

16.09.97**Empfehlungen
der Ausschüsse**VP - Fz - Inzu **Punkt** der 716. Sitzung des Bundesrates am 26. September 1997

**Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrs-
gesetzes****Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),****der Finanzausschuß (Fz) und****der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

VP

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.

Ausgeliefert am 16. SEP. 1997

VP

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 Gesetzlage 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.

(noch Ziff. 2)

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 Verfahrensschutzbereiche 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)

VP

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."

(noch Ziff. 3)

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.

VP

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.

VP

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.'

(noch Ziff. 5)

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.

VP 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.

VP 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, 1. Alternative LuftVG).

Bei der von den Ländern wahrgenommenen Luftaufsicht handelt es sich um landeseigene Verwaltung, die allerdings im Auftrag des Bundes erfolgt (Artikel 87 des 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.

(noch Ziff. 7)

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 Gewinnschöpfung 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.

VP

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

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

'30a. 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.

(noch Ziff. 8)

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 Verfahrenbürdet den Luftfahrtbehörden keine zweifelhaften Entscheidungen und keine unnötige Verwaltungsarbeit auf.

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

VP

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

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

'30a. 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.

VP

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 auf Grund 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.

VP

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

In Artikel 1 Nr. 35 ist in § 31c das Wort

"Segelflugzeuge,"

zu streichen.

(noch Ziff. 11)

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 Luftfahrtpersonal. 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 Luftfahrtbundesamt als bisherige Zulassungsbehörde unverzichtbar sein dürften.

Fz 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.

(noch Ziff. 12)

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 auf Grund 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.42 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 58 Abs. 1 LuftVG)

VP

In Artikel 1 Nr.42 Buchstabe a ist der Doppelbuchstabe aa wie folgt zu fassen:

entfällt
bei
Annahme
von
Ziff. 14

'aa) Nach Nummer 4a werden folgende Nummern 4b bis e eingefügt:

"4b. ... wie Regierungsvorlage ...

4c. ohne Zugangsberechtigung nach § 19b Abs.1 Satz 1 Nr. 3 oder § 20a Abs.1 Satz 1 Nr. 2 nicht allgemein zugängliche oder sicherheitsempfindliche Bereiche eines Verkehrsflughafens oder eines sonstigen Flugplatzes im Sinne des § 19b Abs. 2 betritt oder zu betreten versucht,

4d. als Inhaber eines nicht mit Lichtbild versehenen Zugangsausweises diesen nichtzugangsberechtigten Dritten überläßt oder mit Hilfe dieses Ausweises Zugangssperren für nicht allgemein zugängliche oder sicherheitsempfindliche Bereiche oder Anlagen eines Verkehrsflughafens oder sonstigen Flugplatzes im Sinne des § 19b Abs. 2 für nichtzugangsberechtigte Dritte öffnet,

(noch Ziff. 13)

- 4e. als Inhaber einer Zugangsberechtigung nach § 19b Abs.1 Satz 1 Nr. 3 entgegen den Bestimmungen eines Luftsicherheitsplanes nach § 19b Abs. 1 Satz 2 seinen Zugangsausweis in den nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen eines Verkehrsflughafens oder sonstigen Flugplatzes im Sinne des § 19b Abs. 2 nicht offen trägt, einen Verlust seines Zugangsausweises dem Flugplatzunternehmer nicht unverzüglich anzeigt oder nach Ablauf der Zugangsberechtigung den Zugangsausweis dem Flugplatzunternehmer nicht unverzüglich zurückgibt,"

Als Folge sind

in Artikel 1 Nr. 42 Buchstabe b die Wörter "Nr. 5 bis 7" durch die Wörter "Nr. 4c bis 4e, 5 bis 7" zu ersetzen.

Begründung:

Die Sicherheit des Luftverkehrs macht es erforderlich, den Zutritt nichtzugangsberechtigter Personen in Sicherheitsbereiche der Flughäfen zu verhindern. Der Einführung von Bußgeldvorschriften für den nicht erlaubten Zutritt kommt hierfür eine wichtige general- und spezialpräventive Funktion zu.

Der Sicherheitsstandard im Bereich der Eigensicherungsmaßnahmen von Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften wird auch durch den pflichtbewußten Umgang mit Zugangsausweisen für nicht allgemein zugängliche oder sicherheitsempfindliche Bereiche bestimmt. Sowohl der Mißbrauch solcher Ausweise durch Überlassung an nichtzugangsberechtigte Dritte als auch Nachlässigkeiten bei der Beachtung von Bestimmungen von Luftsicherheitsplänen nach § 19b über die Ausweistragepflicht und die Rückgabe von Ausweisen nach Ablauf der Zugangsberechtigung führen zu Sicherheitslücken. Nach den praktischen Erfahrungen muß der hieraus resultierenden Gefährdung durch die Einführung von Bußgeldvorschriften begegnet werden. Die Beschränkung der unter Nummer 4d genannten Tatbestände auf unpersönliche Ausweise erklärt sich daraus, daß für die Inhaber von mit Lichtbild versehenen Ausweisen im Mißbrauchsfall schon jetzt eine Strafbarkeit nach § 281 StGB gegeben ist.

Fz 14. Zu Artikel 1 Nr. 43 Buchst. d - neu - (§ 60 Abs. 1 LuftVG)

bei
Annahme
entfällt
Ziff. 13

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

'd) Nach der neuen Nummer 8 werden folgende 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 § 19 b 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 § 29 d 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,

(noch Ziff. 14)

- 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.

VP
In

15. 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.

VP

16. 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

(noch Ziff. 16)

1. zur Erfüllung der ihr nach § 29 Abs. 1 dieses Gesetzes zugewiesenen Aufgaben,
2. für Zwecke der Strafverfolgung nach §§ 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.

(noch Ziff. 16)

(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 §§ 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.

VP

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

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

'Artikel 1a

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 zuständigen 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 zuständigen 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 Unternehmen 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.

VP

18. Nach Artikel 1 (LBA-Gesetz)

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

'Artikel 1b

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:

(noch Ziff. 18)

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.

19. Zu Artikel 5 Nr. 7 Buchstabe c (§ 43 Nr. 20 LuftVG)

VP

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.

VP

20. 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.

VP

21. 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.

...

VP

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 Ziff. 22)

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 vorgeschlagenen Formulierung war die gesetzliche Fiktion des damaligen Artikel 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 2.10.1990 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.