

05.03.90

VP - Fz - In - R

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrs-
kehrsgesetzes

Punkt der 610. Sitzung des Bundesrates am 16. März 1990

A

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)**,
der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)** und
der **Rechtsausschuß (R)**
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76
Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

R

1. Artikel 1 Nr. 3 (§ 4 Abs. 5 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist in § 4 Abs. 5
die Angabe "Absatz 1 Nr. 1"
durch die Angabe "Absatz 1 Satz 1, 2 Nr. 1"
zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige Präzisierung der Verweisung.

Ausgeliefert am 05. MRZ. 1990

20/1/90

In 2. Artikel 1 Nr. 7

Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob auch die Mitarbeiter der Luftfahrtunternehmen, die sicherheitsempfindliche Bereiche und Anlagen in dem nicht allgemein zugänglichen Teil des Flughafens betreten dürfen, wie die Mitarbeiter der Unternehmer von Verkehrsflughäfen mit entsprechender Berechtigung überprüft werden sollen.

Wenn dies bejaht wird, müßte § 20 a Abs. 1 Nr. 2, 1. Halbsatz eine Ergänzung erhalten, wie sie in dem Gesetzentwurf für § 19 b Abs. 1 Nr. 3 vorgesehen ist. Darüber hinaus müßte § 29 d *) (neu) entsprechend ergänzt werden.

Begründung:

Durch die Novellierung des § 19 b und den neuen § 29 d sollen Rechtsgrundlagen geschaffen werden für die Zuverlässigkeitsüberprüfung des Personals der Verkehrsflughäfen, die Zutritt zu sicherheitsempfindlichen Bereichen erhalten. Sollte sich die Notwendigkeit ergeben, auch die Mitarbeiter der Luftfahrtunternehmen, die eine entsprechende Berechtigung haben, zu überprüfen, bedarf es der dargelegten Ergänzungen des LuftVG, denn anderenfalls müßte aus dem "Schweigen des Gesetzgebers" geschlossen werden, daß solche Überprüfungen nicht mehr zulässig sind.

*) Hinweis: siehe hierzu Ziff. 9

VP

3. Artikel 1 Nr. 7a, 17, 19a (§§ 27, 31, 61 LuftVG)

a) In Artikel 1 ist nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:

'7a. § 27 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird gestrichen.

b) Absatz 3 wird Absatz 2 und erhält folgende Fassung:

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

c) Absatz 4 wird Absatz 3.'

b) In Artikel 1 Nr. 17 Buchstabe b ist nach Doppelbuchstabe bb folgender Doppelbuchstabe bb₁ einzufügen:

"bb₁) Nummer 15 wird gestrichen."

c) In Artikel 1 ist in Nummer 17 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc wie folgt zu fassen:

'cc) Nach Nummer 14 wird folgende Nummer 15 - neu - eingefügt:

"15. die Mitwirkung bei der Bestimmung der Koordinationseckwerte (§ 27a Abs. 4);"

d) In Artikel 1 ist nach Nummer 19 folgende Nummer 19a einzufügen:

"19a. § 61 wird gestrichen."

80/1/90

- 4 -

(noch Ziffer 3)

Begründung:

Das Luftverkehrsgesetz in der geltenden Fassung verbietet in § 27 das Fotografieren aus Luftfahrzeugen außerhalb des Fluglinienverkehrs und droht für Verstöße in § 61 eine Geldbuße bis zu 5.000,-- DM an. Nach § 31 Abs. 2 Nr. 15 führen die Länder diese Aufgabe im Auftrage des Bundes aus (Erlaubnis- und Freigabeverfahren, Verfolgung und Ahndung der Ordnungswidrigkeiten).

Die Aufspaltung zwischen Fluglinienverkehr und anderen Luftverkehrsarten hat sich im Zeitalter des Massentourismus per Charterflug überlebt. Angesichts der heutigen Satelliten- und Fototechniken ist darüber hinaus der Grund für diese Vorschrift entfallen.

Die vorgesehene Streichung von § 27 Abs. 2, § 61 und § 31 Abs. 2 Nr. 15 des Luftverkehrsgesetzes führt zu einem Abbau von überflüssigem Verwaltungsaufwand.

VP

4. Artikel 1 Nr. 8 (§ 27b Abs. 1 Nr. 2 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 8 ist in § 27b Abs. 1 die Nummer 2 wie folgt zu fassen:

"2. Flüge, die in das gleiche Zielgebiet zu den gleichen Flugzeiten und Verkehrstagen bereits in früheren Flugplanperioden koordiniert und durchgeführt wurden,"

Begründung:

Zur Besitzstandswahrung ist es erforderlich, die Fortsetzung bereits früher durchgeführter Flüge vor neuen Flügen zu bevorzugen. Dies entspricht der internationalen Praxis. Um einem Mißbrauch vorzubeugen, ist es erforderlich, den Begriff "Flüge" zu konkretisieren. Es ist z.B. nicht vertretbar, eine Besitzstandswahrung auch dann zu begründen, wenn eine Luftverkehrsgesellschaft bereits früher koordinierte Flüge in der Weise verändern möchte, daß zu der gleichen Zeit ein Interkontinentalflug durch einen Inlandsflug ersetzt werden soll. Dieser Fall muß genauso behandelt werden wie ein erstmals geplanter Flug.

Durch die Konkretisierung des Begriffs "Flüge" wird der Umfang der Slots, für die eine Besitzstandswahrung zu gewähren ist, reduziert. Damit wird in größerem Umfange die Möglichkeit eröffnet, den öffentlichen Interessen nach § 27b Abs. 2 tatsächlich Vorrang einzuräumen.

80/1/90

- 6 -

VP 5. Artikel 1 Nr. 8 (§ 27d Abs. 1 Satz 2 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 8 sind in § 27d Abs. 1 Satz 2 die Worte
"des Bundes"
zu streichen.

Begründung:

Eine neuorganisierte Flugsicherung wird sich neuen Aufgaben zu stellen haben. Die Vorhaltung von Flugsicherungsbetriebsdiensten und den dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen kann nicht auf den "status quo" festgeschrieben werden. Dieser Tatsache trägt der Gesetzentwurf der Bundesregierung im Grundsatz durch die Regelung in § 27d Abs. 1 Satz 2 Rechnung. Nach der im Gesetzentwurf vorgesehenen Regelung sind Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazu erforderlichen Einrichtungen auch auf weiteren Flugplätzen vorzuhalten, wenn der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit - das ist unstrittig - und aus verkehrspolitischen Interessen des Bundes anerkannt hat. Das verkehrspolitische Interesse läßt sich nicht eindeutig in ein Interesse des Bundes und in ein sonstiges Interesse trennen.

Bei einem Flugplatz, der als Entlastungsflugplatz für einen Knotenflughafen dienen soll und auf dem Linienflugverbindungen durchgeführt werden sollen, kann die Vorhaltung der Flugsicherung den verkehrspolitischen Interessen dienen, ohne daß ein verkehrspolitisches Interesse des Bundes vorliegen muß. Ähnliches gilt für bestimmte mit besonderen Aufgaben versehene Regionalflugplätze.

VP

6. Artikel 1 Nr. 8 (§ 27d Abs. 2 Satz 1 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 8 sind in § 27d Abs. 2 Satz 1 die Worte
"des Bundesministers für Verkehr"
durch die Worte
"der für die Flugsicherung zuständigen Stelle"
zu ersetzen.

Begründung:

Die sich aus der Erfüllung der Pflichten nach § 27d Abs. 2 ergebenden Selbstkosten werden den Flugplatzunternehmern von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle erstattet. Bereits aus dieser Kostenpflicht ergibt sich die Notwendigkeit, daß das Verlangen nach § 27d Abs. 2 von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle erfolgen muß ("wer bestellt, muß auch bezahlen").

Die Zwischenschaltung des Bundesministers für Verkehr in die Konkretisierung der Pflichten der Flugplatzunternehmer bedeutet einen unvermeidbaren bürokratischen Aufwand, der gerade mit der Neuordnung der Flugsicherung abgebaut werden soll. Der Bund hat die Möglichkeit, seine Gesellschafterstellung im Flugsicherungsunternehmen zu nutzen, um die Interessen des Bundes bei der Aufgabenwahrnehmung nach § 27d Abs. 2 zu wahren.

R

7. Artikel 1 Nr. 8 (§ 27d Abs. 4 Satz 1 LuftVG)

Nach Auffassung des Bundesrates sollte in Artikel 1 Nr. 8 in § 27 d Abs. 4 Satz 1 im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens das nach der Begründung Gewollte klargestellt werden, daß nämlich Flugsicherungsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im Falle der Ablehnung des Bedarfs nur dann vorgehalten werden können, wenn und soweit der Bundesminister für Verkehr einem entsprechenden Antrag stattgibt. In Betracht kommen könnte, die Worte "auf Antrag" durch die Worte "mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr" zu ersetzen.

80/1/90

VP

8. Artikel 1 Nr. 13 (§ 29c Abs. 1 Satz 3 LuftVG)

Artikel 1 Nr. 13 ist wie folgt zu fassen:

'13. § 29c Abs. 1 Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

"Die Luftfahrtbehörden können sich bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben geeigneter Personen bedienen, die unter ihrer Aufsicht tätig sein müssen."

Begründung:

Die Luftfahrtbehörden sind für den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs umfassend zuständig. Neben der Durchsuchung der Fluggäste und des mitgeführten Gepäcks haben die Luftfahrtbehörden für eine Reihe anderer Aufgaben Personal einzusetzen. Zu nennen sind insbesondere die Bedienung der Simulationskammer, die Durchsuchung von Personen, Gegenständen und Fahrzeugen an Zugängen und Zufahrten zum Flughafengelände sowie die Sicherung der nicht allgemein zugänglichen und sicherheitsempfindlichen Flughafenbereiche, z.B. durch Streifendienste und Standposten. Im Gegensatz zu der Durchsuchung von Fluggästen und des mitgeführten Gepäcks ist für die Durchführung der vorgenannten Aufgaben derzeit eine Beleihungsmöglichkeit nicht ausdrücklich vorgesehen. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß eine gesetzlich eindeutig geregelte Beleihungsmöglichkeit auch für die Durchführung dieser Aufgaben unverzichtbar ist.

VP

9. Artikel 1 Nr. 14 (§ 29d LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 14 ist § 29d wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 sind die Worte
"sicherheitsempfindlichen Bereichen"
durch die Worte
"nicht allgemein zugänglichen Bereichen"
zu ersetzen.
- b) In Absatz 2 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:
"Die Luftfahrtbehörden führen die Überprüfung der
Zuverlässigkeit dieser Personen, von Personal der
Luftfahrtunternehmen, soweit dies aufgrund seiner
Tätigkeit die Möglichkeit hat, die Sicherheit des
Luftverkehrs zu beeinträchtigen, sowie der Personen,
die nach § 29c Abs. 1 Satz 3 als Hilfsorgane eingesetzt
werden sollen, durch."
- c) In Absatz 2 Satz 3 sind nach dem Wort
"Flugplatzunternehmer"
die Worte
"bzw. das nach § 20a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 verpflichtete
Unternehmen"
einzufügen.

Begründung:

Die anhaltende Gefährdung der Sicherheit des Luftverkehrs erfordert, daß die erforderlichen und derzeit angeordneten Sicherheitsmaßnahmen der Luftfahrtbehörden weiterhin in vollem Umfang durchgeführt werden. Dies bedeutet auch, daß die hierfür bestehenden gesetzlichen Grundlagen nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Es muß sichergestellt werden, daß bisherige weitergehende Überprüfungsverfahren der Luftfahrtbehörden der Länder rechtlich nicht in Frage gestellt werden können.

80/1/90

(noch Ziffer 9)

Überprüfungsverfahren sind auch bei dem Personal der Luftfahrtunternehmen durchzuführen, das aufgrund seiner Tätigkeit die Möglichkeit hat, die Sicherheit des Luftverkehrs im Sinne von § 29c LuftVG zu beeinträchtigen.

Flugplatzunternehmer und Luftfahrtunternehmen haben an der Überprüfung des Personals mitzuwirken.

VP

10. Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 30 Abs. 2 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa sind im ersten in § 30 Abs. 2 nach Satz 1 einzufügenden Satz die Worte

"die militärische Flugsicherung sowie"
zu streichen.

Als Folge sind in Artikel 1 Nr. 18 in § 31b Abs. 1 Satz 1 die Worte

", soweit sie nicht von der Bundeswehr und den stationierten Truppen wahrgenommen werden"
zu streichen.

Begründung:

Das "Münchner Modell" der Flugsicherung ist einem dualen zivil-/militärischen Flugsicherungssystem fachlich weit überlegen. Im Hinblick auf die bestehenden Engpässe im Luftraum ist eine einheitliche Organisationsform für die flächendeckende überregionale Flugsicherung erforderlich.

R 11. Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 30 Abs. 2 Satz 5 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb sind in § 30 Abs. 2 Satz 5 die Worte "und 31 b" zu streichen.

Begründung:

Notwendige Berichtigung.

In 12. Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b (§ 30 Abs. 3 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 16 ist Buchstabe b wie folgt zu fassen:

'b. Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Worte "nach Anhörung der" durch die Worte "im Benehmen mit den" ersetzt.

bb) Satz 2, 1. Halbsatz, wird wie folgt gefaßt:

"Der Bundesminister der Verteidigung ...
(wie Gesetzentwurf Nummer 16 Buchstabe b)."

Begründung:

Der Bundesrat hält es für erforderlich, die Mitwirkungsrechte der Länder bei der Anlegung oder wesentlichen Änderung militärischer Flugplätze zu stärken. Die Landesregierungen werden von der Bevölkerung zunehmend für militärische Fragen in die Pflicht genommen; daher müssen sie auch über entsprechende Mitwirkungsmöglichkeiten verfügen.

20/1/90

(noch Ziffer 12)

Es ist verfassungsrechtlich zulässig, eine Pflicht des Bundes zur Herstellung des "Benehens" einzuführen. Die Mitwirkungsrechte werden hierdurch nur verfahrensrechtlich gestärkt. Diese "Benehenspflicht" beinhaltet, daß die beabsichtigte Anlegung oder wesentliche Änderung militärischer Flugplätze zunächst mit der Landesregierung eingehend zu erörtern sind, deren Auffassung vom Bund ernsthaft erwogen werden muß und schließlich beide Seiten mit dem festen Willen zur Einigung verhandeln. Die Entscheidungsbefugnis bleibt letztlich beim Bund. Deshalb ist eine solche Mitwirkungsmöglichkeit mit dem Grundgesetz vereinbar.

VP 13. Artikel 1 Nr. 17 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb₁ (§ 31 Abs. 2 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 17 Buchstabe b ist nach Doppelbuchstabe bb folgender Doppelbuchstabe bb₁ einzufügen:

'bb₁) In Nummer 13 werden nach der Klammer " (§ 25)" die Worte

"ausgenommen die Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen für nicht motorisierte Luftsportgeräte" eingefügt.'

Begründung:

Folgeänderung zur Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr, die Zuständigkeit zur Erteilung von Außenstart- und Außenlandeerlaubnissen auf juristische Personen des privaten Rechts übertragen zu können (§ 31c).

Als Folge ist

in Artikel 1 Nr. 18 in § 31c nach Nummer 3 folgende Nummer 3a einzufügen:

(noch Ziffer 13)

"3a. Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25) für nicht motorisierte Luftsportgeräte,"

Begründung:

Die bisherige Ermächtigung sieht bereits vor, daß die Aufsicht auf die Beliehenen übertragen wird. Die Übertragung der Zuständigkeit für nicht motorisierte Luftsportgeräte bedeutet eine erhebliche Verwaltungsvereinfachung bei den Luftfahrtbehörden.

VP 14. Artikel 1 Nr. 17 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd (§ 31 Abs. 2 Nr. 18 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 17 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd ist § 31 Abs. 2 Nr. 18 wie folgt zu fassen:

"18. die Ausübung der Luftaufsicht, soweit diese nicht der Bundesminister für Verkehr aufgrund gesetzlicher Regelung selbst, das Luftfahrt-Bundesamt oder die für die Flugplankordinierung, die Flugsicherung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen im Rahmen ihrer Aufgaben ausüben."

Begründung:

Durch ein Versehen ist in dem Gesetzentwurf der Bundesregierung das Luftfahrt-Bundesamt nicht aufgeführt worden.

80/1/90

R 15. Artikel 1 Nr. 18 (§ 31b Abs. 3 und 4 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 18 sind in § 31b die Absätze 3 und 4 zu streichen.

Begründung:

Die in § 31 b Abs. 3 und 4 vorgesehene Freistellung bestimmter Grundstücksgeschäfte von den Formvorschriften der §§ 313 und 925 BGB hat eine erhebliche grundsätzliche Bedeutung und begegnet schwerwiegenden Bedenken. Im Falle einer Verabschiedung der Vorschrift ist zu befürchten, daß bei künftigen Gelegenheiten entsprechende Regelungen verlangt werden. Diese Bestrebungen könnten letztlich dahin gehen, die öffentliche Hand, soweit nicht Private beteiligt sind, gänzlich von den Erfordernissen der §§ 313 und 925 BGB freizustellen.

Einer solchen Entwicklung muß von Anfang an vorgebeugt werden, weil auch Verträge der öffentlichen Hand - schon aus Gründen der Beweissicherung - den allgemeinen Anforderungen an notariell beurkundete Verträge entsprechen müssen. Das aber wäre ohne die notarielle Beurkundung nicht gewährleistet.

Die Zahl der vom Entwurf betroffenen Grundstücke ist nicht so groß, daß sie eine gesetzliche Sonderregelung rechtfertigen könnte.

Soweit in bestehenden gesetzlichen Bestimmungen bei Straßen, Eisenbahnen und Wasserstraßen ein Eigentumsübergang kraft Gesetzes, also ebenfalls ohne notarielle Beurkundung, vorgesehen ist (vgl. die Zusammenstellung bei Horber/Demharter, Grundbuchordnung, 18. Auflage, Anm. 8 c zu § 22), handelt es sich nicht nur um eine andere rechtliche Gestaltung, sondern auch um völlig anders gelagerte Vorgänge.

In 16. Artikel 1 Nr. 18 (§ 31c Nr. 4 LuftVG)

Der Bundesrat bittet zu prüfen, ob in § 31 c die Regelung in Nummer 4 auch unter Berücksichtigung der Grundsätze des allgemeinen Verwaltungsrechts notwendig ist.

Begründung:

Nach den Grundsätzen des allgemeinen Verwaltungsrechts erfaßt die Befugnis zum Erlaß eines Verwaltungsakts auch die entsprechenden Beseitigungshandlungen; ebenso erstreckt sich die Ermächtigung zum Erlaß einer Verordnung über den Erlaß von Verwaltungsakten auch auf die Regelung entsprechender Beseitigungshandlungen. Da der beliehene Unternehmer bei allen seinen Maßnahmen Verwaltungsbehörde i.S.d. allgemeinen Verwaltungsrechts (vgl. § 1 Absatz 4 VwVfG) ist, dürften keine ernsthaften Zweifel bestehen, daß auch im Hinblick auf seine Handlungen die Befugnis nach Nummern 1 bis 3 zu Regelungen über den Erlaß von Verwaltungsakten die Befugnis zur Regelung entsprechender Beseitigungshandlungen miterfaßt. Wollte man das Selbstverständliche dennoch regeln, könnte das in anderen Rechtsbereichen im Wege eines Gegenschlusses zu der nicht gewollten Auslegung führen, mangels einer gesonderten Regelung von Rücknahme und Widerruf seien diese Maßnahmen unzulässig.

R 17. Artikel 1 Nr. 18 (§ 31d Abs. 3 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 18 sind in § 31 d Abs. 3 nach den Worten "wenden das" die Worte "Verwaltungsverfahrensgesetz, das" einzufügen.

Begründung:

Notwendige Klarstellung, daß die Beauftragten auch das Verwaltungsverfahrensgesetz anwenden.

80/1/90

VP 18. Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc (§ 32 Abs. 1 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc sind in § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 im letzten anzufügenden Satz nach dem Wort

"Fluggäste"

die Worte

"sowie über Art und Umfang der beförderten Gegenstände" einzufügen.

Begründung:

Für die Überprüfung von Gegenständen u.a. in Simulationskammern entstehen den Luftfahrtbehörden Kosten. Auch hierfür sollte für den Fall einer Kostenerhebung eine Auskunftspflicht des Kostenschuldners vorgesehen werden.

R 19. Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe c (§ 32 Abs. 3 LuftVG)

Es erscheint gesetzestechnisch unbefriedigend, daß in Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe c, der nach seinem einleitenden Satzteil nur eine Neufassung des § 32 Abs. 3 vorsieht, zugleich eine Regelung getroffen werden soll, wonach in der neu gefaßten Bestimmung mit Wirkung ab 1. Januar 1993 die Worte "und die Bundesanstalt für Flugsicherung" gestrichen werden. Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die in Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe c Ziff. 2 vorgesehene Regelung nicht in eine Übergangsvorschrift eingestellt werden kann.

VP

20. Artikel 1 Nr. 20 (§ 63 Nr. 1 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 20 ist in § 63 Nr. 1 das Wort
"und"
durch das Wort
"sind"
zu ersetzen.

Begründung:

Beseitigung eines Redaktionsversehens.

R

21. Artikel 2 Nr. 2

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob Artikel 2 Nr. 2 wie folgt gefaßt werden kann:

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

(noch Ziffer 21)

Begründung:

Durch Artikel 2 Nr. 2 in der Entwurfsfassung kann das Ziel einer Heilung der in der Vergangenheit ohne Zustimmung des Bundesrates erlassenen Rechtsverordnungen nicht erreicht werden. Soweit diese Verordnungen der Zustimmung des Bundesrates bedurften, sind sie nichtig und müssen neu erlassen werden. Ein Neuerlaß kann aber u.U. auch vom Gesetzgeber selbst und mit rückwirkender Kraft vorgenommen werden.

R

22. Artikel 6 (§ 1 Abs. 2)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren für eine Präzisierung der Verweisungen in Artikel 6 § 1 Abs. 2 Sorge zu tragen. Aus der Vorschrift muß eindeutig erkennbar sein, welche Rechtsnormen im Wege der Verweisung für anwendbar erklärt werden. Die Verordnung zur vorläufigen Regelung von Erschwerniszulagen in besonderen Fällen sowie die Richtlinien des BMV für die Gewährung einer Aufwandsentschädigung für Betriebspersonal der Bundesanstalt für Flugsicherung sind mit Datum und Fundstelle zu zitieren. Die "entsprechenden tarifrechtlichen Regelungen" sind im Gesetz so eindeutig zu bezeichnen, daß zweifelsfrei feststeht, welche Regelungen durch die Vorschrift für anwendbar erklärt werden.

In 23. Artikel 6 (§ 2 Abs. 5)

In Artikel 6 ist in § 2 der Absatz 5 wie folgt zu fassen:

"(5) In den Fällen des § 85 Abs. 1 des Beamtenversorgungsgesetzes beträgt die Erhöhung bei Eintritt in den Ruhestand mit Vollendung des 53. Lebensjahres fünf vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge und vermindert sich bei späterem Eintritt in den Ruhestand mit jedem weiteren vollendeten Lebensjahr um eins vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge; ein sich hiernach jeweils ergebender höherer Hundertsatz des Ruhegehaltes bleibt beim späteren Eintritt in den Ruhestand gewahrt. Absatz 3 Sätze 3 und 4 findet insoweit keine Anwendung."

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

R 24. Artikel 9 Abs. 2

Artikel 9 Abs. 2 ist wie folgt zu fassen:

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

1. Artikel 1:

In Nummer 2 § 1 Abs. 1, Nummer 3 (§ 4 Abs. 5), Nummer 4 Buchstabe a (§ 5 Abs. 1 Satz 1), Nummer 5

80/1/90

(noch Ziffer 24)

(§ 9 Abs. 1 Satz 3), Nummer 6 (§ 12 Abs. 2 Satz 3, § 16 a Abs. 1, § 18 a Abs. 1 und 2), in Nummer 8 §§ 27 c und 27 d, Nummer 11 (§ 29 a Satz 3), Nummer 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 30 Abs. 2 Satz 5), Nummer 17 Buchstabe a (§ 31 Abs. 1 Satz 3), in Nummer 17 Buchstabe c Satz 1 (§ 31 Abs. 3), Nummer 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4), in Nummer 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc Satz 1 (§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 1), in Nummer 20 § 63 Nr. 2 bezüglich der Beauftragung nach § 31 b.

2. Artikel 3 bis 7."

Begründung:

Redaktionelle Berichtigung.

B

25. Der Finanzausschuß

empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes Einwendungen nicht zu erheben.