheint notwendig, weil die technische Entwicklung von sogenannten Bodeneffekt-Fahrzeugen weit fortgeschritten ist und sich der Einsatz solcher Fahrzeuge deutlich abzeichnet. Hier wird der Versuch unternommen, mit der Entwicklung gesetzgeberisch Schritt zu halten und Fehlentwicklungen beim Einsatz dieser Fahrzeuge im Bereich der Luftfahrt von vornherein zu begegnen.

Bodeneffekt-Fahrzeuge sollen ebenso wie Luftkissenfahrzeuge – der tatsächlichen bisherigen Praxis entsprechend – nicht als Luftfahrzeuge gelten.

*Zu Nummer 3 (§§ 1 a bis 1 c)**Zu § 1 a*

Diese neue Vorschrift zwingt aus Gründen der Sicherheit in der Luftfahrt im Hinblick auf deutsche Luftfahrzeuge zur Anwendung deutschen Betriebsrechts (z. B. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Luftbetriebs-Ordnung: Zulassungsvoraussetzungen, Beförderungsverbote, Arbeitszeitregelungen, Ausrüstungen u. a. m.) auch über der Hohen See und über fremdem Staatsgebiet. Sie muß auch gelten für den Betrieb von Luftfahrzeugen, die nicht in Deutschland registriert sind, für deren Lufttüchtigkeit Deutschland aber vertraglich vom Registerstaat die Verantwortung übernommen hat. Dasselbe muß gelten für fremdregistrierte Luftfahrzeuge, die unter einer deutschen Genehmigung nach § 20 oder nach einer einschlägigen europäischen Verordnung eingesetzt werden.

Ihre Grenzen muß diese Anwendung deutschen Rechts dort (ausschließlich über fremden Staatsgebiet) finden, wo das ausländische Recht kraft seiner Natur oder kraft (Völker-)Vertragsrechts Vorrang hat.

Der Absatz 2 liegt auf der Linie der Verordnung (EG) Nr. 2271/96 des Rates vom 22. November 1996 (ABl. EG L 309 S. 1 vom 29. November 1996) zum Schutz vor den Auswirkungen der extraterritorialen Anwendung von einem Drittland erlassener Rechtsakte sowie von darauf bestehenden oder sich daraus ergebenden Maßnahmen. Hier wird dem unbedingten Primat des deutschen Rechts innerhalb Deutschlands und im Hinblick auf die genannten Gegenstände (z. B. auch Nichtraucherregelungen, Glücksspiel an Bord) Rechnung getragen. Der Fremdbestimmung innerhalb der Rechtsanwendung müssen Grenzen gesetzt werden.

Zu § 1 b

Die neue Vorschrift trägt dem Artikel 12 des ICAO-Abkommens Rechnung: Danach hat jeder Mitgliedstaat die Pflicht sicherzustellen, daß jedes Luftfahrzeug mit den jeweiligen Staatszugehörigkeitszeichen die anzuwendenden Vorschriften beachtet. Nicht gemeint sind Vorschriften im Sinne der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät. Auslegungs- und Anwendungsbasis ist Artikel 12 ICAO-Abkommen. Die Vorschrift dient lediglich dem Zweck, daß die im Ausland von deutschen Luftfahrzeugführern begangenen Verstöße verfolgt und geahndet werden können. Ein internationales Datenverbundsystem wird hiermit nicht angestrebt.

Zu § 1 c

Bisher gab es keine normative Regelung, welche Luftfahrzeuge den deutschen Luftraum benutzen dürfen. In Ausfüllung des Grundsatzes in Artikel 1 und 2 des ICAO-Abkommens wird mit § 1 b die ausschließliche Lufthoheit Deutschlands für sein Hoheitsgebiet auch im nationalen „Grundgesetz der Luftfahrt“ (das LuftVG) festgeschrieben. Mit dieser Vorschrift folgt die Bundesrepublik Deutschland den weltweit üblichen nationalen Luftrechtskodifikationen in Ansehung ihrer Mitgliedschaft in der ICAO (so z. B. Artikel 2 des Schweizerischen Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 nach dem Stand vom 1. Januar 1995).

Zu Nummer 4 (§ 3)

Über den Vorbehalt zugunsten europäischer Regelungen wird der Entwicklung Europas und eines einheitlichen europäischen Luftrechts insoweit Rechnung getragen, wie schon jetzt z. B. in der VO 2407 (Artikel 8) abweichende, dem nationalen Recht vorgehende Regelungen getroffen wurden.

Im übrigen wird die Vorschrift durch die Ergänzungen systematisch bereinigt, indem die Voraussetzungen zur Eintragung vollständig in das Gesetz übernommen und aus der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) insoweit entfernt werden (vgl. dort § 14 Abs. 2).

Zu Nummer 5 (§ 4 Abs. 1 Nr. 5)

Mit der Einfügung der Nummer 5 in Absatz 1 wird verhindert, daß einem Luftfahrer mehrere Erlaubnisse erteilt werden. Damit wird zugleich sichergestellt, daß bei einem Entzug der Erlaubnis der jeweils betroffene Luftfahrer keinen Gebrauch von einer anderen, ihm erteilten Erlaubnis machen und derartige Sanktionen umgehen kann.

Zu Nummer 6 (§ 5 Abs. 1 Satz 1)

Nach der bislang geltenden Regelung darf jeder ausbilden, der erklärt, daß das Ziel der Ausbildung nicht der Erwerb einer Erlaubnis oder Berechtigung ist. Das hat dazu geführt, daß unter Ausnutzung der bestehenden Regelung tatsächlich in vielen Fällen in Deutschland eine Ausbildung (d. h. außerhalb der staatlich genehmigten und überwachten Luftfahrerschulen) mit dem Ziel des Erwerbs einer Erlaubnis

zum Luftfahrer erfolgt, ohne daß die Luftfahrtbehörden in der Lage sind, eine derartige Ausbildung beweisen zu können. Erhebliche Zweifel an der Qualität derartiger Ausbildungen sind insoweit auch deshalb angebracht, weil die Ausbilder regelmäßig keine Lehrberechtigung nach deutschem Recht besitzen. Die Streichung stellt nunmehr eindeutig klar, daß jede Art von Ausbildung der Erlaubnispflicht unterliegt. Sie dient damit ganz wesentlich der Aufrechterhaltung der Luftverkehrs-Sicherheit in Deutschland.

Zu Nummer 7 Buchstabe a und b (§ 6 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 2)

Beide Änderungen erfolgen im Hinblick auf die Neufassung des Raumordnungsgesetzes, welches vor der 11. Änderung des LuftVG in Kraft treten wird.

Diese Änderungen entfalten ihre Bindungswirkung in gleicher Weise auf ein der Genehmigung nachfolgendes Planfeststellungsverfahren (§ 8 LuftVG).

Zu Nummer 7 Buchstabe c (§ 6 Abs. 5)

Durch den neu angefügten Absatz 5 wird das Genehmigungsverfahren an Regelungen des Planfeststellungsverfahrens angepaßt.

Bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange beträgt im Planfeststellungsverfahren die Frist für Stellungnahmen nach § 10 Abs. 2 Nr. 3 Satz 1 maximal drei Monate. Die Drei-Monats-Frist gilt jedoch bislang nicht für Genehmigungsverfahren nach § 6. Die Fristsetzung im Genehmigungsverfahren sowie die übrige Ausgestaltung des Verfahrens erfolgt vielmehr nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der §§ 13 und 28 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Wegen des Umfangs und der Bedeutung der Genehmigungsverfahren ist jedoch eine unterschiedliche Ausgestaltung dieses Verfahrensabschnitts gegenüber Planfeststellungsverfahren nicht gerechtfertigt. Insoweit erfolgt daher durch die Verweisung auf § 10 Abs. 2 Nr. 3 Satz 1 bis 3 eine Anpassung.

§ 10 Abs. 5 verweist hinsichtlich der Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses auf die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Bekanntgabe. Nach § 74 Abs. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes z. B. besteht die Möglichkeit, bei mehr als 50 Adressaten die Zustellung der verfahrensabschließenden Entscheidung durch öffentliche Bekanntmachung zu ersetzen. Eine entsprechende spezielle Regelung besteht bisher für Genehmigungsverfahren nach § 6 nicht, obwohl auch diese in der Regel als Massenverfahren durchgeführt werden. Durch die Verweisung auf die Vorschriften des § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Bekanntgabe erfolgt ebenfalls eine Anpassung an die Regelungen für das Planfeststellungsverfahren.

Zu Nummer 8 (§ 9 Abs. 1 Satz 3)

Der bisherige Satz 3 wurde durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 5. Dezember 1958 (BGBl. I S. 899) in das Luftverkehrsgesetz aufgenommen. Ausweislich der damals vorliegenden Begründung und der zur weiteren Ergänzung der

Vorschrift durch den Bundesrat gegebenen Begründung (vgl. Drucksache III/100 S. 13 rechte Spalte unten; S. 22 linke Spalte unten, rechte Spalte oben; Drucksache III/478 S. 2 rechte Spalte Mitte) sollte mit der Ergänzung u. a. das Baugenehmigungsverfahren von der Planfeststellung ausgenommen werden. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwGE 85, 251 ff.) hat diese Absicht des Gesetzgebers jedoch nicht berücksichtigt. Die Neufassung dient deshalb der Klarstellung, welchen rechtlichen Inhalt der Gesetzgeber dieser Vorschrift beimißt.

Zu Nummer 9 Buchstabe a (§ 10 Abs. 1)

Die Neufassung von § 10 Abs. 1 erfolgt, um zwischen den geltenden Regelungen für das Genehmigungs- und das Planfeststellungsverfahren eine gewisse Deckungsgleichheit herzustellen. In Anlehnung an die sich in der Praxis bewährte Regelung des § 39 LuftVZO wird die Frage der Zuständigkeit für den Fall geregelt, daß sich das Gelände des Flugplatzes auf das Gebiet mehrerer Länder erstreckt. Insoweit wird für die Bestimmung der zuständigen Planfeststellungsbehörde die Landesregierung des Landes vorgesehen, in dem der überwiegende Teil des Geländes liegt. Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde bedürfen in diesen Fällen der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der beteiligten Länder. Im Interesse der beteiligten Länder wird darüber hinaus ausdrücklich festgestellt, daß eine ohne diese Zustimmung getroffene Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nichtig ist (vgl. insoweit auch Änderung von § 39 LuftVZO).

Zu Nummer 9 Buchstabe b (§ 10 Abs. 2 Nr. 3)

Bei Verfahren zur Änderung oder Erweiterung von Anlage oder Betrieb eines Flugplatzes ist gemäß § 32b Abs. 2 die für den jeweiligen Flughafen bestehende Kommission nach § 32b zu beteiligen. Im Planfeststellungsverfahren ist den nach § 29 BNatSchG anerkannten Verbänden Gelegenheit zur Einsichtnahme in die Gutachten und zur Stellungnahme zu geben. Hierfür gibt es bisher keine gesetzlich geregelten Fristen.

Zu Nummer 9 Buchstabe c (§ 10 Abs. 6)

Zur Beschleunigung der Realisierung planfestgestellter Vorhaben werden die durch das Planungvereinfachungsgesetz vom 17. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2123) in das Bundesbahn- (vgl. dort § 36d Abs. 4) bzw. in das Bundesfernstraßengesetz (vgl. dort § 17 Abs. 6a) eingefügten Regelungen auch für Flugplätze übernommen. Die neuen Regelungen bedeuten, daß die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage nur dann eintritt, wenn sie vom Gericht auf Antrag des Klägers ausdrücklich angeordnet wird. Damit entfällt für die Behörde die bisherige Notwendigkeit der Anordnung der sofortigen Vollziehung durch besonderen Bescheid.

Zu Nummer 10 (§ 11 Satz 2)

Satz 2 des bisherigen § 11 wird aufgehoben, weil die mit ihm getroffene Aussage ohnehin für alle Flugplätze gilt, unabhängig von ihrer Zweckbestimmung.

Die Formulierung des verbleibenden Textes ist hinreichend eindeutig. Satz 2 diente nicht der Rechtsklarheit.

Zu Nummer 11 (§ 12 Abs. 2)

§ 12 Abs. 2 Satz 1 setzt voraus, daß Bauwerke im Bauschutzbereich von Flughäfen einer landesrechtlichen Baugenehmigung bedürfen. Die Erteilung der Baugenehmigung hängt hiernach von der Zustimmung der Luftfahrtbehörde ab. Belange der Luftfahrt werden jeweils im Zustimmungsverfahren berücksichtigt. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung sehen jedoch die Bauordnungen der Bundesländer immer mehr genehmigungsfreie Vorhaben vor, wozu teilweise auch Bauwerke im Bauschutzbereich von Flughäfen gehören. Da nach der bisherigen Regelung die Beteiligung der Luftfahrtbehörden bei der Errichtung von Bauwerken im Bauschutzbereich von der Durchführung eines Baugenehmigungsverfahrens abhängt, können in diesen Fällen luftfahrtspezifische Belange nur über teleologische Umdeutung der Zustimmung in eine luftrechtliche Genehmigung durchgesetzt werden. Diese Unzulänglichkeit muß aus Sicherheitsgründen bereinigt werden.

Die Ergänzung von § 12 Abs. 2 um einen Satz 4 soll deshalb in den Fällen, in denen nach dem Landesrecht eine Genehmigung für Bauwerke im Bauschutzbereich von Flughäfen nicht (mehr) vorgeschrieben ist, die Pflicht zu luftrechtlicher Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden einführen.

Mit der Änderung in Absatz 3 Satz 2 wird die Neuregelung in Absatz 2 Satz 4 auch auf den Bereich in der weiteren Umgebung eines Flughafens ausgedehnt.

Zu Nummer 12 (§ 14 Abs. 2)

Die Neufassung definiert für die Luftfahrt relevante künstliche Hindernisse auf Bodenerhebungen im Interesse der Sicherheit in der Luftfahrt klarer und eindeutiger als bisher.

Zu Nummer 13 (§ 16a Abs. 1 Satz 1)

Die Neuregelung in Satz 1 schafft die Voraussetzungen, daß neben der bislang für die Flugsicherung zuständigen Stelle auch andere Stellen den Eigentümer und Berechtigten von Luftfahrthindernissen eine Kennzeichnungspflicht auferlegen können. Im übrigen erfolgt eine Anpassung an die gängige Terminologie des Luftrechts.

Zu Nummer 14 (§ 19 Abs. 5)

Über Klarstellungen hinaus wird der Tatsache Rechnung getragen, daß die Kosten der Flugsicherung zu 100 Prozent von den Nutzern bzw. Nutznießern zu tragen sind. Entschädigungen für Maßnahmen der Flugsicherung innerhalb des Bauschutzbereichs, die der Sicherheit des Start- und Landevorgangs dienen, sind deshalb von dem Flugplatzunternehmer zu tragen. Maßnahmen der Flugsicherung im Hinblick auf den Start- und Landevorgang sind aber – in seltenen Fällen – auch außerhalb dieses Bereichs denkbar.

Weil diese Maßnahmen letztlich jedoch auf den jeweiligen Flughafen (Flugplatzunternehmer) zurückzuführen sind, ist es konsequent, daß die Pflicht zur Entschädigungsleistung dem Flugplatzunternehmer auferlegt wird. In den Fällen des § 16a ist entgegen der früheren Regelung die Entschädigung nicht in jedem Fall vom Bund zu zahlen, sondern von demjenigen, der ein Interesse an der Kennzeichnung geltend macht.

Zu Nummer 15 Buchstabe a (§ 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1)

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 23).

Zu Nummer 15 Buchstabe b (§ 19b Abs. 1 Satz 5)

Vergleiche Begründung zu Artikel 1 Nr. 42 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa.

Zu Nummer 16 (§ 20)

Der Änderung in § 1 Abs. 1 folgend werden in § 20 Abs. 1 nur noch die Beförderungsvorgänge genehmigungspflichtig gemacht, die einerseits einer erhöhten Aufsicht durch die zuständigen Luftfahrtbehörden unterliegen müssen und andererseits von den einschlägigen Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft nicht erfaßt werden (vgl. Artikel 1 Abs. 2 VO 2407).

Der neue § 20 unterscheidet jetzt nur noch zwischen der gewerbsmäßigen und der nichtgewerbsmäßigen Verwendung von Luftfahrzeugen.

Jede Form der gewerbsmäßigen Betätigung im Luftverkehr (ob nach § 20 Abs. 1 Satz 1 oder nach § 20 Abs. 4) unterliegt der Genehmigungspflicht. Der Genehmigungspflicht nach Absatz 1 unterfallen die gewerblichen Aktivitäten, die von der VO 2407 nicht erfaßt werden und die insoweit einer nationalen Regelung bedürfen. Es handelt sich hierbei um die gewerbsmäßigen Rundflüge und Ballonfahrten.

Die bisherige Genehmigung zur gewerbsmäßigen Verwendung von Luftfahrzeugen für sonstige Zwecke ist im Katalog des § 20 nicht mehr enthalten. Dieser Genehmigungstatbestand kann im Hinblick auf die nach dem EU-Vertrag zu gewährleistende Dienstleistungsfreiheit für EU-Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten nicht mehr aufrechterhalten werden. Seine weitere Aufrechterhaltung würde nur noch deutsche Unternehmer treffen und damit zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

Nichtgewerbsmäßige Beförderungen von Fluggästen, Post und/oder Fracht in Luftfahrzeugen gegen Entgelt werden ebenfalls einer Genehmigungspflicht unterworfen, bestimmte Bereiche sind jedoch im Interesse der Verwaltungsvereinfachung und der besseren Praktikabilität sowie im Hinblick auf ein vertretbares Unterlassen staatlicher Überwachung ausgenommen. Keiner Genehmigung bedürfen hiernach Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern und mit Luftfahrzeugen, die für höchstens vier Personen zugelassen sind.

Zwar ist das Schutzbedürfnis einer einzelnen Person und deren Interesse an staatlicher Überwachung

nicht anders zu beurteilen als das von Personenmehrheiten. Die Ausnahmeregelung für Fallschirmspringerflüge berücksichtigt jedoch den Umstand, daß diese Personen den Sport regelmäßig in Vereinen ausüben und sich dabei der Gefahren bewußt sind, die die Ausübung dieses Luftsports mit sich bringt. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß alle in der Bundesrepublik Deutschland tätigen Fallschirmsportvereine den Aspekten der Luftverkehrs-Sicherheit in hohem Maße Rechnung tragen. Im Interesse der Aufrechterhaltung und Förderung des Fallschirmsports wird deshalb von staatlicher Reglementierung und Überwachung abgesehen.

Hinsichtlich der Personenzahl orientiert sich die Neuregelung an dem geltenden Rechtszustand (Genehmigungsfreiheit von Beförderungen in Luftfahrzeugen, die für höchstens vier Personen zugelassen sind).

Die bisherige Selbstkostenregelung (auch Selbstkostenflüge bedurften grundsätzlich einer Genehmigung) ist entfallen. Im Hinblick auf die wesentlich höheren Anforderungen und einer intensiveren Aufsicht unterliegende Unternehmensgenehmigung bei der gewerblichen Verwendung von Luftfahrzeugen (vgl. bislang geltende §§ 61 ff. LuftVZO) führte die gesetzlich vorgesehene Möglichkeit der Selbstkostengenehmigung (vgl. bislang geltende §§ 69 ff. LuftVZO) zu zahlreichen Umgehungen. Vor allem trug die Selbstkostenregelung nicht der Tatsache Rechnung, daß zum einen der Begriff der Selbstkosten mit einer Fülle von gewinnermöglichenden Bestandteilen aufgefüllt wurde, zum anderen aber der zahlende Fluggast immer auf die seiner Zahlung mit gutem Geld entsprechend gute, d. h. staatlich auf Sicherheit geprüfte, Luftfahrtleistung vertraute.

Die gewerbsmäßige Verwendung von Luftsportgeräten ist insgesamt nicht zulässig. Zum einen erfüllen Luftsportgeräte nicht die besonderen technischen und betrieblichen Anforderungen und Voraussetzungen, daß sie für solche Zwecke genehmigungsfähig wären, zum anderen widerspräche die gewerbliche Verwendung ihrem Bestimmungszweck, nämlich der Verwendung im Rahmen luftsportlicher Freizeitgestaltung.

Die Ausbildung in Flugschulen mußte jedoch ausgenommen werden. Zum Zwecke der Ausbildung von Luftfahrern sollen Flugschulen Luftsportgeräte auch gewerblich einsetzen können. Dagegen wird es sich grundsätzlich um keinen gewerblichen Einsatz handeln, wenn Luftsportgeräte von Flugschulen gegen Entgelt im Rahmen von Werbeveranstaltungen zur Gewinnung von neuen Lehrgangsteilnehmern verwendet werden. Da regelmäßig die Ausnahmevorschrift des § 20 Abs. 1 Satz 2 greifen wird (Luftfahrzeuge, die für höchstens vier Personen zugelassen sind), unterliegen derartige Tätigkeiten auch keiner Genehmigungspflicht.

Der bisherige Absatz 2 in § 20 wurde den Änderungen der Vorschrift angepaßt und als Absätze 2 und 3 neu gefaßt. Die Voraussetzungen für die Nichterteilung und das Erlöschen einer Genehmigung werden nunmehr im einzelnen aufgeführt. Bisher waren sie unsystematisch verteilt auf LuftVG und LuftVZO.

Neu ist die Möglichkeit der Genehmigungsbehörde, das Ruhen der Genehmigung auf Zeit anzuordnen. Entsprechend Artikel 11 Abs. 2 der VO 2407 erlischt nunmehr die Genehmigung bereits nach Ablauf von sechs Monaten, wenn von ihr kein Gebrauch gemacht worden ist.

In Absatz 4 wird das Recht der Europäischen Gemeinschaft eingegliedert, die in der VO 2407 umfassend die Voraussetzungen für die Erteilung der Betriebsgenehmigung für die gewerbliche Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht in Luftfahrzeugen geregelt hat. Absatz 4 legt dabei fest, daß die nationalen Verfahren für die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen auch für Betriebsgenehmigungen nach der VO 2407 gelten.

Zu Nummer 17 Buchstabe a (§ 20a Abs. 1 Satz 1)

Die Änderung beseitigt einen redaktionellen Fehler. Vom Gesetzgeber war in diesem Zusammenhang nicht die entsprechende Anwendung des gesamten § 19b gewollt, denn dazu hätte es der ausdrücklichen Angabe der Absätze 1 bis 3 nicht bedurft. Gewollt war vielmehr nur, daß Luftfahrtunternehmen, die eigene Gebäude, Frachtanlagen oder sonstige Betriebseinrichtungen errichten oder betreiben, diese so abzusichern haben wie ein Flugplatzunternehmer, mithin § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 auch für Luftfahrtunternehmen gilt.

Zu Nummer 17 Buchstabe b (§ 20a Abs. 1 Satz 2)

Nach der zur Zeit gültigen Fassung von § 20a Abs. 1 Satz 2 ist jedes Luftfahrtunternehmen, das Luftfahrzeuge mit mehr als 5,7 t Höchstgewicht betreibt, verpflichtet, der Genehmigungsbehörde einen Luftsicherheitsplan zur Zulassung vorzulegen. Die Vorlagepflicht trifft nach Absatz 2 auch Unternehmen, die ihren Hauptsitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland haben und die nur einmalig oder in seltenen Einzelfällen Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland benutzen wollen.

Aus fachlicher Sicht erscheint eine Verpflichtung zur Vorlage eines Luftsicherheitsplanes bei Luftfahrtunternehmen, die derartige Einzelflüge durchführen, nicht sinnvoll, da sie sicherheitsmäßig nicht kalkulierbar sind. Im übrigen sind Unternehmen oftmals auch nicht in der Lage, innerhalb weniger Tage der Zulassungsbehörde (Luftfahrt-Bundesamt) einen Luftsicherheitsplan vorzulegen.

Zu Nummer 17 Buchstabe c (§ 20a Abs. 1 Satz 5)

Vergleiche Begründung zu Artikel 1 Nr. 42 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa.

Zu Nummer 18 Buchstabe a (§ 21 Abs. 1 Satz 7 und 8)

Im Bereich der internationalen Güterbeförderung durch Luftfahrtunternehmen herrscht weltweit bereits weitgehend ein freier Luftverkehrsmarkt. Die Vorschriften des § 21 Abs. 1 decken sonach nur noch relativ wenige Fälle ab, für die diese Regelung erhalten bleiben muß. Im übrigen aber bedeutet die Ergänzung die Rechtsgrundlage für eine bereits gängige Verwaltungspraxis und die Fortsetzung der

allgemein im Gang befindlichen Liberalisierung im Luftverkehr.

Ähnliches gilt für die internationale Beförderung von Personen im Luftverkehr. In bilateralen Luftverkehrsabkommen werden zunehmend Klauseln vereinbart, die von der Genehmigungspflicht – insbesondere der Beförderungsentgelte – im Sinne einer fortschreitenden Liberalisierung abgehen und durch ein System der Hinterlegung von Preisen ersetzen. Das (noch entfernte) Ziel wird die weitreichende Freistellung von wirtschaftsregulierenden Kontrollen darstellen.

Zu Nummer 18 Buchstabe b (§ 21 Abs. 5)

Absatz 5 legt fest, daß die deutschen Rechtsvorschriften für die Genehmigung von Linienluftverkehr auch für die Erteilung der Streckengenehmigung nach der VO 2408 gelten, soweit das deutsche Recht dem EG-Recht nicht widerspricht oder das EG-Recht diesen Bereich nicht abschließend regelt.

Zu Nummer 19 (§ 21 a)

Redaktionelle Anpassung an die Änderung von § 21 Abs. 1.

Zu Nummer 20 (§ 23 a)

Redaktionelle Anpassung des § 23 a an das Recht der Europäischen Union.

Zu Nummer 21 (§ 23 b)

Soweit wirtschaftsrechtlich der Luftverkehr noch im Rahmen eines behördlichen Genehmigungssystems durchzuführen ist, stellt sich verstärkt das Problem der Kontrolle auf Einhaltung der Genehmigungen und auf Prüfung von Genehmigungsvoraussetzungen. So bezieht sich die Überwachung nicht zuletzt auf die Einhaltung genehmigter Tarife (auch durch Kontrollen bei Passagieren); damit versucht sie, Verstößen gegen die öffentliche Ordnung insoweit vorzubeugen. Gegenüber der Situation vor der Liberalisierung des europäischen und teilweise auch des außereuropäischen Luftverkehrs erfordert die Kontrolle einer Vielzahl von Luftfahrtunternehmen mit unterschiedlichsten Preisangeboten den behördlichen Zugriff auch auf Geschäftspartner der Luftfahrtunternehmen, insbesondere auf die Betreiber der Computerreservierungssysteme (CRS). Dazu, aber auch zur Kontrolle der Luftfahrtunternehmen selbst, werden die gesetzlichen Rechtsgrundlagen geschaffen. Die Vorschrift konkretisiert die bislang lediglich aus § 29e abgeleiteten Befugnisse. Dabei lehnt sie sich eng an die entsprechenden Bestimmungen in den §§ 55 und 56 des Gesetzes über den Güterkraftverkehr (GüKG) sowie in § 46 Abs. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) an. Die Behörde hat jedoch beim Vollzug der ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen darauf zu achten, daß keine unbilligen Verzögerungen entstehen (Artikel 16 ICAO-Abkommen). Die behördlichen Befugnisse dienen im wesentlichen dazu, nachträgliche und damit zu spät ansetzende Ordnungswidrigkeitenverfahren vermeiden zu helfen.

Zu Nummer 22 Buchstabe a bis c (§ 25 Abs. 1)

Der Intention der Übertragung der Luftsportgeräteverwaltung auf juristische Personen privaten Rechts (vgl. § 31 c) folgend, stellt nunmehr die Einfügung des Satzes 2 in § 25 Abs. 1 ausdrücklich fest, daß bei nicht motorgetriebenen Luftsportgeräten, soweit sie zu Starts und Landungen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze eingesetzt werden sollen, an Stelle der Erlaubnis der Luftfahrtbehörde die Erlaubnis des Beauftragten nach § 31 c tritt. Im übrigen erfolgen lediglich redaktionelle Anpassungen.

Zu Nummer 23 (§ 27)

Die Neufassung von § 27 übernimmt im wesentlichen bisherige Regelungen, sie gliedert aber § 27 systematisch neu. Absatz 1 – als neue grundlegende Regelung für den Transport gefährlicher Güter in Luftfahrzeugen – geht dabei im wesentlichen auf die Regelung des bisherigen § 27 Abs. 3 Satz 1 über die Beförderung von Giftgasen, Kernbrennstoffen oder anderen radioaktiven Stoffen zurück.

§ 27 unterscheidet aber nunmehr deutlich zwischen

1. dem Schutz der Sicherheit des Luftfahrzeugs (Aircraft Safety – Absätze 1 bis 3) und dem Schutz der Sicherheit des Lufttransports (Air Transport Security – Absatz 4);
2. der Beförderung als Frachtgut in Luftfahrzeugen (Absatz 1) und dem Mitführen im Handgepäck oder Ansichtragen (Absätze 2 und 4).

Mit Absatz 2 wird jetzt ebenfalls das Mitführen gefährlicher Güter nach Absatz 1 im Handgepäck oder in Kleidungsstücken der Erlaubnispflicht unterworfen, weil von solchen Gütern, auch soweit sie nur in geringen Mengen transportiert werden, Gefahren für die Passagiere und das Personal und damit letztlich für das Luftfahrzeug selbst ausgehen können. Das Mitführen von Kernbrennstoffen in zivilen Luftfahrzeugen ist ohne Ausnahme nicht zulässig. Im Gegensatz zur bislang geltenden Regelung wird jedoch das bloße Mitführen von Funkgeräten von der Erlaubnispflicht ausgenommen, weil diese Regelung in der Praxis keine Bedeutung erlangt hat. Von dem bloßen Mitführen eines Funkgeräts, wozu auch die sog. Handys (Mobiltelefone) zählen, geht keine Gefahr für den sicheren Betrieb eines Luftfahrzeugs aus. Erst der Betrieb dieser Geräte stellt eine Gefahr für die Sicherheit eines Transports dar.

Mit Absatz 3 werden daher erstmals auch elektronische Geräte als potentiell „gefährliche“ Gegenstände erfaßt, weil ihr Betrieb an Bord eines Luftfahrzeugs eine Gefahr für das Luftfahrzeug darstellen kann. Nach neueren Feststellungen gilt es als nahezu gesichert, daß der Betrieb von Mobiltelefonen sowie verschiedener anderer elektronischer Geräte wie z. B. Videokameras, Laptop-Computer, CD-Kassetten-Recorder und Spiele-Computer elektromagnetische Störfelder erzeugt, die die Bordelektronik von Luftfahrzeugen negativ beeinflussen und Navigationsfehler oder Betriebsstörungen herbeiführen können.

Auch von der International Air Transport Association (IATA) wird allen Luftfahrtunternehmen in diesem Zusammenhang empfohlen, den Betrieb von tragbaren elektronischen Geräten an Bord von Luftfahrzeugen einzuschränken.

Derartige Empfehlungen erscheinen aber aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs nicht ausreichend. Allein die immer stärker sich zu Wissen verdichtende Vermutung, daß die ständige Zunahme der von Reisenden an Bord von Luftfahrzeugen betriebenen Geräte die Sicherheit des gesamten Beförderungsvorgangs in Frage stellen und damit zu Katastrophen führen kann, zwingt auch den Gesetzgeber zum Handeln.

Eine gesetzliche Regelung ist insbesondere auch deshalb geboten, um einheitliche Grundsätze und Verfahrensweisen sicherzustellen und um Verstöße gegen die Einhaltung dieser Regelungen sanktionieren zu können (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe c).

Um flexibel auf technische Gegebenheiten und Veränderungen des Marktes dieser elektronischen Geräte reagieren zu können, sollen die Einzelheiten in einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr geregelt werden. Sie kann dabei Ausnahmen vom Verbot des Betriebs der elektronischen Geräte in Luftfahrzeugen festlegen (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 38 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc).

Absatz 4 übernimmt im wesentlichen unverändert die Regelung des bisherigen Absatzes 1 Satz 1 und 2. Für Staatsluftfahrzeuge gilt § 30 Abs. 1 LuftVG. Neu aufgenommen wurden jedoch die nicht allgemein zugänglichen Bereiche auf Flugplätzen. Diese Bereiche sind ebenso sicherheitsempfindlich wie die Luftfahrzeuge selbst, zumal bei solchen Personen, die den Zutritt zu diesen Bereichen auf welche Weise auch immer erlangt haben, eine Kontrolle vor dem Betreten des Luftfahrzeugs nicht mehr erfolgt.

Zu Nummer 24 (5. Unterabschnitt)

Redaktionelle Anpassung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 25).

Zu Nummer 25 (§§ 27 a, 27 b)

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 14 vom 22. Januar 1993 S. 1) wurde die Flughafenkoordination den Regelungen dieser Verordnung unterworfen. Mit der Neufassung von §§ 27 a und 27 b werden die bislang bestehenden nationalen Regelungen entsprechend angepaßt.

Zu Nummer 26 (§§ 27 e, 27 f)

Zu § 27 e

Die flugwetterdienstlichen Leistungen sind für die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Luftfahrt integraler Bestandteil des Gesamtsystems Luftverkehr. Eine der wesentlichen Voraussetzungen für die

Durchführung der Flugsicherungsbetriebsdienste ist die verbindlich vorgeschriebene Kenntnis der den Luftverkehr beeinflussenden Wetterparameter. Entsprechend den Forderungen für die Flugsicherung kann ein geordneter und sicherer Flugbetrieb nur durchgeführt werden, wenn kontinuierlich meteorologische Daten in erforderlichem Umfang vor Ort zur Verfügung stehen.

Wie für den Bereich der Flugsicherung in § 27 c bereits festgelegt, soll daher nunmehr auch die Aufgabe „Flugwetterdienst“ im LuftVG ausdrücklich festgelegt werden. Damit wird die seit langem angestrebte notwendige Rechtsgrundlage geschaffen und die dem Deutschen Wetterdienst nach dem Gesetz über den Deutschen Wetterdienst übertragene Aufgabe der meteorologischen Sicherung der Luftfahrt im einzelnen konkretisiert sowie der Bedeutung des Flugwetterdienstes für die Luftfahrt angemessen Rechnung getragen.

Absatz 1 Satz 1 macht in diesem Zusammenhang deutlich, daß der Flugwetterdienst keine Dritten gegenüber obliegenden Amtspflichten schafft (insbesondere keine Drittgerichtetheit der dem Deutschen Wetterdienst obliegenden Warnpflichten vor Wettererscheinungen statuiert), sondern ein Dienst ist, der allein der Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr dient.

Absatz 2 zählt die wichtigsten Aufgabenfelder auf, die unter dem Begriff „Flugwetterdienst“ zu verstehen sind.

Zu § 27 f

Flugwetterbetriebsdienste und die dazu erforderlichen Einrichtungen sollen grundsätzlich, wie für Flugsicherungsbetriebsdienste bereits nach § 27 d Abs. 1 geregelt, nur an den Flugplätzen vorgehalten werden, bei denen ein Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkannt worden ist.

In den Absätzen 2 und 3 wurden auch die Verpflichtungen und Kostenregelungen von § 27 d Abs. 2 und 3 übernommen; diese Regelungen entsprechen den bislang auf vertraglicher Basis vorgenommenen Festlegungen zwischen Flugplatzunternehmer und Deutschem Wetterdienst.

Absatz 4 überträgt die für die Flugsicherung geltende Regelung des § 27 d Abs. 4 auch auf den Wetterdienst.

Absatz 5 enthält die Verpflichtung des Deutschen Wetterdienstes zur Vorhaltung von Flugwetterbetriebseinrichtungen auf Flugplätzen, für die ein Bedarf nach Absatz 1 anerkannt worden ist. Diese Verpflichtung besteht auch im Falle des Absatzes 4, soweit nicht das Bundesministerium für Verkehr geeignete natürliche Personen (z. B. geschultes Personal des Flugplatzunternehmers) mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nach § 27 e Abs. 2 Nr. 1 und 2 beauftragt hat. Diese Regelung entspricht von ihrer Konstruktion her der Regelung des § 31 b Abs. 2 für den Flugsicherungsbereich.

Zu Nummer 27 (§ 27 g)

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 26).

Zu Nummer 28 (§ 29 Abs. 4 und 5)

Das Hausrecht des Flugkapitäns deutscher und ausländischer Luftfahrzeuge steht der Notwendigkeit oft hinderlich entgegen, daß die Luftaufsichtführenden und Personal, das für die Aufsicht über Luftfahrtunternehmen zuständig ist, zwecks genauerer Kontrolle der Lufttüchtigkeit/Verkehrssicherheit eines insoweit Verdacht erregenden Luftfahrzeugs dieses betreten und inspizieren dürfen. Artikel 16 des ICAO-Abkommens ist zwar über ein förmliches Vertragsgesetz in deutsches Recht transformiert. Er enthält ein entsprechendes Untersuchungs- und Prüfungsrecht. Es ist jedoch nicht völlig unstrittig, ob damit auch ein Betretungsrecht gewährt wird und ob überhaupt eine Untersuchung hinsichtlich der Luftverkehrs-Sicherheit (safety) damit unmittelbar ermöglicht wird. Die Schweiz zum Beispiel hat diese auch in ihrer Rechtsordnung auftretende Unsicherheit beseitigt und eine entsprechende nationalrechtliche Vorschrift in ihr „LFG“ eingestellt. Da im Bereich der Luftverkehrs-Sicherheit für Streitigkeiten um ein Betretungs- und Inspektionsrecht kein Raum sein darf, muß auch die allgemeine Luftpolizeivorschrift des § 29 LuftVG in dem anvisierten Sinne erweitert werden.

Das Recht der Luftaufsicht muß dem Hausrecht der Flugbesatzung auch dann vorgehen, wenn letztere sich verweigert. In diesem Fall kann daher ein Startverbot verhängt werden. Dasselbe gilt erst recht dann, wenn triftige, das heißt deutlich erkennbare, Hinweise und Anzeichen zumindest berechnete Zweifel an der Verkehrssicherheit oder Tauglichkeit der Besatzung (Trunkenheit, Rausch, Müdigkeit) wecken. Die hier ausdrücklich bezeichneten Maßnahmen gehen über die Möglichkeiten nach § 29 Abs. 1 Satz 2 hinaus und bedürfen insbesondere wegen ihrer Wirkung auf ausländische Luftfahrzeughalter förmlich gesetzlicher Regelung. Das danach einsetzende Verfahren wird in der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) geregelt.

Für die Aufzeichnung des Flugfunkverkehrs auf Magnettonbändern stellt Absatz 5 aus datenschutzrechtlichen Gründen ausdrücklich klar, daß hierfür § 27 c Abs. 3 entsprechend gilt.

Zu Nummer 29 (§ 29 b Abs. 1 Satz 1)

Redaktionelle Anpassung an die Terminologie des Luftrechts.

Zu Nummer 30 Buchstabe a (§ 29 c Abs. 2)

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 23).

Zu Nummer 30 Buchstabe b (§ 29 c Abs. 3)

Um klarzustellen, daß auch Postsendungen „Gegenstände“ im Sinne des § 29 c Abs. 3 darstellen und um Zweifel auszuschließen, ob § 29 c Abs. 3 den Anforderungen von § 5 Abs. 3 PostG genügt, werden nun-

mehr „Postsendungen“ in § 29 c Abs. 3 ausdrücklich als überprüfbare Gegenstände aufgeführt. Im übrigen erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 23).

Zu Nummer 31 Buchstabe a (§ 30 Abs. 2)

Im Rahmen der Verwaltungsvereinfachung soll auf die bisherige Einvernehmensregelung verzichtet werden.

Nach § 30 Abs. 2 Satz 3 alter Fassung werden Erlaubnisse zum Lufttransport gefährlicher Güter in Militärluftfahrzeugen von Nicht-NATO-Staaten vom Bundesministerium der Verteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr erteilt. Die Prüfung des Antrages der ausländischen Militärverwaltungen erfolgt dabei nach den gleichen Bestimmungen, wie sie für den zivilen Gefahrgut-Lufttransport international festgelegt worden sind.

Das Einvernehmen des Bundesministeriums für Verkehr erübrigt sich vor dem Hintergrund der nunmehr in Kraft getretenen Richtlinie zur Beförderung gefährlicher Güter mit militärischen Luftfahrzeugen (RLGGLuft) des Bundesministeriums der Verteidigung vom 23. Mai 1995 (VMBL. 1995 Nr. 10 S. 211).

Im übrigen erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 23).

Zu Nummer 31 Buchstabe b (§ 30 Abs. 3)

Die Änderung erfolgt im Hinblick auf die Neufassung des Raumordnungsgesetzes, welches vor der 11. Änderung des LuftVG in Kraft treten wird.

Zu Nummer 32 Buchstabe a (§ 31 Abs. 1 Satz 1)

Die Einfügung berücksichtigt den Umstand, daß die Aufgaben des Bundes zunehmend auch vom Recht der Europäischen Gemeinschaft bestimmt werden. Der Wortlaut von § 31 wird damit an den von § 32 angeglichen, der die Bezugnahme auf das Recht der Europäischen Union bereits enthält.

Zu Nummer 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 31 Abs. 2 Nr. 1)

§ 31 Abs. 2 Nr. 1 wird neu gefaßt.

Basierend auf der bisherigen Regelung trägt die Neufassung u. a. der Tatsache Rechnung, daß eine Unterscheidung der Erlaubnisse für Berufsflugzeugführer nach Klasse 1 und 2 seit Wegfall der Erlaubnis für Berufsflugzeugführer der Klasse 1 mit der 8. Änderung des Anhangs 1 des ICAO-Abkommens und der entsprechenden Aufhebung von § 12 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) durch die Verordnung vom 23. November 1992 (BGBl. I S. 1965) nicht mehr vorgenommen wird.

Darüber hinaus wird mit der Neufassung eine Neuaufteilung der Zuständigkeiten vorgenommen. Die Zuständigkeit für die Erteilung und Verlängerung der Instrumentenflugberechtigung liegt bislang bei 35 Landesluftfahrtbehörden, während für die Prüfung zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung der Bund (das Luftfahrt-Bundesamt) zuständig ist.

Diese Zuständigkeitsaufteilung erfordert einen hohen Verwaltungsaufwand und ist zudem wenig bürgerfreundlich.

Sie entspricht darüber hinaus nicht den zukünftigen europäischen Anforderungen.

Die Zusammenarbeit der europäischen Luftfahrtverwaltungen (18 Luftfahrtbehörden in den JAA-Mitgliedstaaten), insbesondere bei der Erteilung von Erlaubnissen an Luftfahrzeugführer sowie bei der Genehmigung von Luftfahrerschulen, erfordert eine Neuverteilung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern. Die vorgesehene Neuverteilung ermöglicht eine einheitliche Aufsicht über deutsche Luftfahrtunternehmen, indem die Zuständigkeit für die Genehmigung für das Luftfahrtunternehmen (getrennt nach Sicht- und Instrumentenflugbetrieb = Länder bzw. Bund) und das in diesen Unternehmen tätige Luftfahrtpersonal (ebenfalls getrennt nach Sicht- und Instrumentenflugbetrieb = Länder bzw. Bund) nunmehr bei jeweils einer Behörde liegt.

Gleichzeitig erfordern die hohen fachlichen Anforderungen, die der Instrumentenflugbetrieb im Interesse einer sicheren Abwicklung des Luftverkehrs in der Praxis stellt, eine wesentlich umfassendere Zuständigkeit des Bundes (des Luftfahrt-Bundesamts). Dies bedeutet, daß die Zuständigkeit für die Erlaubniserteilung für Luftfahrtpersonal insoweit wieder auf den Bund zurückverlagert wird, wenn die Erlaubniserteilung die gleichzeitige oder nachträgliche Erteilung einer Instrumentenflugberechtigung umfaßt. Diese Maßnahme dient der Luftverkehrs-Sicherheit und führt außerdem zu weiterer Verwaltungsvereinfachung.

Während in den Ländern Stellen wegfallen, ist durch die Rückübertragung dieser Aufgabe auf den Bund mit einem Stellenmehrbedarf beim insoweit zuständigen Luftfahrt-Bundesamt von ca. 2,5 Stellen zu rechnen.

Zu Nummer 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb
(§ 31 Abs. 2 Nr. 11)

Die Neufassung von § 20 führt zu einer Neuverteilung der Zuständigkeiten innerhalb der Auftragsverwaltung.

In diesem Zusammenhang wird die bisherige Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern nach der Startmasse der von den Luftfahrtunternehmen eingesetzten Luftfahrzeuge durch die Aufteilung nach Flugverfahren (Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln = IFR, Flugbetrieb nach Sichtflugregeln = VFR) ersetzt. Neben dem Bereich der Genehmigungserteilung nach § 20 Abs. 1 sind die Länder hiernach nur noch für die Luftfahrtunternehmen zuständig, die ihre Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betreiben. Für andere Luftfahrtunternehmen ist der Bund zuständig, d. h. für Luftfahrtunternehmen, die ausschließlich oder unter anderem auch Luftfahrzeuge nach Instrumentenflugregeln betreiben.

Diese Neuverteilung der Zuständigkeiten entspricht dem Beschluß der Sonderverkehrsministerkonferenz der Länder vom 16. Juli 1996. Für den Bund bringt

die Änderung der Zuständigkeiten zusätzliche Kosten mit sich. Während durch die Neuverteilung in den Ländern Stellen wegfallen, ist mit einem Stellenmehrbedarf beim Bund, d. h. beim insoweit zuständigen Luftfahrt-Bundesamt von ca. 8 zusätzlichen Stellen zu rechnen.

Die Neuverteilung der Zuständigkeiten von Bund und Ländern im Bereich der Unternehmensgenehmigung durch die Differenzierung nach der Art des Betriebs der Luftfahrzeuge (VFR-Betrieb = Land bzw. IFR-Betrieb = Bund) bedeutet grundsätzlich eine bessere und sachgerechtere Überprüfung und Aufsicht über die jeweiligen Luftfahrtunternehmen als bisher. Dennoch kann es Einzelfälle geben, die aus Gründen der Luftverkehrs-Sicherheit eine andere Zuständigkeitsaufteilung erforderlich machen. Auf Antrag eines Landes kann in diesem Fall der Bund diese Aufgaben in bundeseigener Verwaltung ausführen. Das kann dann der Fall sein, wenn wegen der zum Einsatz kommenden Fluggeräte die Überprüfung und Aufsicht über ein Luftfahrtunternehmen dem betreffenden Land besondere Schwierigkeiten bereitet, insbesondere wenn besonders großes oder technisch neuartiges Fluggerät eingesetzt werden soll, für das die Genehmigungsbehörde des Landes nur über eingeschränkte Möglichkeiten der Beurteilung und Aufsicht verfügt. In diesen Fällen ist es möglich, daß die Aufgaben der Genehmigungsbehörde vom Bundesministerium für Verkehr oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen werden.

Im übrigen Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 16 ff.).

Zu Nummer 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc
(§ 31 Abs. 2 Nr. 14)

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 23).

Zu Nummer 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd
(§ 31 Abs. 2 Nr. 15)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee
(§ 31 Abs. 2 Nr. 16 Buchstabe g)

Redaktionelle Anpassung der Vorschrift im Hinblick auf die durch Verordnung vom 21. März 1995 (BGBl. I S. 391) erfolgte Änderung des § 6 LuftVO, mit der die Festlegung von Mindesthöhen für Überlandflüge in die Luftverkehrs-Ordnung eingeführt wurde.

Zu Nummer 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe ff
(§ 31 Abs. 2 Nr. 18)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 32 Buchstabe c (§ 31 Abs. 4)

Nach der Neuregelung von Absatz 2 Nr. 11 sind die Länder nur noch für die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen zuständig, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden. Eine technische und betriebliche Prüfung des Zustandes dieser Unternehmen durch das Luftfahrt-

Bundesamt kann jedoch wegen der geringeren betrieblichen Komplexität dieser Unternehmen und den geringeren Anforderungen an Personal und Gerät entfallen. Absatz 4 wird daher aufgehoben.

Zu Nummer 33 (§ 31 a)

Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 25), die nunmehr auch das Recht der Europäischen Union einbezieht. Die Bestellung des Flughafenkoordinators richtet sich nach der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 14 S. 1).

Zu Nummer 34 (§ 31 b Abs. 4 Satz 3)

Die DFS übernimmt die Ausbildung und Prüfung des Flugsicherungspersonals. Die Erlaubnisse werden jedoch nach § 9 der Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal für die Flugsicherung und seine Ausbildung vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) erteilt. Die Kosten für Ausbildung und Prüfung werden folglich dem LBA in Rechnung gestellt. Nach § 8 Abs. 4 VerwKostG könnte das LBA in den Fällen des § 27 d Abs. 4 LuftVG diese Kosten nicht an die Länder weitergeben. Die Vorschrift soll diesen Zustand ändern.

Zu Nummer 35 (§ 31 c)

Für Luftsportgeräte hat das Bundesministerium für Verkehr bereits von der in der bisherigen Fassung des § 31 c enthaltenen Ermächtigung Gebrauch gemacht. Im Zuge des Rückbaus der öffentlichen Verwaltung wird mit der Änderung die gesetzliche Möglichkeit geschaffen, hoheitliche Aufgaben in weiteren Bereichen der Luftverkehrsverwaltung auf Beauftragte zu übertragen.

Mit der ausdrücklichen Verweisung auf § 29 Abs. 4 werden den Beauftragten nach § 31 c für den Bereich des Betriebs von Luftsportgeräten dieselben Rechte eingeräumt, wie sie für die Vertreter der für die Luftaufsicht zuständigen Behörden von Bund und Ländern nach dem neu eingefügten § 29 Abs. 4 gelten.

Zu Nummer 36 Buchstabe a (§ 31 d Abs. 3)

Die Umsätze juristischer Personen des privaten Rechts, die mit der Durchführung hoheitlicher Aufgaben beauftragt sind, unterliegen grundsätzlich den Vorschriften des Umsatzsteuergesetzes. Durch die Ergänzung wird sichergestellt, daß für Amtshandlungen nach Satz 2 von dem Kostenschuldner neben den Kosten nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung als Auslage auch die auf diese Kosten entfallende gesetzlich geschuldete Umsatzsteuer erhoben werden kann.

Zu Nummer 36 Buchstabe b (§ 31 d Abs. 4)

Mit der Neufassung von § 31 d Abs. 4 wird nunmehr ausdrücklich klargestellt, daß das Flugsicherungsunternehmen eine Prozeßführungsbefugnis als beliehenes Unternehmen besitzt.

Die durch Verordnung vom 11. November 1992 (BGBl. I S. 1928) mit der Wahrnehmung der in § 27 c

genannten Aufgaben der Flugsicherung beauftragte DFS ist als Gesellschaft mit beschränkter Haftung eine juristische Person des privaten Rechts und damit eine eigenständige Rechtspersönlichkeit, die als beliehener Unternehmer öffentliche Aufgaben wahrnimmt. Aus diesem Verständnis heraus muß es dem Unternehmen möglich sein, eigenständig vor Gericht Prozesse zu führen. Dieses Selbstverständnis entspricht den Vorschriften des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG). Nach § 13 Abs. 1 zweiter Halbsatz a. E. GmbHG kann eine Gesellschaft vor Gericht klagen und verklagt werden. Dafür spricht auch, daß das Flugsicherungsunternehmen bereits in § 31 b Abs. 3 LuftVG Kostengläubigerin für Gebühren und Auslagen ist und bei Einziehung der Streckengebühren über EUROCONTROL an die Stelle der Bundesrepublik Deutschland tritt.

Außerdem sprechen die größere Sachnähe, sowohl bei der Erledigung des Flugsicherungsauftrages selbst als auch zu dem Gebührenkomplex an sich sowie Praktikabilitätsgründe für eine eigenständige Prozeßführung.

Die Neufassung trägt damit dem mit der Organisationsprivatisierung der Flugsicherung verfolgten Gedanken Rechnung, daß eine mit hoheitlichen Aufgaben beliehene Gesellschaft m. b. H. alle Aufgaben der Flugsicherung eigenverantwortlich wahrnehmen soll.

Die in § 31 d Abs. 2 Satz 2 geregelte Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr bleibt durch die Neufassung unberührt. Deshalb wurde die Befugnis der DFS zu Entscheidungen über Widersprüche auf Fälle des § 31 b Abs. 3 beschränkt. In den übrigen Fällen wird mit der Entscheidungsbefugnis des Bundesministeriums für Verkehr Fachaufsicht ausgeübt.

Zu Nummer 37 (§ 31 e)

Im Zuge der Organisationsprivatisierung der Flugsicherung, der Neustrukturierung der Luftfahrtverwaltung im Bereich der Luftsportgeräte und der Einführung der Flugplankoordinierung (künftig „Flughafenkoordinierung“) wurden bestimmte Aufgaben der Bundesverwaltung auf die in den §§ 31 a bis 31 c im einzelnen genannten Beauftragten übertragen. Die hiernach mögliche eigenständige Wahrnehmung hoheitlicher Befugnisse durch die Beauftragten muß aber dazu führen, daß die Beauftragten auch insoweit verantwortlich gemacht werden können. Die Neuregelung verlagert deshalb das bislang allein beim Bund liegende Schadensrisiko zumindest teilweise auch in die Verantwortung der Beauftragten.

Der Rückgriff auf die Beauftragten bis zu einem vom Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen festzulegenden Höchstbetrag stellt eine wirtschaftlich vertretbare Lösung der Haftungsproblematik für die Beauftragten und für den Bundeshaushalt dar. Den Beauftragten bleibt es unbenommen, sich gegen dieses Haftungsrisiko zu versichern. Anfallende Versicherungsprämien können hierbei von den Beauftragten als Aufwand in die von ihnen erhobenen

Gebühren eingerechnet werden; sie gehen nicht zu Lasten des Bundeshaushalts. Die Festlegung des von den Beauftragten zu tragenden (und zu versichernden) Risikos bedarf jedoch im Hinblick auf die künftige Belastung der Gebührenden mit den Kosten für Versicherungsprämien einer sorgfältigen Abwägung.

Rückgriffsansprüche des Beauftragten gegenüber seinen Organen oder seinem Personal richten sich nach den allgemeinen Vorschriften oder sind im Innenverhältnis zu gestalten.

Zu Nummer 38 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa
(§ 32 Abs. 1 Nr. 2)

Die in § 32 Abs. 1 neu eingefügte Verordnungsermächtigung bezieht sich insbesondere auf den von der Europäischen Union geregelten Rechtsbereich im Luftverkehr. Sie verschafft damit dem Bundesministerium für Verkehr eine ausdrückliche Ermächtigung zum Erlass notwendiger Rechtsverordnungen zur nationalen Umsetzung des Rechts der Europäischen Gemeinschaft. Hierbei handelt es sich regelmäßig um Vorschriften, die die innerstaatliche Zuständigkeiten regeln.

Zu Nummer 38 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb
(§ 32 Abs. 1 Nr. 6)

Die Richtlinie 94/56 EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt verlangt in ihrem Artikel 6 eine von der Luftfahrt absolut unabhängige Untersuchungsstelle und entsprechend unabhängig durchgeführte Untersuchungsverfahren. Die innerstaatliche Umsetzung dieser Richtlinie erfolgt mit einem förmlichen Gesetz. Ein entsprechender Entwurf eines Gesetzes zur Untersuchung von Flugunfällen (FIUUG) ist in Vorbereitung. Unter diesen Umständen ist die Ermächtigung zum Erlass einer entsprechenden Verordnung im LuftVG nicht mehr sinnvoll.

Zu Nummer 38 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc
(§ 32 Abs. 1 Nr. 7 a)

Verschiedene Luftfahrtunternehmen (z. B. Japan Airlines, Northwest Airlines, Delta Airlines und Lufthansa) sind bereits der IATA-Empfehlung gefolgt und haben den Betrieb von bestimmten elektronischen Geräten an Bord von Luftfahrzeugen eingeschränkt.

Art und Umfang der Beschränkungen sind jedoch von Luftfahrtunternehmen zu Luftfahrtunternehmen unterschiedlich. So erlaubt die Deutsche Lufthansa AG bislang noch den Betrieb von Videokameras, Videorecordern, Laptops mit LCD/LED-Anzeige ohne Drucker, Walkman-Cassettenplayern und -recordern, Fernsehgeräten mit LCD-Anzeige und Computerspielzeugen in ihren Flugzeugen.

Die Festlegung einheitlicher Kriterien für den Betrieb und die Bestimmung des Kreises von Geräten, die derartige schädliche Eigenschaften aufweisen oder bei denen ein derartiger Verdacht besteht, ist aber aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs unerlässlich.

Die neue Regelung ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates, den Betrieb von elektronischen Geräten an Bord von Luftfahrzeugen festzulegen. Das Bundesministerium für Verkehr ist damit in der Lage, den Kreis derjenigen elektronischen Geräte zu bestimmen, bei denen nicht auszuschließen ist, daß sie den sicheren Betrieb eines Luftfahrzeuges durch die Abgabe von Störstrahlen beeinträchtigen. Es wird dadurch in die Lage versetzt, auf technische Entwicklungen des Elektronikmarktes rasch reagieren zu können. Der Betrieb von Geräten, bei denen der Verdacht auf Störeinflüsse besteht, kann so relativ schnell ausgeschlossen und bei anderen, die im Rahmen der technischen Weiterentwicklung in dieser Hinsicht verbessert worden sind, wieder zugelassen werden.

Die Verordnung wird berücksichtigen, daß manche Passagiere aus gesundheitlichen Gründen auf den Betrieb elektronischer Geräte im Luftfahrzeug angewiesen sind. Dies gilt insbesondere für Hörgeräte und Herzschrittmacher.

Der fließenden technischen Entwicklung wird Rechnung getragen durch die Möglichkeit, Ausnahmeerlaubnisse auch durch den verantwortlichen Luftfahrzeugführer oder -halter erteilen zu lassen. Dies gilt insbesondere für ausländische, Deutschland bedienende Luftfahrtunternehmen.

Zu Nummer 38 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd
(§ 32 Abs. 1 Nr. 13)

Die Anfügung stellt klar, daß Verordnungen nach § 32 Abs. 1 Nr. 13 keine Gebührenpflicht für Auskünfte aus Luftfahrtdateien begründen können. Dies entspricht den Regelungen des Bundesdatenschutzgesetzes (§ 19 Bundesdatenschutzgesetz).

Zu Nummer 38 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee
(§ 32 Abs. 1 Nr. 17)

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 25).

Zu Nummer 38 Buchstabe b (§ 32 Abs. 4 Nr. 6)

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 25).

Zu Nummer 38 Buchstabe c (§ 32 Abs. 5 a)

Nach der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 wurden die technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren, die die Sicherheit und den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen betreffen, auf der Grundlage gemeinsamer Vorschriften (Joint Aviation Requirements – JAR) der Joint Aviation Authorities (JAA), eine der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) angeschlossene Arbeitsgemeinschaft, harmonisiert.

Die von der Europäischen Gemeinschaft in Kraft gesetzten JAR-Vorschriften, die nationales Recht insoweit ersetzen sollen, enthalten jedoch im Gegensatz zu den in Deutschland bislang gültigen Verordnungen keine Hinweise oder Angaben auf Bußgeldvorschriften. Es ist aber unabdingbar, daß auch

weiterhin derartige Zuwiderhandlungen als Ordnungswidrigkeiten verfolgt und geahndet werden können.

Aus diesem Grund ist in Absatz 5a eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr zum Erlaß einer separaten Bußgeldverordnung vorgesehen, in welcher die zu bewehrenden Tatbestände der einzelnen JAR-Vorschriften aufgelistet werden sollen. Dadurch ist eine schnelle Anpassung der Sanktionstatbestände an Änderungen des EU-Rechts möglich, wobei der Anwendungsbereich der Vorschrift nicht nur auf den Bereich der JAR-Vorschriften beschränkt ist.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist die Einstellung des Blanketts in einer eigenen Nummer in § 58 erforderlich (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 42 Buchstabe a Doppelbuchstabe gg).

Zu Nummer 39 (§ 32 a Abs. 1 Satz 3)

Redaktionelle Anpassung an die Terminologie des Luftrechts.

Zu Nummer 40 (§ 32 b Abs. 4 Satz 1)

Redaktionelle Anpassung an die Terminologie des Luftrechts.

Zu Nummer 41 (§ 32 c)

Die wirtschaftliche Situation im Gesamtbereich der Luftfahrtwirtschaft hat zu einer deutlich nachlassenden Zahlungsbereitschaft bei gebührenpflichtigen Leistungen auf dem Gebiet der Luftfahrt geführt. Vor allem ausländische Luftfahrtunternehmen, die eine deutsche Betriebserlaubnis besitzen, verweigern oftmals die Begleichung der entstandenen Gebührenschulden. Insbesondere sind hierbei die Lande- und Abstellgebühren auf Flugplätzen und die Gebühren der Flugsicherung sowie des Flugwetterdienstes betroffen.

Die finanzielle Lage der Gebührenhaushalte in Deutschland im Bereich der Luftfahrt läßt es nicht zu, Gebührenauffälle ohne angemessene Reaktionen hinzunehmen. Da bei Ausländern Eintreibungsversuche zu fälligen Gebührenschulden meist erfolglos bleiben, soll gerade in diesen Fällen die Vorschrift als normierte Androhung von einschneidenden, aber auch angemessenen Verwaltungsmaßnahmen Abhilfe schaffen. Vor allem liefert sie einen geeigneten Hinweis auf nationale Rechtsvorschriften im Hinblick auf eine entsprechende Beachtensklausel in den bilateralen Luftverkehrsabkommen. Zwar wird auch der nationale Bereich von ihr abgedeckt; jedoch trägt die Vorschrift den Besonderheiten vorrangig der internationalen Verflechtung in der Luftfahrt Rechnung durch die Eröffnung sonst weniger üblicher Verwaltungsmaßnahmen.

Die ungewöhnliche Reihenfolge der Maßnahmen: Widerruf, Ruhen, Versagen der Erteilung beruht auf der Tatsache, daß es sich bei den Rückständen primär um solche aus gebührenpflichtigen, bereits vorgenommenen Verwaltungsakten handelt. Die Versagung kommt nur in Betracht, wenn weitere luftrechtliche Akte beantragt werden.

Die Aufzählung der Rechtsgrundlagen entspricht der Aufzählung in § 1 Abs. 1.

Zu Nummer 42 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 58 Abs. 1 Nr. 4 b)

Mit der Einfügung der neuen Nummer 4 b in § 58 Abs. 1 wird eine Regelungslücke geschlossen. § 58 Abs. 1 Nr. 11 läßt die Verhängung eines Bußgeldes bislang nur zu, wenn gegen die schriftlichen verbindlichen Auflagen der Zulassung eines Luftsicherheitsplanes verstoßen wird, nicht aber, wenn die im Luftsicherheitsplan dargestellten Sicherungsmaßnahmen nicht durchgeführt werden. Gerade dieser Verstoß muß jedoch bußgeldbewehrt sein, um die Erfüllung der den Unternehmern von Verkehrsflughäfen und den Luftfahrtunternehmern obliegenden Sicherungspflichten erfolgreicher durchsetzen zu können.

Zu Nummer 42 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 58 Abs. 1 Nr. 8 a)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 42 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc (§ 58 Abs. 1 Nr. 10)

Inwieweit die bestehende Blankettregelung des § 58 Abs. 1 Nr. 10 die Bewehrung von Auflagen (vgl. u. a. § 43 Nr. 15 und 17 b LuftVO) abdeckt, erscheint nach neueren Erkenntnissen rechtlich fraglich. Die Neufassung soll diesen Mangel beseitigen.

Zu Nummer 42 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd (§ 58 Abs. 1 Nr. 11)

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 21). Im übrigen werden mit der Einfügung der Angabe „15 Abs. 2“ nunmehr auch die Fälle zu Ordnungswidrigkeiten, wo gegen Auflagen des Genehmigungsbescheids nach § 15 Abs. 2 für die Errichtung von Luftfahrthindernissen verstoßen wird.

Zu Nummer 42 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee und ff (§ 58 Abs. 1 Nr. 12 und 12 a)

Die Änderung von § 58 Abs. 1 Nr. 12 ist ausschließlich redaktioneller Art. Mit ihr wird die bisherige Regelung der Nummer 12 für den Ein- und den Ausflug jeweils auf zwei neue eigenständige Nummern 12 und 12 a für den unerlaubten Ausflug und den unerlaubten Einflug aufgeteilt. Diese Aufteilung ist wegen des neuen unterschiedlichen Bußgeldrahmens für beide Tatbestände (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 42 Buchstabe b) erforderlich.

Zu Nummer 42 Buchstabe a Doppelbuchstabe gg (§ 58 Abs. 1 Nr. 13 und 14)

Die gegenstandslos gewordene Vorschrift der Nummer 13 – die Durchführungsverordnungen zum Luftverkehrsgesetz sind jetzt über § 58 Abs. 1 Nr. 10 bußgeldbewehrt – wird durch die neuen Nummern 13 und 14 ersetzt.

Zu Nummer 13

Die Ergänzung von § 32 um einen neuen Absatz 5a macht die Einstellung eines Blanketts in § 58 erforderlich (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 38 Buchstabe c).

Zu Nummer 14

Die in dem neuen § 1 b enthaltenen Verhaltensvorschriften und Handlungsanweisungen (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 3) machen – um Verstöße zu unterdrücken – die Aufnahme eines entsprechenden Ordnungswidrigkeitentatbestandes in § 58 erforderlich.

Zu Nummer 42 Buchstabe b (§ 58 Abs. 2)

Die Erhöhung der Bußgeldhöchstgrenzen entspricht der einhelligen Forderung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages (Protokoll der 62. Tagung am 9. März 1994 S. 25).

Die geltenden Bußgeldhöchstgrenzen nach § 58 Abs. 2 LuftVG von zehntausend bzw. zwanzigtausend Deutsche Mark werden der Bedeutung der Zuwiderhandlungen nicht mehr gerecht. Es handelt sich namentlich um Verstöße gegen grundlegende Pflichten des Luftverkehrsrechts, die in der Regel zur Erzielung von Wettbewerbsvorteilen begangen werden. Sie haben jedoch darüber hinaus zum Teil erhebliche negative Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftverkehrs und können große Gefahren für Leib und Leben nicht nur von Passagieren, sondern auch von unbeteiligten Dritten auf dem Erdboden herbeiführen.

Die sicherheitsrelevanten Verstöße des § 58 Abs. 1 (Nummer 1, 4 bis 4b, 8, 10, 11, 13 und 15) können künftig mit einem Bußgeld von bis zu einhunderttausend Deutsche Mark geahndet werden. Für andere Verstöße (Nummer 5 bis 7 und 14) gilt eine Bußgeldobergrenze von fünfzigtausend Deutsche Mark. Für Zuwiderhandlungen von geringerem Gewicht (Formalverstöße, Nummer 2, 3, 8a, 9, 12 und 12a) wird die Grenze auf zwanzigtausend Mark festgesetzt.

Die vorgesehene gestaffelte Erhöhung des Bußgeldrahmens auf zwanzigtausend, fünfzigtausend und hunderttausend Deutsche Mark entsprechend der jeweiligen Bedeutung der Zuwiderhandlungen ist erforderlich und angemessen.

Zu Nummer 43 Buchstabe a (§ 60 Abs. 1 Nr. 3a)

Die gewerbsmäßige Verwendung von Luftsportgeräten wird als Straftatbestand ausgestaltet. Luftsportgeräte erfüllen nicht die besonderen technischen und betrieblichen Anforderungen, die einen sicheren Betrieb im Rahmen eines Gewerbes gewährleisten würden. Die öffentliche Sicherheit und Ordnung wäre unter diesen Umständen in einem erheblichem Maße gefährdet. Nur eine entsprechende Strafandrohung bietet die Gewähr, daß derartige Verstöße im Interesse der Allgemeinheit weitgehend unterbunden werden.

Zu Nummer 43 Buchstabe b (§ 60 Abs. 1 Nr. 4)

Das Starten und Landen von Hängegleitern und Gleitsegeln außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze ohne Erlaubnis des Beauftragten wurde nach § 60 Abs. 1 Nr. 4 LuftVG in der bisherigen Fassung einmal als Straftat und nach § 43 Nr. 19a LuftVO ein andermal als Ordnungswidrigkeit behandelt.

Dieses Zusammentreffen von Straftat und Ordnungswidrigkeit, das durch die Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Verordnungen und Durchführungsvorordnungen zur Regelung des Betriebes von Luftsportgeräten vom 26. Mai 1993 (BGBl. I S. 750) verursacht worden ist, war nicht beabsichtigt. Die Verordnung hatte zum Ziel, den Bereich des Luftsports in die bestehende luftrechtliche Systematik zu integrieren. Die betreffenden Spezialregelungen (vgl. Artikel 2 Nr. 10 Buchstabe b Doppelbuchstabe bc und Artikel 2 Nr. 14 Buchstabe b der Änderungsverordnung) gingen hierbei von dem Umstand aus, daß bei derartigen Verstößen Hängegleiter und Gleitsegel im Verhältnis zu größeren Luftfahrzeugen regelmäßig nur geringe Schäden gegenüber Dritten oder der Allgemeinheit verursachen können. Wegen des geringeren Gefährdungs- und Schadenspotentials und des damit verbundenen geringeren Unrechtsgehalts dieser Taten wurden deshalb diese Verstöße von der Änderungsverordnung als Ordnungswidrigkeiten eingeordnet (vgl. § 43 Nr. 19a LuftVO).

Dieser Gedanke gilt aber für alle Arten von nicht motorgetriebenen Luftsportgeräten. Daher wird nunmehr in § 60 Abs. 1 Nr. 4 ausdrücklich festgestellt, daß Verstöße gegen Regelungen von § 25 Abs. 1 nicht als Straftat zu behandeln sind, wenn es sich hierbei um den Einsatz von nicht motorgetriebenen Luftsportgeräten gehandelt hat.

Zu Nummer 43 Buchstabe c (§ 60 Abs. 1 Nr. 5 bis 8)

Der neue § 60 Abs. 1 Nr. 5 und 6 stellt eine Folgeänderung dar, mit der der Wortlaut und die Bezüge der bisherigen Regelungen der Nummern 5 und 5a an die Neufassung von § 27 angeglichen werden (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 23). Darüber hinaus werden jedoch mit den neuen Nummern 7 und 8 auch für die Verhaltensvorschriften des § 27 Abs. 3 und 4 Straftatbestände eingeführt. Verstöße gegen die Regelungen des § 27 Abs. 3 und 4 können ebenfalls (wie in den Fällen von § 27 Abs. 1 und 2) derart schwerwiegende Folgen für die unmittelbar Betroffenen an Bord eines Luftfahrzeugs und für die Allgemeinheit am Boden haben. Darüber hinaus wurden auch die nicht allgemein zugänglichen Bereiche auf Flugplätzen aufgenommen, weil der Unrechtsgehalt eines derartigen Verstoßes mit dem an Bord eines Luftfahrzeugs vergleichbar ist. Die generelle Einführung von Straftatbeständen für alle Regelungsbereiche des § 27 erscheint daher dringend geboten.

Zu Nummer 44 (§ 63 Nr. 3)

Mit Organisationserlaß vom 18. August 1995 – Z 14/LR 12/02.03.10-05/86 Vmz 95 – sind auf der Grundlage von § 61 Abs. 1 Nr. 2 LuftVZO Aufgaben der Tarifgenehmigung und Tarifhinterlegung nach § 21

LuftVG dem Bundesamt für Güterverkehr übertragen worden.

Die Änderung von § 63 bestimmt nunmehr das Bundesamt für Güterverkehr auch zur zuständigen Verwaltungsbehörde im Sinne von § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten im Bereich der Genehmigung von Beförderungsentgelten nach § 21. Verstöße nach § 58 Abs. 1 Nr. 6a werden daher nicht vom Luftfahrt-Bundesamt, sondern vom Bundesamt für Güterverkehr verfolgt und geahndet. Mit dieser Regelung wird das Luftfahrt-Bundesamt entlastet, das sich hiernach schwerpunktmäßig auf die Verfolgung und Ahndung von Verstößen gegen die Luftverkehrs-Sicherheit konzentrieren kann.

Mit der Übertragung dieser Aufgabe auf das Bundesamt für Güterverkehr ist kein finanzieller und personeller Mehraufwand verbunden. Im Hinblick auf die geringe Anzahl von Ordnungswidrigkeiten im Bereich der Genehmigung von Beförderungsentgelten nach § 21 ist davon auszugehen, daß diese zusätzliche Aufgabe mit dem vorhandenen Personal abgedeckt werden kann.

Zu Nummer 45 (Vierter Abschnitt)

Nach § 2 Abs. 1 Nr. 14 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (BGBl. I S. 354 – LBA-Gesetz) gehört zu den Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) „die Sammlung von Nachrichten über Luftfahrtpersonal und Luftfahrtgerät sowie die Auskunftserteilung über diese Nachrichten“. Hiernach führt gegenwärtig das LBA elektronische Dateien über Luftfahrzeuge, Luftfahrer und Erlaubnis- und Berechtigungsinhaber in der Flugsicherung. Die Datei über Luftfahrzeuge dient im wesentlichen der Überwachung der Verkehrssicherheit der eingesetzten Luftfahrzeuge. Die Dateien über Luftfahrer und Erlaubnis- und Berechtigungsinhaber in der Flugsicherung sind für die Beurteilung der Tauglichkeit oder Zuverlässigkeit bei der Erteilung, Verlängerung, Erneuerung, Rücknahme oder dem Widerruf von Erlaubnissen und Genehmigungen von Bedeutung.

Aufgrund der Verfassungsjudikatur zum „Recht auf informationelle Selbstbestimmung“ kann die bisherige Gesetzesvorschrift (§ 2 Abs. 1 Nr. 14 LBA-Gesetz) nicht mehr als ausreichende Rechtsgrundlage für die Speicherung, Verwertung und Weitergabe der Daten angesehen werden. Notwendig ist vielmehr eine gesetzliche Grundlage, aus der sich die Voraussetzungen und der Umfang der Beschränkungen klar und für den Bürger erkennbar ergibt und die damit dem rechtsstaatlichen Gebot der Normenklarheit entspricht. Dabei hat der Gesetzgeber den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten, so daß Grundrechte von der öffentlichen Gewalt jeweils nur soweit beschränkt werden dürfen, als es zum Schutz öffentlicher Interessen unerlässlich ist. Durch organisatorische und verfahrensrechtliche Regelungen im Hinblick auf die vorgehaltenen Luftfahrtdateien sollen deshalb Vorkehrungen geschaffen werden, die der Gefahr der Verletzung von Persönlichkeitsrechten entgegenwirken.

Die vorgesehenen Regelungen legen den bereichsspezifischen Verwendungszweck personenbezogener Daten in der Luftverkehrsverwaltung fest. Es wird nunmehr der grundlegende Kernbereich des Datenschutzes, nämlich die Datenerhebung und -speicherung, die Verpflichtung der Behörde zum Löschen der Daten nach Ablauf bestimmter Fristen, die Bestimmung des Verwertungszwecks und die Festlegung der auskunftsberechtigten Behörden geregelt. Die neuen Regelungen lehnen sich eng an bestehende Regelungen im Straßenverkehrsbereich an und schaffen damit eine neue Rechtsgrundlage, die den Anforderungen der Verfassungsjudikatur genügt.

Wegen des engen Zusammenhangs der Dateien mit strafrechtlichen- und ordnungswidrigkeitsrechtlichen Vorschriften, erscheint die Anfügung eines Vierten Abschnitts nach dem Abschnitt „Straf- und Bußgeldvorschriften“ die geeignete Stelle für eine gesetzliche Regelung der Luftfahrtdateien.

Durch die Führung der Luftfahrtdateien entsteht beim Luftfahrt-Bundesamt kein finanzieller und personeller Mehraufwand, da diese Aufgaben überwiegend bereits heute schon vom Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommen und mit dem vorhandenen Personal abgedeckt werden. Auch soweit mit der Einrichtung und Führung des Deliktsregisters (§ 68) das Luftfahrt-Bundesamt mit einer neuen Aufgabe betraut wird, wird davon ausgegangen, daß diese zusätzliche Aufgabe im Hinblick auf den zu erwartend geringen Arbeitsaufwand mit dem vorhandenen Personal zu bewerkstelligen ist.

Zu § 64 – Luftfahrzeugregister

Absatz 1 listet einzelne Dateien der Luftfahrtverwaltung auf, die im folgenden besonderen Schutzvorschriften unterworfen werden. Die Erfassung der Daten erfolgt bislang auf der Grundlage der Bestimmungen der §§ 14 bis 18 LuftVZO in der Luftfahrzeugrolle sowie nach § 18a Abs. 1 und 3 LuftVZO für Segelflugzeuge und bemannte Ballone in einem besonderen Verzeichnis jeweils beim Luftfahrt-Bundesamt. Ultraleichtflugzeuge und gegebenenfalls auch Hängegleiter und Gleitsegel werden nach § 18a Abs. 2 und 3 LuftVZO in das Luftsportgeräteverzeichnis bei den jeweiligen Beauftragten nach § 31c LuftVG eingetragen. Die Luftfahrzeugrolle und die besonderen Verzeichnisse werden in Papierform jeweils als Aktensammlung geführt. Der neue § 64 schafft nunmehr die gesetzliche Grundlage für die Speicherung der Daten auch in elektronischer Form beim Luftfahrt-Bundesamt und den Beauftragten nach § 31c. Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge und bemannte Ballone werden hiernach in der Luftfahrzeugrolle beim Luftfahrt-Bundesamt, Luftsportgeräte im Luftsportgeräteverzeichnis beim jeweiligen Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes gespeichert.

Absatz 2 enthält die Zweckbestimmung der Luftfahrzeugregister. Sie dienen

1. der Überwachung der Verkehrssicherheit der in ihnen erfaßten Luftfahrzeuge (§ 2 Abs. 1 LuftVG),

2. der Auskunftserteilung gegenüber allen Behörden und sonstigen Stellen (national und international), die die Daten benötigen, um Typ und technische Beschaffenheit eines Luftfahrzeuges sowie Art und Umfang der Rechtsbeziehungen von Personen zu einem Luftfahrzeug festzustellen oder bestimmen zu können.

Die Absätze 3 und 4 legen die Daten fest, die in den Luftfahrzeugregistern gespeichert werden. Absatz 3 legt fest, welche Daten sowohl in der Luftfahrzeugrolle wie auch im Luftsportgeräteverzeichnis zu speichern sind. Absatz 4 legt fest, welche Daten darüber hinaus in der Luftfahrzeugrolle gespeichert werden.

Absatz 5 regelt die Datenerhebung. Da Erfassungs- und Registerbehörde jeweils identisch sind, bedarf es keiner besonderen Regelung über die Datenübermittlung. Absatz 5 Satz 2 übernimmt die bislang in § 16 Abs. 1 LuftVZO enthaltene Verpflichtung des Eigentümers eines Luftfahrzeugs, jede Änderung der eingetragenen Daten unverzüglich mitzuteilen.

Absatz 6 erlaubt mit Zustimmung des Halters des Luftfahrzeugs die Veröffentlichung bestimmter gespeicherter Daten (hierbei handelt es sich um Art und Muster des Luftfahrzeugs sowie um die Werknummer der Zelle, das Staatszugehörigkeits- und Eintragungskennzeichen, die Nummer des Blattes des Luftfahrzeugregisters und um den Namen und die Anschrift des Halters des Luftfahrzeugs).

Absatz 7 bis 9 binden im Interesse des Datenschutzes die Übermittlung der gespeicherten Daten an bestimmte Voraussetzungen. Gleichzeitig soll die Erfüllung internationaler Verpflichtungen ermöglicht werden. Den schutzwürdigen Belangen der Betroffenen wird dabei ausreichend Rechnung getragen.

Absatz 10 regelt die Löschung der Daten. Mit der Löschung von Name und Anschrift des Eigentümers und Halters eines Luftfahrzeugs spätestens sechs Monate nach Erlöschen der Verkehrszulassung sind die übrigen noch verbleibenden Angaben in den Luftfahrzeugregistern anonymisiert und unterfallen nicht mehr dem Datenschutz.

Zu § 65 – Zentrale Luftfahrerdatei

Der neue § 65 enthält die Regelungen über die Zentrale Luftfahrerdatei.

Absatz 1 legt die Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamts für die Führung der Zentralen Luftfahrerdatei fest. In der Zentralen Luftfahrerdatei werden neben den Daten der vom Luftfahrt-Bundesamt erteilten Erlaubnisse und Berechtigungen auch die Daten der von den Luftfahrtbehörden der Länder und den Beauftragten nach § 31c im Rahmen ihrer Zuständigkeiten erteilten Erlaubnisse oder Berechtigungen für Luftfahrer gespeichert (vgl. § 65 Abs. 6).

Absatz 2 enthält die Zweckbestimmung der Zentralen Luftfahrerdatei. Sie dient der Feststellung, welche Erlaubnisse und welche Berechtigungen ein Luftfahrer besitzt.

Absatz 3 legt die Daten fest, die in der Zentralen Luftfahrerdatei zu speichern sind.

Absatz 4 regelt die Erhebung der Daten durch die für die Ausstellung der Erlaubnis oder sonstigen Berechtigung zuständigen Behörden (Luftfahrt-Bundesamt, Landesluftfahrtbehörde, Beauftragte nach § 31c). Die zuständigen Behörden erhalten die Möglichkeit, die Richtigkeit und Vollständigkeit der gespeicherten Daten zu überprüfen.

Absatz 5 bindet im Interesse des Datenschutzes die Übermittlung der gespeicherten Daten an bestimmte Voraussetzungen. Hierzu gehört insbesondere auch die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach den auf der Grundlage des Luftverkehrsgesetzes erlassenen Verordnungen und die Abwehr von Gefahren für die Luftverkehrs-Sicherheit. Den schutzwürdigen Belangen der Betroffenen wird so ausreichend Rechnung getragen.

Absatz 6 verpflichtet die Landesluftfahrtbehörden und die Beauftragten nach § 31c zur Übermittlung der bei ihnen gespeicherten Daten an die Zentrale Luftfahrerdatei beim Luftfahrt-Bundesamt.

Absatz 7 regelt die Löschung der Daten. Die Löschungspflicht tritt ein, wenn aus Anlaß einer Einzelfallbearbeitung oder nach Ablauf der Aussonderungsprüffrist festgestellt wird, daß die Daten zur Aufgabenerfüllung nicht mehr benötigt werden. Die Aussonderungsprüffrist, die auf fünf Jahre festgelegt wurde, stellt einen Kompromiß zwischen dem Datenschutz und den Anforderungen der Luftfahrt im Hinblick auf die Gewährleistung eines Höchstmaßes an Luftverkehrs-Sicherheit sowie den Grundsätzen einer „schlanken Verwaltung“ dar. Entsprechend dem Zweck der Speicherung soll hiermit insbesondere verhindert werden, daß Personen Erlaubnisse und Berechtigungen erhalten, die sie bei vorhandenem Datenbestand und den hieraus ableitbaren Zweifeln an ihrer Zuverlässigkeit niemals erlangt hätten.

Zu § 66 – Luftfahrer-Eignungsdatei

Der Absatz 1 legt die Zuständigkeit für die Führung der Luftfahrer-Eignungsdatei und ihre Zweckbestimmung fest. Die Eignungsdatei wird vom Luftfahrt-Bundesamt als „Negativdatei“ geführt. Sie bildet die Grundlage für Entscheidungen über die Beschränkung, das Ruhen, den Widerruf, die Rücknahme oder die Versagung einer Erlaubnis oder Berechtigung eines Luftfahrers.

Absatz 2 legt die Daten fest, die in der Eignungsdatei zu speichern sind.

Absatz 3 bindet im Interesse des Datenschutzes die Übermittlung der gespeicherten Daten an bestimmte Voraussetzungen. Hierzu gehört insbesondere auch die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach den auf der Grundlage des Luftverkehrsgesetzes erlassenen Verordnungen und die Abwehr von Gefahren für die Luftverkehrs-Sicherheit. Darüber hinaus soll die Erfüllung internationaler Verpflichtungen ermöglicht werden. Den schutzwürdigen Belangen der Betroffenen wird dabei ausreichend Rechnung getragen.

Absatz 4 Satz 1 verpflichtet Landesbehörden, die für die Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrtpersonal zuständig sind, und die Beauf-

tragten nach § 31 c LuftVG dem Luftfahrt-Bundesamt die Daten nach Absatz 2 Nr. 1 und 2 (Angaben zur Person des Luftfahrers und entsprechende Verwaltungsentscheidungen) unverzüglich mitzuteilen. Nach Satz 2 sind darüber hinaus dem Luftfahrt-Bundesamt die diesen Stellen von Gerichten und Staatsanwaltschaften zugehenden Entscheidungen nach Absatz 2 Nr. 3 und 4 unverzüglich zuzuleiten.

Absatz 5 regelt Lösungsfristen und die Löschung der Daten. Die Lösungsfristen sind abhängig von der Schwere der Verstöße. Ordnungswidrigkeiten werden hiernach nach Ablauf von zwei Jahren, Straftaten nach Ablauf von fünf Jahren gelöscht. Die in Absatz 2 im einzelnen aufgeführten Daten über Verwaltungsentscheidungen werden jedoch erst nach Ablauf von zehn Jahren gelöscht. Da diese Daten unmittelbar Rückschlüsse auf die Tauglichkeit und Zuverlässigkeit von Personen erlauben und oftmals sogar Voraussetzung für weitere Verwaltungsentscheidungen sind, bilden sie eine wesentliche Grundlage für zukünftige Verwaltungsmaßnahmen.

Zu § 67 – Datei der FS-Erlaubnis- und Berechtigungsinhaber

Im Zuge der Organisationsprivatisierung wurde ein umfassendes Lizenzierungssystem durch die Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal für die Flugsicherung und seine Ausbildung (FSPAV) vom 1. April 1993 (BGBl. I S. 427), geändert durch die Verordnung vom 30. Juni 1995 (BGBl. I S. 903), geschaffen. Hierbei wurde eine Erlaubnispflicht nicht nur für Flugsicherungsbetriebspersonal (Fluglotsen, Flugdatenbearbeiter), sondern auch für flugsicherungstechnisches Personal, das mit der Inbetriebhaltung der betrieblich genutzten flugsicherungstechnischen Einrichtungen betraut ist, eingeführt.

Mit den sich aus der FSPAV ergebenden Aufgaben

- Überwachung der Voraussetzungen von Ausbildungs- und Prüfungsleistungen,
- Berufung der Mitglieder von Prüfungsausschüssen,
- Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen,
- Überwachung der Voraussetzungen für körperliche Tauglichkeit und Eignung,
- Überwachung der zeitlichen Gültigkeitsdauer von Berechtigungen

ist das Luftfahrt-Bundesamt betraut. Um eine zeitnahe und lückenlose Aufgabenerfüllung gewährleisten zu können, wurde beim Luftfahrt-Bundesamt eine elektronische Datei eingerichtet, für die § 67 nunmehr entsprechende datenschutzrechtliche Regelungen aufstellt.

Ein dateimäßiger Zugriff auf den Datenbestand ist angesichts der Zahl an Bedarfsträgern, der Komplexität der zu überwachenden Leistungen, Befähigungen und Termine unerlässlich. Das Luftfahrt-Bundesamt (Abteilung V) sieht sich gegenwärtig 19 DFS-Organisationseinheiten sowie 26 Regionalflughäfen bzw. Sonderlandeplätzen gegenüber, bei denen FS-Personal mit unterschiedlichsten Erlaubnissen und Be-

rechtigungen tätig sind. Insgesamt sind in der Datei ca. 3700 Erlaubnisscheine gespeichert, in denen die entsprechenden Berechtigungen (= insbesondere Berechtigung zur selbstverantwortlichen Flugverkehrs-kontrolle, zur Flugdatenbearbeitung oder zur selbstverantwortlichen Inbetriebhaltung der betreffenden flugsicherungstechnischen Einrichtung – vgl. § 11 Abs. 5 FSPAV) eingetragen sind. Dabei ist zu berücksichtigen, daß jede Erlaubnis eine Mehrzahl von Berechtigungen enthalten kann und im Regelfall auch enthält.

Da die Berechtigungen befristet erteilt werden (unterschiedlich je nach Verwendungsbereich: § 22 Abs. 1 FSPAV), ist die Überwachung der Gültigkeitsvoraussetzungen zwingend geboten, was mittels der Herausgabe sogenannter Verlängerungsanträge sowie der Erneuerung der Berechtigungen bei Vorliegen der Voraussetzungen erfolgt. Im Mittel werden monatlich etwa 500 Verlängerungsanträge durch das Luftfahrt-Bundesamt erstellt, wovon aufgrund unterschiedlicher Vorlaufzeiten monatlich ca. 450 Anträge bearbeitet werden.

Da die Speicherung der Daten im wesentlichen nur zu internen Zwecken des Luftfahrt-Bundesamts erfolgt, reichen die bestehenden Regelungen des Bundesdatenschutzgesetzes für die Errichtung und Führung der Datei grundsätzlich aus. Lediglich die Übermittlung der Daten an das Flugsicherungsunternehmen, an Flugplatzunternehmer, soweit auf deren Flugplätzen Beauftragte nach § 31 Abs. 2 Satz 2 LuftVG Flugsicherungsaufgaben durchführen, an Behörden und sonstige öffentliche Stellen im Inland, die für die Verfolgung von Straftaten und für die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs zuständig sind, bedurfte daher einer bereicherspezifischen Regelung.

Zu § 68 – Deliktsregister

Die Praxis und die Erfahrungen auch im Zusammenhang mit dem schweren Luftfahrtunglück vor der Küste der Dominikanischen Republik am 7. Februar 1996 haben gezeigt, daß – insbesondere ausländische – Luftfahrzeughalter und Luftfahrtunternehmen nicht immer das geltende deutsche Recht vor allem im Hinblick auf Einflugerlaubnisse und Genehmigungen von Flügen oder Verkehrsdiensten eingehalten haben. Diese Fälle werden in Zukunft verstärkt verfolgt und geahndet. Das neue Register soll dazu dienen, solche Fälle zu sammeln und den für die Erteilung einschlägiger luftrechtlicher Genehmigungen und Erlaubnisse zuständigen Behörden einen Überblick zu verschaffen. Danach kann die Zuverlässigkeit beurteilt werden; zugleich ist das Register eine Vorgabe für die Anwendung von Ermessen. Auch die bilateralen Luftverkehrsabkommen zwingen indirekt die bezeichneten Luftfahrtunternehmen, das Recht des Vertragspartnerstaats zu befolgen; sie können bei Verstößen vom bilateralen Luftverkehr ausgeschlossen werden.

Absatz 1 enthält die Zweckbestimmung des Registers und bestimmt die Zuständigkeit für die Führung des Registers. Gleichzeitig werden die Daten festgelegt, die zu speichern sind. Die Löschung der Daten

erfolgt zwei Jahre nach Rechtskraft der jeweiligen Entscheidung.

Absatz 2 Satz 1 verpflichtet die Landesbehörden, die für die Erteilung von Genehmigungen für Luftfahrtunternehmen zuständig sind, die ihnen von Gerichten und Staatsanwaltschaften zugehenden Entscheidungen nach Absatz 1 Satz 1 dem Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich mitzuteilen. Insoweit tritt das Deliktsregister neben die bereits bestehenden polizeilichen bzw. staatsanwaltschaftlichen Informationssysteme.

Die Absätze 3 bis 5 binden im Interesse des Datenschutzes die Übermittlung der gespeicherten Daten an bestimmte Voraussetzungen.

Zu § 69 – Datenübermittlung bei Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs

Die Neuregelung soll bei erfolgten oder drohenden Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (z. B. bei Flugzeugentführungen und Sabotageakten) den raschen und nicht behindernden Datenaustausch mit ausländischen Stellen und Einrichtungen gewährleisten. Im Interesse einer von bürokratischen Hindernissen befreiten Abwehr von unmittelbaren Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung und im Hinblick auf die betroffenen Rechtsgüter müssen insoweit Gesichtspunkte des individuellen Rechtsschutzes aufgrund nationalen Datenschutzrechts zurücktreten.

Zu Nummer 46 Buchstabe a bis d (Redaktionelle Änderungen)

Redaktionelle Änderung, die aufgrund der Einführung der sächlichen Bezeichnungsförm für die Bundesministerien notwendig ist (Kabinettsbeschluss vom 20. Januar 1993 – GMBL. S. 46).

Zu Artikel 2 (Änderung des StGB)

§ 4 StGB erstreckt den Geltungsbereich des Strafrechts nur auf (Auslands-)Taten, die „auf“ einem Luftfahrzeug begangen werden. Die Änderung stellt mehr als nur eine sprachliche Bereinigung dar. „Auf“ einem Luftfahrzeug können nur in extrem seltenen Fällen sportlicher Betätigung Straftaten begangen werden. Wegen des gerade im Strafrecht geltenden Grundsatzes der präzisen Bestimmtheit der Norm hat auch die Rechtsprechung die Anwendbarkeit der Vorschrift oft in Frage gestellt und häufig verneint. Mit der Neuregelung wird deshalb jeder Zweifel ausgeschlossen. Sie stellt jetzt ausdrücklich klar, daß derartige Taten dem deutschen Recht auch dann unterliegen, wenn sie „in“ einem deutschen Luftfahrzeug begangen werden.

Zu Artikel 3 (Änderung des OWiG)

§ 5 OWiG erstreckt den Geltungsbereich des Ordnungswidrigkeitenrechts nur auf (Auslands-)Taten, die „auf“ einem Luftfahrzeug begangen werden. Für

die Änderung von § 5 OWiG gelten die gleichen Erwägungen wie zu Artikel 2.

Zu Artikel 4 (Änderung des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen)

Die Erweiterung der bereits in § 2 Abs. 2 enthaltenen Ausnahmeregelung für die Verordnungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen auf die Verordnungen des Luftfahrt-Bundesamts stellt die konsequente Fortschreibung der gesetzgeberischen Entscheidung von 1950 dar. Die hohe technische Spezialisierung der Vorschriften, der technische Fortschritt im Bereich der zivilen Luftfahrt seit 1950, sowie der eng begrenzte Adressatenkreis rechtfertigen eine vergleichbare Lösung wie für die Verordnungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen. Als amtliches Organ des Bundesministeriums für Verkehr ist das Verkehrsblatt auch als Verkündungsorgan, das an die Stelle des Bundesanzeigers treten soll, geeignet.

Im Hinblick auf Artikel 82 Abs. 1 Grundgesetz wird § 1 Abs. 2 dahin gehend geändert, daß stets im Bundesgesetzblatt auf diese Verkündungen im Verkehrsblatt hinzuweisen ist. Nur auf diese Weise kann die Funktion des Bundesgesetzblattes, eine umfassende Übersicht über den aktuellen Rechtszustand zu gewährleisten, sichergestellt werden.

Zu Artikel 5 (Änderung der LuftVO)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Anpassungen.

Zu Nummer 2 (§ 2)

Die Neufassung von § 2 ist erforderlich, weil die derzeitige Fassung keine Bestimmung dazu trifft, ob der verantwortliche Luftfahrzeugführer auch stets den Sitz des ersten, d. h. des verantwortlichen, Luftfahrzeugführers einnehmen muß.

Aus Sicherheitsgründen muß eine derartige Bestimmung jedoch getroffen werden, weil nur vom Sitz des ersten Luftfahrzeugführers aus alle für die Führung des Luftfahrzeugs vorgesehenen Bordinstrumente voll einsehbar sind.

Zu Nummer 3 (§ 3 b)

Der Umfang der mitzuführenden Papiere soll sich nicht allein nach in verstreuten Vorschriften normiertem deutschen Recht richten, sondern auch nach den einschlägigen ausländischen Vorschriften sowie in nationales Recht (beider Staaten) umgesetzte internationale Vorschriften (z. B. Artikel 29 ICAO-Abkommen). Eine entsprechende Prüfung findet jedoch nur statt, soweit das ausländische Recht bei der Luftaufsicht bekannt ist oder nach Befragen bekannt wird.

Mit der Sprachvorschrift, mit der vorgegeben wird, daß alle Papiere und Unterlagen zumindest auch in englischer Sprache mitzuführen sind, soll die Luftaufsicht in die Lage versetzt werden, auch ausländische Papiere lesen und verstehen zu können.

Darüber hinaus wird dem Harmonisierungsgedanken der ICAO Rechnung getragen. Auch im Ausland müssen deutsche Ausweise, Erlaubnisse und Berechtigungen in der allgemein verbreiteten Luftfahrtsprache Englisch lesbar sein.

Zu Nummer 4 (§ 5 a)

Mit Absatz 1 werden Einzelheiten zu § 29 Abs. 4 LuftVG geregelt. Sie entsprechen der Regelung im Anhang 8 Nr. 6 (6.1, 6.2 – 6.2.1 bis 6.2.3) zum ICAO-Abkommen, zu dessen Befolgung Deutschland als Mitgliedstaat der ICAO nach Artikel 37 und 38 ICAO-Abkommen verpflichtet ist. Diese Anhangregelung wird hiermit in deutsches Recht umgesetzt.

Anlässlich von Leasing-, Charter- und ähnlichen Verträgen kann der Eintragungsstaat seine Aufsichtskompetenzen über den Flugbetrieb auf den Staat übertragen, unter dessen Aufsicht das Luftfahrtunternehmen operiert, welches das fremde Luftfahrzeug in seinem Betrieb einsetzt. In diesem Fall ist nicht der Eintragungsstaat, sondern der andere Staat zu benachrichtigen.

Der neue Absatz 2 entspricht den Grundprinzipien des deutschen Luftrechts für deutsch-registrierte Luftfahrzeuge; sie werden hier jedoch in einer Sondervorschrift zusammengefaßt und ausdrücklich normiert.

Absatz 3 überträgt die Regelungen der Absätze 1 und 2 entsprechend auch auf Luftsportgeräte, die nicht im Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen sind.

Zu Nummer 5 (§ 13 Abs. 9 Satz 2)

Modernere Luftfahrzeuge, insbesondere der gewerblichen Luftfahrt, sind bereits mit einem Kollisionswarngerät ausgestattet, wie es in den Vereinigten Staaten vorgeschrieben ist. Anzeigen dieser Geräte werden aus Sicherheitsgründen auch im deutschen Luftraum befolgt. Dies kann in bestimmten Fällen jedoch zu Abweichungen von den in § 13 Abs. 1 bis 8 festgelegten Regeln führen. Mit der vorgesehenen Änderung wird diese Rechtsunsicherheit beseitigt. Die Luftfahrtteilnehmer werden nunmehr zur Beachtung der Kollisionsschutzempfehlungen dieser Warngeräte verpflichtet, da dadurch die Sicherheit im Luftverkehr erhöht wird.

Zu Nummer 6 (§ 22 Abs. 1 Nr. 8)

Redaktionelle Änderung (vgl. Artikel 1 Nr. 45 – § 69 [Hauptflugbuch]).

Zu Nummer 7 (§ 43)

Mit der Einfügung der Nummer 17 c werden Verstöße gegen die Regelungen von § 11 c Abs. 2 bis 4 mit Bußgeld bewehrt.

Die Änderung der Nummer 19 a beseitigt eine ins Leere gehende Regelung, die durch die Änderung der LuftVO mit der Verordnung vom 21. März 1995 (BGBl. I S. 391) entstanden ist. Die korrekten Bezugnahmen werden wiederhergestellt.

Die korrekten Bezugnahmen werden auch in der Nummer 20 wiederhergestellt. Darüber hinaus erfolgt eine Ausweitung des Tatbestandes auf Auflagenverstöße, womit Bedürfnissen der Verwaltungspraxis der Ländern entsprochen wird. Bislang haben die Länder keine Möglichkeiten, derartige Verstöße zu verfolgen und zu ahnden.

Zu Nummer 8 (Verkündungen im Verkehrsblatt)

In den hier betroffenen Fällen handelt es sich (bis auf eine Ausnahme s. u.) um Allgemeinverfügungen, für deren Bekanntgabe grundsätzlich keine besonderen Rechts- und Verwaltungsvorschriften bestehen. Bislang erfolgten jedoch die Bekanntmachungen der Allgemeinverfügungen aufgrund der Regelungen der LuftVO im Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer. Dieses Verfahren hat sich als sehr aufwendig und wenig praxisingerecht erwiesen. Durch die vorgenommenen Änderungen wird nunmehr für Zwecke der Bekanntmachung von derartigen Allgemeinverfügungen an Stelle des Bundesanzeigers das Verkehrsblatt neben den Nachrichten für Luftfahrer vorgesehen. Das bisherige duale Verfahren entfällt somit. Die Regelung dient damit erheblich der Verwaltungsvereinfachung.

Im übrigen erfolgt in § 27 a Abs. 2 eine Bereinigung. Die Nachrichten für Luftfahrer sind kein für die Verkündung von Rechtsverordnungen geeignetes Blatt. Aufgrund der erfolgten Streichung richtet sich nunmehr die Verkündung dieser Rechtsverordnungen nach den allgemeinen Vorschriften.

Zu Nummer 9 (Redaktionelle Änderungen)

Redaktionelle Änderung. Anpassung der Vorschriften an die sächliche Bezeichnungsform der Bundesministerien.

Zu Artikel 6 (Änderung der LuftVZO)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Folgeänderungen (vgl. u. a. Begründung zu Artikel 6 Nr. 15, 16, 24 und 25).

Zu Nummer 2 (§ 3 Abs. 1 Satz 2)

Die Antragsberechtigung für die Musterzulassung bei Luftsportgeräten auf Herstellerbetriebe mit Sitz in Deutschland zu beschränken, kann aus EG-rechtlicher Sicht vor dem Hintergrund des nach dem EU-Vertrag zu gewährleistenden freien Warenverkehrs nicht mehr aufrechterhalten werden. Die Regelung wird daher aufgehoben.

Zu Nummer 3 (§ 6 Abs. 1 Nr. 8)

Die Angabe von Startgeräten, die der Verkehrszulassung bedürfen, in § 6 kann entfallen, da sich bis heute – ausgenommen Startwinden für Segelflugzeuge – Startgeräte nicht auf dem Markt befinden. Mit derartigen Startgeräten wurden in der Frühzeit der Luftfahrt Versuche angestellt, die jedoch nicht bis zur Betriebsreife solcher Geräte geführt haben.

Zu Nummer 4 Buchstabe a (Überschrift – § 8)

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. unten Begründung zu Artikel 6 Nr. 4 Buchstabe b).

Zu Nummer 4 Buchstabe b (§ 8 Abs. 1)

Mit der Straffung des Wortlauts des § 8 und der Aufhebung des § 9 wird die Verordnung an die seit Jahren im internationalen Bereich angewendete Praxis, Segelflugzeuge, bemannte Ballone und zulassungspflichtiges sonstiges Luftfahrtgerät im Rahmen der Verkehrszulassung wie alle anderen Luftfahrzeuge zu behandeln und in ein Verzeichnis einzutragen, angepaßt. Gleichzeitig wird damit für Segelflugzeuge und bemannte Ballone die Möglichkeit zur Eintragung von Pfandrechten eröffnet, die wegen der hohen Anschaffungskosten seit langem von den Eigentümern und Haltern gewünscht wird.

Das besondere Eintragungsverzeichnis (§ 18a Abs. 1) kann daher entfallen.

Zu Nummer 5 (§ 9)

Da die Verkehrszulassung von Luftfahrzeugen durch die Neuregelung von § 8 nunmehr für alle Luftfahrtgeräte nach einheitlichen Kriterien erfolgt, kann die bisherige Sonderregelung des § 9 für die Verkehrszulassung von Segelflugzeugen, bemannten Ballonen und sonstigen Luftfahrtgeräten entfallen.

Zu Nummer 6 (§ 14)

Die Änderungen des Dritten Unterabschnitts sind eine Folge der Änderung von § 3 LuftVG und des neu eingefügten § 64 LuftVG, mit dem nunmehr detailliert Zweck und Inhalt der Eintragung in den Luftfahrzeugregistern sowie Löschung und Übermittlung von Daten geregelt werden. Die bislang durch § 18 jedermann gestattete Einsicht in die Luftfahrzeugrolle wird durch § 64 Abs. 8 LuftVG ersetzt, wonach nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Übermittlung von dort im einzelnen genannten Daten aus dem Register in Betracht kommt.

Nach der Neuregelung von § 8 werden nunmehr auch Segelflugzeuge und Ballone in die Luftfahrzeugrolle nach § 14 Abs. 1 eingetragen. Ein besonderes Verzeichnis wird daher für diese Luftfahrtgeräte nicht mehr geführt, so daß die bisherige Regelung von § 18a Abs. 1 entfallen kann. Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden nunmehr § 14 Abs. 2.

Da der Regelungsgehalt der §§ 15 bis 18a in § 64 LuftVG und in § 14 enthalten ist, werden die §§ 15 bis 18a aufgehoben.

Die Änderungen in § 19 stellen lediglich redaktionelle Anpassungen der Vorschrift an die Änderung von § 14 dar.

Zu Nummer 7 (§ 22)

Die Neufassung von Absatz 1 ist aufgrund der Änderung von § 31 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG (vgl. Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa) erforderlich. Die Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern bei der Erteilung von Erlaubnissen und Berech-

tigungen für Luftfahrtpersonal bedurften hiernach einer Neuregelung. Gleichzeitig werden einige bislang in § 22 verwendete Begriffe an die Terminologie des Luftrechts angepaßt.

Zu Nummer 8 (§ 28 Abs. 2 Satz 3)

Die Neufassung dient der Entlastung des Bundesministeriums für Verkehr von nichtministeriellen Aufgaben. Die Aufgaben sollen künftig vom Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommen werden.

Zu Nummer 9 (§ 31 Abs. 1 Nr. 1)

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa – § 31 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG und Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb – § 31 Abs. 2 Nr. 11 LuftVG).

Zu Nummer 10 (§ 39 Abs. 2 Satz 2)

Für den Fall, daß das Gelände eines Flugplatzes sich auf das Gebiet mehrerer Länder erstreckt, stellt die Änderung nunmehr ausdrücklich klar, daß eine ohne Zustimmung der Luftfahrtbehörden der beteiligten Länder erteilte Genehmigung nichtig ist. Damit wird den berechtigten Landesinteressen entsprechend Rechnung getragen.

Zu Nummer 11 (§ 45 Abs. 3 Satz 2)

Die Bestätigung des von dem Flugplatzunternehmer bestellten Flugleiters durch die Genehmigungsbehörde verursacht unnötigen Verwaltungsaufwand und kann daher entfallen. Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen ihrer Aufsicht nach § 47 ausreichende Möglichkeiten, sich von der Sachkunde der bestellten Personen zu überzeugen, und kann daher jederzeit entsprechende Maßnahmen einleiten.

Zu Nummer 12 (§ 53 Abs. 3 Satz 2)

Gleiche Begründung wie zu oben Nummer 11.

Zu Nummer 13 (§ 54 Abs. 2 Satz 1)

Es sprechen aus fachlicher Sicht keine Gesichtspunkte dagegen, auch Freiballonen die Benutzung von Segelfluggeländen zu ermöglichen. Nach § 54 Abs. 2 können sie auf Antrag in die Flugplatzgenehmigung aufgenommen werden. Durch diese Regelung werden die Luftfahrtbehörden von einer Vielzahl von Erlaubniserteilungen nach § 25 LuftVG entlastet.

*Zu Nummer 14 (Vierter Abschnitt 1. Unterabschnitt)**Zu § 61*

Absatz 1 bestimmt die zuständige Genehmigungsbehörde für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen nach der VO 2407. Die Vorschrift berücksichtigt die neue Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und den Luftfahrtbehörden der Länder in § 31 Abs. 2 Nr. 11 LuftVG (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb). Die Länder sind hiernach zuständig für die Erteilung der Betriebs- und Streckengenehmigung nach Maßgabe des Rechts

der Europäischen Gemeinschaft bei Luftfahrtunternehmen, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden.

Als Genehmigungsbehörde für Unternehmen, die nicht nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft zu genehmigen sind, bestimmt Absatz 2 für Luftfahrtunternehmen, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden, entsprechend der Zuständigkeitsregelung des § 31 Abs. 2 Nr. 11 LuftVG die Luftfahrtbehörde des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat. Es wird die bisherige Regelung übernommen, daß die Zuständigkeit eines Bundeslandes bestimmt werden kann, wenn der Schwerpunkt der Unternehmens-tätigkeit nicht am Sitz des Unternehmens stattfindet.

Der bisherige § 61 Abs. 1 a wird Absatz 4.

Zu § 62

Der Absatz 1 enthält im wesentlichen unverändert die bisherige Regelung von § 62 Abs. 1. Die Erhebung von personenbezogenen Daten ist erforderlich, weil nur in Kenntnis dieser Fakten eine ordnungsgemäße Bewertung der Sicherheit und Betriebsfähigkeit des Unternehmens vorgenommen werden kann.

Absatz 2 verweist für die Erteilung der Betriebs-genehmigung nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft auf das Verfahren der Artikel 4 ff. der VO 2407.

Zu § 63

Da sich die Betriebsgenehmigung von deutschen Unternehmen nunmehr nach direkt anwendbarem Recht der Europäischen Gemeinschaft richtet, von dem auch die Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union erfaßt sind, kann die Abgrenzung nicht mehr wie im geltenden Recht zwischen deutschen Unternehmen einerseits und ausländischen Unternehmen andererseits erfolgen, sondern muß zwischen den dem Recht der Europäischen Gemeinschaft unterliegenden Luftfahrtunternehmen einerseits und den diesem Recht nicht unterliegenden Unternehmen andererseits getroffen werden.

Der Katalog der Genehmigungsvoraussetzungen für Unternehmen, die nicht dem EG-Recht unterliegen, entspricht der bisherigen Praxis des Bundesministeriums für Verkehr, welche auf einer weitgehend analogen Anwendung der Antragerfordernisse des bisherigen Rechts für deutsche Unternehmen gestützt war.

Aufgrund des nach dem ICAO-Abkommen geltenden Vertrauensprinzips im Bereich des internationalen Luftverkehrs ist der Umfang des Anforderungskatalogs grundsätzlich geringer als bei deutschen Unternehmen, für die die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich verantwortlich ist. Wenn jedoch Zweifel bestehen, kann die deutsche Genehmigungsbehörde nach § 63 Abs. 3 Nachweise, wie sie deutsche Unternehmen nach § 62 Abs. 1 vorzulegen haben, verlangen.

Zu § 63 a

Im innereuropäischen Luftverkehr richtet sich die Streckengenehmigung nach dem einschlägigen Recht der Europäischen Gemeinschaft, so daß insoweit nur die für den Vollzug dieses Rechts zuständige Behörde zu bestimmen ist. Mindestvoraussetzung für die Erteilung einer Streckengenehmigung, d. h. für die Berechtigung, Punkte im Bundesgebiet mit Punkten in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zu verbinden, ist das Bestehen der Betriebsgenehmigung nach der VO 2407 als Luftfahrtunternehmen.

Die Ausübung von Verkehrsrechten auf Strecken, die nicht dem Recht der Europäischen Gemeinschaft unterliegen, bedarf dagegen einer Genehmigung für den Fluglinienverkehr. Die Erteilung dieser Genehmigung richtet sich im wesentlichen nach den Luftverkehrsabkommen mit entsprechenden Ländern bzw. den auf der Grundlage von Luftverkehrsabkommen zwischen den obersten Luftfahrtbehörden getroffenen Vereinbarungen über die Durchführung des internationalen Luftverkehrs.

Zu § 63 b

Der für die jeweilige Flugplanperiode vorzulegende Flugplan nach § 21 des Luftverkehrsgesetzes ist im wesentlichen ein Instrument der Kontrolle zur Einhaltung der beantragten Strecken- bzw. Liniengenehmigung. Da im innereuropäischen Luftverkehr mit Aufhebung der Kabotagebeschränkung ab 1. April 1997 keine verkehrswirtschaftlichen Beschränkungen mehr bestehen werden, genügt es für die Genehmigungsbehörde, daß die Flugpläne entsprechend den Tarifen als Information vorgelegt werden. Dagegen wird es im nichteuropäischen Luftverkehr weiterhin häufig notwendig sein, eine formelle Genehmigung auszusprechen, die in der Regel einen bestätigenden Verwaltungsakt darstellt, aber gelegentlich auch gestaltende und damit konstitutive Wirkung hat.

Zu § 63 c

Im innergemeinschaftlichen Luftverkehr ist die Preisbildung grundsätzlich freigegeben. Mit dieser Bestimmung wird von der Möglichkeit der VO 2409 Gebrauch gemacht, wonach ein Mitgliedstaat verlangen kann, daß die von Luftfahrtunternehmen der Union im innergemeinschaftlichen Verkehr vorgesehenen Tarife hinterlegt werden müssen.

Diese Hinterlegung eröffnet der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit zur Marktkontrolle und zum Eingreifen bei wettbewerbswidriger Preisgestaltung. Im außereuropäischen Luftverkehr ist dagegen noch weitgehend die Genehmigung der Preise vorgesehen. Dabei existieren unterschiedliche Vereinbarungen: Das klassische System des „double approval“ sieht vor, daß der von einem Luftfahrtunternehmen vorgesehene Tarif von den Luftfahrtbehörden beider Staaten, welche angefliegen werden, genehmigt werden muß, damit der Preis wirksam wird. Dem steht als Schritt vor dem System der Preisfreigabe, d. h. des „free pricing“, das System des „double disappro-

val“ gegenüber. Nach diesem System kann ein Luftfahrtunternehmen einen bei beiden Behörden zur Genehmigung einzureichenden Preis nur dann nicht verwenden, wenn beide Behörden den Antrag ablehnen. Das Bundesministerium für Verkehr strebt in der Regel als Zwischenschritt von kontrollierten zu freieren Märkten das System des „country of origin“ an, wonach der Staat für die Genehmigung eines Tarifs zuständig ist, von dem der jeweilige Luftverkehr ausgeht. Damit werden zumindest bezogen auf den Ausgangspunkt unterschiedliche Preisgestaltungen auf derselben Strecke möglich und somit ein erster Schritt zur freien Preisgestaltung gemacht.

Auf die Änderung des § 21 LuftVG wird Bezug genommen.

Zu § 64

Die Anzeigepflichten erstrecken sich auf alle im Vierten Abschnitt der LuftVZO enthaltenen Genehmigungen bezüglich der Unternehmensgenehmigung, der Linien- und Streckengenehmigung, der Tarifgenehmigung und der Flugplangenehmigung. Sie verpflichten die Inhaber der Genehmigung, jeweils wesentliche Änderungen anzuzeigen.

Zu § 65

Diese Vorschriften umfassen die Aufsicht über alle im Vierten Abschnitt der LuftVZO erwähnten Genehmigungen bezüglich der Unternehmensgenehmigung, der Linien- und Streckengenehmigung, der Tarifgenehmigung und der Flugplangenehmigung. Sie regeln wie bislang den Umfang der Aufsicht der jeweiligen Genehmigungsbehörde.

Zu Nummer 15 (Vierter Abschnitt 2. Unterabschnitt)

Der neue § 20 Abs. 1 LuftVG unterscheidet nur noch zwischen der gewerbsmäßigen und der nichtgewerbsmäßigen Verwendung von Luftfahrzeugen (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 16). Es gibt insbesondere keine Selbstkostenflüge mehr. Beförderungen im Luftverkehr unterfallen hiernach entweder dem Bereich der gewerblichen oder der nichtgewerblichen Betätigung. Der 2. Unterabschnitt regelt nunmehr den Bereich des nichtgewerblichen Einsatzes von Luftfahrzeugen. Die Regelungen der §§ 66 bis 68 übernehmen hierbei im wesentlichen die bisherigen Regelungen des 3. Unterabschnitts zu den Selbstkostenflügen. Die Aufzeichnungspflicht des bisherigen § 72 zur Überwachung der Selbstkostenregelung entfällt jedoch.

Ausländer können nach § 67 Abs. 1 Satz 2 den Nachweis nach § 62 Abs. 1 Nr. 9 und 10 durch die Vorlage der Betriebserlaubnis des Registerstaates oder eine entsprechende Unbedenklichkeitsbescheinigung der Luftfahrtbehörde dieses Staates erbringen. Die Regelung betrifft insbesondere die Fälle, wo nach § 96 erlaubnisfrei in die Bundesrepublik Deutschland eingeflogene Luftfahrzeuge zu nichtgewerblichen Beförderungen in der Bundesrepublik Deutschland eingesetzt werden sollen. Damit wird sichergestellt, daß aus Sicherheitsgründen auch diese Verkehre der Genehmigungspflicht unterliegen.

Zuständig für die Genehmigungserteilung ist die Luftfahrtbehörde des Landes, in dem der Antragsteller seinen Wohnsitz oder Sitz hat (§ 66).

Zu Nummer 16 (Vierter Abschnitt 3. Unterabschnitt)

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. auch Begründung zu Artikel 1 Nr. 16). Die Neufassung von § 20 LuftVG führt dazu, daß die Regelungen für Selbstkostenflüge in der LuftVZO obsolet geworden sind. Sie werden daher aufgehoben.

Zu Nummer 17 (§ 73 Nr. 2)

Die Neufassung dient der Entlastung des Bundesministeriums für Verkehr von nichtministeriellen Aufgaben. Die Aufgaben sollen künftig vom Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommen werden.

Zu Nummer 18 (§ 74 Abs. 4)

Mit der Neuregelung werden die nicht motorgetriebenen Luftsportgeräte, die nicht der Verkehrszulassungspflicht unterliegen, insgesamt aus der Genehmigungspflicht bei Luftfahrtveranstaltungen herausgenommen. Für sie gelten die gleichen Erwägungen wie sie bislang für Flugmodelle, Hängegleiter und Gleitsegel gelten. Diese Luftfahrzeuge sind bereits heute von der Genehmigungspflicht ausgenommen, weil Unfälle mit weitreichenden Folgen für die Besucher bei derartigen Luftfahrtveranstaltungen regelmäßig nicht zu erwarten sind.

Zu Nummer 19 (§ 77)

Redaktionelle Anpassung der Vorschrift an die Neufassung von § 20 LuftVG, wonach die gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen für sonstige Zwecke nach § 20 Abs. 1 Satz 2 LuftVG (alte Fassung) ersatzlos weggefallen ist, sowie an die Neufassung von § 27 LuftVG.

Zu Nummer 20 (§ 78 Abs. 4)

Redaktionelle Anpassung der Vorschrift aufgrund der Aufhebung von § 63 und an die Neufassung von § 20 LuftVG.

Zu Nummer 21 (§§ 79 und 80)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Neufassung von § 27 LuftVG – Wegfall der Erlaubnispflicht für das Mitführen von Funkgeräten (vgl. Artikel 1 Nr. 23).

Zu Nummer 22 (§ 95 Abs. 4)

Redaktionelle Änderung, die die korrekte Bezugnahme wiederherstellt.

Zu Nummer 23 (§ 96 Abs. 3 Satz 2)

Mit der Ergänzung von § 96 Abs. 3 wird die neue Verwaltungspraxis abgestützt, nicht nur von ausländischen Luftfahrtunternehmen, die Linienverkehr betreiben, die Benennung eines Zustellungs- und Empfangsbevollmächtigten zu verlangen, sondern dies grundsätzlich auch beim Charterluftverkehr vorzusehen. Ohne die Bestellung eines derartigen

Bevollmächtigten können gegenüber den betroffenen ausländischen Unternehmern Ordnungswidrigkeitenverfahren und Verwaltungsvollstreckungsmaßnahmen regelmäßig nicht durchgeführt werden, weil sie eine wirksame Zustellung voraussetzen. Die mögliche Zustellung in das Ausland bietet in diesen Fällen keinen Ausweg, da sie mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist.

Zu Nummer 24 (Überschrift vor § 101)

Redaktionelle Änderung, die durch die Verordnung vom 26. Mai 1993 (BGBl. I S. 750 – Artikel 1 Nr. 1) erfolgte Änderung der Inhaltsübersicht umgesetzt.

Zu Nummer 25 (§ 108)

Redaktionelle Änderungen.

Die Aufhebung der Nummer 2 Buchstabe a ist erforderlich, weil der Ordnungswidrigkeitstatbestand nunmehr in § 64 Abs. 5 Satz 2 LuftVG enthalten ist (vgl. auch Artikel 1 Nr. 42 Buchstabe a Doppelbuchstabe gg). Die Aufhebung der Nummer 12 erfolgt, weil die Grundlagen hierfür entfallen sind. Das im Luftrecht normierte Luftbildverbot (vormals § 27 Abs. 2 LuftVG) ist durch das Gesetz vom 28. Juni 1990 (BGBl. I 1221, 1243 – dort Artikel 37 Nr. 4) und die Vorschriften über Luftbildwesen in der LuftVZO (§§ 83 bis 85) sind mit der Verordnung vom 23. November 1992 (BGBl. I S. 1965 – dort Artikel 1 Nr. 3) aufgehoben worden.

Die Änderung in Nummer 13 stellt die korrekte Bezugnahme wieder her.

Zu Nummer 26 (Anlage 1 – zu § 14 Abs. 1)

Im wesentlichen redaktionelle Folgeänderungen.

Die Neufassung des Abschnitts I der Anlage 1 stellt eine redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 6 Nr. 4 Buchstabe b) dar. Mit der Änderung des § 8 und der Aufhebung von § 9 sind für Segelflugzeuge und bemannte Ballone ebenso wie für Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe und Motorsegler Muster der Anlage 1 und 2 auszustellen.

Die Neufassung der Nummer 1 in Abschnitt II berücksichtigt den Umstand, daß die Wahl eines Namens für bemannte Ballone häufig erhebliche Schwierigkeiten aufgrund der Verwechselbarkeit oder Ablesbarkeit des Schriftzuges bereitet. In Anlehnung an die international übliche Kennzeichnung von Luftfahrzeugen und zur Erleichterung des Funkverkehrs, der EDV-Verarbeitung, der Statistik und der Führung der Luftfahrzeugrolle haben inzwischen fast alle Ballonhalter auf freiwilliger Basis eine Neukennzeichnung ihrer Ballone vorgenommen. Die Neufassung trägt dieser Entwicklung Rechnung.

Der Begriff „Höchstgewicht“ in Abschnitt II Nr. 2 entspricht nicht mehr den seit 1969 vorgeschriebenen Einheiten nach dem Gesetz über Einheiten im Meßwesen (BGBl. I S. 709) und nicht den Richtlinien des Annexes 5 des Abkommens über die Internationale Zivilluffahrt. Mit der Änderung wird nunmehr

die korrekte Maßeinheit eingeführt. Darüber hinaus wird im Rahmen der Neukennzeichnung von bemannten Ballonen der Buchstabe „O“ für bemannte Ballone eingeführt.

Neben der Änderung des Eintragungszeichens wird aus Sicherheitsgründen (insbesondere bei Massensstarts von bemannten Ballonen) in Abschnitt II Nr. 6 die zusätzliche Anbringung des Kennzeichens auf dem Pol (zentraler Bereich der Oberseite der Ballonhülle) der Hülle vorgesehen. Dies dient auch zur Verbesserung der Identifizierung der Ballone im Falle eines Überfluges. Diese zusätzliche Kennzeichnung wurde bereits auf freiwilliger Basis an einer Vielzahl von Ballonen angebracht und hat sich bewährt.

Aus Sicherheitsgründen wird in Abschnitt III Nr. 2 eine ausdrückliche Regelung der Schrifthöhe der Kennzeichnung für bemannte Ballone vorgenommen.

Die übrigen Änderungen der Anlage 1 sind Folgeänderungen, die durch den Wegfall des Eintragungszeichens für Segelflugzeuge und bemannte Ballone bedingt sind.

Zu Nummer 27 (Redaktionelle Änderungen)

Redaktionelle Anpassungen der Verordnung an die Änderung des Bundeszentralregistergesetzes.

Zu Nummer 28 (Redaktionelle Änderungen)

Redaktionelle Änderung. Anpassung der Vorschriften an die sächliche Bezeichnungsform der Bundesministerien.

Zu Artikel 7 (Änderung der LuftKostV)

Die Änderungen des Gebührenverzeichnisses sind redaktioneller Art und passen das Gebührenverzeichnis der LuftKostV (Anlage zu § 2 Abs. 1) an die Änderungen des LuftVG an (siehe Neuregelung von § 12 Abs. 2 Satz 4 LuftVG – Änderung von Abschnitt V Nr. 12, Neufassung von § 20 LuftVG – Einfügung von Abschnitt VI Nr. 1 und 1a, Aufhebung von Abschnitt VI Nr. 7, 8, 19 Buchstabe a und Nr. 20, Regelung des Datenschutzes in §§ 65 ff. LuftVG – Aufhebung von Abschnitt VII Nr. 24) an.

Zu Artikel 8 (Änderung der LuftPersV)

Die Änderungen der Nummern 1 bis 4 sind redaktioneller Art. Sie dienen der Anpassung an die geänderte Vorschrift des § 31 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa).

Zu Artikel 9 (Übergangsregelung)

In den neuen Bundesländern gilt bisher hinsichtlich der „Bauschutzbereiche“ altes DDR-Recht. Dessen Bauschutzbereiche weichen jedoch vom geltenden Luftrecht der alten Bundesländer in Teilbereichen ab. Mit der Übergangsregelung wird die Anpassung an das geltende Luftrecht vollzogen, ohne damit

Änderungsverfahren nach den §§ 6 ff. zu provozieren. Wenn jedoch der Flugplatzunternehmer ein Interesse am Fortbestand des bisherigen Bauschutzbereiches hat, soll die Möglichkeit eröffnet werden, dieses Sonderinteresse gegen andere öffentliche Interessen abzuwägen und gegebenenfalls dem Antrag stattzugeben. Die Frist von sechs Monaten bis zum Inkrafttreten der Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes über den Bauschutzbereich gewährt dem Flugplatzunternehmer einen ausreichend lang bemessenen Zeitraum für die Entscheidung, ob der Bauschutzbereich nach den allgemeinen Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes oder nach der vorliegenden Übergangsregelung festgelegt werden soll. Nach Ablauf der Frist gelten die Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes für alle Flugplätze, für die ein Antrag nicht gestellt oder für die eine Ausnahmeregelung abgelehnt worden ist. Spätere Änderungen der nach der Übergangsregelung festgelegten Bauschutzbereiche beurteilen sich dagegen in jedem Fall nach den allgemeinen Regelungen des Luftverkehrsgesetzes über den Bauschutzbereich.

Zu Artikel 10 (Neubekanntmachungsbefugnis)

Dieser Artikel enthält die Erlaubnis des Bundesministeriums für Verkehr, den vollständigen Wortlaut des LuftVG in der nach dem Inkrafttreten des Änderungsgesetzes geltenden Fassung neu bekanntzumachen.

Zu Artikel 11 (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Dieser Artikel enthält die sogenannte Entsteinerungsklausel. Er erlaubt die nachträgliche Änderung der durch formelles Gesetz geänderten Regelungen von Rechtsverordnungen im Rahmen der einschlägigen Ermächtigungsgrundlagen im Verordnungswege.

Zu Artikel 12 (Inkrafttreten)

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten des Änderungsgesetzes.

Absatz 1 erlaubt eine ausreichend lange Übergangszeit damit sich Luftfahrt und Verwaltung auf die zu erwartenden Regelungen einstellen können. Die längere Übergangszeit erlaubt insbesondere eine hinreichende Vorbereitungszeit für die Übernahme der Aufgaben durch das Luftfahrt-Bundesamt. Dabei wird zugleich dem Umstand Rechnung getragen, daß für die Wahrnehmung der neuen Aufgaben durch das Luftfahrt-Bundesamt die notwendigen Stellen noch durch entsprechende Umschichtungen im Einzelplan 12 geschaffen werden müssen.

Absatz 2 berücksichtigt den nicht in Kraft getretenen Artikel 5 Abs. 3 des Gesetzes vom 18. September 1980 (BGBl. I S. 1729). Der Regelungsgehalt von Artikel 5 Abs. 3 wird jedoch mit der korrekten Bezugnahme auf nunmehr § 27 Abs. 1 übernommen.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 716. Sitzung am 26. September 1997 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 10 Abs. 1 Satz 4 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 9 ist in § 10 Abs. 1 der Satz 4 zu streichen.

Begründung

Nach geltendem Recht wird das Land mit dem geringeren Gebietsanteil nach § 10 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG am Planfeststellungsverfahren beteiligt. Werden die von der Luftverkehrsbehörde dieses Landes geltend gemachten Bedenken nicht berücksichtigt, so hat die Planfeststellungsbehörde nach § 10 Abs. 3 LuftVG insoweit im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr zu entscheiden.

Wenn künftig die Zustimmung des anderen Bundeslandes erforderlich wird und ohne diese der Planfeststellungsbeschluß nichtig ist, so bedeutet dies, daß nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens der Entwurf des Beschlusses dem anderen Land zur Zustimmung vorzulegen ist. Ohne diese wird eine Umsetzung – auch im Wege der Anordnung der sofortigen Vollziehung – nicht in Betracht kommen. Die Folge wird eine Verzögerung der Verfahren sein. Dies ist in einer Zeit, in der eine maßgebliche Beschleunigung von Planungsprozessen gefordert wird, nicht sachgerecht.

2. Zu Artikel 1 nach Nummer 13 (§ 18b – neu – LuftVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 13 folgende Nummer 13a – neu – einzufügen:

„13a. Nach § 18a wird folgender § 18b eingefügt:

„§ 18b

(1) Bauwerke dürfen in den Bereichen, die für die Einrichtung und Überwachung von Verfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln aus Gründen der Hindernisfreiheit zu bewerten sind, nur errichtet werden, wenn die zuständige Luftfahrtbehörde zuvor über das Vorhaben informiert wurde.

(2) Die für die Flugsicherung zuständige Stelle unterrichtet die Länder über die Bereiche, die für die Einrichtung und Überwachung von Verfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln aus Gründen der Hindernisfreiheit zu bewerten sind. Die

Länder unterrichten die für die Flugsicherung zuständige Stelle über Bauwerke, welche in diesem Bereich errichtet werden sollen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten sinngemäß für die nach § 15 Abs. 1 Satz 1 genannten Gegenstände.“

Begründung**Zu Absatz 1**

Es ist den Landesluftfahrtbehörden aufgrund der derzeitigen Gesetzeslage nicht möglich, alle Informationen über Bauwerke, die außerhalb von Bauschutzbereichen errichtet werden sollen, zu erhalten. Hierzu bedarf es einer Änderung der geometrischen Dimensionen der Bauschutzbereiche der Flughäfen oder einer gesonderten Ermächtigung. Da eine Änderung der Bauschutzbereiche schon mehrfach im BLFA diskutiert wurde, jedoch wegen des erheblichen Verwaltungsaufwandes, den eine Änderung der Bauschutzbereiche mit sich führen würde, stets zurückgestellt wurde, soll eine eigene Informationsverpflichtung in das Gesetz aufgenommen werden, um sicherzustellen, daß die Luftfahrtbehörden die entsprechenden Informationen erhalten.

Zu Absatz 2

Eine gesetzliche Regelung ist unbedingt erforderlich, um die Sicherheit des Luftverkehrs zu verbessern. Die Flugsicherung muß Kenntnis aller Luftfahrthindernisse an Flugplätzen, die für Flüge nach Instrumentenflugregeln zugelassen sind und für die von der Flugsicherung entsprechende Flugverfahren eingerichtet wurden, erhalten, um zur Vermeidung von Zwischenfällen erforderlichenfalls die Verfahrensvorschriften anpassen zu können. Es liegt im Ermessen der Flugsicherung zu entscheiden, ob entsprechende Bereiche ausgewiesen werden müssen. Insbesondere an Flugplätzen für den allgemeinen Verkehr mit einem beschränkten Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG oder für Flugplätze mit einem Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG, für die Nichtpräzisions-Anflugverfahren oder Instrumentenabflugverfahren eingerichtet sind, reichen nach den Erfahrungen der Flugsicherung die herkömmlichen Überwachungsmöglichkeiten entsprechend §§ 12ff. LuftVG nicht aus. Aufgrund der Navigationstoleranzen bei Nutzung der oben angesprochenen Flugverfahren, die auf der Basis kostengünstiger Anlagen zur Ortung und Navigation eingerichtet werden, kommt es aber für eine sichere Flugdurchführung auch auf die Absicherung bisher nicht erfaßter Gebiete an. Allein die Flugsicherung hat die notwendigen

Fachkenntnisse, um entsprechende Verfahrensbereiche festlegen zu können. Nach Festlegung der entsprechenden Bereiche kann geprüft werden, ob insbesondere bei Flugplätzen mit einem Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG eine Vorlagepflicht in dem nach § 12 festgelegten Umfang noch erforderlich ist.

3. Zu Artikel 1 Nr. 15 (§ 19b LuftVG)

In Artikel 1 ist die Nummer 15 wie folgt zu fassen:

15. § 19b wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 Nr. 1 ... (weiter wie Buchstabe a der Regierungsvorlage).
 - bb) Nach Satz 4 ... (weiter wie Buchstabe b der Regierungsvorlage).
- b) In Absatz 3 werden nach Satz 2 folgende Sätze angefügt:

„Zur Feststellung der Selbstkosten im Sinne dieses Gesetzes finden die Vorschriften des Preisrechts bei öffentlichen Aufträgen entsprechende Anwendung. Unterschreitet der Marktpreis die Selbstkosten, ist der Marktpreis maßgeblich.“

Begründung

In der Vergangenheit war zweifelhaft, wie sich die in § 19b Abs. 3, § 27d Abs. 3 und § 29a LuftVG genannten Selbstkosten bemessen. Zweifel sind insbesondere aufgetreten, wenn die Marktpreise unterhalb der Selbstkostenpreise liegen. Zur Klarstellung wird für die Berechnung der Selbstkosten das für öffentliche Aufträge geltende Preisrecht (VO PR Nr. 30/53) für anwendbar erklärt. Dem Grundgedanken des Luftverkehrsgesetzes entsprechend wird ferner festgelegt, daß die Vergütung der Selbstkosten preisrechtlich im Sinne einer Höchstpreisvorschrift zu verstehen ist. Die Regelungen schaffen zudem Rechtsklarheit bei evtl. behördlichen Preisprüfungen der geforderten Selbstkosten.

4. Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 20 Abs. 1 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 16 ist in § 20 Abs. 1 Satz 2 das Wort „in“ durch das Wort „mit“ zu ersetzen.

Begründung

Ausgehend von der Tatsache, daß u. a. mit Hubschraubern auch Lasten außerhalb des eigentlichen Luftfahrzeuges transportiert werden können, sollte zur Klarstellung, daß auch diese Art der Beförderung der Genehmigungspflicht unterliegt, das Wort „mit“ verwendet werden.

5. Zu Artikel 1 Nr. 22 Buchstabe a (§ 25 Abs. 1 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 22 Buchstabe a ist in § 25 Abs. 1 nach dem neu einzufügenden Satz 2 folgender Satz 3 – neu – anzufügen:

„Er hat die Zustimmung der Luftfahrtbehörde einzuholen, wenn das Außenlandegelände weniger als 5 km von einem Flugplatz entfernt ist.“

Als Folge ist in Artikel 1 Nr. 22

- in Buchstabe b die Zahl „3“ durch die Zahl „4“ zu ersetzen und
- der Buchstabe c wie folgt zu fassen:
 - „c) Der bisherige Satz 4 wird Satz 5, wobei die Wörter „Satz 1 oder 2“ durch die Wörter „Satz 1, 2, 3 oder 4“ ersetzt werden.“

Begründung

Wenn die Außenstarts und -landungen in der Nähe eines Flugplatzes erfolgen, muß die Erteilung einer Erlaubnis mit der Luftfahrtbehörde abgestimmt werden. Andernfalls kann es zu Gefährdungen vor allem in den An- und Abflugbereichen des Flugplatzes kommen.

6. Zu Artikel 1 Nr. 28 (§ 29 Abs. 4 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 28 ist in § 29 Abs. 4 folgender Satz anzufügen:

„Der Flugplatzunternehmer ist verpflichtet, das Betreten des Flugplatzes durch Vertreter der Luftfahrtbehörden zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu dulden.“

Begründung

Eine gesetzliche Regelung ist geboten, um sicherzustellen, daß die Vertreter der Luftfahrtbehörden (also auch z. B. Mitarbeiter der neuen Luftverkehrssicherheitsgruppe des Luftfahrt-Bundesamtes) das Recht besitzen, das Flughafengelände zu betreten, soweit dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist.

7. Zu Artikel 1 nach Nummer 28 (§ 29a LuftVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 28 folgende Nummer 28a – neu – einzufügen:

28a. In § 29a Satz 1 werden die Wörter „gegen Vergütung seiner Selbstkosten“ durch das Wort „kostenfrei“ ersetzt.“

Begründung

Nach § 29a Satz 1 LuftVG ist die Luftaufsicht Aufgabe der Luftfahrtbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle. Der Gesetzgeber hat allerdings die Möglichkeit vorgesehen, daß die Luftfahrtbehörde die Aufgabe der Luftaufsicht auf andere Stellen übertragen kann (§ 29 Abs. 2 erste Alternative LuftVG).

Bei der von den Ländern wahrgenommenen Luftaufsicht handelt es sich um landeseigene Verwaltung, die allerdings im Auftrag des Bundes erfolgt (Artikel 87 GG i. V. m. § 31 Abs. 2 Nr. 18 LuftVG). Daraus abzuleitende Ausgaben sind insoweit Verwaltungskosten. Einschränkend zu dieser Grundaussage ist für Flugplätze, die nicht

dem allgemeinen Verkehr dienen,' vom Gesetzgeber festgelegt worden, daß die Kosten der Luftaufsicht vom Unternehmer des Flugplatzes zu tragen sind.

In § 29a Satz 1 LuftVG hat der Gesetzgeber darüber hinaus festgelegt, daß Flugplatzunternehmer von Flugplätzen, die dem allgemeinen Verkehr dienen, die für die Luftaufsicht erforderlichen Räume gegen Vergütung der Selbstkosten bereitzustellen und zu unterhalten haben.

Damit hat der Gesetzgeber bei der grundsätzlichen Aussage, daß Kosten der Luftaufsicht solche der Verwaltung sind, zwei grundsätzliche Wertentscheidungen getroffen. Diese Entscheidungen, und zwar erstens die Kostentragungspflicht des Flugplatzunternehmers, wenn der Flugplatz nur seinen Zwecken dient, und zweitens der Ausschluß der Gewinnerschöpfung bei der Bereitstellung und Unterhaltung von Räumen im übrigen, sind geprägt von der Zweckbestimmung und der Bedeutung der Luftaufsicht für den Unternehmer. Die Luftaufsicht wird auch zukünftig grundsätzlich Angelegenheit des Staates zur Erhaltung und Verbesserung der Luftverkehrssicherheit sein.

Die Weiterentwicklung der Flugplätze, insbesondere der Flughäfen zu eigenständig operierenden Wirtschaftsunternehmen, die ihre bisherige Aufgabe der infrastrukturell bestimmten, dienenden Funktion gegenüber den Luftverkehrsgesellschaften immer mehr gegen eine von Wettbewerb und Erlangung von Marktsegmenten bestimmte Position austauschen, erhöht zugleich auch den Wert der Luftaufsicht für den Flugplatzunternehmer. Dieser Wertzuwachs muß sich auch bei der Kostentragung niederschlagen. Es ist deshalb gerechtfertigt, den Flugplatzunternehmer auch an Flugplätzen, die dem allgemeinen Verkehr dienen, an den Kosten der Luftaufsicht zumindest insoweit zu beteiligen, als er die für die Luftaufsicht erforderlichen Räume kostenfrei zur Verfügung zu stellen hat.

8. Zu Artikel 1 nach Nummer 30 (§ 29d LuftVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 30 folgende Nummer 30 a – neu – einzufügen:

„30 a. In § 29d Abs. 1 Satz 1 sind die Wörter „zu erteilen ist“ durch die Wörter „erteilt werden kann“ zu ersetzen.“

Begründung

Nach der bisherigen Regelung hat die Luftfahrtbehörde ein Letztentscheidungsrecht für die Frage, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen zu erteilen ist. Damit wird den Luftfahrtbehörden eine Bedürfnisprüfung aufgebürdet und entsprechend der Regelung in § 29d Abs. 2 LuftVG eine Zuverlässigkeitsüberprüfung in ihr Ermessen gestellt.

In der Praxis hat sich demgegenüber die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung und

bei ihrem negativen Ausgang eine Versagung der Berechtigung zum Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen als bewährtes und rechtlich ausreichendes Verfahren herausgestellt. Ein solches praktisch handhabbares Verfahren bürdet den Luftfahrtbehörden keine zweifelhaften Entscheidungen und keine unnötige Verwaltungsarbeit auf.

Mit der Änderung soll das tatsächlich praktizierte und bewährte Verfahren legalisiert werden.

9. Zu Artikel 1 nach Nummer 30 (§ 29d Abs. 2 LuftVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 30 folgende Nummer 30 a – neu – einzufügen:

„30 a. In § 29d Abs. 2 Nr. 1 werden die Wörter „nicht nur gelegentlich“ gestrichen.“

Begründung

Zur Abwehr terroristischer und krimineller Angriffe auf den Luftverkehr ist es erforderlich, daß das in Sicherheitsbereichen von Flughäfen tätige Betriebspersonal möglichst umfassend auf seine Zuverlässigkeit überprüft wird. Die bisherige Fassung des § 29d Abs. 2 Nr. 1 wird diesen Anforderungen nicht voll gerecht. Auch Personen, die nur gelegentlich Sicherheitsbereiche betreten, sind einer Zuverlässigkeitsüberprüfung zu unterziehen. Zum einen zeigen die praktischen Erfahrungen im Flughafenbetrieb, daß sich gelegentliche Zutritte in vielen Fällen über einen längeren Zeitraum ständig wiederholen. Zum anderen kann auch ein einzelner Zutritt von nicht zuverlässigkeitsüberprüften Personen zu Ausforschungszwecken und damit ggf. zur Vorbereitung von kriminellen oder terroristischen Sabotageakten mißbraucht werden. Von der Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung kann daher nur in eng begrenzten Ausnahmefällen abgesehen werden, die im Rahmen der Vollzugsverordnung zu § 29d Abs. 2 festzulegen sind.

10. Zu Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe c (§ 31 Abs. 4 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 32 ist Buchstabe c wie folgt zu fassen:

„c) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

„(4) Die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen nach Absatz 2 Nr. 11 wird auf Grund einer Prüfung des technischen und betrieblichen Zustandes des Unternehmens durch das Luftfahrt-Bundesamt erteilt; die Genehmigungsbehörde kann im Einzelfall von einer Prüfung durch das Luftfahrt-Bundesamt absehen.“

Begründung

Die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen nach Absatz 2 Nr. 11 wird bislang ausschließlich

aufgrund einer Prüfung des technischen und betrieblichen Zustandes des Unternehmens durch das Luftfahrt-Bundesamt erteilt. Auch soweit die Länder nach der Neuregelung von Absatz 2 Nr. 11 nur noch für die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen zuständig sind, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden, bleibt das Erfordernis der technischen und betrieblichen Prüfung dieser Unternehmen gemäß der Neuregelung in § 62 LuftVZO unverändert bestehen. Die Prüfung kann daher grundsätzlich nicht entfallen. Um jedoch dem Aspekt der geringeren betrieblichen und technischen Komplexität dieser Unternehmen Rechnung zu tragen, wird der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit eingeräumt, im Einzelfall von einer Prüfung durch das Luftfahrt-Bundesamt abzusehen.

11. Zu Artikel 1 Nr. 35 (§ 31 c LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 35 ist in § 31 c das Wort „Segelflugzeuge,“ zu streichen.

Begründung

Es ist fachlich nicht geboten, die Zuständigkeit für Segelflugzeuge an private Verbände oder sonstige beliehene Personen abzugeben. Insofern erübrigt sich die vorgesehene Ermächtigung. Segelflugzeuge machen ca. die Hälfte aller zulassungspflichtigen Luftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland aus.

Darüber hinaus gibt es weitaus mehr Erlaubnisse für Segelflugzeugführer als sonstige Erlaubnisse für Luftfahrpersonal. Segelflugzeuge nutzen den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland und z.T. den der Nachbarstaaten bis zur Flugfläche 100 großräumig und legen erhebliche Strecken zurück. Unter Berücksichtigung dieses Sachverhalts nimmt der Segelflug somit einen bedeutenden Platz im Luftverkehr ein. Nach den heutigen Erkenntnissen besteht keine Notwendigkeit, das Ausbildungs- und Prüfungswesen an einen Luftsportverband oder sonstigen privaten Beauftragten abzugeben. Die Angleichung des gesamten Erlaubniswesens im Bereich Segelflug entsprechend JAR-FCL wird zu einer erheblichen Reduzierung des Verwaltungsaufwandes führen, ohne daß die staatliche Einwirkungsmöglichkeit auf Ausbildung und Prüfung nahezu vollständig beseitigt wird. Größte Bedenken ergeben sich auch im Hinblick auf die Übertragung der Zuständigkeit für die Muster- und Verkehrszulassungen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß der Bereich Segelflug in der Bundesrepublik Deutschland traditionsgemäß große Bedeutung in der Forschung und Entwicklung der Luftfahrttechnik hat. Die Erkenntnisse werden in zahlreichen Fällen auch für andere Luftfahrzeuge verwendet. Insbesondere der Einsatz modernster Kunststoffe im Segelflugzeugbau erfordert großen Sachverstand und bringt Erkenntnisse mit sich, die für das Luft-

fahrt-Bundesamt als bisherige Zulassungsbehörde unverzichtbar sein dürften.

12. Zu Artikel 1 Nr. 41 (§ 32 c Satz 1 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 41 werden in § 32 c Satz 1 nach dem Wort „Luftrechts“ die Worte „und fälliger Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen“ eingefügt.

Begründung

Nach § 32 c i. d. F. des Entwurfs des Elften Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes soll die Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens u. a. widerrufen werden können, wenn erhebliche Rückstände des Unternehmens bei Gebühren aufgrund des Luftrechts bestehen. Begründet wird dies mit einer deutlich nachlassenden Zahlungsbereitschaft auf dem Gebiet der Luftfahrt und der insbesondere bei ausländischen Unternehmen meist erfolglosen Eintreibungsversuche. Die Flugplatzunternehmer stehen hinsichtlich der Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen vor den gleichen Problemen. Hierbei handelt es sich zwar um über die Gebühren- und Entgeltordnung behördlich genehmigte, aber trotzdem zivilrechtliche Benutzungsentgelte. Eine ausdrückliche Erwähnung in der gesetzlichen Regelung scheint erforderlich.

13. Zu Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe d – neu – (§ 60 Abs. 1 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 43 wird nach Buchstabe c folgender Buchstabe d angefügt:

„d) Nach der neuen Nummer 8 werden die folgenden Nummern 9 bis 12 angefügt:

- „9. sich selbst oder einem Dritten unbefugt Zutritt zu den nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen gemäß § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und § 20 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 verschafft,
10. die Zutrittsberechtigung nach § 29 d durch wissentlich falsche Angaben oder durch die Unterdrückung ihm bekannter, einer Erteilung der Zutrittsberechtigung entgegenstehender Tatsachen erschleicht oder es unterläßt, nachträglich eingetretene, ihm bekannte derartige Tatsachen der Luftaufsichtsbehörde unverzüglich zu melden,
11. es unterläßt, sein Ausscheiden aus einer Beschäftigung am Flughafen unverzüglich unter Rückgabe des Flughafenausweises dem Flughafenbetreiber zu melden,
12. es unterläßt, nach Entzug der Zutrittsberechtigung durch die Luftaufsichtsbehörde oder nach Aufforderung durch den Flughafenbetreiber diesem den Flughafenausweis unverzüglich zurückzugeben.“

Begründung

Der Flughafenunternehmer ist gemäß § 19b Abs. 3 Nr. 3 LuftVG verpflichtet, nicht allgemein zugängliche Bereiche und Anlagen vor unberechtigtem Zugang zu sichern und, soweit es sich um sicherheitsempfindliche Bereiche und Anlagen handelt, den Zugang nur hierzu besonders berechtigten Personen zu gestatten. Er ist ferner nach § 29d Abs. 3 LuftVG verpflichtet, am Verfahren der Luftaufsichtsbehörden zur Erteilung der Zutrittsberechtigung mitzuwirken. Kernpunkt des Zugangssicherungssystems ist in der Regel ein vom Flughafenbetreiber unterhaltenes Ausweiswesen und eine entsprechende Ausweiskontrolle an den Zutrittsstellen.

Die Einfügung von Ahndungsnormen wird für notwendig erachtet, weil die Erfahrung gezeigt hat, daß

- sich auf den Flughäfen immer wieder Personen unbefugt Zutritt verschaffen, durch mißbräuchliche Verwendung des Flughafenausweises oder auf andere Weise,
- im Antragsverfahren zur Erlangung des Flughafenausweises und damit der Zutrittsberechtigung falsche Angaben gemacht oder Tatsachen unterdrückt werden,
- ein Ausweisträger aus der Beschäftigung am Flughafen ausscheidet oder die jederzeitige Zutrittsnotwendigkeit aus anderen Gründen verliert, dies aber verheimlicht.

Nach Auffassung der Luftaufsichtsbehörden stellen die vorstehend dargelegten Fälle eine gravierende Beeinträchtigung der Luftsicherheit dar. Die vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten, diese Mißstände zu bekämpfen, sind nicht ausreichend. Zum einen sind zivilrechtliche Klagen nicht praktikabel, zum anderen führen Strafanzeigen in der Regel nicht zum Erfolg, weil die Auffassung vertreten wird, der Mißbrauch von Flughafenausweisen werde nicht von § 281 StGB erfaßt.

14. Zu Artikel 1 Nr. 45 (§ 64 Abs. 10 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 45 sind in § 64 Abs. 10 die Wörter „von sechs Monaten“ durch die Wörter „des fünften Jahres“ zu ersetzen.

Begründung

Die Löschungsvorschrift des Entwurfs wird den Notwendigkeiten staatlicher Aufgabenerfüllung nicht gerecht.

Die Speicherung der Daten des Eigentümers und der Haftpflichtversicherung dienen u. a. auch der Strafverfolgung und der Beweissicherung für zivilrechtliche Ansprüche. Eine Lösungsfrist von sechs Monaten reicht hierfür nicht aus, da z. B. allein schon die zivilrechtliche Verjährungsfrist für unerlaubte Handlungen drei Jahre beträgt.

15. Zu Artikel 1 Nr. 45 (§ 67a – neu – LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 45 ist nach § 67 folgender § 67a – neu – einzufügen:

„§ 67a

(1) Die Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle die Flugleitung, erfaßt

1. zur Erfüllung der ihr nach § 29 Abs. 1 dieses Gesetzes zugewiesenen Aufgaben,
2. für Zwecke der Strafverfolgung nach den §§ 59, 60 und 62 dieses Gesetzes,
3. für Zwecke der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 58 dieses Gesetzes, § 108 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und nach § 43 der Luftverkehrs-Ordnung,
4. für den Such- und Rettungsdienst,
5. für Zwecke der Flugunfalluntersuchung,
6. für Zwecke der Luftfahrtstatistik

Daten über den Start und die Landung von Luftfahrzeugen (Hauptflugbuch).

(2) Im Hauptflugbuch werden folgende Daten erfaßt:

1. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
2. Luftfahrzeugmuster,
3. Anzahl der Besatzungsmitglieder,
4. Anzahl der Fluggäste,
5. Art des Fluges,
6. Start- und Zielflugplatz (nur bei Überlandflug).

(3) Die Daten nach Absatz 2 dürfen an das Bundesministerium der Verteidigung, das Bundesministerium für Verkehr, das Luftfahrt-Bundesamt, das Flugsicherungsunternehmen, die für die Untersuchung von Flugunfällen zuständige Behörde und an die Luftfahrtbehörden der Länder übermittelt werden, wenn dies für die in Absatz 1 genannten Zwecke im Einzelfall erforderlich ist.

(4) Die Daten sind im Hauptflugbuch zu löschen, sobald und soweit sie zur Erfüllung der in Absatz 1 aufgeführten Aufgaben und Zwecke nicht mehr benötigt werden. Das Kennzeichen des Luftfahrzeugs ist spätestens zwei Jahre nach seiner Erhebung zu löschen.

(5) Die Schranken und Pflichten aus den Absätzen 3 und 4 gelten nicht, wenn die nach Absatz 1 erhobenen Daten durch Löschen der letzten drei Buchstaben des Eintragungszeichens im Hauptflugbuch anonymisiert sind.“

Begründung

§ 67a enthält die Regelungen über das Hauptflugbuch. Die Regelungen von § 22 Abs. 1 Nr. 8 LuftVO erhalten damit eine den Anforderungen des Datenschutzes entsprechende ausdrückliche gesetzliche Grundlage.

Absatz 1 enthält die Zweckbestimmung der Datei. Das Hauptflugbuch dient

1. der Erfüllung der den Luftaufsichtsstellen nach § 29 Abs. 1 dieses Gesetzes zugewiesenen Aufgaben,
2. Zwecken der Strafverfolgung nach den §§ 59, 60 und 62 dieses Gesetzes,
3. Zwecken der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 58 dieses Gesetzes, § 108 LuftVZO und § 43 LuftVO,
4. dem Such- und Rettungsdienst,
5. Zwecken der Flugunfalluntersuchung,
6. Zwecken der Luftfahrtstatistik.

Absatz 2 legt die Daten fest, die in dem Hauptflugbuch zu speichern sind.

Absatz 3 erlaubt die Übermittlung der gespeicherten Daten für die in Absatz 1 festgelegten Zwecke an das Bundesministerium für Verkehr, die Landesluftfahrtbehörden, das Luftfahrt-Bundesamt und an das Flugsicherungsunternehmen (= DFS).

Absatz 4 regelt die Löschung der Daten.

Absatz 5 stellt klar, daß die gespeicherten Daten den datenschutzrechtlichen Bestimmungen nicht mehr unterliegen, wenn im Hauptflugbuch die letzten drei Buchstaben des Eintragungszeichens gelöscht worden sind. Die Daten sind insoweit anonymisiert. Da ein Personenbezug nicht mehr möglich ist, erübrigen sich weitergehende datenschutzrechtliche Regelungen.

16. Nach Artikel 1 (Änderung des Gesetzes über die Luftfahrtstatistik)

Nach Artikel 1 ist folgender Artikel 1 a – neu – einzufügen:

„Artikel 1 a

Änderung des Gesetzes über die Luftfahrtstatistik

Das Gesetz über die Luftfahrtstatistik vom 30. Oktober 1967 (BGBl. I S. 1053), geändert durch das Gesetz vom 14. März 1980 (BGBl. I S. 294), wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 3 werden die Wörter „der für die Genehmigung nach § 20 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes oder der für die jeweilige Erlaubnis zuständige Behörde“ durch die Wörter „dem Statistischen Bundesamt“ ersetzt.
2. In § 7 Abs. 1 Nr. 2 werden die Wörter „der für die Aufsicht über den Flugplatz zuständige Behörde“ durch die Wörter „dem Statistischen Bundesamt“ ersetzt.
3. § 7 Abs. 2 wird gestrichen.'

Begründung

Es führt zu einer wesentlichen Vereinfachung bei den für die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen und von Flugplätzen zuständigen Luftfahrtbehörden, wenn die auskunftspflichtigen Unter-

nehmen die amtlichen Erhebungsvordrucke über die Unternehmensstatistik (§ 3 des Gesetzes über die Luftfahrtstatistik) und über die Luftverkehrsstatistik (§ 5 des Gesetzes über die Luftfahrtstatistik) unmittelbar dem Statistischen Bundesamt übersenden können. Von einer Vorprüfung der Angaben in den Erhebungsvordrucken kann abgesehen werden.

17. Nach Artikel 1 (LBA-Gesetz)

Nach Artikel 1 a – neu – ist folgender Artikel 1 b – neu – einzufügen:

„Artikel 1 b

Änderung des Gesetzes
über das Luftfahrt-Bundesamt

§ 2 Abs. 1 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Mai 1968 (BGBl. I S. 397), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 5 wird die Angabe „1. Klasse“ gestrichen.
2. In Nummer 17 werden der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 18 angefügt:

„18. die stichprobenweise luftaufsichtliche Kontrolle des technischen und betrieblichen Zustandes von Luftfahrzeugen.“

Begründung

Zu Nummer 1

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa).

Zu Nummer 2

Mit Beschluß vom 16. Juli 1996 hatte die Verkehrsministerkonferenz bereits die Bundesregierung aufgefordert, in einer Novelle des LBA-Gesetzes die spezielle Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes für technische und flugbetriebliche Kontrollen von Luftfahrzeugen (Ramp Checks) auf deutschen Flugplätzen ausdrücklich zu normieren und damit mögliche Unklarheiten zur Zuständigkeit auszuräumen. Die Änderung trägt diesem Beschluß sowie der Zielsetzung des Gesetzentwurfs, die Luftverkehrs-Sicherheit zu verbessern, Rechnung.

18. Zu Artikel 5 Nr. 7 Buchstabe c (§ 43 Nr. 20 LuftVG)

In Artikel 5 Nr. 7 Buchstabe c sind in § 43 Nr. 20 nach dem Wort „zuwiderhandelt“ die Wörter „oder gegen die Auflagen einer ihm nach diesen Vorschriften erteilten Erlaubnis verstößt“ einzufügen.

Begründung

Behebung eines redaktionellen Versehens. Gemäß der Begründung zu Artikel 5 Nr. 7 Buchstabe c soll der mit Bußgeld bewährte Tatbestand auf Auflagenverstöße ausgeweitet werden. Dies entspricht auch dem Wunsch der Landesluftfahrtbehörden.

19. Zu Artikel 6 Nr. 9 (§ 31 Abs. 1 LuftVZO)

In Artikel 6 ist die Nummer 9 wie folgt zu fassen:

„9. In § 31 Abs. 1 Nr. 1 werden die Wörter „Berufsflugzeugführer 2. Klasse“ gestrichen und nach dem Wort „Privathubschrauberführer,“ die Wörter „jeweils ohne Instrumentenflugberechtigung, sowie“ eingefügt.“

Begründung

Durch die Änderung des § 31 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG (Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa) geht die Zuständigkeit für die Erteilung der Erlaubnisse für Berufsflugzeugführer von den Ländern auf den Bund über. Nach § 31 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG sind die Länder damit auch nicht mehr für die Erteilung der Erlaubnis zur Ausbildung dieser Luftfahrer zuständig.

20. Zu Artikel 6 Nr. 10 (§ 39 Abs. 2 Satz 2 LuftVZO)

In Artikel 6 ist die Nummer 10 zu streichen.

Begründung

Nach geltendem Recht wird das Land mit dem geringeren Gebietsanteil am Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG im Rahmen der Beteiligung Betroffener und im Hinblick auf das Zustimmungserfordernis nach § 39 Abs. 2 LuftVZO angehört. Versagt das Land die Zustimmung, wird die Genehmigung aber nach Abwägung aller Interessen gleichwohl erteilt, so ist die Genehmigung rechtswidrig. Sie kann aber von dem Land trotzdem nicht angefochten werden; es ist nur in seinen Kompetenzen, nicht in seinen Rechten verletzt.

Wenn künftig aus der fehlenden Zustimmung die Nichtigkeit der Genehmigung folgt, wird die zuständige Behörde in allen diesen Fällen – bisher sachgerechter Genehmigung – die Genehmigung versagen müssen; der Flughafenunternehmer wird hiergegen klagen und die Klärung einem Verwaltungsprozeß überlassen müssen. Dies wird zu einer erheblichen Verlängerung der Genehmigungsverfahren führen.

21. Zu Artikel 6 nach Nummer 10 (§ 39 Abs. 3 – neu – LuftVZO)

In Artikel 6 ist nach Nummer 10 folgende Nummer 10a einzufügen:

„10a. In § 39 wird nach Absatz 2 folgender Absatz angefügt:

„(3) Kommt eine Verständigung zwischen der Genehmigungsbehörde und der

Luftfahrtbehörde der beteiligten Länder nicht zustande, so hat die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr zu entscheiden.“

Begründung

Nach geltendem Recht wird die Luftfahrtbehörde des Landes mit dem geringeren Gebietsanteil am Flughafengelände am Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG auch im Hinblick auf das Zustimmungserfordernis nach § 39 Abs. 2 LuftVZO beteiligt. Versagt die Luftfahrtbehörde ihre Zustimmung und wird die Genehmigung gleichwohl erteilt, ist diese rechtswidrig. Die Zustimmung stellt nur ein Verwaltungsinternum dar. Die rechtswidrige Genehmigung kann von der Luftfahrtbehörde der beteiligten Länder nicht angefochten werden. Dies ist für die betroffene Landesluftfahrtbehörde unbefriedigend. Dieser Antrag lehnt sich an die Regelung des § 10 Abs. 3 LuftVG an.

22. Nach Artikel 9 (Übergangsregelung für Flugplatzgenehmigungen)

Nach Artikel 9 ist folgender Artikel 9a – neu – einzufügen:

„Artikel 9a
Übergangsregelung
für Flugplatzgenehmigungen

Ein am 2. Oktober 1990 angelegter und zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes betriebener Flugplatz gilt im Sinne der §§ 6 bis 10 des Luftverkehrsgesetzes i. d. F. der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), das durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, als genehmigt und erforderlichenfalls als im Plan festgestellt. Aufgehobene, neu erteilte oder geänderte Genehmigungen und die von § 2 Abs. 5 des Gesetzes vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106) erfaßten Flugplätze bleiben hiervon unberührt.“

Begründung

Aus der Zeit des Luftrechts vor 1958 und aus der Besatzungszeit sind Flugplätze vorhanden, die niemals einem förmlichen Genehmigungsverfahren im Sinne des ab Januar 1959 geltenden LuftVG unterlegen haben, sei es, daß sie als Reichsbetriebe im öffentlichen Interesse keiner Genehmigung bedurften, sei es, daß sie nach Besatzungsrecht oder aufgrund militärischer Anordnung angelegt und betrieben wurden. Eine Übergangsregelung hat es bisher nur für die Berliner Flughäfen im Sechsten Überleitungsgesetz gegeben, das die Fiktion einer Genehmigung und rechtskräftigen Planfeststellung für diese Flugplätze enthält.

Noch im Entwurf des 11. Änderungsgesetzes des BMV, Stand: 13. Januar 1997, war ein mit gleicher Zielrichtung formulierter Artikel 8 Abs. 1 enthalten, der aber inzwischen gestrichen worden ist. Im Gegensatz zu der jetzt vorgeschlagene-

nen Formulierung war die gesetzliche Fiktion des damaligen Artikels 8 Abs. 1 nicht auf einen bestimmten Stichtag bezogen und stellte außerdem darauf ab, ob laufende Verwaltungs- oder Gerichtsverfahren zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des 11. Änderungsgesetzes anhängig sind. Diesen rechtlichen Bedenken ist mit der jetzt vorgeschlagenen Formulierung Rechnung getragen. Der ursprünglich mit der Vorschrift verfolgte Zweck einer Übergangsregelung zur Schaffung von Rechtssicherheit für Flugplatzbetreiber, insbesondere in den neuen Bundesländern, ist nicht entfallen. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß viele Flugplatzhalter in den neuen Ländern im Vertrauen auf eine durch Artikel 19 Satz 1 des Einigungsvertragsgesetzes übergeleitete Flugplatzgenehmigung der DDR nach dem 2. Oktober 1990 bei den neu eingerichteten Luftfahrtbehörden der Länder keinen Antrag auf Erteilung einer Neugenehmigung gestellt haben, sondern lediglich ihre Alt-Genehmigung im Wege einer

Änderungsgenehmigung gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG an die jetzt geltenden luftrechtlichen Bestimmungen angeglichen haben. Das gleiche haben die Luftfahrtbehörden mit Änderungsverfahren nach § 6 Abs. 2 LuftVG zur nachträglichen Regelung des Flugbetriebs unternommen. Werden die bis September 1990 von DDR-Behörden erteilten Genehmigungen jedoch nicht anerkannt, gehen die entsprechend dem jetzt geltenden Luftrecht erteilten Änderungsgenehmigungen ins Leere. Für die Flugplätze mit Alt-Genehmigung ist damit hinsichtlich ihres Bestandschutzes eine erhebliche Rechtsunsicherheit eingetreten, die letztlich am besten im Wege der vorgeschlagenen gesetzlichen Fiktion beseitigt werden kann. Damit wird dem Anliegen des Einigungsvertrages Geltung verschafft. Um Doppelregelungen zu vermeiden, wird ausdrücklich festgestellt, daß die Neuregelung die Rechtsstellung der von § 2 Abs. 5 des Sechsten Überleitungsgesetzes erfaßten Flugplätze unberührt läßt.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

1. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 10 Abs. 1 Satz 4 LuftVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

2. Zu Artikel 1 nach Nummer 13 (§ 18b – neu – LuftVG)

Dem Vorschlag wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß in § 18b Abs. 2 – neu – die Wörter „die Länder“ jeweils durch die Wörter „die obersten Luftfahrtbehörden der Länder“ ersetzt werden.

Im Interesse der Rechtssicherheit ist es erforderlich, daß gegenüber der für die Flugsicherung zuständigen Stelle die für den Empfang der Informationen zuständige Stelle in dem jeweiligen Land konkret bezeichnet wird. § 18a Abs. 1 LuftVG enthält bereits eine ähnliche Unterrichtsregelung. Diese sollte daher auch für den neuen § 18b übernommen werden.

3. Zu Artikel 1 Nr. 15 (§ 19b LuftVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Die Bundesregierung begrüßt den Vorschlag des Bundesrates insbesondere deshalb, weil er im Ergebnis zu einer Kostensenkung bei der öffentlichen Hand führt. Dabei läßt die Änderung es den Flugplätzen nach wie vor unbenommen, die entsprechenden Räume und Plätze nach ihren Vorstellungen zu errichten und zu unterhalten. Die Änderung zwingt aber nunmehr die Flugplatzunternehmen, stärker als bisher auch Kostenaspekte zu berücksichtigen. Daß der Flugplatzunternehmer zukünftig auch preiswertere Alternativen zu prüfen haben wird, wird insbesondere in den Fällen deutlich, wo die Selbstkosten den Marktpreis für entsprechende Räume und Plätze überschreiten; zukünftig kann hierfür von den nach § 29c zuständigen Behörden nur noch der Marktpreis verlangt werden.

4. Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 20 Abs. 1 LuftVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

5. Zu Artikel 1 Nr. 22 Buchstabe a (§ 25 Abs. 1 LuftVG)

Die Bundesregierung stimmt der Anregung des Bundesrates zu.

§ 25 Abs. 1 Satz 2 sollte folgende Fassung erhalten:

„Für Starts und Landungen von nicht motorgetriebenen Luftsportgeräten tritt an die Stelle der Erlaubnis der Luftfahrtbehörde die Erlaubnis des

Beauftragten nach § 31 c; dieser hat die Zustimmung der Luftfahrtbehörde einzuholen, wenn das Außenlandegelände weniger als 5 km von einem Flugplatz entfernt ist.“

6. Zu Artikel 1 Nr. 28 (§ 29 Abs. 4 LuftVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

7. Zu Artikel 1 nach Nummer 28 (§ 29a LuftVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

8. Zu Artikel 1 nach Nummer 30 (§ 29d Abs. 1 LuftVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

9. Zu Artikel 1 nach Nummer 30 (§ 29d Abs. 2 LuftVG)

Dem Vorschlag wird in der Sache teilweise zugestimmt, im übrigen wird der Vorschlag abgelehnt.

Mit der Zuverlässigkeitsüberprüfung wird in erheblichem Maße in das allgemeine Persönlichkeitsrecht des Betroffenen – hier insbesondere in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung – eingegriffen. Da den Luftfahrtbehörden zum Zwecke der Überprüfung u. a. auch Informationen von den Polizei- und den Verfassungsschutzbehörden übermittelt werden, ist ein derartiger Eingriff in Rechte des Betroffenen grundsätzlich wesentlich weitergehend als dort, wo lediglich die Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses verlangt wird. Hieran ändert auch nichts der Umstand, daß eine Überprüfung nur mit Zustimmung des Betroffenen erfolgen kann. Das nach dem Grundgesetz zu beachtende Übermaßverbot verpflichtet den Staat insoweit zur Zurückhaltung. Nach dem verfassungsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ist insbesondere bei mehreren geeigneten Maßnahmen das mildeste Mittel auszuwählen, um einen Eingriff in Grundrechte des Betroffenen so gering wie möglich zu halten.

Würde dem Vorschlag gefolgt, könnten Personen einer Zuverlässigkeitsüberprüfung auch dann unterworfen werden, wenn sie nur einmalig in entsprechende Sicherheitsbereiche von Flughäfen gelangen. In diesen Kreis wären grundsätzlich auch Passagiere einzubinden.

Bei Abwägung der subjektiven Rechte des Betroffenen mit den Interessen der Allgemeinheit an der Luftsicherheit ist es nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend, wenn in Fällen des

gelegentlichen Zutritts der Betroffene vor dem Betreten des Sicherheitsbereichs in der für Fluggäste vorgesehenen Weise durchsucht oder erforderlichenfalls durch überprüfetes Personal des Flugplatzes begleitet wird.

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung muß daher grundsätzlich begrenzt bleiben auf Personen, die regelmäßig oder häufiger sicherheitsrelevante Bereiche von Flughäfen betreten.

Soweit Personen allerdings im Rahmen ihrer Tätigkeit als Angehörige von z. B. Versorgungs- und Reparaturunternehmen (im Auftrage der Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen) die Möglichkeit haben – ohne die Sicherheitsbereiche betreten zu müssen – die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen, erscheint auch nach Auffassung der Bundesregierung die Befugnis für eine Zuverlässigkeitsüberprüfung angebracht. Das Tätigwerden dieser Unternehmen im Auftrage der Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen und ihre enge Einbindung in den Betrieb eines Flugplatz- bzw. eines Luftfahrtunternehmens rechtfertigen es, Mitarbeiter dieser Unternehmen den Angehörigen von Flugplatz- und Luftfahrtunternehmen gleichzustellen.

Die Bundesregierung schlägt deshalb unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahme zu Artikel 1 nach Nummer 30 (§ 29 d Abs. 1 LuftVG) vor, die neu einzufügende Nummer 30 a wie folgt zu fassen:

„30 a. § 29 d wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „zu erteilen ist“ durch die Wörter „erteilt werden kann“ ersetzt.

b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Sofern im Falle von Satz 1 Nr. 2 Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen sich zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben Personen anderer Unternehmen bedienen, sind diese dem eigenen Personal gleichgestellt.““

10. Zu Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe c (§ 31 Abs. 4 LuftVG)

Dem Vorschlag wird in der Sache zugestimmt.

§ 31 Abs. 4 LuftVG sollte jedoch wie folgt gefaßt werden:

„(4) Die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen nach Absatz 2 Nr. 11 wird auf Grund einer Prüfung des technischen und betrieblichen Zustandes des Unternehmens durch das Luftfahrt-Bundesamt erteilt, wenn die Genehmigungsbehörde dies im besonders gelagerten Einzelfall für erforderlich hält.“

Nach der Neuregelung von Absatz 2 Nr. 11 sind die Länder nur noch für die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen zuständig, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden. Eine technische und betriebliche

Prüfung des Zustandes dieser Unternehmen durch das Luftfahrt-Bundesamt kann wegen der geringeren betrieblichen Komplexität dieser Unternehmen und der geringeren Anforderungen an Personal und Gerät nunmehr entfallen. Luftverkehrssicherheitsabwägungen greifen unter diesem Aspekt grundsätzlich nicht länger, zumal die Genehmigungsbehörden die von ihnen genehmigten Luftfahrtunternehmen unter ihrer dauernden (Genehmigungs-) Aufsicht haben. Für ein Beibehalten der bisherigen obligatorischen Prüfung in jedem Fall durch das Luftfahrt-Bundesamt besteht sonach kein materiell oder rechtlich vertretbarer Grund mehr.

Die Bundesregierung erkennt jedoch im Hinblick auf die Änderung des § 31 Abs. 2 Nr. 11 in besonders gelagerten Einzelfällen die Notwendigkeit an, z. B. anlässlich des beabsichtigten Einsatzes von außergewöhnlich großen oder technisch neuartigen Luftfahrzeugen, das mit technischen und betrieblichen Prüfungen in derartigen Sonderfällen stärker vertraute Luftfahrt-Bundesamt Stellung nehmen zu lassen.

11. Zu Artikel 1 Nr. 35 (§ 31 c LuftVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

12. Zu Artikel 1 Nr. 41 (§ 32 c Satz 1 LuftVG)

Dem Vorschlag wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß das im Vorschlag des Bundesrates enthaltene Wort „und“ durch das Wort „oder“ ersetzt wird.

Mit dem Vorschlag des Bundesrates soll neben dem im Regierungsentwurf enthaltenen Widerrufsgrund ein zusätzlicher Widerrufsgrund für Zahlungsrückstände bei Flughafengebühren geschaffen werden. Dieser Umstand wird nach Ansicht der Bundesregierung deutlicher durch das Wort „oder“ als durch das Wort „und“ zum Ausdruck gebracht.

13. Zu Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe d – neu – (§ 60 Abs. 1 LuftVG)

Der Vorschlag wird in seiner Zielrichtung befürwortet.

Die Bundesregierung ist mit dem Bundesrat der Auffassung, daß im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs und im Hinblick auf das mit Verstößen gegen die Luftsicherheit verbundene hohe Gefährdungspotential die Schaffung von Ahnungsnormen gegen den unberechtigten Zugang grundsätzlich gerechtfertigt ist. Der Unrechtsgehalt der vom Bundesrat angesprochenen Zuwiderhandlungen rechtfertigt aber nicht eine Bewehrung und Ausgestaltung als Straftatbestände. Im Vergleich zu anderen Straftatbeständen (hier insbesondere auch im Hinblick auf die mögliche Anwendung der §§ 123 bzw. 281 StGB) und unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes sind die vom Bundesrat aufgeführten Verstöße vielmehr als Ordnungswidrig-

keiten einzustufen. Es sind deshalb entsprechende Gebotsnormen in § 29d LuftVG zu schaffen und § 58 LuftVG als zentrale Bußgeldvorschrift anzupassen.

Unter Beachtung der vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderung zu § 29d Abs. 1 Satz 1 LuftVG, der die Bundesregierung zustimmt (vgl. oben Nummer 8), und dem Vorschlag der Bundesregierung zur Änderung von § 29d Abs. 2 LuftVG (vgl. oben Nummer 9) schlägt die Bundesregierung daher folgendes vor:

a) Nach Artikel 1 Nr. 30 wird folgende Nummer 30 a – neu – eingefügt:

„30 a. § 29d wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „zu erteilen ist“ durch die Wörter „erteilt werden kann“ ersetzt.

b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Sofern im Falle von Satz 1 Nr. 2 Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen sich zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben Personen anderer Unternehmen bedienen, sind diese dem eigenen Personal gleichgestellt.“

c) Dem Absatz 3 werden folgende Sätze angefügt:

„Der Betroffene ist verpflichtet, wahrheitsgemäße Angaben zu machen und ihm nachträglich bekanntwerdende, für die Überprüfung nach Absatz 2 bedeutsame Tatsachen unverzüglich anzuzeigen. Er kann Angaben verweigern, die für ihn oder einen nahen Angehörigen im Sinne von § 52 Abs. 1 der Strafprozeßordnung oder den Lebenspartner die Gefahr strafrechtlicher oder disziplinarischer Verfolgung, der Entlassung oder Kündigung begründen könnte. Über das Verweigerungsrecht ist der Betroffene zu belehren.“

d) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Wird auf der Grundlage von Absatz 1 ein Ausweis ausgestellt, ist der Ausweisinhaber verpflichtet, ihn nach Ablauf des Berechtigungszeitraums sowie auf Verlangen zurückzugeben und der Ausgabestelle einen Verlust unverzüglich anzuzeigen. Der Ausweisinhaber darf den Ausweis keinem Dritten überlassen.“

b) In Artikel 1 Nr. 42 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa werden nach der neu einzufügenden Nummer 4b folgende Nummern 4c bis 4f – neu – angefügt:

„4c. sich unberechtigt Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen oder Anlagen nach § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 oder § 20a Abs. 1 Nr. 2 verschafft,

4d. entgegen § 29d Abs. 3 Satz 4 nicht wahrheitsgemäße Angaben macht oder ihm nachträglich bekanntwerdende Tatsachen nicht oder nicht rechtzeitig anzeigt,

4e. entgegen § 29d Abs. 5 Satz 1 den Ausweis der Ausgabestelle nicht oder nicht rechtzeitig zurückgibt oder der Ausgabestelle den Verlust des Ausweises nicht oder nicht rechtzeitig anzeigt,

4f. entgegen § 29d Abs. 5 Satz 2 den Ausweis Dritten überläßt,“.

c) In Artikel 1 Nr. 42 Buchstabe b (§ 58 Abs. 2) ist die Angabe „Absatz 1 Nr. 2, 3; 8a, 9, 12 und 12a“ durch die Angabe „Absatz 1 Nr. 2, 3, 4c bis 4f, 8a, 9, 12 und 12a“ zu ersetzen.

14. Zu Artikel 1 Nr. 45 (§ 64 Abs. 10 LuftVG)

Dem Vorschlag wird in der Sache zugestimmt.

Es erscheint sachgerecht, insbesondere für Zwecke der Strafverfolgung und der Beweissicherung für zivilrechtliche Ansprüche, auf die gespeicherten Daten bis zum Eintritt der Verjährung zurückgreifen zu können.

Dieser Forderung des Bundesrates kann jedoch auch in der Weise Rechnung getragen werden, daß entsprechend der Regelung von § 20 Abs. 3 des Bundesdatenschutzgesetzes die in Absatz 10 aufgeführten Daten nach Ablauf von sechs Monaten (= im Gesetzentwurf vorgeschlagene Lösungsfrist) für allgemeine Auskünfte gesperrt werden, eine Nutzung dieser Daten für die Strafverfolgung und für die Verfolgung zivilrechtlicher Ansprüche jedoch im Einzelfall bis zum Ablauf des fünften Jahres nach Erlöschen der Verkehrszulassung ermöglicht wird. Nach Ablauf dieser fünfjährigen Frist sind die Daten dann zu löschen.

Im Hinblick auf das Anliegen des Datenschutzes, personenbezogene Daten nur so lange zu speichern und zu nutzen, wie sie zur Aufgabenerfüllung benötigt werden, schlägt die Bundesregierung daher vor, Absatz 10 wie folgt zu fassen:

„(10) Die Daten nach Absatz 3 Nr. 4 und 5 und Absatz 4 Nr. 5 und 6 sind nach Ablauf von sechs Monaten nach Erlöschen der Verkehrszulassung für allgemeine Auskünfte zu sperren. Sie können im Einzelfall für die in Absatz 7 und 8 genannten Zwecke bis zum Ablauf des fünften Jahres nach Erlöschen der Verkehrszulassung genutzt oder übermittelt werden; nach Ablauf dieser Frist sind sie zu löschen.“

15. Zu Artikel 1 Nr. 45 (§ 67a – neu – LuftVG)

Dem Vorschlag wird mit folgenden Maßgaben zugestimmt:

a) Die Regelung zum Hauptflughbuch sollte nicht als § 67a, sondern aus rechtssystematischen Gründen als neuer § 70 eingefügt und wie folgt gefaßt werden:

„ § 70

(1) Die Luftaufsichtsstelle oder auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle die Flugleitung darf

1. zum Zwecke der Erfüllung der ihr nach § 29 Abs. 1 dieses Gesetzes zugewiesenen Aufgaben,
2. zum Zwecke der Strafverfolgung nach den §§ 59, 60 und 62 dieses Gesetzes,
3. zum Zwecke der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 58 dieses Gesetzes, § 108 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und nach § 43 der Luftverkehrs-Ordnung,
4. zum Zwecke der Durchführung des Such- und Rettungsdienstes,
5. zum Zwecke der Flugunfalluntersuchung,
6. zum Zwecke der Luftfahrtstatistik

folgende Daten über den Start und die Landung von Luftfahrzeugen erheben, verarbeiten und nutzen:

- Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
- Luftfahrzeugmuster,
- Anzahl der Besatzungsmitglieder,
- Anzahl der Fluggäste,
- Art des Fluges,
- Start- und Zielflugplatz (nur bei Überlandflug).

Die Daten sind im Hauptflugbuch zu speichern.

(2) Die Daten nach Absatz 1 dürfen an das Bundesministerium für Verkehr, das Bundesministerium der Verteidigung, die Strafverfolgungs- und Justizbehörden, das Luftfahrt-Bundesamt, das Flugsicherungsunternehmen, die für die Untersuchung von Flugunfällen zuständige Behörde und an die Luftfahrtbehörden der Länder übermittelt werden, wenn dies für die in Absatz 1 genannten Zwecke im Einzelfall erforderlich ist.

(3) Die Daten sind im Hauptflugbuch zu löschen, soweit sie zur Erfüllung der in Absatz 1 aufgeführten Aufgaben und Zwecke nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch nach zwei Jahren. Dies gilt nicht, soweit die nach Absatz 1 erhobenen Daten durch Löschung der letzten drei Buchstaben des Eintragungszeichens anonymisiert worden sind.“

- b) In Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht LuftVG) ist die Angabe „§§ 64 bis 69“ durch die Angabe „§§ 64 bis 70“ zu ersetzen.
- c) Artikel 5 Nr. 6 (§ 22 Abs. 1 Nr. 8 LuftVO) ist zu streichen.

Der Vorschlag der Bundesregierung läßt den Regelungsgehalt des vom Bundesrat vorge-

schlagenen neuen § 67a im wesentlichen unberührt. Die vorgenommenen (weitgehend redaktionellen) Änderungen in § 70 – neu – sind jedoch aus datenschutzrechtlichen Gründen erforderlich. Die in Absatz 2 gegenüber dem Bundesratsvorschlag neu aufgenommene Übermittlungsbefugnis an Strafverfolgungs- und Justizbehörden ist erforderlich, um den nach Absatz 1 Nr. 2 verfolgten Zweck umsetzen zu können. Im übrigen handelt es sich um redaktionelle Folgeregelungen.

16. Nach Artikel 1 (Änderung des Gesetzes über die Luftfahrtstatistik)

- a) Dem Vorschlag zu Nummer 1 wird zugestimmt.
- b) Dem Vorschlag zu Nummer 2 wird in der Sache zugestimmt.

§ 7 Abs. 1 Nr. 2 sollte jedoch folgende Fassung erhalten:

„2. die Angaben nach § 5 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 jährlich dem Statistischen Bundesamt“.

- c) Dem Vorschlag zu Nummer 3 wird zugestimmt, jedoch muß es richtig heißen: „§ 7 Abs. 2 wird aufgehoben.“
- d) Darüber hinaus sollte nach Artikel 1 a folgender Artikel 1aa – neu – eingefügt werden:

„Artikel 1aa

Aufhebung von Verordnungen

Die Zweite Verordnung zum Gesetz über die Luftfahrtstatistik vom 24. Juli 1968 (BGBl. I S. 866) und die Dritte Verordnung zum Gesetz über die Luftfahrtstatistik vom 28. Juni 1982 (BGBl. I S. 915) werden aufgehoben.“

Durch die Änderung des Gesetzes über die Luftfahrtstatistik gemäß dem Antrag in Nummer 1 (Änderung von § 4 Abs. 3) entsteht beim Statistischen Bundesamt ein Mehraufwand. Dem Gesamtantrag (Nummer 1 bis 3) wird deshalb nur mit der Maßgabe zugestimmt, daß dieser Mehraufwand an anderer Stelle ausgeglichen wird. Ein derartiger Ausgleich erscheint durch eine Verlängerung der Periodizität für die Statistik für den gewerblichen Verkehr auf sonstigen Flughäfen (vgl. § 5 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 7 Abs. 1 Nr. 2) möglich und vertretbar.

Der Vorschlag der Bundesregierung sieht deshalb in § 7 Abs. 1 Nr. 2 eine jährliche Erhebung statt der bisherigen monatlichen Erhebung vor.

Diese Vorgehensweise entlastet auch die Landesverkehrsbehörden und genügt der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft.

Der Vorschlag hat im übrigen die Aufhebung der Zweiten und Dritten Verordnung zum Gesetz über die Luftfahrtstatistik zur Folge.

17. Nach Artikel 1 (LBA-Gesetz)

Dem Vorschlag wird mit folgenden Maßgaben zugestimmt:

- a) Die Eingangsformel ist aus rechtsförmlicher Sicht wie folgt zu fassen:

„§ 2 Abs. 1 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (BGBl. I S. 354), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:“.

Die zitierte Textstelle für die Bekanntmachung (BGBl. 1968 I S. 397) enthält keine Bekanntmachung, sondern nur die Ermächtigung zur Bekanntmachung, welche – soweit ersichtlich – nicht erfolgt ist.

- b) Dem Vorschlag zu Nummer 1 wird zugestimmt.
c) Dem Vorschlag zu Nummer 2 wird in der Sache zugestimmt.

§ 2 Abs. 1 Nr. 18 sollte jedoch wie folgt gefaßt werden:

„18. die stichprobenweise Kontrolle des technischen und betrieblichen Zustandes von Luftfahrzeugen als Maßnahme der Luftaufsicht nach § 29 Luftverkehrsgesetz. Soweit das Luftfahrt-Bundesamt diese Kontrolle im Einzelfall ausführt, tritt die luftaufsichtliche Kontrolle durch die Länder zurück.“

Die neue Nummer 18 bedarf der Klarstellung, daß die vom Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommenen Tätigkeiten im Rahmen des § 29 LuftVG erfolgen, insbesondere Verfügungen vom Luftfahrt-Bundesamt nach § 29 Abs. 1 Satz 2 erlassen werden können.

Darüber hinaus muß im Hinblick auf die Regelung von § 31 Abs. 2 Satz 1 Nr. 18, die unverändert bestehen bleibt, ausdrücklich ausgeschlossen werden, daß es zwischen Bund und Ländern zu Kompetenzkonflikten kommt. Die Vorschrift des § 31 Abs. 2 Satz 1 Nr. 18 überträgt zwar grundsätzlich Aufgaben der Luftaufsicht auf die Länder, macht aber zugleich deutlich, daß neben den Ländern auch der Bund selbst Aufgaben der Luftaufsicht wahrnehmen kann, soweit ihm diese aufgrund gesetzlicher Regelung übertragen sind.

Mit der neuen Nummer 18 wird deshalb ausdrücklich klargestellt, daß, soweit das Luftfahrt-Bundesamt im Wege der stichprobenweisen Kontrolle tätig wird, die Luftaufsicht der Länder zurücktritt. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, daß es im übrigen bei der grundsätzlichen Zuständigkeit der Länder für die Luftaufsicht verbleibt.

18. Zu Artikel 5 Nr. 7 Buchstabe c (§ 43 Nr. 20 LuftVO)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

19. Zu Artikel 6 Nr. 9 (§ 31 Abs. 1 LuftVZO)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

20. Zu Artikel 6 Nr. 10 (§ 39 Abs. 2 Satz 2 LuftVZO)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

21. Zu Artikel 6 nach Nummer 10 (§ 39 Abs. 3 – neu – LuftVZO)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die vorgeschlagene Einvernehmensregelung geht weit über die in Bezug genommene Benehmensregelung von § 10 Abs. 3 LuftVG hinaus. Nach § 10 Abs. 3 LuftVG entscheidet die Planfeststellungsbehörde lediglich im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und auch nur dann, wenn durch das Vorhaben öffentliche Interessen berührt werden, für die die Zuständigkeit von Bundesbehörden oder von Behörden, die im Auftrag des Bundes tätig sind, gegeben ist. Nach der vom Bundesrat vorgeschlagenen Ergänzung von § 39 LuftVZO wird dagegen nicht das Benehmen, sondern das Einvernehmen des Bundesministeriums für Verkehr gefordert. Eine derartige Einbindung des Bundes in das Genehmigungsverfahren der Länder hält die Bundesregierung für zu weitgehend und nicht sachgerecht. Sie verstößt insbesondere gegen die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern nach § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG.

22. Nach Artikel 9 (Übergangsregelung für Flugplatzgenehmigungen)

Dem Vorschlag wird in der Sache zugestimmt.

Die Bundesregierung begrüßt den Vorschlag insbesondere deshalb, weil zukünftig mit der Neuregelung die Anlage- und Betriebsvoraussetzungen von vor Inkrafttreten des heutigen Luftverkehrsgesetzes angelegten und heute noch betriebenen Flugplätzen auf eine sichere Rechtsgrundlage gestellt werden.

Im Hinblick auf die „Vorbildregelung“ in § 2 Abs. 5 des Gesetzes vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106) stimmt die Bundesregierung der vorgeschlagenen Übergangsregelung mit folgenden Maßgaben zu:

- a) Die Übergangsregelung sollte nicht als eigener Artikel in das Änderungsgesetz eingestellt, sondern aus Gründen der Rechtsförmlichkeit als neue Nummer 47 in Artikel 1 des Gesetzentwurfs (d.h. in das Stammgesetz – Luftverkehrsgesetz) aufgenommen und wie folgt gefaßt werden:

„47. Nach dem Vierten Abschnitt wird folgender Fünfter Abschnitt angefügt:

„Fünfter Abschnitt
Übergangsregelungen

§ 71

(1) Ein bis zum 2. Oktober 1990 in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages ge-

nannten Gebiet (Beitrittsgebiet) angelegter Flugplatz, der am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] noch betrieben wird, gilt im Sinne der §§ 6 bis 10 als genehmigt und, wenn er der Planfeststellung bedarf, als im Plan festgestellt. Dies gilt nicht, wenn seit dem 3. Oktober 1990 für den Flugplatz eine Genehmigung oder eine Änderungsgenehmigung nach § 6 erteilt oder eine erteilte Genehmigung oder Änderungsgenehmigung bestandskräftig zurückgenommen oder widerrufen worden ist.

(2) Absatz 1 Satz 1 gilt für einen bis zum 31. Dezember 1958 in dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach dem Stand bis zum 3. Oktober 1990 angelegten Flugplatz, der am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] noch betrieben wird, entsprechend. Satz 1 findet keine Anwendung auf die in § 2 Abs. 5 des Sechsten Überleitungsgesetzes vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106) genannten Flugplätze.“

- b) Darüber hinaus ist in Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht LuftVG) nach der Angabe „§§ 64 bis 70“ unter Berücksichtigung der Stellungnahme zu Nummer 15 Buchstabe a die Angabe

„Fünfter Abschnitt
Übergangsregelungen

§ 71“

anzufügen.

Die Neuregelung betrifft im wesentlichen Flugplätze (in der Regel Militärflugplätze) – wie es auch in der Stellungnahme des Bundesrates zum Ausdruck kommt –, die in den 30er Jahren vom Reich angelegt wurden und die heute (zum Teil seit vielen Jahren) als zivile Flugplätze weiterbetrieben werden. Diese Flugplätze bedurften nach § 7 des damals geltenden Luftverkehrsgesetzes keiner Genehmigung. Heute jedoch könnten sie ohne Genehmigung weder angelegt noch betrieben werden.

Im Unterschied zu dem Vorschlag des Bundesrates differenziert der Vorschlag der Bundesregierung zwischen Flugplätzen im Beitrittsgebiet (neue Bundesländer) und Flugplätzen in dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach dem Stand 3. Oktober 1990 (alte Bundesländer). Für Flugplätze in den neuen Bundesländern übernimmt Absatz 1 inhaltlich weitgehend den Vorschlag des Bundesrates und schafft eine Genehmigungsfiktion, die aber dann entfällt, wenn eine Genehmigung nach § 6 LuftVG nach dem 3. Oktober 1990 erteilt, zurückgenommen oder widerrufen worden ist.

Absatz 2 stellt eine Genehmigungsfiktion auch für Flugplätze in den alten Bundesländern her.

Sie gilt aber nur für Flugplätze, die bis zum 31. Dezember 1958 angelegt worden sind und die heute noch betrieben werden. Für nach Inkrafttreten des Luftverkehrsgesetzes (1. Januar 1959) angelegten Flugplätze kann eine Genehmigungsfiktion nicht hergestellt werden. Für diese Plätze galt und gilt das Luftverkehrsgesetz.

Um die Gefahr von Doppelregelungen auszuschließen, wird im übrigen die Anwendung der Regelung des Absatzes 1 – entsprechend dem Bundesratsvorschlag – auf die in § 2 Abs. 5 des Sechsten Überleitungsgesetzes genannten Flugplätze ausgeschlossen.

Zum Gesetzentwurf im übrigen

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht)

In Artikel 1 Nr. 1 sollte die Angabe „§§ 6 bis 19b“ durch die Angabe „§§ 6 bis 19c“ ersetzt werden.

Die Anpassung ist durch das Inkrafttreten des Gesetzes über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen vom 11. November 1997 (BGBl. I S. 2694) bedingt, durch das das Luftverkehrsgesetz entsprechend geändert worden ist.

2. Zu Artikel 1 Nr. 45 (§ 65 Abs. 4 LuftVG)

Die Bundesregierung schlägt vor, § 65 Abs. 4 LuftVG wie folgt zu ändern:

„In § 65 Abs. 4 werden nach dem Wort „Verlängerung“ ein Komma und das Wort „Erneuerung“ eingefügt.“

Die Bundesregierung hält eine derartige Änderung für erforderlich, um auch Daten über die Erneuerung von Luftfahrerscheinen (vgl. u. a. §§ 5, 11, 17, 35, 41 der Verordnung über Luftfahrtpersonal – LuftPersV) neben den in § 65 Abs. 4 genannten Daten bei der Erteilung, Verlängerung oder Änderung einer Erlaubnis erheben zu können. Daß auch Daten über die Erneuerung von Luftfahrerscheinen gespeichert werden sollen, macht insbesondere Absatz 3 Nr. 4 Buchstabe c deutlich. Bei der Abfassung von Absatz 4 wurde dieser Umstand übersehen.

3. Zu Artikel 1 Nr. 46 (Anpassung an die sächliche Bezeichnungsform der Bundesministerien)

In Artikel 1 Nr. 46 sollte die Angabe „§ 32 Abs. 1, 2, 2a Satz 1 und 3, Abs. 2b, 3 Satz 3, Abs. 4, 5 Satz 1, Abs. 6 Satz 1 und 3,“ gestrichen werden.

Die Streichung ist erforderlich, weil durch Artikel 45 der Sechsten Zuständigkeitsanpassungs-

Verordnung vom 21. September 1997 (BGBl. I S. 2390) bereits entsprechende Anpassungen in § 32 LuftVG vorgenommen worden sind.

4. Zu Artikel 6 Nr. 14 (Neufassung des 4. Unterabschnitts der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Dem § 61 Abs. 1 sollte folgender Satz angefügt werden:

„Die Genehmigung umfaßt nicht die Durchführung von Bodenabfertigungsdiensten durch das Luftfahrtunternehmen.“

Die Anpassung ist durch das Inkrafttreten des Gesetzes über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen vom 11. November 1997 (BGBl. I S. 2694) bedingt, durch das die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechend geändert worden ist.

5. Zu Artikel 10 (Bekanntmachungsbefugnis)

Wegen der mit dem Gesetz verbundenen umfangreichen Änderungen der Luftverkehrs-Ordnung und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und unter Berücksichtigung vorausgegangener Änderungen dieser beiden Verordnungen schlägt die Bundesregierung vor, die Befugnis zur Neubekanntmachung in Artikel 10 des Gesetzentwurfs um diese Regelwerke zu ergänzen und wie folgt zu fassen:

„Artikel 10
Bekanntmachungsbefugnis

Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Ordnung und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der nach dem Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.“

