

**Unterrichtung
durch den Bundesrat**

**Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (9. Änderungsgesetz)
— Drucksachen 8/3431, 8/4039 —**

hier: Anrufung des Vermittlungsausschusses

Der Bundesrat hat in seiner 489. Sitzung am 27. Juni 1980 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 12. Juni 1980 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus den nachstehenden Gründen einberufen wird.

Gründe

1. Artikel 1 nach Nummer 4 und nach Nummer 5 (§§ 12, 14 und 17)

- a) In Artikel 1 sind nach Nummer 4 folgende Nummern 4 a bis 4 c einzufügen:

„4 a. In § 12 Abs. 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Die Zustimmung der Luftfahrtbehörden gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens der für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörde verweigert wird. Die Luftfahrtbehörden können die Frist durch Erklärung gegenüber der für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörde bis zu zwei Monaten verlängern, wenn dies zur fachlichen Beurteilung erforderlich ist.“

- 4 b. In § 12 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

„Absatz 2 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.“

4 c. In § 14 Abs. 1 werden die Worte „§ 12 Abs. 4“ durch die Worte

„§ 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4“ ersetzt.“

- b) In Artikel 1 ist nach Nummer 5 folgende Nummer 5 a einzufügen:

„5 a. § 17 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Auf den beschränkten Bauschutzbereich sind § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4 und die §§ 13, 15 und 16 sinngemäß anzuwenden.“

Begründung zu a) und b)

Maßnahmen zur Beschleunigung des Baugenehmigungsverfahrens sowie zum Abbau von Investitionshemmnissen im Baubereich sind seit einiger Zeit Gegenstand eingehender Untersuchungen und entsprechender Maßnahmen bei Bund und Ländern. Als ein wesentlicher Verzögerungsfaktor hat sich die Beteiligung anderer Behörden und Stellen im Baugenehmigungsverfahren herausgestellt. Zur Beschleunigung des Baugenehmigungsverfahrens ist es deshalb dringend geboten, die zügige Bearbeitung durch die nach dem Luftverkehrsgesetz beteiligten Luftfahrtbehörden — mittelbar auch durch die Bundesanstalt für Flugsicherung (§ 31 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz) — dadurch sicherzustellen, daß die Baugenehmigungsbehörde von der erforderlichen Zustimmung der Luftfahrtbehörden ausgehen kann, wenn diese innerhalb einer bestimmten

Frist nicht die Zustimmung verweigern. Durch die vorgesehene Möglichkeit der Verlängerung der Zweimonatsfrist um weitere zwei Monate ist dem Sicherheitsbedürfnis bei fachlich schwierigen Prüfungen Rechnung getragen.

2. Artikel 1 Nr. 6 (§ 18 a)

In Artikel 1 Nr. 6 ist § 18 a wie folgt zu fassen:

„§ 18 a

(1) Bauwerke dürfen nicht errichtet werden, wenn dadurch Flugsicherungseinrichtungen gestört werden.

(2) Für Flugsicherungseinrichtungen ist in einem Plan der Bereich festzulegen, in dem Baubeschränkungen gelten (Baubeschränkungsgebiet). Die Baubeschränkungen sind auf das unerlässliche Maß zu begrenzen und so zu gestalten und durchzuführen, daß keinem der Beteiligten vermeidbare Nachteile entstehen. Für die Bekanntmachung des Baubeschränkungsgebietes ist § 18 entsprechend anzuwenden. Diese Beschränkungen gelten sinngemäß auch für die in § 15 Abs. 1 Satz 1 genannten Gegenstände.

(3) Die Bundesanstalt für Flugsicherung unterrichtet die oberste Luftfahrtbehörde des Landes über die Standorte aller Flugsicherungseinrichtungen und Bereiche um diese Anlagen, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind. Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder unterrichten die Bundesanstalt für Flugsicherung, wenn sie von der Planung derartiger Bauwerke Kenntnis erhalten.

(4) Die Erteilung einer Baugenehmigung im Baubeschränkungsgebiet bedarf der Zustimmung der Luftfahrtbehörden. § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 findet entsprechende Anwendung.

(5) Die Eigentümer und andere Berechtigte haben auf Verlangen der Bundesanstalt für Flugsicherung zu dulden, daß Bauwerke, die den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen stören, in einer Weise verändert werden, daß Störungen unterbleiben, wenn die Störungen durch die Bundesanstalt für Flugsicherung nicht mit einem Kostenaufwand verhindert werden können, der nicht über dem Geldwert der beabsichtigten Veränderung liegt.“

Begründung

Das Gesetz trägt in § 18 a der Rechtsposition von Eigentümern, die Baurechte auf Grund eines Bebauungsplan haben, nicht ausreichend Rechnung. Diese Baurechte sind in einem gesetzlich geregelten Verfahren durch Satzungsrecht der Gemeinde begründet. Sie können mithin durch eine bloße Anzeige der Bundesanstalt für Flug-

sicherung an die oberste Luftfahrtbehörde des Landes nicht beseitigt werden. In Anlehnung an die einschlägigen Vorschriften über den Baubeschutzbereich nach diesem Gesetz und den Schutzbereich nach dem Schutzbereichsgesetz soll die Festlegung eines eigenen „Baubeschränkungsgebietes“ erfolgen.

Aus dem Gesetz ist auch nicht ersichtlich, wie die oberste Luftfahrtbehörde von geplanten Bauwerken (vgl. § 18 a Abs. 1) Kenntnis erlangen soll, da sie nicht am Baugenehmigungsverfahren beteiligt ist. Nach der vorgeschlagenen Regelung erhält die oberste Luftfahrtbehörde deshalb Kenntnis von den Bauwerken, weil die Erteilung der Baugenehmigung im Baubeschränkungsgebiet der Zustimmung der Luftfahrtbehörde bedarf. Nur wenn die Luftfahrtbehörden dergestalt Kenntnis erhalten, kann die Bundesanstalt für Flugsicherung entsprechend von den Luftfahrtbehörden unterrichtet werden. Die Unterrichtungen nach Absatz 3 stellen ferner sicher, daß die Belange der Flugsicherung als öffentliche Belange geltend gemacht werden können. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde zur Erteilung einer Baugenehmigung entspricht der Regelung in § 12 Abs. 2.

3. Artikel 1 Nr. 8 (§ 19 b)

a) In § 19 b Abs. 1 Satz 1 ist in Nummer 3 am Ende der Punkt durch ein Semikolon zu ersetzen und nach Nummer 3 folgende Nummer 4 anzufügen:

„4. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen, insbesondere von Bombenbedrohungen sind, auf Sicherheitspositionen zu verbringen, soweit hierzu nicht das Luftfahrtunternehmen gemäß § 20 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 verpflichtet ist, und die Entladung sowie die Ver- und Entsorgung der Luftfahrzeuge durchzuführen.“

b) In § 19 b Abs. 1 Satz 2 sind die Worte „Nummer 1 bis 3“ durch die Worte „Nummer 1 bis 4“ zu ersetzen.

Begründung

Neben den vollzugspolizeilichen Sofortmaßnahmen (z. B. Räumung der Luftfahrzeuge und der angrenzenden Gates bzw. Positionen) ist es aus Gründen einer gezielten Gefahrenabwehr — sowie um Störungen vom Flugbetrieb abzuwenden — erforderlich, daß die bedrohten Luftfahrzeuge unverzüglich auf Sicherheitspositionen verbracht werden. Das Verbringen der Luftfahrzeuge auf Sicherheitspositionen setzt besondere Sach- und Fachkenntnis sowie technische Ausstattung voraus.

Entsprechendes gilt für die Entladung sowie die Ver- und Entsorgung bedrohter Luftfahrzeuge.

Die Notwendigkeit der Normierung der Verpflichtung der Unternehmer von Verkehrsflughäfen ergibt sich aus dem unmittelbaren Zusammenhang der Verbringung der Luftfahrzeuge zum Flughafenbetrieb und aus dem Interesse eindeutiger Verantwortlichkeiten in Notsituationen.

4. Artikel 1 Nr. 9 (§ 20 a)

- a) In § 20 a Abs. 1 Satz 1 ist am Ende der Nummer 3 der Punkt durch ein Semikolon zu ersetzen und nach Nummer 3 folgende Nummer 4 anzufügen:

„4. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen, insbesondere von Bombendrohungen sind, und sich in Betrieb befinden, auf eine Sicherheitsposition zu verbringen, bei einer Verbringung durch den Flughafenunternehmer gemäß § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 mitzuwirken sowie die Durchsuchung der Luftfahrzeuge zu gestatten und zu unterstützen.“

- b) In § 20 a Abs. 1 Satz 2 sind die Worte „1 bis 3“ durch die Worte „1 bis 4“ zu ersetzen.

Begründung

Bei bedrohten Luftfahrzeugen, die sich in Betrieb befinden, erscheint es sachgerecht, daß der Luftfahrzeugführer die Maschine auf eine Sicherheitsposition verbringt und demgemäß dem Luftfahrtunternehmen eine entsprechende Verpflichtung auferlegt wird. Obliegt die Verbringung gemäß § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 dem Flughafenunternehmer, so ist die Mitwirkung des Luftfahrtunternehmens geboten. Außerdem muß die Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens ausdrücklich normiert werden, die Durchsuchung des bedrohten Luftfahrzeugs zu gestatten und diese zu unterstützen.

5. Artikel 1 Nr. 15 (§ 31)

In Nummer 15 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a 1 einzufügen:

- a 1. In Absatz 2 Nr. 7 werden die Worte „und beschränkten Bauschutzbereichen (§§ 12, 15

und 17)“ ersetzt durch die Worte „, beschränkten Bauschutzbereichen und Baubeschränkungsbereichen (§§ 12, 15, 17 und 18 a)“.

Begründung

Folge der Neufassung von § 18 a LuftVG.

6. Artikel 1 Nr. 16 (§ 32)

In Artikel 1 Nr. 16 ist folgender Buchstabe d anzufügen:

- d) Folgender Absatz 2 b wird eingefügt:

„(2 b) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern und mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die Kosten (Gebühren und Auslagen) zu bestimmen, die für Maßnahmen nach § 29 c Abs. 2 und 3 von den Luftfahrtunternehmen erhoben werden können. Die Rechtsverordnung legt die gebührenpflichtigen Tatbestände fest; die Gebühren sind so zu bemessen, daß der mit dem gebührenpflichtigen Tatbestand verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Sie kann ferner vorsehen, daß die Kosten über die Flughafenunternehmer abgeführt werden können.“

Begründung

Die Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen ist für die Länderhaushalte mit erheblichen Kosten verbunden. Im Rahmen der gesetzlichen Regelung, die den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs nunmehr ausdrücklich den Ländern als Auftragsangelegenheit zuweist, muß daher eine Lösung gefunden werden, die die Länder finanziell entlastet. Da die Sicherheitsmaßnahmen zur sicheren Abwicklung des Flugbetriebs der Luftfahrtunternehmen dienen, erscheint deren Beteiligung an den Kosten zumutbar. Die Möglichkeit eines Inkasso durch die Flughafenunternehmer, die sowieso Entgelte von den Luftfahrtunternehmen erheben, dient der Verwaltungsvereinfachung.

