

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die Anpassung des Artikels 87d des Grundgesetzes (GG) durch das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 87d) an die Vorgaben des Rechts der Europäischen Gemeinschaft zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Luftraums – Single European Sky – SES – stellt eine Abkehr von der bisherigen bundeseigenen Hoheitsverwaltung des Luftverkehrs dar. Sie schafft eine Bundesverwaltung unter Berücksichtigung vorrangigen Europarechts, die die Möglichkeit zur Beauftragung jeder nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft zugelassenen Flugsicherungsorganisation mit der Wahrnehmung von Aufgaben der Flugsicherung eröffnet.

Ohne Konkretisierung der verfassungsrechtlichen Neuregelung auf Ebene des einfachen Gesetzes können jedoch die verfassungsrechtlichen Grundentscheidungen in der Praxis nicht umgesetzt werden. Die verfassungsrechtliche Neuregelung sieht daher vor, dass das Nähere durch Bundesgesetz zu regeln ist.

Diesem Zweck dient der vorliegende Gesetzentwurf.

B. Lösung

Die Regelungen des Luftverkehrsgesetzes werden angepasst und erweitert, um die Voraussetzungen für eine europarechtskonforme Ausgestaltung der Flugsicherung – einschließlich der Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben in Deutschland durch ausländische Flugsicherungsorganisationen – zu ermöglichen.

Es werden so auf einfachgesetzlicher Ebene die grundsätzlichen Voraussetzungen geschaffen, um neben der Beauftragung eines bundeseigenen Unternehmens (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH) oder einer supranationalen Organisation auf der Grundlage eines völkerrechtlichen Vertrages nach Artikel 24 GG (EUROCONTROL) auch andere, nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft zertifizierte Flugsicherungsorganisationen in die Luftverkehrsverwaltung des Bundes einbeziehen zu können.

Darüber hinaus wird klargestellt, dass künftig in Übereinstimmung mit europäischen Vorgaben die für die Flugsicherung vorhandenen Unterstützungsdienste (Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste sowie Flugberatungsdienste) nicht mehr als Hoheitsaufgaben des Bundes wahrgenommen, sondern in Übereinstimmung mit dem Recht der Europäischen Gemeinschaft von Unternehmen im Rahmen ihrer marktwirtschaftlichen Betätigung erbracht werden können.

C. Alternativen

Keine. Ohne eine gesetzliche Regelung würden die in der Flugsicherungspraxis bestehenden Unsicherheiten trotz verfassungsrechtlicher Neuregelung der Grundlagen der Luftverkehrsverwaltung des Bundes weiter fortbestehen.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Die vorgesehenen Regelungen zur Ermöglichung des Einsatzes weiterer Flugsicherungsorganisationen in der Luftverkehrsverwaltung des Bundes führen zu keinem nennenswerten Mehraufwand in der Bundesverwaltung. Vor diesem Hintergrund ist insbesondere nicht mit einer substantiierbaren Kostensteigerung zu rechnen.

E. Sonstige Kosten

Keine

F. Bürokratiekosten

Mit dem Gesetz wird eine Reihe von Informationspflichten der Verwaltung und der Wirtschaft geändert.

1. Unternehmen

Durch das Gesetz werden vier neue Informationspflichten für die Wirtschaft eingeführt, zwei geändert und zwei abgeschafft.

2. Bürgerinnen und Bürger

Es werden keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

3. Verwaltung

Das Gesetz enthält eine neue Informationspflicht für die Verwaltung. Die Gesamtbelastung der Verwaltung ist jedoch gering.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 22. Mai 2009

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

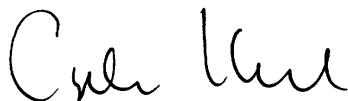
Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 858. Sitzung am 15. Mai 2009 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigelegten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch [...]¹ geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Für Fluglotsen sind Absatz 1 Satz 1, 2 Nummer 1 bis 3 und Absatz 3 für die Lizenzerteilung entsprechend anzuwenden. Voraussetzung ist ferner der Nachweis der Befähigung und Eignung gemäß einer Rechtsverordnung nach § 32 Absatz 4 Nummer 4.“

2. In § 5 Absatz 1 werden die Wörter „Personal für die Flugsicherung“ durch das Wort „Fluglotsen“ ersetzt.

3. In § 20 Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen vom 23. Juli 1992 (ABl. EG Nr. L 240 S. 1)“ durch die Wörter „Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31. 10. 2008, S. 3)“ ersetzt.

4. § 21 Absatz 4 wird aufgehoben.

5. § 27c wird wie folgt geändert:

- a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Der Schutz vor Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge ist angemessen zu berücksichtigen.“

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) der Betrieb, die Instandhaltung und die Überwachung, einschließlich der Flugvermessung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen,“.

- bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Die für die Flugsicherung erforderlichen Unterstützungsdienste wie

1. Kommunikationsdienste zur Sicherstellung der Fernmeldeverbindungen in der Flugsicherung,

2. Navigationsdienste, zur Versorgung der Luftfahrzeuge mit Positions- und Zeitinformationen,

3. Überwachungsdienste zur Ermittlung der jeweiligen Position der Luftfahrzeuge,

4. Flugberatungsdienste zur Bereitstellung von Luftfahrtinformationen und -daten und

5. die flugsicherungstechnischen Dienste nach Satz 1 Nummer 2 sowie Flugvermessungsdienste zur Überwachung von Instrumentenflugverfahren

sind keine hoheitliche Aufgabe des Bundes. Solche Unterstützungsdienste können von Wirtschaftsunternehmen zu Marktbedingungen als privatwirtschaftliche Dienstleistung in Übereinstimmung mit dem Recht der Europäischen Gemeinschaft erbracht werden. Die Absicht zur Aufnahme solcher Dienste ist dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung spätestens einen Monat im Voraus anzuzeigen; der Anzeige ist ein von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellter Befähigungsnachweis beizufügen, sofern das Recht der Europäischen Gemeinschaft einen solchen Befähigungsnachweis vorsieht. Im Bedarfsfall kann eine nach § 31b Absatz 1 beauftragte Flugsicherungsorganisation verpflichtet werden, diese Dienste vorzuhalten. Das Nähere wird durch Rechtsverordnung nach § 32 Absatz 4 Nummer 4b geregelt.“

- c) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Flugsicherungsorganisationen sowie Unterstützungsdienstleister, die Dienste nach Absatz 2 erbringen, bedürfen eines Befähigungsnachweises nach Maßgabe von Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31. 3. 2004, S. 10).“

6. § 31b wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Vorbehaltlich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft und der Regelung von § 31f wird mit der Wahrnehmung der in § 27c Absatz 2 genannten Aufgaben nur eine Flugsicherungsorganisation in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung beauftragt, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden. Das Nähere wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Verteidigung ohne Zustimmung des Bundesrates geregelt.“

¹ Vorliegendes Änderungsgesetz geht von der nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Errichtung eines Bundesaufsichtsamtes und zur Änderung und Anpassung anderer Vorschriften gültigen Fassung des Luftverkehrsgesetzes aus. Das Inkrafttreten des vorgenannten Gesetzes ist für den 1. Juli 2009 vorgesehen.

- b) In Absatz 2 Satz 3 werden die Wörter „geeignete natürliche Personen nach Absatz 1 Satz 2 beauftragt“ durch die Wörter „eine Flugsicherungsorganisation nach § 31f Absatz 1 mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben beauftragt“ ersetzt.
- c) Folgender Absatz 6 wird angefügt:
- „(6) Zur Wahrnehmung einzelner Aufgaben nach § 27c Absatz 2 im Bereich der grenzüberschreitenden Flugsicherung kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Flugsicherungsorganisation nach Absatz 1 Satz 1 gestatten, eine andere Flugsicherungsorganisation zu Hilfszwecken zu beauftragen, wenn
1. ein solcher Einsatz im Hinblick auf die ordnungsgemäße und sichere Verkehrsführung unter besonderer Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Erfordernisse der Flugsicherung zweckmäßig ist,
 2. die andere Flugsicherungsorganisation über ein gültiges Zeugnis nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31. 3. 2004, S. 10) verfügt und
 3. durch vertragliche Regelungen zwischen den Flugsicherungsorganisationen sichergestellt ist, dass Weisungen des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung zur ordnungsgemäßen Durchführung der Aufgaben und zur Durchsetzung der Aufsicht von der anderen Flugsicherungsorganisation umgesetzt werden.
- Hat die andere Flugsicherungsorganisation ihren Sitz oder ihre Niederlassung im Ausland, wird die Gestattung nur erteilt, wenn eine völkerrechtliche Übereinkunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer von ihm bestimmten Behörde mit der jeweils zuständigen Behörde des ausländischen Staates besteht, in der die Wahrnehmung von Aufsichtsmaßnahmen, die Durchführung von Kontroll- und Durchsetzungsbefugnissen sowie die Sicherstellung der verfassungsmäßigen Aufgabenerfüllung der Luftstreitkräfte der Bundeswehr gegenüber der anderen Flugsicherungsorganisation geregelt sind.“
7. § 31d wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 Satz 2 werden das letzte Semikolon und der letzte Halbsatz gestrichen.
- b) In Absatz 3 Satz 1 und 2 werden jeweils nach dem Wort „Beauftragten“ die Wörter „dieses Unterabschnitts“ eingefügt.
- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 5 wird die Angabe „§§ 31b und 31c“ durch die Angabe „§§ 31b, 31c und 31f“ ersetzt.
- bb) Satz 6 wird aufgehoben.
8. In § 31e Satz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „§§ 31a bis 31c“ durch die Wörter „§§ 31a bis 31c und 31f“ ersetzt.
9. Nach § 31e werden die folgenden §§ 31f und 31g eingefügt:
- „§ 31f
- (1) An Flugplätzen, bei denen nach § 27d Absatz 4 Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorgehalten werden sollen, kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Verwaltungsakt neben einer Flugsicherungsorganisation nach § 31b Absatz 1 auch eine andere Flugsicherungsorganisation mit der Wahrnehmung einzelner Aufgaben nach § 27c Absatz 2 beauftragen.
- (2) Die Beauftragung nach Absatz 1 ist nur zulässig, wenn die zu beauftragende Flugsicherungsorganisation
1. im Besitz eines gültigen Zeugnisses nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31. 3. 2004, S. 10) ist,
 2. die hinreichende Gewähr für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgabe bietet und
 3. in die Beauftragung eingewilligt hat.
- Die Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation mit Sitz oder Niederlassung im Ausland setzt über Absatz 2 Satz 1 hinaus den Bestand einer völkerrechtlichen Übereinkunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer von ihm bestimmten Behörde mit der jeweils zuständigen Behörde des ausländischen Staates voraus, in der die Wahrnehmung von Aufsichtsmaßnahmen, die Durchführung von Kontroll- und Durchsetzungsbefugnissen sowie die Sicherstellung der verfassungsmäßigen Aufgabenerfüllung der Luftstreitkräfte der Bundeswehr gegenüber der beauftragten Flugsicherungsorganisation geregelt sind.
- (3) Ein Rechtsanspruch auf Übertragung von Aufgaben nach Absatz 1 oder auf Fortsetzung der Tätigkeit nach Absatz 1 besteht nicht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung macht seine Entscheidung nach Absatz 1 im Bundesanzeiger bekannt.
- (4) Bei der Wahrnehmung von Aufgaben nach Absatz 1 unterliegt die Flugsicherungsorganisation der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung. Dieses kann sich zur Wahrnehmung seiner Aufsichtstätigkeit insbesondere jederzeit über die Angelegenheiten der Flugsicherungsorganisation, insbesondere durch Einholung von Auskünften, Berichten und der Vorlage von Aufzeichnungen aller Art, unterrichten, rechtswidrige oder zweckwidrige Maßnahmen beanstanden sowie entsprechende Abhilfe verlangen. Kommt die nach Absatz 1 beauftragte Flugsicherungsorganisation den Weisungen des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung nicht oder nicht fristgerecht nach, kann es die erforderlichen Maßnahmen anstelle und auf Kosten der Flugsicherungsorganisation selbst durchführen oder durch einen anderen durchführen lassen.
- (5) Widerspruch und Anfechtungsklage der Flugsicherungsorganisation gegen aufsichtsrechtliche Maßnahmen haben keine aufschiebende Wirkung.

(6) Bedienstete des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung sind zum Zwecke der Aufsicht befugt, die Anlagen und Betriebsräume der Flugsicherungsorganisation nach Absatz 1 während der üblichen Betriebs- oder Geschäftszeit zu betreten. Die Flugsicherungsorganisation nach Absatz 1 oder die sie vertretenden Personen sind verpflichtet, Vertretern des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung den Zugang zu den Anlagen und Betriebsräumen zu gewähren. Gegenstände oder geschäftliche Unterlagen können im erforderlichen Umfang in Verwahrung genommen werden. Entsprechendes gilt für vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auf der Grundlage von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31. 3. 2004, S. 10) beauftragte anerkannte Organisationen.

(7) Die Beauftragung kann auch auf Antrag der Flugsicherungsorganisation widerrufen werden. § 49 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt nicht.

§ 31g

(1) Soweit das Recht der Europäischen Gemeinschaft eine Lizenzpflicht zur Ausübung bestimmter Tätigkeiten für die Flugsicherung vorsieht, sind Flugsicherungsorganisationen verpflichtet, nur solche Personen zu beschäftigen, die im Besitz einer gültigen Lizenz sind. Das Nähere wird durch Rechtsverordnung nach § 32 Absatz 4 Nummer 4a geregelt.

(2) Werden für Flugsicherungsdienste Personen eingesetzt, die nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft keiner Lizenzpflicht unterliegen, hat die Flugsicherungsorganisation sicherzustellen, dass diese Personen über die erforderliche Befähigung und Eignung verfügen, um den in den betreffenden Einsatzbereichen der Flugsicherung gestellten besonderen Anforderungen gerecht zu werden. Bei Personen, die für Flugsicherungsbetriebsdienste oder bei Betrieb, Instandhaltung und Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen eingesetzt werden, gilt darüber hinaus § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 bis 3 entsprechend. Auf Verlangen des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung hat die Flugsicherungsorganisation über die Einhaltung der Anforderungen nach den Sätzen 1 und 2 Nachweis zu führen. Das Nähere wird durch Rechtsverordnung nach § 32 Absatz 4 Nummer 4c geregelt.“

10. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Bundesrates“ die Wörter „die zur Durchführung dieses Gesetzes und von Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft notwendigen“ eingefügt.

bb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Art, Umfang, Beschaffenheit und Betrieb der Anlagen, Einrichtungen und Geräte für die Flugsicherung, die Ausrüstung an Bord für die Flugsicherung und die Flugvermessung;“.

cc) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Flugsicherung“ die Wörter „sowie der Flugvermessung“ eingefügt.

dd) Nummer 4 wird wie folgt gefasst und folgende Nummern 4a bis 4c werden eingefügt:

„4. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft lizenzpflichtigen Personals für die Flugsicherung und seiner Ausbilder, einschließlich zusätzlicher Anforderungen für Fluglotsen über das 55. Lebensjahr hinaus unter Berücksichtigung der altersspezifischen Tauglichkeit sowie Art und Umfang der Arbeitseinsätze und die technische Ausstattung des Arbeitsplatzes;

4a. die Art, den Umfang und die fachlichen Voraussetzungen der Lizenzen sowie das Verfahren zur Erlangung der Lizenzen und sonstigen Berechtigungen in der Flugsicherung und deren Rücknahme und Widerruf oder Beschränkung;

4b. das Verfahren zur Erlangung von Befähigungsnachweisen für die Durchführung von Unterstützungsdiensten nach § 27c Absatz 2 Satz 2, deren Widerruf oder Beschränkung;

4c. die Anforderungen an den Nachweis der Befähigung und Eignung des nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft nicht lizenzpflichtigen Personals für die Flugsicherung;“.

ee) In Nummer 5 werden die Wörter „Personal für die Flugsicherung“ durch das Wort „Fluglotsen“ ersetzt.

ff) Folgende Nummer 7a wird eingefügt:

„7a. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen im Zusammenhang mit

a) der Übertragung von Aufgaben nach § 31f Absatz 1 an Flugsicherungsorganisationen oder

b) der Fortsetzung der übertragenen Tätigkeiten sowie

c) der Wahrnehmung von Unterstützungsdiensten durch Dienstleister nach § 27c Absatz 2 Satz 3;“.

b) Absatz 4a wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Absatz 4 Satz 1 Nr. 6 und 7“ durch die Wörter „Absatz 4 Satz 1 Nummer 6, 7 und 7a“ ersetzt.

bb) Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. Für Amtshandlungen nach Absatz 4 Satz 1 Nummer 7a sind die Gebührensätze so zu bemessen, dass der mit den Amtshandlungen verbundene Verwaltungsaufwand gedeckt wird. Dabei können feste Sätze, auch in Form von Gebühren nach Zeitaufwand,

oder Rahmensätze vorgesehen werden. Es kann festgelegt werden, dass die Kosten vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung erhoben werden.“

- c) In Absatz 4c Satz 1 werden die Wörter „Absatz 4 Satz 1 Nr. 2, 3, 4, 5, 7 und 8“ durch die Wörter „Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 bis 5 und 7 bis 8“ ersetzt.

11. § 43 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Die Wörter „die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) und“ werden gestrichen.
- b) Das Wort „sind“ wird durch das Wort „ist“ und das Wort „enthalten“ durch das Wort „enthält“ ersetzt.

12. § 44 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 5 wird gestrichen.
- b) Nummer 6 wird zu Nummer 5.
- c) Nummer 7 wird zu Nummer 6.

13. Nach § 72 wird folgender § 73 eingefügt:

„§ 73

(1) Beauftragungen nach § 31b Absatz 1 Satz 2 in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) erlöschen mit einer Beauftragung nach § 31f Absatz 1, spätestens mit Ablauf des 31. Dezember 2012. Bis zum Erlöschen der Beauftragungen nach § 31b Absatz 1 Satz 2 in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) arbeiten die Beauftragten nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und unterstehen der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung. Gegen die Entscheidungen des Beauftragten nach Satz 1 im Rahmen seines Auftrags ist der Widerspruch statthaft. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung. Hilft der Beauftragte nicht ab, entscheidet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Die Klage ist gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, zu richten.

(2) Werden an einem Flugplatz nach § 27d Absatz 4 die in Absatz 1 genannten Beauftragten nach § 31b Absatz 1 Satz 2 in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) von einem Flugplatzunternehmen oder einem Land einer Flugsicherungsorganisation nach § 31f Absatz 1 zur Wahrnehmung von Aufgaben der Flugsicherung oder des Flugwetterdienstes oder zur Wahrnehmung beider Aufgaben zusammen überlassen, gilt dieser Einsatz als Arbeitnehmerüberlassung im Sinne des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes.

(3) Für bereits zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 4 dieses Gesetzes] tätige Wirtschaftsunternehmen nach § 27c Absatz 2 Satz 3 gilt die nach § 27c Absatz 2 Satz 4 vorgeschriebene Anzeige als erteilt.

(4) Bis zum 31. Dezember 2012 gelten die zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 4 dieses Gesetzes]

- a) im deutschen Luftraum in grenznahen Bereichen ausgeübten Tätigkeiten ausländischer Flugsicherungsorganisationen als nach § 31b Absatz 6 gestattet,
- b) an Flugplätzen nach § 27d Absatz 4 durch ausländische Flugsicherungsorganisationen nach § 31f Absatz 1 ausgeübten Tätigkeiten bei Vorliegen aller anderen Voraussetzungen als gestattet.“

Artikel 2

Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

In § 27a Absatz 2 Satz 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), die zuletzt durch Artikel 11 des Gesetzes zur Errichtung eines Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung und zur Änderung und Anpassung weiterer Vorschriften ... [einsetzen: Fundstelle im Bundesgesetzblatt] geändert worden ist, wird die Angabe „Satz 2“ durch die Wörter „Satz 2 oder Satz 3“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Gesetzes zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr und zur Durchführung der Versicherungspflicht zur Deckung der Haftung für Güterschäden nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004

§ 4 des Gesetzes zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr und zur Durchführung der Versicherungspflicht zur Deckung der Haftung für Güterschäden nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550, 1027), das zuletzt durch Artikel 336 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 werden die Wörter „der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1),“ gestrichen.
2. In Absatz 2 werden die Wörter „der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 und“ gestrichen.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Durch das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 87d) wird die Luftverkehrsverwaltung künftig allgemein der Bundesverwaltung zugeordnet. Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung bleiben hiernach Hoheitsaufgaben des Bundes. Sie müssen aber nicht mehr nur durch Behörden und Personal des Bundes, sondern können auch im Wege der mittelbaren Bundesverwaltung einschließlich privater Belieher wahrgenommen werden.

Die Grundgesetzesänderung stellt im Hinblick auf das Recht der Europäischen Gemeinschaft klar, dass die Organisation der Luftverkehrsverwaltung den Vorgaben des Europäischen Rechts entsprechen muss.

Darüber hinaus werden mit der Grundgesetzesänderung die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht der Europäischen Gemeinschaft Unterstützungsdienste der Flugsicherung (Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS-Dienste) sowie Flugberatungsdienste (AIS-Dienste)) aus der Hoheitsverwaltung des Bundes ausgliedern zu können.

Ohne entsprechende Ausführungsregelung auf einfachgesetzlicher Ebene können die neuen verfassungsrechtlichen Grundentscheidungen in der Praxis nicht angewandt werden. Um den geänderten Vorgaben des Grundgesetzes entsprechen zu können, bedarf es der Konkretisierung durch ein Bundesgesetz. Die verfassungsrechtliche Neubestimmung sieht dies ausdrücklich vor.

Die Regelungen des Luftverkehrsgesetzes werden mit dem vorliegenden Gesetzentwurf angepasst und erweitert, um eine europarechtskonforme Ausgestaltung der Flugsicherung, einschließlich der Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben in Deutschland durch ausländische Flugsicherungsorganisationen, zu ermöglichen.

Es werden so auf einfachgesetzlicher Ebene die Voraussetzungen geschaffen, um neben der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH oder einer supranationalen Organisation auf der Grundlage eines völkerrechtlichen Vertrages gemäß Artikel 24 GG auch andere nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft zertifizierte Flugsicherungsorganisationen in die Luftverkehrsverwaltung des Bundes einbeziehen zu können.

Darüber hinaus wird klargestellt, dass künftig in Übereinstimmung mit europäischen Vorgaben die für die Flugsicherung vorhandenen Unterstützungsdienste (CNS-Dienste und AIS-Dienste) nicht mehr als Hoheitsaufgaben des Bundes wahrgenommen, sondern in Übereinstimmung mit dem Recht der Europäischen Gemeinschaft und unter Aufsicht des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung als privatwirtschaftliche Dienstleistung von Unternehmen im Rahmen ihrer marktwirtschaftlichen Betätigung erbracht werden können.

Mit den aufgezeigten Maßnahmen wird den derzeit bestehenden dringenden Erfordernissen der Flugsicherung in Deutschland entsprochen. Insbesondere im Zusammenhang

mit der deutschen Beteiligung an der Herstellung eines einheitlichen europäischen Luftraums können jedoch noch weitere gesetzgeberische Maßnahmen erforderlich werden. Sie müssen allerdings einem gesonderten Bundesgesetz vorbehalten bleiben.

Bürokratiekosten

Mit dem Gesetz wird eine Reihe von Informationspflichten der Verwaltung und der Wirtschaft geändert.

1. Bürokratiekosten der Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden durch das Gesetz vier Informationspflichten neu eingeführt, zwei geändert und zwei abgeschafft.

Wegfall der Erlaubnispflicht für flugsicherungstechnisches Personal (vgl. § 4 Absatz 5 i. V. m. § 31g Absatz 2 LuftVG):

Die Pflicht wird durch ein Qualifizierungssystem nach Maßgabe des § 31g LuftVG ersetzt. Eine Quantifizierung der Bürokratiekosten ist erst nach Vorlage der entsprechenden Rechtsverordnung möglich.

Wegfall der Erlaubnispflicht für Ausbildungsstätten für nicht erlaubnispflichtiges Personal (vgl. § 5 Absatz 1 LuftVG):

Die Neuregelung in § 5 Absatz 1 LuftVG beseitigt eine Erlaubnispflicht, der bisher lediglich eine Ausbildungsstätte unterlag.

Wegfall der Streckengenehmigung/Vorlagepflicht für Flugpreise/staatliches Interventionsrecht für Flugpreise des bisherigen § 21 Absatz 4 LuftVG:

Es entfallen damit Bürokratiekosten für die Wirtschaft. Der Umfang ist für jedes Unternehmen unterschiedlich.

Anzeige der Aufnahme der Tätigkeit gemäß § 27c Absatz 2 Satz 4 LuftVG:

Nach § 27c Absatz 2 Satz 4 LuftVG haben Flugsicherungsorganisationen nach § 27c Absatz 2 Satz 3 LuftVG spätestens einen Monat vor Aufnahme des Dienstes unter Vorlage eines von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellten Befähigungsnachweises, mit dem ihre Berechtigung zur Erbringung solcher Dienste nachgewiesen wird, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung den Beginn ihrer Tätigkeit anzuzeigen. Der neue § 73 Absatz 3 LuftVG fingiert die Anzeigepflicht für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Neuregelung bereits tätige Unternehmen. Die nähere Ausgestaltung steht unter dem Vorbehalt des späteren Erlasses einer Rechtsverordnung nach § 32 Absatz 4 Nummer 4b LuftVG.

Erlangung einer Gestattung nach § 31b Absatz 6 LuftVG:

Die Zahl der zu erwartenden Gestattungen von Unterbeauftragungen ist verhältnismäßig gering. Zu Hilfszwecken können nur solche Flugsicherungsorganisationen eingesetzt werden, die Flugsicherungsdienste im grenzüberschreitenden Verkehr erbringen.

Wegfall der Einzelbeauftragung auf der Grundlage des bisherigen § 31b Absatz 1 Satz 2 LuftVG:

Der Wegfall der Rechtsgrundlage für Einzelbeauftragungen natürlicher Personen führt zu einem Bürokratieabbau. Gegenwärtig sind ungefähr 329 Personen mit Flugsicherungsaufgaben beauftragt. Künftig können – entsprechend europäischen Vorgaben – nur noch Flugsicherungsorganisationen und keine Einzelpersonen beauftragt werden. Neben der bereits beauftragten DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wird die Zahl der zu erwartenden neuen Beauftragungen nach dem neuen § 31f LuftVG unter zehn Organisationen liegen.

Erlangung einer Beauftragung nach § 31f Absatz 1, 2/Antrag auf Widerruf der Beauftragung gemäß § 31f Absatz 7 Satz 1 LuftVG:

Die Zahl der an den Regionalflugplätzen zu erwartenden Beauftragungen nach § 31f Absatz 1 und 2 LuftVG wird voraussichtlich nicht mehr als zehn Flugsicherungsorganisationen betreffen.

Nach § 31f Absatz 7 Satz 1 LuftVG kann die Beauftragung auch auf Antrag der beauftragten Flugsicherungsorganisation widerrufen werden.

Nachweispflicht gemäß § 31g Absatz 2 Satz 3 LuftVG:

Näheres zur Nachweispflicht nach § 31g Absatz 2 Satz 3 LuftVG ist einer späteren Regelung durch Rechtsverordnung vorbehalten.

2. Bürokratiekosten der Verwaltung

Diese Informationspflicht betrifft die Veröffentlichung im Bundesanzeiger. Nach § 31f Absatz 3 Satz 2 LuftVG muss die Beleihung einer Flugsicherungsorganisation im Bundesanzeiger veröffentlicht werden. Sie erfordert keinen Aufwand an Zeit oder Kosten. Die Bürokratiekosten sind damit verschwindend gering.

3. Bürokratiekosten der Bürgerinnen und Bürger

Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger werden durch das Gesetz nicht eingeführt, geändert oder abgeschafft.

B. Im Einzelnen

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Der vorgesehene Wegfall der Erlaubnispflicht für flugsicherungstechnisches Personal und einen Teil des Flugsicherungsbetriebspersonals erfolgt in Ansehung der geltenden europäischen Regelungen, die derzeit eine staatliche Lizenzierung ausschließlich für Fluglotsen vorsehen. Um rein nationalstaatliche Zulassungshürden abzubauen und unter anderem den Wettbewerb unter den Anbietern von Unterstützungsdiensten für die Flugsicherung (Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste sowie Flugberatungsdienste) auch über die deutschen Grenzen hinaus zu ermöglichen sowie im Hinblick auf die Errichtung eines einheitlichen europäischen Luftraums, für den weitestgehend harmonisierte Regelungen zwingende Voraussetzung sind, wird die staatliche Erlaubnispflicht bei dem sonstigen im Bereich der Flugsicherung tätigen Personal, den Flugsicherungstechnikern, Flugdatenbearbeitern, Flugberatern und

Platzkoordinatoren durch ein Qualifizierungssystem nach Maßgabe des neu geschaffenen § 31g LuftVG ersetzt.

Zu Nummer 2

Der Wegfall der Erlaubnispflicht für Ausbildungsstätten für nicht erlaubnispflichtiges Personal stellt eine konsequente Folgeänderung des mit dieser Gesetzesänderung erfolgten Übergangs von der Erlaubnis- zur Qualifizierungspflicht beim nicht lizenzpflichtigen Personal dar. Für Fluglotsen bleibt die Zertifizierung von Ausbildungsanbietern wegen des Artikels 13 der Richtlinie 2006/23/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz (ABl. L 114 vom 27. 4. 2006, S. 22) bestehen, da die dort vorgesehene Zertifizierungspflicht einer Umsetzung in nationales Recht bedarf.

Zu Nummer 3

§ 20 Absatz 4 Satz 1 LuftVG wird rechtsförmlich angepasst, ohne dass die Genehmigungspflicht in ihrem materiellen Gehalt Änderungen erfährt.

Der Verweis auf Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG L 240, S. 1) wurde durch den Verweis auf Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31. 10. 2008, S. 3) ersetzt. Dies resultiert daraus, dass die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 durch Artikel 27 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 mit Wirkung zum 1. November 2008 aufgehoben worden ist. Die in Artikel 3 Absatz 3 der aufgehobenen Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 vorgesehene Genehmigungspflicht für Luftfahrtunternehmen, die dem Luftverkehrsrecht der Europäischen Gemeinschaft unterliegen, wurde in Artikel 3 Absatz 1 der Nachfolgeverordnung (EG) Nr. 1008/2008 überführt.

Zu Nummer 4

Es handelt sich um eine Anpassung des Luftverkehrsgesetzes, die eine materiellrechtliche Änderung mit sich bringt. Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31. 10. 2008, S. 3) sind das Erfordernis einer Streckengenehmigung für innergemeinschaftliche Flüge und die Vorlagepflicht für Flugpreise sowie das staatliche Interventionsrecht für Flugpreise entfallen. Die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. L 240, S. 8) und die Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten (ABl. L 240, S. 15) sind durch Artikel 27 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 mit Wirkung zum 1. November 2008 aufgehoben worden. Nach Artikel 15 Absatz 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 darf eine Streckengenehmigung nicht mehr verlangt werden. § 21 Absatz 4 Satz 1 und 2 LuftVG ist daher aufzuheben. Dies gilt auch für § 21 Absatz 4 Satz 3 LuftVG, da in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008

ein staatliches Interventionsrecht zur Kontrolle der Flugpreise im Luftverkehr nicht mehr vorgesehen ist. § 21 Absatz 4 Satz 4 LuftVG der geltenden Fassung erklärt die Absätze 2 und 3 im Hinblick auf die Streckengenehmigung für entsprechend anwendbar. Mit dem Entfallen des Erfordernisses einer Streckengenehmigung geht diese Regelung ins Leere und kann daher ersatzlos entfallen.

Zu Nummer 5

Zu Buchstabe a

Die Ergänzung des bisherigen Absatzes 1 um einen Satz 2 trägt der Tatsache Rechnung, dass die Flugsicherungstätigkeit – unbeschadet der vorrangigen Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs – erheblichen Einfluss auf die Verteilung und den Umfang des Fluglärms sowie auf das Maß von Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge hat. Insbesondere im unmittelbaren Umfeld von Flugplätzen stellt sich dieses Problem in besonderer Weise.

Mit der Änderung wird klargestellt, dass zur ordnungsgemäßen Durchführung der Flugsicherung neben den Aspekten der Sicherheit, Ordnung und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs auch die Beachtung der Aspekte des Lärm- und Umweltschutzes gehört. Insbesondere bei Abwägungs- und Ermessensentscheidungen, bei der Festlegung von generellen Betriebsregelungen der Flugsicherungsorganisationen sowie von An- und Abflugverfahren durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist auf die Belange des Fluglärm- und Umweltschutzes in angemessener Weise Rücksicht zu nehmen.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Durch die Neufassung wird klargestellt, dass die bislang nicht explizit erwähnten und nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft nicht zugeordneten Flugvermessungsdienste in Deutschland den technischen Unterstützungsdiensten für die Flugsicherung zugerechnet werden.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Ergänzung des § 27c Absatz 2 LuftVG um einen Satz 2 stellt klar, dass die darin genannten Unterstützungsdienste für die Flugsicherung (Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS-Dienste), die Flugberatungsdienste (AIS-Dienste) sowie die Flugvermessungsdienste) keine Hoheitsaufgabe des Bundes sind. Bereits geltendes Recht der Europäischen Gemeinschaft sieht vor, dass die technischen Unterstützungsdienste in der Flugsicherung nicht mehr als Teil der hoheitlichen Luftverkehrsverwaltung zu führen sind (vgl. Erwägungsgrund 13 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31. 3. 2004, S. 10). Nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft sollen diese Dienste von zertifizierten Flugsicherungsorganisationen zu Marktbedingungen erbracht werden. Mit der Neuregelung wird diese europäische Vorgabe übernommen.

Ein Markt für diese Unterstützungsdienste hat sich in den vergangenen Jahren weitgehend etabliert. Bereits heute steht für zahlreiche Aufgaben in der Entwicklung, Inbetriebhaltung und Wartung von flugsicherungstechnischen Systemen eine Vielzahl von besonders spezialisierten Industrieunternehmen zur Verfügung. Die Rechte und Pflichten für die Dienstleister, die CNS- und AIS-Dienste erbringen, ergeben sich dabei unmittelbar aus den Single-European-Sky-Verordnungen (SES-Verordnungen) und ihren Durchführungsverordnungen. Grundlage für die Erbringung dieser Dienstleistungen sind privatrechtliche Vereinbarungen. Es wird jedoch sichergestellt, dass im Bedarfsfall die erforderlichen Dienste auch dann vorgehalten werden, wenn sie nicht nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen erbracht werden sollten.

Nach den SES-Verordnungen besteht für CNS- und AIS-Dienste nur noch eine Zertifizierungspflicht nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31. 3. 2004, S. 10). Eines besonderen Zulassungsaktes in den jeweiligen Mitgliedstaaten bedarf es nicht. Zur Gewährleistung ausreichender Aufsicht und Kontrolle über diese Dienstleister sieht jedoch das Gesetz eine Anzeigepflicht vor. Voraussetzung für eine Betätigung ist daher nach § 27c Absatz 2 Satz 4 LuftVG die Vorlage eines entsprechenden Befähigungsnachweises spätestens einen Monat im Voraus beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, ausgestellt von der Behörde des jeweiligen Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004.

Nach Artikel 7 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 wird die Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen und der an die Befähigungsnachweise geknüpften Bedingungen von den nationalen Aufsichtsbehörden überwacht. Die Einzelheiten des Verfahrens der Erteilung entsprechender Befähigungsnachweise, deren Widerruf und Beschränkung wird durch Rechtsverordnung nach § 32 Absatz 4 Nummer 4b LuftVG geregelt.

Die Flugvermessung wird durch die SES-Verordnungen nicht als eigener Flugsicherungsdienst qualifiziert. Im Zuge der Neuordnung des Zertifizierungssystems und des Wegfalls der ursprünglich nur als Ausnahmeregelung vorgesehenen Einzelbeauftragungen wird dieser Unterstützungsdienst auf nationaler Ebene geregelt. Zur Sicherstellung der geeigneten Beaufsichtigung der sicherheitsrelevanten Flugvermessung gilt gleichfalls die neu geschaffene Verordnungsermächtigung von § 32 Absatz 4 Nummer 4b LuftVG.

Zu Buchstabe c

Mit der Ergänzung des § 27c LuftVG um einen zusätzlichen Absatz 5 wird den sich aus Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31. 3. 2004, S. 10) ergebenden Verpflichtungen des Bundes entsprochen, wonach die Mitgliedstaaten Flugsicherungsorganisationen entsprechende Befähigungsnachweise erteilen, sofern diese die in Artikel 6 der genannten Verordnung gemeinsamen Anforderungen erfüllen. Nicht alle in § 27c

Absatz 2 LuftVG genannten Flugsicherungsorganisationen bedürfen eines Befähigungsnachweises nach den SES-Verordnungen. Dies stellt der Zusatz „nach Maßgabe“ klar.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a

Aufgaben der Flugsicherung sollen auch künftig neben der Wahrnehmung durch eine supranationale Organisation auf der Grundlage eines völkerrechtlichen Vertrages (EURO-CONTROL) grundsätzlich nur von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in Form einer bundeseigenen Gesellschaft mit beschränkter Haftung wahrgenommen werden.

Nur soweit das Luftverkehrsrecht der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere im Zusammenhang mit der Errichtung eines einheitlichen europäischen Luftraums, davon abweichende Regelungen enthält, kann von diesem Prinzip abgewichen werden.

Für Randbereiche der Flugsicherung im Bereich der Regionalflugplätze werden allerdings Ausnahmen zugelassen. Hier können nach den Regelungen von § 31f LuftVG andere Flugsicherungsorganisationen als die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zugelassen werden.

Die bisherige Regelung des § 31b Absatz 1 Satz 2 LuftVG entfällt. Nach den SES-Verordnungen der Europäischen Union ist vorgesehen, dass Flugsicherung nur noch von nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft zertifizierten Flugsicherungsorganisationen wahrgenommen wird. In dieses Konzept passen nicht mehr Einzelbeauftragungen von natürlichen Personen. Die bisher für Regionalflughäfen bestehenden Einzelbeauftragungen erlöschen. Nach dem neu eingefügten § 73 LuftVG ist ihr Erlöschen spätestens mit Ablauf des 31. Dezember 2010 vorgesehen. Dieser Übergangszeitraum verschafft den notwendigen Spielraum, um geeignete Lösungen auf Basis des neuen Flugsicherungskonzeptes für die Zeit nach dem vorstehenden Datum zu entwickeln. Weitere Beauftragungen dieser Art werden künftig nicht mehr erteilt.

Zu Buchstabe b

Grundsätzlich ist an jedem Flugplatz, an dem Flugsicherung durchgeführt werden soll, die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH verpflichtet, diese Dienste zu erbringen. Das gilt insbesondere auch für die Flugplätze, an denen Flugsicherung auf Grundlage einer Entscheidung nach § 27d Absatz 4 LuftVG erfolgt. Von dieser Pflicht wird die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bislang nur entbunden, soweit einzeln beauftragte natürliche Personen nach § 31b Absatz 1 Satz 2 LuftVG für die Wahrnehmung dieser Aufgabe beauftragt sind. Da jedoch künftig das Rechtsinstitut der Einzelbeauftragung nicht mehr gilt, wird für diesen Fall die Möglichkeit der Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation nach § 31f LuftVG vorgesehen. Die Pflicht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Vorhaltung der Flugsicherung an einem solchen Flugplatz entfällt daher, wenn eine Flugsicherungsorganisation nach § 31f LuftVG mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe beauftragt worden ist.

Zu Buchstabe c

Die Inanspruchnahme der Hilfe einer in der Europäischen Union zertifizierten Flugsicherungsorganisation ist bei der Durchführung der Flugsicherung in grenznahen Lufträumen von Bedeutung. Die Hoheitsgrenzen der Bundesrepublik Deutschland lassen sich nicht 1 : 1 mit den Zuständigkeitsbereichen der Flugsicherungsorganisationen in der Luft abbilden. Hier kommt es zu Überschneidungen mit den Aufgaben- und Funktionsbereichen anderer ausländischer Flugsicherungsorganisationen. Kooperationen und Absprachen der beliebigen Flugsicherungsorganisation mit anderen ausländischen Flugsicherungsorganisationen sind zwangsläufig notwendig, um den zivilen und militärischen Flugsicherungsbetrieb in diesen Lufträumen ordnungsgemäß abwickeln zu können. Dieses Verfahren ist weltweit geübte Praxis und in der Dokumentation der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) niedergelegt. Die Verantwortungsbereiche für beide Seiten müssen klar geregelt sein.

Nach Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31. 3. 2004, S. 10) können Flugsicherungsorganisationen grundsätzlich die Dienste anderer in der Gemeinschaft zertifizierter Dienstleister in Anspruch nehmen. Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sieht dabei ausdrücklich die Zustimmung des betroffenen Mitgliedstaates vor.

Absatz 6 knüpft diese Gestattung an bestimmte Voraussetzungen. Der Einsatz eines Hilfsdienstleisters wird ausdrücklich nur für den Bereich der grenzüberschreitenden Flugsicherung zugelassen und nur soweit, als es sich hierbei um eine ausländische Flugsicherungsorganisation handelt. Der Einsatz von inländischen Flugsicherungsorganisationen zu Hilfszwecken bleibt ausgeschlossen. Es ist nicht im Interesse des Bundes, dass die nach § 31b Absatz 1 beauftragte Flugsicherungsorganisation die ihr übertragenen Aufgaben auf Dritte delegiert. Damit würde es zu einer Zerstückelung der Flugsicherungslandschaft in Deutschland kommen. Sie gilt es zu verhindern.

Der Einsatz eines Hilfsdienstleisters muss darüber hinaus zweckmäßig sein. Es hat insoweit eine fachliche Prüfung und Beurteilung zu erfolgen, ob im konkreten Falle der Einsatz einer ausländischen Flugsicherungsorganisation aus technischen und betrieblichen Gründen in Frage kommt. Der Einsatz setzt weiter voraus, dass die Hilfsorganisation über ein entsprechendes Zertifikat nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 verfügt. Damit ist sichergestellt, dass auch für den Hilfsdienstleister die personellen und technischen Voraussetzungen für eine sachgerechte, den Anforderungen an die Verkehrssicherheit genügende, Aufgabenwahrnehmung vorliegen. Darüber hinaus muss durch vertragliche Regelungen zwischen den betroffenen Flugsicherungsorganisationen sichergestellt sein, dass Weisungen des Bundesaufsichtsamtes zur Durchführung der Flugsicherung von der zur Hilfe eingesetzten Flugsicherungsorganisation umgehend und konsequent umgesetzt werden. Im konkreten Einzelfall obliegt es letztlich der fachlichen Beurteilung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, in welchem Umfang und mit welchem Inhalt vertragliche Regelungen zwischen beiden Flugsicherungs-

organisationen bestehen müssen, damit die Durchsetzung von Weisungen und die effektive Kontrolle über die Flugsicherung gewährleistet sind.

Bereits Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 gibt den nationalen Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten auf, durch entsprechende Maßnahmen der Zusammenarbeit eine angemessene Beaufsichtigung der zertifizierten Flugsicherungsorganisationen des jeweils anderen Staates sicherzustellen. Im Rahmen entsprechender völkerrechtlicher Übereinkünfte, bei denen es sich nach Maßgabe von Artikel 59 Absatz 2 GG beispielsweise um Verwaltungsabkommen handeln kann, hat der Bund zu gewährleisten, dass er seine Kontroll- und Steuerungsrechte für die zivile und zivil-militärische Flugsicherung gegenüber diesen Unternehmen aktiv wahrnehmen kann. Absatz 6 Satz 3 enthält daher über die Voraussetzungen des Satzes 1 hinausgehend die Einschränkung, dass die Hinzuziehung einer ausländischen Flugsicherungsorganisation nur dann zulässig ist, wenn durch völkerrechtliche Übereinkunft mit der ausländischen Stelle, die für die Aufsicht über die jeweilige Flugsicherungsorganisation zuständig ist, eine Regelung der Wahrnehmung von Aufsichtsmaßnahmen sowie von Kontroll- und Durchsetzungsbefugnissen besteht. Ohne entsprechende völkerrechtliche Regelung mit den zuständigen Verwaltungsbehörden des betreffenden ausländischen Staats kann eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit einer ausländischen Flugsicherungsorganisation grundsätzlich nicht in Betracht kommen.

Zur Sicherstellung der verfassungsmäßigen Aufgabenerfüllung der Luftstreitkräfte der Bundeswehr, insbesondere im Rahmen der zivil-militärischen Integration, ist eine Mitwirkung der Bundeswehr bei der Ausarbeitung der rechtlichen Bestimmungen der völkerrechtlichen Vereinbarungen unerlässlich. Zur Regelung der Zusammenarbeit werden die bestehenden Ressortvereinbarungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium der Verteidigung entsprechend ergänzt.

Zu Nummer 7

Die allgemeinen Bestimmungen für die Beauftragung bedürfen der Anpassung im Hinblick auf die Aufhebung der bisherigen Regelung von § 31b Absatz 1 Satz 2 LuftVG über die Einzelbeauftragung von natürlichen Personen und die Ermöglichung der Beauftragung von weiteren Flugsicherungsorganisationen an Regionalflughäfen durch den neu geschaffenen § 31f LuftVG. Insoweit stellen die Änderungsbefehle lediglich Folgeänderungen dar.

Zu Nummer 8

Gegenüber den Beauftragten an den Regionalflugplätzen (§ 31f Absatz 1 LuftVG) wird – wie gegenüber allen anderen Beauftragten auch – im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter die Möglichkeit des Rückgriffs entsprechend der gegenwärtig geltenden Rechtslage geschaffen. Bei dem im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen festzulegenden Höchstbetrag handelt es sich nicht um einen Einheitsbetrag. Vielmehr wird der jeweils festzusetzende Höchstbetrag unter Berücksichtigung der Gefahreneigenschaft und der Art der Lotsentätigkeit am jeweiligen Flugplatz für jeden Beauftragten gesondert ermittelt.

Zu Nummer 9

Zu § 31f – neu –

An Flugplätzen, bei denen nach § 27d Absatz 4 LuftVG Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorgehalten werden sollen (Regionalflughäfen), ist nach der bislang geltenden Regelung von § 31b Absatz 2 Satz 1 LuftVG die nach § 31b Absatz 1 LuftVG beauftragte Flugsicherungsorganisation verpflichtet, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorzuhalten. Von dieser Pflicht wird sie nach dem geltenden § 31b Absatz 2 Satz 3 LuftVG nur befreit, soweit das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geeignete natürliche Personen nach § 31b Absatz 1 Satz 2 LuftVG a. F. beauftragt.

Das bislang praktizierte Modell der Einzelbeauftragung entspricht jedoch nicht den Vorgaben des Rechts der Europäischen Gemeinschaft. Es geht davon aus, dass künftig nur noch zertifizierte Flugsicherungsorganisationen Flugsicherungsdienste erbringen dürfen.

Der neue § 31f Absatz 1 LuftVG berücksichtigt diesen Umstand. Er schafft die Voraussetzungen, um an Regionalflughäfen über den Fall der Beauftragung nach § 31b Absatz 1 Satz 1 LuftVG hinaus auch andere in- oder ausländische Flugsicherungsorganisationen mit Aufgaben der Flugsicherung beauftragen zu können. § 31f LuftVG stellt damit die gesetzliche Grundlage für die Beauftragung dieser Organisationen mit Hoheitsaufgaben des Bundes dar. Rechtlich handelt es sich um eine Beleihung.

Die Beauftragung von Flugsicherungsorganisationen ist jedoch an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 ist zunächst entscheidend, dass die zu beauftragende Flugsicherungsorganisation im Besitz eines gültigen Zeugnisses nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31. 3. 2004, S. 10) ist. Nur solche Flugsicherungsorganisationen verfügen über die notwendige fachliche Qualifikation. Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 sieht vor, dass die zu beauftragende Flugsicherungsorganisation außerdem die hinreichende Gewähr für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgabe bieten muss. Die Hoheitsaufgaben des Bundes können nur einer Flugsicherungsorganisation übertragen werden, die zur Überzeugung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auch über die notwendigen technischen und betrieblichen Erfordernisse sowie über die entsprechende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit verfügt. In dieser Vorgabe drückt sich insbesondere das staatliche Interesse an einer ordnungsgemäßen Aufgabenerfüllung aus.

Absatz 2 Satz 2 bezieht sich auf die Beauftragung von ausländischen Flugsicherungsorganisationen. Dabei wird klargestellt, dass für ausländische Flugsicherungsorganisationen auch die Voraussetzungen des Absatzes 2 Satz 1 gelten.

Im Hinblick auf die Sicherstellung der für den Bund notwendigen Kontroll- und Durchsetzungsbefugnisse für die zivile und zivil-militärische Flugsicherung beim Einsatz einer Flugsicherungsorganisation mit Sitz oder Niederlassung im Ausland bestehen bei der Flugsicherung an Regionalflug-

plätzen grundsätzlich keine Unterschiede gegenüber dem Einsatz einer inländischen Flugsicherungsorganisation, da sich das für die Aufgabe erforderliche Personal und die notwendigen Betriebsmittel im Hoheitsbereich des Bundes befinden. Gleichwohl sieht Absatz 2 Satz 2 für die Beauftragung einer ausländischen Flugsicherungsorganisation zur Absicherung der Ingerenzrechte des Bundes eine entsprechende Regelung vor, wie sie bereits in § 31b Absatz 6 Satz 2 LuftVG enthalten ist. Damit wird die Beauftragung einer ausländischen Flugsicherungsorganisation von dem Vorhandensein einer völkerrechtlichen Übereinkunft nach Maßgabe von Artikel 59 Absatz 2 GG mit der jeweils zuständigen ausländischen Aufsichtsbehörde über die Beaufsichtigung und Durchsetzung der Kontroll- und Steuerungsrechte des Bundes für die zivile und zivil-militärische Flugsicherung abhängig gemacht. Für die inländische Flugsicherungsorganisation enthält beispielsweise § 31f Absatz 4 LuftVG eine entsprechende Regelung.

Zur Sicherstellung der verfassungsmäßigen Aufgabenerfüllung der Luftstreitkräfte der Bundeswehr, insbesondere im Rahmen der zivil-militärischen Integration, ist eine Mitwirkung der Bundeswehr bei der Ausarbeitung der rechtlichen Bestimmungen der entsprechenden völkerrechtlichen Vereinbarungen nach Maßgabe von Artikel 59 Absatz 2 GG unerlässlich. Zur Regelung der Zusammenarbeit werden die bestehenden Ressortvereinbarungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium der Verteidigung entsprechend ergänzt.

Absatz 3 Satz 1 macht deutlich, dass es keinen Rechtsanspruch auf Beauftragung gibt. Die Entscheidung über die Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation wird nach Absatz 3 Satz 2 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemacht. Gemäß Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 erfolgt außerdem eine Notifikation über die durchgeführte Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation gegenüber der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft.

Die Beauftragung (Beleihung) von Flugsicherungsorganisationen mit hoheitlichen Aufgaben verlangt eine angemessene Kontrolle des Beauftragten. Absatz 4 unterwirft daher zur Sicherung der staatlichen Ingerenzrechte die beauftragte Flugsicherungsorganisation der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung. Dieses kann sich zur Wahrnehmung seiner Aufsichtstätigkeit beispielsweise jederzeit über die Angelegenheiten der Flugsicherungsorganisation, insbesondere durch Einholung von Auskünften, Berichten und die Vorlage von Aufzeichnungen aller Art, unterrichten, rechtswidrige oder zweckwidrige Maßnahmen beanstanden sowie entsprechende Abhilfe verlangen oder sogar im Wege der Ersatzvornahme selbst oder durch Dritte durchführen lassen.

Absatz 5 stellt klar, dass Widerspruch und Anfechtungsklage keine aufschiebende Wirkung haben.

Nach Absatz 6 sind Bedienstete des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung befugt, die Anlagen- und Betriebsräume der beliebigen Flugsicherungsorganisation zu betreten und Gegenstände sowie geschäftliche Unterlagen im erforderlichen Umfang in Verwahrung zu nehmen. Entsprechende Befugnisse sind auch den vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auf der Grundlage von Artikel 3 der Verordnung

(EG) Nr. 550/2004 beauftragten anerkannten Organisationen zur Durchführung ihrer Aufgaben einzuräumen.

Nach Absatz 7 Satz 1 kann ein Widerruf der Beauftragung auch auf Antrag der Flugsicherungsorganisation erfolgen. Die Regelung trägt den Interessen der beauftragten Flugsicherungsorganisation Rechnung, die aus betrieblichen oder anderen Gründen gezwungen ist, die Wahrnehmung der übertragenen Aufgabe einzustellen. Im Hinblick auf den Widerruf sind zur Wahrung der öffentlichen Interessen Zeitpunkt, Art und Weise der Übergabe zu regeln. Insbesondere muss die weitere Erfüllung der in Deutschland geltenden internationalen Verpflichtungen, insbesondere die Umsetzung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, gewährleistet sein. Dies ist durch geeignete Nebenbestimmungen nach § 36 VwVfG sicherzustellen.

Absatz 7 Satz 2 stellt abweichend von § 49 Absatz 6 VwVfG klar, dass kein Anspruch auf Entschädigung besteht. Im Übrigen werden durch Absatz 7 die Regelungen über Rücknahme und Widerruf eines Verwaltungsaktes nicht berührt.

Zu § 31g – neu –

Die beauftragte Flugsicherungsorganisation ist bei Einsatz von Personal für Flugsicherungsbetriebsdienste oder für den Betrieb der zu ihrer Durchführung notwendigen Flugsicherungstechnik, das nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft keiner Lizenz bedarf, verpflichtet, dafür zu sorgen, dass dieses Personal über die erforderliche Befähigung und Eignung verfügt, um den gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft handelt es sich hierbei um Bereiche, die neben der (lizenzpflichtigen) Flugverkehrskontrolle durch Fluglotsen Gegenstand der Flugsicherung sind, d. h. um Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Flugwetterdienste sowie Flugberatungsdienste. Darüber hinaus ist ausdrücklich auch der Bereich der für die Erbringung der Flugsicherung notwendigen Flugsicherungstechnik erfasst. In diesen Bereichen bedarf es – soweit das Recht der Europäischen Gemeinschaft eine staatliche Lizenzierung nicht vorschreibt – einer Regelung, die die Gewähr für die Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards in Deutschland bietet.

Aus diesem Grund werden einerseits die beauftragten Flugsicherungsorganisationen in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Rechts der Europäischen Gemeinschaft ausdrücklich verpflichtet, für den Einsatz von entsprechend qualifiziertem Personal zu sorgen und diese Qualifikation dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durch entsprechende Ausbildungs- oder Befähigungsnachweise auf Anforderung nachzuweisen. Andererseits soll das Qualifizierungssystem ebenso wie das bisherige staatliche Erlaubnis- und Berechtigungswesen einen gleichbleibend hohen Standard der Qualifikation des eingesetzten Personals sicherstellen. Daher werden die konkreten Anforderungen an die Befähigungsnachweise des betroffenen Personenkreises – genau wie die Lizenzierungsvoraussetzungen der Fluglotsen – weiterhin auf nationaler Verordnungsebene festgelegt, soweit solche Angelegenheiten nicht bereits durch das Recht der Europäischen Gemeinschaft abschließend und umfassend erfasst sind.

Durch diese Neuregelung, die in Einklang mit den geltenden Vorgaben des Rechts der Europäischen Union steht, werden

der konsequenten Ausrichtung des Lizenzwesens nach den Vorgaben des Gemeinschaftsrechts entsprochen sowie ungleiche Verhältnisse vermieden.

Zu Nummer 10

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Bedingt durch die wachsende Zahl von Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft bedarf es zur europarechtskonformen Umsetzung der Regelungen nicht mehr nur der bisherigen Verordnungen zur Durchführung des Luftverkehrsgesetzes. Zur Durchführung und Konkretisierung der unmittelbar geltenden Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft sind vielmehr ebenfalls Verordnungen notwendig. Die Verordnungsermächtigung des § 32 Absatz 4 LuftVG wird daher in Übereinstimmung mit der Regelung in § 32 Absatz 1 LuftVG entsprechend ergänzt.

Zu den Doppelbuchstaben bb und cc

Die Flugvermessung ist unabdingbare Voraussetzung für die Gewährleistung der Integrität der Navigationsanlagen und Instrumentenflugverfahren. Sie wird nach den SES-Verordnungen nicht als eigener Flugsicherungsdienst qualifiziert. Aus historischen Gründen bestehen keine verbindlichen Regelungen auf nationaler gesetzlicher bzw. untergesetzlicher Ebene. Solche Regelungen sind jedoch zur Gewährleistung eines einheitlichen und hohen Standards der Flugvermessung notwendig. In der Praxis werden inzwischen Flugvermessungsdienste von verschiedenen Unternehmen angeboten. Mit dieser Verordnungsermächtigung wird die Möglichkeit zur Schaffung der erforderlichen einheitlichen Regelungen hergestellt.

Zu Doppelbuchstabe dd

Die Neufassung der Ermächtigungsgrundlage in Nummer 4 ermächtigt die Verwaltung zur Konkretisierung der Anforderungen an das lizenzpflichtige Personal und seine Ausbilder auf Verordnungsebene. Zudem können auf dieser Grundlage ab Erreichen des 55. Lebensjahres weitere Anforderungen gestellt oder deren Vorliegen geprüft werden.

Die Tätigkeit von Fluglotsen stellt besonders hohe Anforderungen an die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit. Ausfallerscheinungen aufgrund körperlichen oder geistigen Versagens gefährden unmittelbar die Sicherheit einer Vielzahl von Personen.

Mit zunehmendem Lebensalter lassen die für die Ausübung der Flugverkehrskontrolle notwendigen kognitiven Fähigkeiten regelmäßig stark nach. Der Einsatz älterer Fluglotsen kann ein erhebliches Sicherheitsrisiko bei der Verkehrsüberwachung der Luftfahrt darstellen.

Andererseits soll die in Artikel 12 GG gewährleistete Berufsausübungsfreiheit von Fluglotsen höheren Alters nicht generell durch die Schaffung einer starren Altersgrenze eingeschränkt werden.

Es müssen jedoch geeignete Maßnahmen getroffen werden, die die Sicherheit der Luftfahrt auch bei Einsatz von Fluglotsen mit einem höheren Lebensalter gewährleisten.

Im internationalen Vergleich sind regelmäßig Höchstaltersgrenzen für Fluglotsen festzustellen. Für Fluglotsen in

Deutschland galt nach den Regelungen des vormaligen Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung eine einheitliche Höchstaltersgrenzenregelung. Mit der Organisationsprivatisierung der Flugsicherung zum 1. Januar 1993 ist diese Regelung entfallen, jedoch in Form von tarifvertraglichen Regelungen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH fortgeführt worden.

Die Ausdehnung der Verordnungsermächtigung auf eine nähere Konkretisierung der Anforderungen an die Befähigung und Eignung des lizenzpflichtigen Personals für die Flugsicherung über das 55. Lebensjahr hinaus unter Berücksichtigung der altersspezifischen Tauglichkeit sowie von Art und Umfang der Arbeitseinsätze und an die technische Ausstattung des Arbeitsplatzes verschafft der Verwaltung die Möglichkeit, die mit dem Alterwerden verbundenen Prozesse und den im unterschiedlichen Maße nachlassenden Grad der Leistungsfähigkeit bei diesem Personal anforderungsgerecht zu berücksichtigen. So kann durch detaillierte und spezifische Vorschriften dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die psychische und physische Leistungsfähigkeit individuell unterschiedlich ist und Belastungen in der Flugsicherung auch vom Verkehrsaufkommen, dem konkreten Tätigkeitsbereich und der technischen Ausstattung des Arbeitsplatzes abhängen können.

Die neu geschaffene Nummer 4a enthält keine Neuregelungen. Sie ist lediglich redaktionell bedingt. Bisher in § 32 Absatz 4 Nummer 4 LuftVG enthaltene Regelungen werden darin wiedergegeben.

Nummer 4b gibt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Ermächtigung, Einzelheiten des Verfahrens der Erteilung von Befähigungsnachweisen für die Durchführung von Unterstützungsdiensten nach § 27c Absatz 2 Satz 2 LuftVG sowie deren Widerruf und Beschränkung durch Rechtsverordnung zu regeln. Damit können die den Mitgliedstaaten nach Artikel 7 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31. 3. 2004, S. 10) obliegenden Überwachungspflichten im Hinblick auf die Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen und der an die Befähigungsnachweise geknüpften Bedingungen konkretisiert werden.

Die Nummer 4c enthält die Verordnungsermächtigung zur Sicherstellung eines gleich bleibend hohen Standards der Qualifikation des eingesetzten nicht lizenzpflichtigen Personals für die Flugsicherung (vgl. Begründung zu § 31g LuftVG).

Zu Doppelbuchstabe ee

Der sich aus der Änderung des § 5 Absatz 1 LuftVG ergebende Übergang von der Erlaubnis- zur Qualifizierungspflicht bei Nichtlotsen indiziert diese Folgeänderung in Form einer Beschränkung des Wortlauts auf die erlaubnispflichtigen Fluglotsen, die nach dem europäischem Recht einer Lizenz bedürfen und für deren Ausbildung die in nationales Recht umgesetzte Richtlinie 2006/23/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz (ABl. L 114 vom 27. 4. 2006, S. 22) Vorgaben enthält. Unbeschadet dessen eröffnen die neuen Nummern 4b und 4c in § 32 Absatz 4

LuftVG zur Sicherstellung eines einheitlichen Standards die Regelung des Verfahrens zur Erlangung von Befähigungsnachweisen sowie der Anforderungen an den Nachweis der Befähigung und Eignung auf Verordnungsebene.

Zu Doppelbuchstabe ff

Die neue Nummer 7a schafft eine Ermächtigungsgrundlage für die Erhebung von Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen gegenüber Flugsicherungsorganisationen, die nach der Neuregelung des § 31f LuftVG mit einzelnen Aufgaben an den so genannten Regionalflughäfen betraut werden können. Zudem wird der Verordnungsgeber zur Erhebung von Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen im Zusammenhang mit der Wahrnehmung von Unterstützungsdiensten nach § 27c Absatz 2 Satz 3 LuftVG ermächtigt. Danach können Gebühren und Auslagen, z. B. für die Zertifizierung der Flugsicherungsorganisationen und Unterstützungsdienstleister, erhoben werden (bei den Unterstützungsdienstleistern handelt es sich nach der Terminologie der SES-Verordnungen begrifflich ebenfalls um Flugsicherungsorganisationen; vgl. Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31. 3. 2004, S. 10)). Die Gebührenerhebung soll künftig durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gegenüber den Flugsicherungsorganisationen und den Unterstützungsdienstleistern erfolgen. Sie umfasst auch die mit den gebührenpflichtigen Leistungen zusammenhängenden Kosten für aufsichtsrechtliche Maßnahmen.

Die Flugsicherungsorganisationen können mittels vertraglicher Regelung ihre Kostendeckung zu Lasten des jeweiligen Flugplatzunternehmers gemäß § 27d Absatz 4 LuftVG sicherstellen, da diese von den Flugsicherungsorganisationen zu entrichtenden Gebühren und Auslagen zu den Kosten für die vorgehaltenen Flugsicherungsbetriebsdienste und die flugsicherungstechnischen Einrichtungen zählen. Gleiches gilt für die Unterstützungsdienstleister, die die Kosten ihres Befähigungsnachweises in die Kalkulation ihrer Dienstleistungen einbeziehen können.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Nummer 7a ergänzt die Ermächtigungen an die Gebührenverordnunggeber um die Ermächtigungsgrundlage für die Erhebung von Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen gegenüber Flugsicherungsorganisationen, die nach § 31f LuftVG mit einzelnen Aufgaben an Regionalflughäfen betraut werden können sowie gegenüber Dienstleistern für Unterstützungsdienste nach § 27c Absatz 2 Satz 3 LuftVG. Die Änderung in § 32 Absatz 4 LuftVG stellt eine redaktionelle Folgeänderung dar, bedingt durch die neuen Ermächtigungen an die Gebührenverordnunggeber nach § 32 Absatz 4 Nummer 7a LuftVG.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die neue Nummer 3 in § 32 Absatz 4a LuftVG ordnet bei Amtshandlungen gegenüber Flugsicherungsorganisationen, die nach § 31f LuftVG mit einzelnen Aufgaben an Regional-

flughäfen betraut werden, und bei Amtshandlungen gegenüber Dienstleistern für Unterstützungsdienste nach § 27c Absatz 2 Satz 3 LuftVG für die Gebührenbemessung das Kostendeckungsprinzip an. Damit gilt nach § 3 Satz 2 des Verwaltungskostengesetzes das Verbot der Kostenüberdeckung, wonach Gebühren so bemessen sein müssen, dass das geschätzte Gebührenaufkommen den auf die Amtshandlungen entfallenden durchschnittlichen Personal- und Sachaufwand für den betreffenden Verwaltungszweig nicht übersteigt. Bei der Bemessung der kostendeckenden Gebühren können nicht nur die Sach- und Personalkosten, sondern auch der auf die gebührenpflichtige Leistung entfallende Teil der Gemeinkosten nach dem Prinzip der Vollkostenrechnung berücksichtigt werden. Damit können sämtliche mit der gebührenpflichtigen Leistung zusammenhängenden Kosten, beispielsweise Kosten der Aufsicht, angesetzt und verursachergerecht umgelegt werden.

Zu Buchstabe c

Redaktionelle Folgeänderung der Einföhrung eines neuen § 32 Absatz 4 Nummer 7a LuftVG.

Zu Nummer 11

Es handelt sich um eine rechtsförmliche Anpassung des § 43 LuftVG, ohne dass die Versicherungspflicht in ihrem materiellen Gehalt Änderungen erfährt.

Die Streichung des Verweises auf die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) ist dem Umstand geschuldet, dass diese Verordnung durch Artikel 27 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31. 10. 2008, S. 3) mit Wirkung zum 1. November 2008 aufgehoben ist. Artikel 7 der aufgehobenen Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 enthielt eine Versicherungspflicht für die luftverkehrsrechtliche Drittschadenshaftung, die mit Rücksicht auf die Versicherungspflicht für die luftverkehrsrechtliche Drittschadenshaftung nach den Artikeln 4 und 7 der seit dem 30. April 2005 geltenden Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. L 138 vom 21. 4. 2004, S. 1) nicht mehr in die Nachfolgeverordnung (EG) Nr. 1008/2008 überführt wurde. Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 enthält lediglich eine Versicherungsanforderung für beförderte Postsendungen, so dass die Versicherungsanforderungen für die Drittschadenshaftung europarechtlich nunmehr ausschließlich in der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 niedergelegt sind. Damit kann der Verweis auf die aufgehobene Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 ersatzlos entfallen.

Zu Nummer 12

Die Regelung des § 44 LuftVG wird rechtsförmlich angepasst, ohne dass die Passagierschadenshaftung oder die diesbezügliche Versicherungspflicht in ihrem materiellen Gehalt Änderungen erfährt. Die Streichung des Verweises auf die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrt-

unternehmen (ABl. L 240, S. 1) in § 44 Nummer 5 LuftVG ist dem Umstand geschuldet, dass diese Verordnung durch Artikel 27 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31. 10. 2008, S. 3) mit Wirkung zum 1. November 2008 aufgehoben ist. Artikel 7 der aufgehobenen Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 enthielt eine Versicherungspflicht für die luftverkehrsrechtliche Passagierschadenshaftung, die mit Rücksicht auf die Versicherungspflicht für die luftverkehrsrechtliche Passagierschadenshaftung nach den Artikeln 4 und 6 der seit dem 30. April 2005 geltenden Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. L 138 vom 21. 4. 2004, S. 1) nicht mehr in die Nachfolgeverordnung (EG) Nr. 1008/2008 überführt wurde. Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 enthält lediglich eine Versicherungsanforderung für beförderte Postsendungen, die aber nicht in den Anwendungsbereich der Haftungs- und Versicherungsregelungen dieses Unterabschnitts fallen und somit in die Vorbehalte des § 44 LuftVG nicht aufgenommen werden müssen. Die Verweisung ist daher entbehrlich geworden und kann ersatzlos entfallen.

Zu Nummer 13

Im neuen § 73 Absatz 1 wird das Erlöschen der bislang auf der Grundlage von § 31b Absatz 1 Satz 2 LuftVG in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) erfolgten Beauftragungen einzelner natürlicher Personen vorgeschrieben. Beauftragungen dieser Art sind nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft nicht vorgesehen. Für einen Übergangszeitraum – bis zur Beauftragung einer entsprechenden Flugsicherungsorganisation – und zur Sicherstellung eines geordneten Übergangs in Einzelfällen bleiben die bislang erteilten Beauftragungen noch bestehen. Der Zeitraum bis zum 31. Dezember 2012 ist hierbei für die Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation und zur Umstrukturierung der Rechtsverhältnisse notwendig und ausreichend.

Um eine ordnungsgemäße und möglichst reibungslose Abwicklung des Luftverkehrs auch weiterhin zu gewährleisten und um insbesondere den Verlust ihres Arbeitsplatzes für die betroffenen Beauftragten abzuwenden, wird es den Flugplatzunternehmern und den Ländern ermöglicht, die von ihnen an den betreffenden Flugplätzen beschäftigten Beauftragten einer Flugsicherungsorganisation zu überlassen. In Absatz 2 wird geregelt, dass diese Überlassung eine Arbeitnehmerüberlassung im Sinne des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes ist. Für die Überlassung der Beauftragten gelten damit die Bestimmungen des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes (AÜG). Danach benötigt der Verleiher (Flughafenunternehmer, Land) grundsätzlich eine Verleiherlaubnis (§ 1 Absatz 1 Satz 1 AÜG), die bei der örtlich für den Sitz des Verleihers zuständigen Regionaldirektion der Bundesagentur für Arbeit beantragt werden kann. Zudem ist der Grundsatz der Gleichstellung von überlassenen Leiharbeitnehmern mit den vergleichbaren Arbeitnehmern im Betrieb des Entleihers hinsichtlich der wesentlichen Arbeitsbedingungen einschließlich des Arbeitsentgelts (Gleichstellungs-

grundsatz) zu berücksichtigen. Von diesem Grundsatz kann für die überlassenen Beauftragten ebenso wie für alle anderen Arbeitnehmer nur durch oder auf der Grundlage eines einschlägigen Tarifvertrags abgewichen werden (vgl. § 3 Absatz 1 Nummer 3, § 9 Nummer 2 AÜG).

Die Möglichkeit der Überlassung berücksichtigt die Interessen der Beauftragten an der Aufrechterhaltung ihres Arbeitsverhältnisses unter Verwirklichung der Zielsetzungen des vorliegenden Gesetzentwurfs. Die Anordnung der Anwendung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes ist erforderlich, um möglichen Zweifeln hinsichtlich seiner Anwendbarkeit vorzubeugen. Dies gilt auch für den Fall, dass der Einsatzort entliehener Fluglotsen im Betrieb des Verleihers und damit im Betrieb des Arbeitgebers (Flugplatz oder Land) bleibt. Bei den Beauftragten handelt es sich ausschließlich um Arbeitnehmer, die in einem Arbeitsverhältnis zu einem Flugplatzunternehmer oder dem Land stehen, und nicht um Beamte. Die übrigen Regelungen des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes und insbesondere die Regelungen des Arbeitsrechts bleiben unberührt.

Nach Absatz 3 gilt für die in Deutschland bereits tätigen Wirtschaftsunternehmen, die Unterstützungsdienste für die Flugsicherung erbringen, die in § 27c Absatz 2 Satz 4 LuftVG vorgeschriebene Anzeige als erteilt.

Die Übergangsregelungen in Absatz 4 berücksichtigen den Umstand, dass bereits heute, insbesondere aus Gründen jahrzehntelang ausgeübter Praxis, ausländische Flugsicherungsorganisationen in den Grenzregionen in Deutschland tätig sind. Da der Verkehr in der Luft insoweit nicht mit dem Verkehr auf dem Boden vergleichbar ist, beispielsweise können die Luftfahrzeuge nicht punktgenau an Luftraumgrenzen oberhalb des Hoheitsgebietes der jeweils aneinander angrenzenden Staaten übergeben werden, werden in der Praxis die Ausübung von Flugsicherungsdiensten oder Teile hiervon zwischen den jeweils angrenzenden Staaten und Flugsicherungsorganisationen delegiert. Je nach Grenzverlauf, Topographie sowie insbesondere unter Berücksichtigung der Sicherstellung der Gewährung einer sicheren, geordneten und flüssigen und letztendlich effektiven Verkehrsflussführung umfassen diese wechselseitigen Delegierungen unterschiedliche Ausdehnungen und bestehen an allen Grenzen zu Nachbarländern.

Seit rund zwei Jahren sind ausländische Flugsicherungsorganisationen in Deutschland auch an Regionalflughäfen tätig. Mit der Übergangsregelung wird ausdrücklich klargestellt, dass nach der gesetzlichen Neuregelung die Tätigkeiten dieser Organisationen als gestattet gelten bzw. solche an Regionalflughäfen tätige Organisationen als beauftragt gelten. Mit der Bemessung des Übergangszeitraumes bis zum 31. Dezember 2012 wird ausreichend Zeit gewonnen für den Abschluss von entsprechenden völkerrechtlichen Vereinbarungen und zur Durchführung von Beauftragungen gemäß den gesetzlichen Neuregelungen.

Zu Artikel 2

Zur Vermeidung von Auslegungsschwierigkeiten stellt die Neuregelung klar, dass die Befristung von drei Monaten für die Dauer einer Festlegung von Flugverfahren auch für Festlegungen nach § 27a Absatz 2 Satz 3 LuftVO gilt.

Zu Artikel 3

Es handelt sich um eine rechtsförmliche Anpassung des § 4 des Gesetzes zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr und zur Durchführung der Versicherungspflicht zur Deckung der Haftung für Güterschäden nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550, 1027), ohne dass die Versicherungspflichten zur Deckung der Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen in ihrem materiellen Gehalt Änderungen erfahren.

Zu den Nummern 1 und 2

Die Streichung des Verweises auf die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen vom 23. Juli 1992 (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) ist dem Umstand geschuldet, dass diese Verordnung durch Artikel 27 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31. 10. 2008, S. 3) mit Wirkung zum 1. November 2008 aufgehoben wurde. Artikel 7 der aufgehobenen Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 enthielt eine Versicherungspflicht für die luftverkehrsrechtliche Passa-

gierschadenshaftung, die mit Rücksicht auf die Versicherungspflicht für die luftverkehrsrechtliche Passagierschadenshaftung nach den Artikeln 4 und 6 der seit dem 30. April 2005 geltenden Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. L 138 vom 21. 4. 2004, S. 1) nicht mehr in die Nachfolgeverordnung (EG) Nr. 1008/2008 überführt wurde. Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 enthält lediglich eine Versicherungsanforderung für beförderte Postsendungen, die aber nicht in den Anwendungsbereich der Haftungs- und Versicherungsregelungen nach dem Montrealer Übereinkommen fallen (Artikel 2 Absatz 3 des Montrealer Übereinkommens), also auch nicht in den des Gesetzes zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr und zur Durchführung der Versicherungspflicht zur Deckung der Haftung für Güterschäden nach der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550, 1027) (MontÜG). Sie muss daher auch nicht in die Vorbehalte des § 4 Absatz 1 MontÜG aufgenommen werden. Die Verweisung kann vielmehr ersatzlos entfallen.

Zu Artikel 4

Dieser Artikel enthält die übliche Inkrafttretensregelung.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Durch das Gesetz werden vier Informationspflichten der Wirtschaft neu eingeführt, zwei geändert und zwei aufgehoben. Aufgrund der geringen Fallzahlen ist nur mit marginalen Bürokratiekostenauswirkungen zu rechnen.

Die Auswirkungen der Umstellung der staatlichen Erlaubnispflicht für flugsicherungstechnisches Personal auf ein Qualifizierungssystem nach Maßgabe des § 31g LuftVG sowie der Anzeigepflicht nach § 27c LuftVG können hinsichtlich der Bürokratiekosten erst nach Vorlage der konkretisierenden Rechtsverordnungen ermittelt werden. Der Rat bittet daher, diese bei Erlass der Rechtsverordnungen unter Einbeziehung des Rates abzuschätzen.

Für die Verwaltung wird eine Veröffentlichungspflicht im Bundesanzeiger neu eingeführt.

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 858. Sitzung am 15. Mai 2009 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 2a – neu –
(§ 18b Absatz 2 LuftVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2a einzufügen:

„2a. In § 18b Absatz 2 Satz 1 und 2 wird jeweils das Wort „obersten“ durch das Wort „zuständigen“ ersetzt.“

Begründung

Die Unterrichtungspflicht des § 18b Absatz 2 LuftVG wurde den Ländern durch das Elfte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2432) mit Zustimmung des Bundesrates auferlegt. Die dabei vorgenommene Festlegung der für die Wahrnehmung der Unterrichtungspflicht zuständigen Behörde, der jeweils obersten Luftfahrtbehörde eines Landes, ist nicht mehr sachgerecht. Die Länder sind zur Straffung ihrer Verwaltungen verpflichtet und es müssen insofern Vollzugsaufgaben bei den nachgeordneten Behörden gebündelt werden. Es bleibt deshalb den Ländern überlassen, auf welcher Ebene sie die Aufgabe nach § 18b Absatz 2 LuftVG wahrnehmen wollen. Hinzu kommt, dass mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung eines Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung und zur Änderung und Anpassung weiterer Vorschriften (vgl. Bundestagsdrucksache 16/11608) die Zuständigkeit für die Unterrichtungspflichten nach § 18a Absatz 1 LuftVG (§ 18a Absatz 1 und 1a LuftVG n. F.), die zuvor ebenfalls von den obersten Luftfahrtbehörden wahrzunehmen waren, geändert werden soll und es den Ländern dann freisteht, ihre zuständige Behörde zu bestimmen.

2. Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a
(§ 27c Absatz 1 Satz 2 LuftVG)

In Artikel 1 Nummer 5 ist Buchstabe a zu streichen.

Begründung

Der neu angefügte Satz ist, soweit er den Schutz vor Fluglärm betrifft, überflüssig. § 29b Absatz 2 LuftVG regelt bereits in ausreichender Weise, dass u. a. die für die Flugsicherung zuständige Stelle „auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken“ hat. Eine Doppelregelung, die zudem noch begrifflich von § 29b Absatz 2 LuftVG abweicht, sollte vermieden werden.

Soweit der neue Satz 2 den Schutz vor Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge betrifft, ist die Regelung in der Praxis nicht umsetzbar. Das Luftrecht enthält keine Regelungen, bei welchen Stoffen und Grenzwerten eine nach dem Luftverkehrsgesetz erhebliche Luftverunreinigung vorliegt. Zudem würde dieser neue Tatbestand die Einrichtung von An- und Abflugrouten an Flughäfen er-

schweren und zusätzliches Konfliktpotential schaffen. Die Interpretation der neuen Norm als drittschützend ist nicht auszuschließen.

3. Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb

(§ 27c Absatz 2 Satz 2 und 3 LuftVG),

Nummer 9 (§ 31f Absatz 1 LuftVG)

Für den Fall, dass an dem vorliegenden Konzept des Gesetzentwurfs festgehalten werden sollte, bittet der Bundesrat, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob die Unterstützungsdienste nach § 27c Absatz 2 Satz 2 LuftVG-E als nicht hoheitliche Aufgabe des Bundes durch Verwaltungsakt im Wege der Beleihung übertragen werden sollen oder ob eine Übertragung als nicht hoheitliche Aufgabe auch ohne Beleihung durch Verwaltungsakt möglich sein soll.

Begründung

Der Gesetzentwurf sieht für die neue Regelung des § 27c Absatz 2 Satz 2 LuftVG-E vor, dass die für die Flugsicherung erforderlichen Unterstützungsdienste „keine hoheitliche Aufgabe des Bundes“ sein sollen. Es soll vielmehr ermöglicht werden, dass solche Unterstützungsdienste von Wirtschaftsunternehmen zu Marktbedingungen als privatwirtschaftliche Dienstleistung in Übereinstimmung mit dem Recht der Europäischen Gemeinschaft erbracht werden. Die geplante Regelung in § 31f Absatz 1 LuftVG-E sieht vor, dass mit der Wahrnehmung einzelner Aufgaben nach § 27c Absatz 2 auch andere Flugsicherungsorganisationen „durch Verwaltungsakt“ beauftragt werden können. Die Begründung zu dieser Regelung geht davon aus, dass es sich rechtlich hierbei um eine Beleihung mit Hoheitsaufgaben des Bundes handelt (vgl. Bundesratsdrucksache 283/09, S. 18).

Diese Regelungen und die genannte Begründung erscheinen nicht stimmig.

Eine Beleihung liegt vor und ist erforderlich, wenn einem Privatrechtssubjekt die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben übertragen werden soll; sie ist auf Grund eines Gesetzes auch durch Verwaltungsakt zulässig. Eine Beleihung durch Verwaltungsakt ist demgegenüber nicht erforderlich, wenn einem Privatrechtssubjekt keine hoheitlichen Aufgaben übertragen werden sollen. Nach der geplanten Regelung in § 27c Absatz 2 Satz 2 LuftVG-E sollen die dort genannten Unterstützungsdienste aber gerade keine hoheitlichen Aufgaben mehr sein, sondern sie sollen nach Satz 3 von Wirtschaftsunternehmen als privatwirtschaftliche Dienstleistung erbracht werden. In diesem Fall läge – entgegen der Entwurfsbegründung – kein Fall der Beleihung vor und es wäre auch keine Übertragung durch Verwaltungsakt erforderlich. In der Begründung wird demgegenüber aber doch von der Übertragung von Hoheitsaufgaben ausgegangen. Dies erscheint widersprüchlich und sollte im weiteren Gesetzgebungsverfahren überprüft und geklärt werden.

4. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a
(§ 31b Absatz 1 Satz 1 LuftVG)

In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a ist § 31b Absatz 1 Satz 1 wie folgt zu ändern:

- a) Die Wörter „in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ sind durch die Wörter „mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland“ zu ersetzen.
- b) Nach dem Wort „beauftragt“ sind die Wörter „, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden“ zu streichen.

Begründung

Nach der vorgesehenen Änderung des Grundgesetzes (Artikel 87d) wird es ermöglicht, Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung nicht nur durch Behörden und Personal des Bundes, sondern auch durch die mittelbare Bundesverwaltung einschließlich privater Beliehener zu erfüllen (vgl. Bundesratsdrucksache 220/09). Gründe, die eine Flugsicherungsorganisation in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung erfordern, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden, liegen nicht vor. Die notwendigen staatlichen Ingerenz- und Kontrollrechte des Bundes sind im Rahmen der konkretisierenden Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie im Beleihungsakt sicherzustellen. Der Einsatz von privaten Beliehenen hat sich auch in anderen hoheitlichen Aufgabenbereichen mit Sicherheitsrelevanz bewährt. Auf die Wahrnehmung bestimmter Aufgaben im Bereich der Luftsicherheit durch geeignete Personen als Beliehene wird verwiesen (vgl. § 5 Absatz 5 LuftSiG).

Die Gesetzesänderung schließt eine Kapitalprivatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH über 49,9 Prozent nicht aus. Die DFS hätte damit die Möglichkeit, ihre wirtschaftliche Entwicklung und ihre Wettbewerbsfähigkeit im europäischen Raum nachhaltig zu verbessern.

5. Zu Artikel 1 Nummer 9 (§ 31f Absatz 2 Satz 2 LuftVG)

In Artikel 1 Nummer 9 ist in § 31f Absatz 2 der Satz 2 zu streichen.

Begründung

Bei den betreffenden Flugplätzen nach § 31f LuftVG handelt es sich um kleinere Flugplätze oder um Flugplätze, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen. Für diese Flugplätze hat der Bund einen Bedarf für Flugsicherung aus Gründen der Sicherheit oder aus verkehrspolitischen Interessen nicht anerkannt.

Nach dem neuen § 31f LuftVG sollen andere Organisationen als die deutsche Flugsicherungsorganisation nur tätig werden dürfen, sofern das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Beauftragung durch Verwaltungsakt erteilt hat und eine völkerrechtliche Vereinbarung hierüber durch das BMVBS abgeschlossen wurde. Die völkerrechtliche Übereinkunft soll die Wahrnehmung von Aufsichtsmaßnahmen, die Durchführung von Kontroll- und Durchsetzungsbefugnissen sowie die verfassungsmäßige Aufgabenerfüllung der Luftstreitkräfte der Bundeswehr sichern.

Das Erfordernis einer solchen völkerrechtlichen Übereinkunft kann die Durchführung der Flugsicherungsdienstleistungen für Flugsicherungsorganisationen, die ihren Sitz im Ausland haben, an den genannten Flugplätzen erschweren. Die Durchsetzungsbefugnisse des Bundes könnten abschließend in dem von ihm zu erlassenden Verwaltungsakt, in dem eine andere Flugsicherungsorganisation mit der Wahrnehmung von Aufgaben nach § 27c Absatz 2 LuftVG beauftragt wird, geregelt werden. Es genügt, in den Verwaltungsakt Regelungen aufzunehmen, die sicherstellen, dass Aufzeichnungs- und Berichtspflichten im Inland erfüllt und die Aufzeichnungen und Berichte im Inland aufbewahrt werden.

6. Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd

(§ 32 Absatz 4 Nummer 4 LuftVG)

In Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd ist in § 32 Absatz 4 Nummer 4 der Halbsatz „einschließlich zusätzlicher Anforderungen für Fluglotsen über das 55. Lebensjahr hinaus unter Berücksichtigung der altersspezifischen Tauglichkeit sowie Art und Umfang der Arbeitseinsätze und die technische Ausstattung des Arbeitsplatzes“ zu streichen.

Begründung

In § 32 Absatz 4 Nummer 4 LuftVG soll eine Altersgrenze von 55 Lebensjahren für Fluglotsen festgelegt werden, ab der zusätzliche Anforderungen an die Tauglichkeit des Fluglotsen selbst, seine Tätigkeit und seinen Arbeitsplatz gestellt werden können. Diese Altersgrenze geht auf den Tarifvertrag der DFS zurück. Die Begründung für die Festlegung der Altersgrenze besteht in der allgemeinen Feststellung, wonach mit zunehmendem Alter die für die Flugverkehrskontrolle notwendigen kognitiven Fähigkeiten regelmäßig nachlassen. Der Einsatz älterer Fluglotsen könne ein erhebliches Sicherheitsrisiko bei der Verkehrsüberwachung der Luftfahrt darstellen. Belegt durch konkrete Untersuchungen speziell für Fluglotsen wird diese Aussage nicht. Es bestehen deshalb erhebliche Zweifel, ob diese Festlegungen den Anforderungen des Artikels 12 des Grundgesetzes für die Einschränkung der Berufsausübung entsprechen.

Es ist unbestritten, dass Altersveränderungen geeignet sind, das Leistungsprofil der einzelnen Fluglotsen herabzusetzen. Den Anforderungen an die Befähigung und Eignung der Fluglotsen sollte daher durch eine individuelle Überprüfung Rechnung getragen werden, ob der Fluglotse die konkreten Anforderungen an seinen Arbeitsplatz erfüllen kann. Die Überprüfung sollte sich nicht an der starren Altersgrenze des 55. Lebensjahres für alle Fluglotsen orientieren, sondern auf spezifische Einsatzbedingungen Rücksicht nehmen. Als Berufsausübungsregelung können derartige Regelungen in der Rechtsverordnung getroffen werden, ohne dass es der vorherigen Festlegung einer Altersgrenze im Gesetz bedarf.

Die Einsatzbedingungen der Fluglotsen sind äußerst unterschiedlich. Die Radarlotsen im Bereich der Anflug- oder Streckenkontrolle an internationalen Verkehrsflughäfen haben ungleich höhere quantitative und qualitative Anforderungen zu erfüllen und Belastungen zu tragen als

z. B. Towerlotsen an kleineren Flugplätzen mit vergleichsweise geringem Verkehrsaufkommen. Diesen Besonderheiten sollte in der Rechtsverordnung Rechnung getragen werden.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt zu den Vorschlägen des Bundesrates wie folgt Stellung:

1. **Zu Artikel 1 Nummer 2a – neu –**
(§ 18b Absatz 2 LuftVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

2. **Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a**
(§ 27c Absatz 1 Satz 2 LuftVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

3. **Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb**
(§ 27c Absatz 2 Satz 2 und 3 LuftVG) und
Nummer 9 (§ 31f Absatz 1 LuftVG)

Die genannten Unterstützungsdienste sollen nach der in § 27c Absatz 2 Satz 2 LuftVG getroffenen Regelung keine hoheitlichen Aufgaben des Bundes sein. Sie sind daher auch nicht Gegenstand einer Beauftragung nach § 31b Absatz 1 Satz 1 bzw. § 31f Absatz 1 LuftVG.

4. **Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a**
(§ 31b Absatz 1 Satz 1 LuftVG)

Der Vorschlag wird abgelehnt. Mit dem Gesetz werden die Voraussetzungen für eine rasche und konsequente Anpassung des nationalen Rechts an die Vorgaben des Rechts der Europäischen Gemeinschaft geschaffen. Die Frage der Privatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH stellt sich in diesem Zusammenhang nicht.

5. **Zu Artikel 1 Nummer 9** (§ 31f Absatz 2 Satz 2 LuftVG)

Der Vorschlag wird abgelehnt. Die umfassende Gewährleistung der zur Sicherstellung einer sachgerechten, den Anforderungen an die Verkehrssicherheit im zivilen und zivil-militärischen Bereich genügenden Aufgabenwahrnehmung erforderlichen Kontroll- und Aufsichtsbefugnisse (Ingerenzen) gegenüber ausländischen Flugsicherungsorganisationen soll durch völkerrechtliche Übereinkünfte in Form von Verwaltungsabkommen zwischen der deutschen Aufsichtsbehörde und den zuständigen ausländischen Behörden abgesichert werden. Verwaltungsakte zur Beauftragung ausländischer Flugsicherungsorganisationen können dies nicht im gleichen Ausmaß gewährleisten.

6. **Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd**
(§ 32 Absatz 4 Nummer 4 LuftVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt. Die zu § 32 Absatz 4 Nummer 4 LuftVG vorgeschlagene Streichung des Halbsatzes „einschließlich zusätzlicher Anforderungen für Fluglotsen über das 55. Lebensjahr hinaus unter Berücksichtigung der altersspezifischen Tauglichkeit sowie Art und Umfang der Arbeitseinsätze und die technische Ausstattung des Arbeitsplatzes“ wird damit begründet, dass den Anforderungen an Befähigung und Eignung des erlaubnispflichtigen Personals der Flugsicherung nur durch eine individuelle Überprüfung und nicht durch die Festlegung einer starren Altersgrenze Rechnung getragen werden kann. Die Bedenken des Bundesrates erscheinen begründet. Das Ziel der verbleibenden Fassung der Verordnungsermächtigung ist es, im Interesse der Aufrechterhaltung der Sicherheit des Luftverkehrs die Voraussetzungen für eine Regelung der Überprüfung von älterem Personal der Flugsicherung auf seine Tauglichkeit durch Verordnung zu schaffen. Diesem Ziel kann auch durch die vom Bundesrat vorgeschlagene Neufassung der Verordnungsermächtigung ohne Bezugnahme auf eine ausdrückliche Altersgrenzenregelung Rechnung getragen werden, indem eine Verkürzung der Prüfungsintervalle ab Erreichen eines bestimmten Lebensalters vorgeschrieben wird.

Es sollen somit keine zusätzlichen Prüfungsanforderungen für das ältere Personal in der Flugsicherung geschaffen werden. Vielmehr ist es ausreichend, wenn nur eine Verdichtung der Prüfungsintervalle ab Erreichen eines bestimmten Lebensalters erfolgt. Eine solche Verdichtung erfolgt bereits heute auf Grundlage der geltenden Verordnungsermächtigung in Umsetzung von Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2006/23/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz unter Bezugnahme auf die EUROCONTROL Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers aus dem Jahr 2006. Hiernach werden die Intervalle für die vorgeschriebene medizinische Tauglichkeitsuntersuchung von Fluglotsen ab Erreichen des 40. Lebensjahres von 24 Monaten auf 12 Monate verkürzt. Eine weitere Verkürzung dieser Intervalle ab Erreichen des 55. Lebensjahres durch Verordnung auf Grundlage der vorliegenden Verordnungsermächtigung erscheint hiernach möglich und sachgerecht.

