

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)

zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Ferdi Tillmann, Dirk Fischer (Hamburg), Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Dr. Joseph-Theodor Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Horst Gibtnier, Claus-Peter Grotz, Rainer Haungs, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Dr. Dionys Jobst, Michael Jung (Limburg), Heinrich Lummer, Theo Magin, Rudolf Meinl, Dr. Klaus Mildner, Eduard Oswald, Gerhard O. Pfeffermann, Erika Reinhardt, Helmut Rode (Wietzen), Clemens Schwalbe, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl, Detlef Kleinert (Hannover), Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Jörg van Essen, Günther Friedrich Nolting, Dr. Werner Hoyer, Jürgen Koppelin, Dr. Sigrid Semper, Dr. Wolfgang Weng (Gerlingen), Dr. Hermann Otto Solms und der Fraktion der FDP
— Drucksache 12/1801 —

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

A. Problem

Die Bundesanstalt für Flugsicherung kann den Erfordernissen des überproportional ansteigenden Zivilluftverkehrs nicht mehr gerecht werden, weil ihr als Behörde die erforderliche Flexibilität bei der Verpflichtung von qualifiziertem Personal und bei den Investitionen fehlt. Unterschiedliche Zuständigkeiten für die zivile und die militärische Flugsicherung sind nicht mehr zeitgemäß.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf sieht als Organisationsform für die künftig einheitliche zivile und militärische Flugsicherung eine GmbH vor, deren Anteile vom Bund gehalten werden.

Außerdem wird die Aufgabenstellung des Flugplankoordinators gesetzlich geregelt. Der Gesetzentwurf enthält darüber hinaus weitere Anpassungen an die Entwicklung in den vergangenen Jahren.

Einmütige Zustimmung im Ausschuß**C. Alternativen**

Entfallen

D. Kosten

Die Aufwendungen für Flugsicherung und Flugplankoordinierung werden durch Gebühreneinnahmen abgedeckt.

Die Versorgungsansprüche von Beamten und Angestellten der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS), die in den Dienst der neu gegründeten Flugsicherungs-GmbH übertreten, müssen gesichert werden. Hierdurch entstehen dem Bund Zahlungsverpflichtungen (für die Nachversicherung der Beamten in der gesetzlichen Rentenversicherung ein Betrag von 475 Millionen DM; für die Sicherung des nicht von der gesetzlichen Rentenversicherung gedeckten Teils der während der Tätigkeit bei der BFS entstandenen Versorgungserwartungen der ausgeschiedenen Beamten und Angestellten ein versicherungsmathematisch errechneter Betrag von 460 Millionen DM).

Für die aus Gründen der Personalknappheit vorgesehene weitere Inanspruchnahme alliierter Kräfte für die Flugsicherung in Berlin und den neuen Ländern bis Ende 1994 ist je nach dem Ergebnis der noch zu führenden Verhandlungen ein Kostenaufwand von ca. 50 Millionen DM anzusetzen.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf in Drucksache 12/1801 in der aus der Anlage
ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Bonn, den 2. April 1992

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	Lothar Ibrügger
Vorsitzender	Berichterstatter

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes
— Drucksache 12/1801 —
mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

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

Artikel 1

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

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

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

2. § 1 wird wie folgt gefaßt:

„§ 1

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

(2) Luftfahrzeuge sind

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

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

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

Artikel 1

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 178), wird wie folgt geändert:

1. unverändert

2. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

3. Dem § 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

3. unverändert

„(5) Auf das Personal für die Flugsicherung

- a) in den Flugsicherungsbetriebsdiensten,
b) bei Betrieb, Instandhaltung und Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtung

sind Absatz 1 Satz 1, 2 Nr. 1 bis 3 und Absatz 3 entsprechend anzuwenden. Voraussetzung ist ferner der Nachweis der Befähigung und Eignung gemäß einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 4 Nr. 4.“

4. § 5 wird wie folgt geändert:

4. unverändert

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

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

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

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

5. unverändert

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

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

- b) § 12 Abs. 3 Nr. 1 Buchstabe a wird wie folgt gefaßt:

„a) im Umkreis von 4 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt eine Höhe von 25 Metern (Höhe bezogen auf den Flughafenbezugspunkt),“.

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

7. unverändert

„5. Unterabschnitt

Flugplankoordinierung und Flugsicherung

§ 27 a

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

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

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

(4) Für Flugplätze mit Flugplankoordinierung bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit der obersten Luftfahrtbehörde des Landes und nach Anhörung des betreffenden Flugplatzunternehmers und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle die Anzahl der in einer Zeiteinheit im voraus planbaren Starts und Landungen (Koordinierungseckwert). Der Koordinierungseckwert kann auf verschiedene Luftverkehrsarten aufgeteilt werden.

§ 27 b

(1) Vorrang haben:

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

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

§ 27 c

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

(2) Sie umfaßt insbesondere folgende Aufgaben:

1. die Flugsicherungsbetriebsdienste, zu denen gehören
 - a) die Flugverkehrskontrolle zur Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen,
 - b) die Verkehrsflußregelung und die Steuerung der Luftraumnutzung,
 - c) die Flugberatung, ausgenommen Flugwetterberatung,
 - d) die Mitwirkung beim Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge,

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

- e) die Übermittlung von Flugsicherungsinformationen;
- 2. die flugsicherungstechnischen Dienste, zu denen gehören
 - a) die Beschaffung, der Einbau und die Abnahme der flugsicherungstechnischen Einrichtungen,
 - b) der Betrieb, die Instandhaltung und die Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen,
 - c) die Entwicklung und Pflege der Anwendungsprogramme in der elektronischen Datenverarbeitung für die Flugsicherung;
- 3. die Planung und die Erprobung von Verfahren und Einrichtungen für die Flugsicherung;
- 4. die Sammlung und die Bekanntgabe von Nachrichten für die Luftfahrt sowie die Herstellung und die Herausgabe der Karten sowie der Veröffentlichung von Verfahrensvorschriften für die Luftfahrt.

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

§ 27 d

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

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

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

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

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

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

- | | |
|--|-----------------|
| 8. Der bisherige 5. Unterabschnitt wird 6. Unterabschnitt, der bisherige 6. Unterabschnitt wird 7. Unterabschnitt. | 8. unverändert |
| 9. In § 29 Abs. 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „der Luftfahrtbehörden“ die Wörter „und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ eingefügt. | 9. unverändert |
| 10. § 29a Satz 3 wird wie folgt gefaßt:
„§ 27 d bleibt unberührt.“ | 10. unverändert |
| 11. In § 29b Abs. 2 werden nach den Wörtern „die Luftfahrtbehörden“ die Wörter „und die für die Flugsicherung zuständige Stelle“ eingefügt. | 11. unverändert |
| 12. In § 29c Abs. 1 Satz 3 werden die Wörter „im Geltungsbereich der Tarifverträge des öffentlichen Dienstes“ gestrichen. | 12. unverändert |
| 13. § 30 wird wie folgt geändert: | 13. unverändert |
| a) In Absatz 2 wird nach dem ersten Satz der folgende neue Satz eingefügt:

„Dies gilt nicht für die Aufgaben der Flugsicherung nach § 27 c mit Ausnahme der örtlichen Flugsicherung an den militärischen Flugplätzen; die notwendigen Vorbereitungen zur Wahrnehmung der Aufgaben nach Artikel 87 a des Grundgesetzes bleiben unberührt.“ | |
| b) In Absatz 2 werden in dem bisherigen Satz 2 hinter „§ 27 Abs. 1“ Wort und Zahl „und 2“ gestrichen. | |
| c) Absatz 3 Satz 2 erster Halbsatz wird wie folgt gefaßt:

„Der Bundesminister der Verteidigung kann von der Stellungnahme dieser Länder hinsichtlich der Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr abweichen;“. | |

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

14. § 31 wird wie folgt geändert:

14. unverändert

- a) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „über die Bundesanstalt für Flugsicherung und das Gesetz“ gestrichen, das Wort „bleiben“ durch „bleibt“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 werden die Wörter „und Fallschirmabspringer“ gestrichen; nach dem Wort „Luftfahrtgerät“ wird ein Beistrich gesetzt und werden die Wörter „ausgenommen Luftsportgeräte“ nebst einem ihnen folgenden Beistrich eingefügt.
 - bb) In Nummer 4 werden nach der Klammer „(§ 6)“ die Wörter „sowie die Genehmigung der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnung“ eingefügt.
 - cc) In Nummer 11 werden die Wörter „Drehflüglern oder Flugzeugen“ ersetzt durch das Wort „Luftfahrzeugen“.
 - dd) In Nummer 13 werden nach der Klammer „(§ 25)“ die Wörter „ausgenommen die Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen für nicht motorgetriebene Luftsportgeräte“ eingefügt.
 - ee) Nummer 15 wird aufgehoben.
 - ff) Nach Nummer 14 wird folgende neue Nummer 15 eingefügt:
 - „15. die Mitwirkung bei der Bestimmung der Koordinierungseckwerte (§ 27 a Abs. 4);“.
 - gg) In Nummer 16 werden die Wörter „Bundesanstalt für Flugsicherung“ durch die Wörter „für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ ersetzt.
 - hh) Nummer 18 wird wie folgt gefaßt:
 - „18. die Ausübung der Luftaufsicht, soweit diese nicht der Bundesminister für Verkehr aufgrund gesetzlicher Regelung selbst, das Luftfahrt-Bundesamt oder die für die Flugplankoordinierung, die Flugsicherung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen im Rahmen ihrer Aufgaben ausüben.“
- c) In Absatz 3 werden die Wörter „der Bundesanstalt für Flugsicherung“ ersetzt durch die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“. Nach der Zahl „12“ wird eingefügt „ausgenommen die Genehmigungen der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnungen“.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

15. Nach § 31 werden folgende §§ 31 a bis 31 d eingefügt: 15. unverändert

„§ 31 a

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates natürliche oder juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung der in § 27 a genannten Aufgaben der Flugplankoordinierung zu beauftragen (Flugplankoordinator).

§ 31 b

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden, mit der Wahrnehmung von in § 27 c genannten Aufgaben der Flugsicherung zu beauftragen (Flugsicherungsunternehmen). Absatz 2 Satz 2 bleibt unberührt.

(2) Wenn der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf im Sinne des § 27 d Abs. 1 Satz 2 anerkennt, ist das Flugsicherungsunternehmen verpflichtet, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang auf dem entsprechenden Flugplatz vorzuhalten. Das gleiche gilt im Falle des § 27 d Abs. 4, soweit nicht der Bundesminister für Verkehr geeignete natürliche Personen mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nach § 27 c Abs. 2 Nr. 1 und 2 beauftragt; diese Beauftragten unterstehen der Fachaufsicht des Flugsicherungsunternehmens.

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

(4) Einnahmeausfälle aus Kostenbefreiungen bei Inanspruchnahme von Streckennavigationsdiensten und Streckennavigationseinrichtungen der Flugsicherung bei der Benutzung des Luftraums der Informationsgebiete der Bundesrepublik Deutschland, soweit sie durch Beschlüsse der Erweiterten Kommission der Organisation EUROCONTROL festgelegt sind, werden dem Flugsicherungs-

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

cherungsunternehmen durch den Bund erstattet. Entsprechendes gilt für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug auf den in § 27 d Abs. 1 genannten Flughäfen durch

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

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

§ 31 c

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

1. Muster- und Verkehrszulassung (§ 2),
2. Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrtpersonal (§ 4),
3. Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung (§ 5),
4. Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25) für nicht motorgetriebene Luftsportgeräte,
5. Aufsicht über den Betrieb von Luftsportgeräten auf Flugplätzen und Geländen, wenn beide ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen (§ 29 Abs. 1),
6. Erhebung von Kosten nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung.

§ 31 d

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

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

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

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

16. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

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

„In der Rechtsverordnung können die Kostenbefreiung, die Kostengläubigerschaft, die Kostenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Kostenerhebung abweichend von den Vorschriften des Verwaltungskostengesetzes geregelt werden. Soweit die Rechtsverordnung Kosten für Aufgaben der Luftfahrtbehörden nach § 29 c regelt, kann sie

16. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) unverändert
- bb) unverändert
- cc) unverändert
- dd) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

eine Auskunftspflicht der Kostenschuldner über die Zahl der betroffenen Fluggäste sowie über Art und Umfang der beförderten Gegenstände enthalten,“.

ee) In Satz 1 wird die Nummer 14 gestrichen.

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

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

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

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

hh) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

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

b) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie der Durchführung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dienen. Das gleiche gilt für Rechtsverordnungen, die die zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendigen Einzelheiten über die Durchführung der

ee) unverändert

ff) unverändert

gg) In Satz 3 sind zu streichen der Beistrich nach dem Wort „Finanzen“ und die Wörter „Rechtsverordnungen nach Nummer 11 im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Verteidigung“.

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

ii) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

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

b) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

- c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

c) unverändert

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

1. die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Luftfahrzeuge und des sonstigen Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge;
2. Art, Umfang, Beschaffenheit und Betrieb der Anlagen, Einrichtungen und Geräte für die Flugsicherung und der Flugsicherungsausrüstung an Bord;
3. Art und Durchführung der Flugsicherung;
4. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des nach diesem Gesetz erlaubnispflichtigen Personals für die Flugsicherung und seiner Ausbilder, die Art, den Umfang und die fachlichen Voraussetzungen der Erlaubnisse sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Rücknahme und Widerruf oder Beschränkung;
5. die Ausbildung von Personal für die Flugsicherung und den Betrieb entsprechender Ausbildungsstätten;
6. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für die Inanspruchnahme
 - a) von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung,
 - b) der Flugplankoordinierung.

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

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Flugsicherungsunternehmen oder von EUROCONTROL beziehungsweise von dem Flugplankoordinator erhoben werden können.

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

- d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „das Post- und Fernmeldewesen“ ersetzt durch die Wörter „Post und Telekommunikation“.
 - bb) Satz 4 wird gestrichen.
- e) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6.

d) unverändert

e) unverändert

16 a. § 32 a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge kann der Beratende Ausschuss Empfehlungen aussprechen.“

- b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Der Beratende Ausschuss tagt mindestens einmal jährlich. Dazu lädt der Vorsitzende unter Vorlage einer Tagesordnung ein. Halten der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und der Bundesminister für Verkehr die Empfehlungen des Ausschusses für nicht geeignet oder nicht durchführbar, so ist dies dem Ausschuss unter Angabe der Gründe schriftlich mitzuteilen.“

16 b. § 32 b wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Genehmigungsbehörde“ die Wörter „sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ eingefügt; nach dem Wort „Fluglärm“ werden die Wörter „und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge“ eingefügt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Genehmigungsbehörde“ die Wörter „sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle“ eingefügt; nach dem Wort „Lärmschutzgründen“ werden die Wörter „oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge“ eingefügt.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Genehmigungsbehörde“ die Wörter „sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ eingefügt; nach dem Wort „Fluglärm“ werden die Wörter „oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Genehmigungsbehörde“ die Wörter „oder die für die Flugsicherung zuständige Stelle“ eingefügt.

d) In Absatz 6 Satz 1 werden nach dem Wort „Genehmigungsbehörde“ die Wörter „sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle“ eingefügt.

e) In Absatz 7 werden nach dem Wort „Lärmschutzes“ die Wörter „oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge“ eingefügt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18. § 58 wird wie folgt geändert:

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

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

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

a) — bei **Flugmodellen bis 20 Kilogramm Höchstgewicht**,

— bei **anderen** Luftfahrzeugen, **soweit sie nicht durch** Verbrennungsmotor **angetrieben werden können**, bis **750 Kilogramm Gewicht**

bis zu 2,5 Millionen Deutsche Mark,

b) bei Luftfahrzeugen, **die nicht unter** Buchstabe a **fallen**, bis **1 200 Kilogramm Gewicht** bis zu 5 Millionen Deutsche Mark,

c) bei Luftfahrzeugen mit mehr als **1 200 Kilogramm Gewicht** bis **2 000 Kilogramm Gewicht** bis zu 7,5 Millionen Deutsche Mark,

d) bei Luftfahrzeugen mit mehr als **2 000 Kilogramm Gewicht** bis **5 700 Kilogramm Gewicht** bis zu 15 Millionen Deutsche Mark,

e) bei Luftfahrzeugen mit mehr als **5 700 Kilogramm Gewicht** bis **14 000 Kilogramm Gewicht**

bis zu 40 Millionen Deutsche Mark,

f) bei Luftfahrzeugen mit mehr als **14 000 Kilogramm Gewicht**

bis zu **100 Millionen Deutsche Mark**.“

18. In § 58 Abs. 1 Nr. 11 wird die Angabe „§ 27 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 27 Abs. 2“ ersetzt.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Angabe „24 Abs. 1“ sowie die folgenden Wörter gestrichen:

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

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

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

- c) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

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

19. § 63 wird wie folgt gefaßt:

„§ 63

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

1. das Luftfahrt-Bundesamt im Bereich der Aufgaben, die ihm übertragen sind oder für die der Bundesminister für Verkehr zuständig ist, sowie für Ordnungswidrigkeiten, die von militärischen Luftfahrzeugführern mit militärischen Luftfahrzeugen begangen werden,
2. der Bundesminister für Verkehr im Bereich der Aufgaben, die nach den §§ 31a bis 31c den dort genannten natürlichen oder juristischen Personen des privaten Rechts übertragen sind; § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend,
3. die Bundesanstalt für Flugsicherung im Bereich der ihr übertragenen Aufgaben.“

19. unverändert

Artikel 1 a

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch Artikel 1 dieses Gesetzes, wird wie folgt geändert:

1. In § 32 Abs. 3 Satz 3 werden die Wörter „und die Bundesanstalt für Flugsicherung“ gestrichen
2. In § 63 werden in der Nummer 2 der Beistrich am Ende durch einen Punkt ersetzt und die Nummer 3 aufgehoben.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Artikel 2

1. § 3 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 18. September 1980 (BGBl. I S. 1729) geändert worden ist, wird aufgehoben.
2. Die bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes von der Bundesanstalt für Flugsicherung und dem Luftfahrt-Bundesamt auf der Grundlage des § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes ohne Zustimmung des Bundesrates erlassenen Rechtsverordnungen werden rückwirkend auf den Tag ihres jeweiligen Inkrafttretens in Kraft gesetzt. Diese Rechtsverordnungen können aufgrund der einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 3

Aufgehoben werden

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

Artikel 4

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

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

Artikel 5

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

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

Artikel 2

unverändert

Artikel 3

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

Artikel 4

unverändert

Artikel 5

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Artikel 6

Artikel 6

Gesetz zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung

unverändert

§ 1

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

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

§ 2

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

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

(3) Das Ruhegehalt wird für Beamte im Flugverkehrskontrolldienst auf Lebenszeit, die wegen Erreichens der Altersgrenze nach den Absätzen 1 und 2 in den Ruhestand treten, erhöht. Entsprechendes gilt für das Ruhegehalt, wenn das Beamtenverhältnis wegen Dienstunfähigkeit oder durch Tod innerhalb der Zeit endet, in der der Eintritt in den Ruhestand nach Absatz 2 sowie nach § 41 Abs. 2 Satz 2 des Bundesbeamtenengesetzes hinausgeschoben ist; dies gilt nicht, wenn die Dienstunfähigkeit oder der Tod die Folge eines Dienstunfalles im Sinne des § 31 des Beamtenversorgungsgesetzes ist. Die Erhöhung beträgt bei

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Eintritt in den Ruhestand mit Vollendung des 53. Lebensjahres 13,125 vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge. Die Erhöhung vermindert sich bei einem Beamten, der mehr als zwei Jahre nach Vollendung des 53. Lebensjahres in den Ruhestand versetzt wird, in dem Umfang, um den sich der Ruhegehaltssatz durch die Dienstzeit, die über diesen Zweijahreszeitraum hinausgeht, nach § 14 Abs. 1 des Beamtenversorgungsgesetzes erhöht. In den Fällen des Satzes 2 findet § 13 Abs. 1 des Beamtenversorgungsgesetzes keine Anwendung. Das Ruhegehalt darf fünfundsiebzig vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge nicht übersteigen.

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

(5) In den Fällen des § 85 Abs. 1 des Beamtenversorgungsgesetzes beträgt die Erhöhung bei Eintritt in den Ruhestand mit Vollendung des 53. Lebensjahres fünf vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge und vermindert sich bei späterem Eintritt in den Ruhestand mit jedem weiteren vollendeten Lebensjahr um eins vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge; ein sich hiernach jeweils ergebender höherer Hundertsatz des Ruhegehaltes bleibt beim späteren Eintritt in den Ruhestand gewahrt. Absatz 3 Satz 3 und 4 findet insoweit keine Anwendung. § 12 Abs. 2 des Beamtenversorgungsgesetzes gilt auch für den in Absatz 1 genannten Personenkreis. Zu den in § 53a Abs. 1 Satz 1 des Beamtenversorgungsgesetzes genannten Regelungen gehören auch die des Absatzes 3 und seiner Vorgängervorschriften. Das Ruhegehalt darf fünfundsiebzig vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge nicht übersteigen.

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

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

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 3

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

Artikel 7

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

1. In § 12 Abs. 2 werden die Wörter „die in § 4 a Abs. 1 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung genannten Beamten sowie für“ gestrichen.
2. In § 53 a Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „, § 66 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 6 sowie § 4 a Abs. 3 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung“ ersetzt durch die Wörter „sowie § 66 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 6“.

Artikel 8

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

Artikel 9

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

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

Artikel 7

unverändert

Artikel 7 a

§ 2 Abs. 6 des Sechsten Überleitungsgesetzes vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106) wird wie folgt geändert:

1. Die Datumsangabe „31. Dezember 1992“ wird durch die Angabe „31. Dezember 1994“ ersetzt.
2. Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Wird vor Ablauf des in Satz 1 genannten Zeitpunkts eine juristische Person des privaten Rechts mit der Wahrnehmung der Flugsicherungsaufgaben betraut, gilt Satz 1 für diese Stelle entsprechend.“

Artikel 8

unverändert

Artikel 9

(1) Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft, soweit in den Absätzen 2 bis 4 nichts anderes bestimmt ist.

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

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

1. Artikel 1:

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

2. Artikel 3 bis 7.

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

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

1. Artikel 1:

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

2. Artikel 1 a, 3 bis 7.

(3) Die Vorschrift des Artikels 1 Nr. 17 (§ 37 Abs. 1 Satz 1) tritt am ersten Tage des siebenten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

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

Bericht des Abgeordneten Lothar Ibrügger

Der in Drucksache 12/1801 enthaltene Gesetzentwurf wurde in der 67. Sitzung des Deutschen Bundestages am 12. Dezember 1991 dem Ausschuß für Verkehr federführend sowie folgenden Ausschüssen zur Mitberatung überwiesen: Innenausschuß, Rechtsausschuß, Ausschuß für Wirtschaft, Verteidigungsausschuß und Haushaltsausschuß. An den Haushaltsausschuß erfolgte die Überweisung außerdem gemäß § 96 der Geschäftsordnung.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 11. März 1992 beraten.

I. Ziele und wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs

Das Luftverkehrsaufkommen ist weltweit und besonders im Bundesgebiet in den zurückliegenden Jahren unverhältnismäßig stark angestiegen. Bis zum Jahre 2000 wird mit einer weiteren Verdoppelung auf der Basis von 1986 gerechnet. Dieser Entwicklung soll das Luftverkehrsgesetz durch den vorliegenden Gesetzentwurf angepaßt werden. Im einzelnen ist folgendes vorgesehen:

1. Neuorganisation der zivilen Flugsicherung: Die Aufgabenstellung wird gesetzlich definiert; es ist vorgesehen, die Bundesanstalt für Flugsicherung aufzulösen und statt dessen eine noch zu gründende GmbH, deren Geschäftsanteile voll im Besitz des Bundes sind, mit dieser Aufgabe zu beauftragen. Es wird davon ausgegangen, daß die meisten Mitarbeiter der aufzulösenden Bundesanstalt für Flugsicherung in den Dienst der neuen Flugsicherungs-GmbH übertreten. Voraussetzung hierfür ist, daß die Erwartungen dieser Mitarbeiter bezüglich der Einkommen sowie der Kranken- und Altersversorgung erfüllt werden. Für die im Bundesdienst verbleibenden Bediensteten wird eine Übergangsregelung geschaffen. Die neue Flugsicherungs-GmbH wird ein wesentlich höheres Maß an Flexibilität im personellen Bereich und bei den Investitionen besitzen als die jetzige Bundesanstalt.
2. Die bisherige organisatorische Trennung von ziviler und militärischer Flugsicherung wird beseitigt. Die neu zu gründende Flugsicherungs-GmbH wird auch die Aufgaben der überörtlichen Flugsicherung für den militärischen Flugbetrieb im Frieden wahrnehmen. Die örtliche Flugsicherung an militärischen Flugplätzen bleibt jedoch Aufgabe der Streitkräfte auch im Frieden. Unberührt bleiben ferner die Radarführungsdienste der Luftverteidigung.

3. Die Aufgabenstellung eines Flugplankoordinators wird im Gesetz verankert. Dieser hat die Aufgabe, für eine Verstetigung und Homogenisierung der Luftverkehrsströme im Bundesgebiet zu sorgen und den Luftverkehrsunternehmen Start- und Landezeiten auf den einzelnen Verkehrsflughäfen auf Antrag durch Erlaubnis zuzuweisen. Durch Rechtsverordnung kann eine natürliche oder juristische Person des privaten Rechts mit der Wahrnehmung der Aufgabe beauftragt werden.

4. Durch Rechtsverordnung sollen juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraumes durch Luftsportgeräte beauftragt werden. Die bisherige Praxis soll dadurch auf eine einwandfreie rechtliche Grundlage gestellt werden.

Der Gesetzentwurf enthält schließlich weitere Regelungen für den Erlass von Rechtsverordnungen bezüglich der Kosten und Entgelte sowie eine Neufestsetzung der Haftungshöchstbeträge bei Schadensfällen im Flugverkehr. Das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung wird aufgehoben und die Bundesanstalt somit zum 1. Januar 1993 aufgelöst. Die weitere Verwendung der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt, die nicht aus dem Beamtenverhältnis oder aus dem Arbeitsverhältnis ausscheiden, wird durch besonderes Gesetz geregelt. Sie werden dem Luftfahrtbundesamt zugeordnet und nehmen Aufgaben der Flugsicherung in der neuen Flugsicherungs-GmbH wahr, soweit sie nicht anderweitig verwendet werden.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der vorliegende Gesetzentwurf wurde im Ausschuß einmütig begrüßt. Der Ausschuß sieht die Überführung der Flugsicherung in die Rechtsform einer GmbH mit gleichzeitiger Zusammenführung der zivilen und der militärischen Flugsicherung einmütig als eine zwingende Notwendigkeit an, um die vorhandenen Engpässe in der Luftfahrt zu beseitigen. Diese Engpässe führen zur Zeit zu hohen Mehrkosten für alle beteiligten Fluggesellschaften und zu empfindlichen Zeitverlusten für die Fluggäste. Es müssen Warteschleifen geflogen und zusätzliche Fluggeräte bereitgehalten werden, um unvermeidbare Verspätungen zu begrenzen. Der Ausschuß erwartet von der Neuorganisation der Deutschen Flugsicherung mittelfristig eine wesentliche Verbesserung der Situation. Die neue Organisationsform kann gleichzeitig als Baustein für eine künftige einheitliche europäische Flugsicherung angesehen werden.

Der Ausschuß hat zur Kenntnis genommen, daß der Haushaltsausschuß der Bundesregierung einen Prüfungsauftrag erteilt hat, der die Sicherstellung der Altersversorgung für diejenigen Beamten betrifft, die aus der bisherigen Bundesanstalt für Flugsicherung ausscheiden und in ein privates Arbeitsrechtsverhältnis zu der neuen Flugsicherungs-GmbH eintreten. Der Ausschuß erwartet, daß bis zur zweiten/dritten Beratung des Gesetzentwurfes Klarheit von Seiten der Bundesregierung hierzu geschaffen wird. Dabei ist sicherzustellen, daß die Flugverkehrsgesellschaften, die bereits bisher über die Flugsicherungsgebühren einen Beitrag zur Altersversorgung der Fluglotsen geleistet haben, nicht doppelt belastet werden.

III. Einzelbeschlüsse

Der Ausschuß hat den Gesetzentwurf in folgenden Bestimmungen geändert:

Zu Artikel 1 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu § 12 Abs. 3

Nach dieser Bestimmung ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörde erforderlich, wenn Bauwerke in der Umgebung eines Flughafens errichtet werden sollen. Das Zustimmungserfordernis ist jedoch bei Bauwerken bis zu 25 m Höhe bedeutungslos und kann daher entfallen.

Zu § 32 Abs. 1

Es handelt sich um eine redaktionelle Berichtigung im Zusammenhang mit der Aufhebung des Verbotes der Lichtbildaufnahmen aus der Luft im Dritten Rechtsbereinigungsgesetz.

Zu § 32a

Die Bestimmung betrifft den Aufgabenbereich des beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und beim Bundesminister für Verkehr gebildeten Beratenden Ausschusses, der vor dem Erlass von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu hören ist, soweit es um Fragen des Schutzes gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen geht.

Dieser Ausschuß soll künftig die Möglichkeit erhalten, Empfehlungen auszusprechen. Wenn diese Empfehlungen nicht geeignet oder nicht durchführbar sind, wird dies dem Ausschuß schriftlich unter Angabe der Gründe von den beiden zuständigen Bundesministern mitgeteilt. Durch die Neuregelung soll die Kooperation zwischen den verschiedenen mit der Durchführung des Luftverkehrsgesetzes befaßten Stellen verbessert und sollen Konflikte von vornherein möglichst vermieden werden.

Zu § 32b

Nach dieser Bestimmung wird für jeden Verkehrsflughafen, für den ein Lärmschutzbereich festgesetzt ist, eine beratende Kommission gebildet. Diese Kommission soll künftig sowohl für Fragen des Lärmschutzes wie auch für Fragen des Schutzes gegen Luftverunreinigungen zuständig sein. Die für die Flugsicherung zuständige Stelle wird in das Verfahren der beratenden Kommission einbezogen.

Zu § 37 Abs. 1

Durch die Neufassung des § 37 werden die Haftungshöchstbeträge für Schäden, von denen Personen und Sachen betroffen sind, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden (Drittstaaten), deutlich angehoben. Dabei soll stärker als im ursprünglichen Gesetzentwurf differenziert werden.

In der untersten Gewichtsklasse (Buchstaben a und b), in die vor allem Luftsportgeräte wie z. B. Segelflugzeuge, Frei- und Fesselballone, Sportfallschirme, Hängegleiter und Gleitschirme gehören, ist nach dem Gefährdungspotential unterschieden worden: Für Flugmodelle (ohne Rücksicht auf den Antrieb) bis 20 kg Höchstgewicht sowie für andere Luftfahrzeuge, die nicht durch Verbrennungsmotor angetrieben werden können und deren Gewicht 750 kg nicht übersteigt, beläuft sich die Haftungshöchstsumme auf 2,5 Mio. DM. In die zweite Gruppe dieser Gewichtsklasse bis 1 200 kg Gewicht (Buchstabe b) mit einer Haftungshöchstsumme bis 5 Mio. DM fallen z. B. die Ultraleichtflugzeuge, motorisierte Gleitschirme, Motorsegler und kleinere Motorflugzeuge. Für die Gruppe ab 1 200 kg beträgt die Haftungshöchstgrenze einheitlich 7,5 Mio. DM. In der nächsten Gewichtsklasse von mehr als 2 t bis 5,7 t (deutsche Luftfahrzeuge der Eintragsklassen F und I sowie ausländische bis zum angegebenen Gewicht) ist bis zu einem Betrag von 15 Mio. DM zu haften. Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 5,7 t bis zu 14 t (deutsche Luftfahrzeuge der Eintragsklasse C sowie ausländische Luftfahrzeuge bis zum angegebenen Gewicht) lösen eine Haftung bis zu 40 Mio. DM aus. In der höchsten Gewichtsklasse über 14 t (deutsche Luftfahrzeuge der Eintragsklasse A und B sowie ausländische mit über 14 t Gewicht) ist bis zu 100 Mio. DM zu haften.

Zu Artikel 7a

Die Änderung des Datums „31. Dezember 1992“ in „31. Dezember 1994“ verlängert die Ermächtigung der BFS um zwei Jahre, um sich zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben in Berlin und den fünf neuen Bundesländern alliierter Stellen oder alliierten Personals zu bedienen. Die Verlängerung ist zur Gewährleistung einer funktionsfähigen Flugsicherung zwingend erforderlich.

Die Anfügung des Satzes 2 trägt der Absicht der Bundesregierung Rechnung, zum frühestmöglichen Zeitpunkt die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung zu realisieren und schafft die Voraussetzung dafür, daß die dann mit der Wahrnehmung der Flug-

sicherung zu beauftragende juristische Person (privatrechtliche GmbH) die Verträge, die mit den Alliierten abzuschließen sind, nahtlos übernehmen kann.

Zu Artikel 9

Durch den neu eingefügten Absatz 3 wird das Inkrafttreten der neuen Haftungshöchstgrenzen für Schäden im Luftverkehr um sechs Monate hinausgeschoben. Dadurch wird Rücksicht genommen auf ein berechtigtes Anliegen der Luftverkehrswirtschaft. Die geänderten Haftungshöchstgrenzen haben Rückwirkungen auf die Höhe der Pflichtversicherungsdeckung. Diese Versicherungen werden höhere Prämien nach sich ziehen. Zum Wirksamwerden in der nationalen und in der internationalen Luftfahrt erscheint ein halbes Jahr Vorlaufzeit als notwendig und angemessen.

Bonn, den 2. April 1992

Lothar Ibrügger

Berichterstatler

IV. Schlußabstimmung, mitberatende Stellungnahmen

1. Innenausschuß, Ausschuß für Wirtschaft, Verteidigungsausschuß und Haushaltsausschuß haben im Wege der Mitberatung Annahme des Gesetzentwurfes empfohlen. Der Haushaltsausschuß wird außerdem einen gesonderten Bericht nach § 96 der Geschäftsordnung vorlegen.

Der Rechtsausschuß hat der beschlossenen Fassung des Gesetzentwurfes nachträglich zugestimmt.

2. In der Schlußabstimmung hat der Ausschuß für Verkehr den Gesetzentwurf einmütig gebilligt. Er empfiehlt Annahme der aus der Anlage ersichtlichen Fassung.

