

## Gesetzentwurf der Bundesregierung

---

### Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Flugsicherung

#### A. Problem und Ziel

Mit der Errichtung des einheitlichen europäischen Luftraums durch den Erlass der so genannten Single European Sky (SES) -Verordnungen durch das Europäische Parlament und den Rat stellt sich die Notwendigkeit, die Flugsicherung in der Bundesrepublik Deutschland den sich ändernden Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene anzupassen. Neben diesen Anpassungen des deutschen Rechts werden zugleich die Voraussetzungen für eine Kapitalprivatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) geschaffen.

Bei der Rechtsetzung der Europäischen Gemeinschaft, die den einheitlichen europäischen Luftraum konstituiert, handelt es sich um folgende am 20. April 2004 in Kraft getretene Verordnungen (EG):

- Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) (ABl. EU Nr. L 96 S. 1),
- 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. EU Nr. L 96 S. 10),

- Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) (ABl. EU Nr. L 96 S. 20) und
- Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) (ABl. EU Nr. L 96 S. 26).

Wenngleich Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft gemäß Artikel 249 EG-Vertrag unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gelten und deshalb grundsätzlich keiner Umsetzung bedürfen, enthalten die vorgenannten Verordnungen jedoch Regelungsaufträge für den nationalen Gesetzgeber. Dieser hat künftig insbesondere für eine funktionelle Trennung von Aufsichts- und Durchführungsaufgaben im Bereich der Flugsicherung und für einen wirksamen Wettbewerb unter den Flugsicherungsdienstleistern Sorge zu tragen. Dementsprechend sind die notwendigen Anpassungen des nationalen Rechtsrahmens im Bereich der Flugsicherung an die vorgenannten EG-Verordnungen und die auf ihrer Grundlage erlassenen und noch zu erwartenden Durchführungsverordnungen vorzunehmen.

Gleichzeitig werden die Voraussetzungen für eine Kapitalprivatisierung der bislang bundeseigenen DFS geschaffen, um auf diese Weise besser zur Erhaltung und Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens im Hinblick auf die zu erwartende Umorganisation der europäischen Luftraumstruktur beitragen zu können. Die SES-Verordnungen verpflichten nicht zur Eröffnung des Wettbewerbs von Flugsicherungsdiensten, bieten jedoch die Möglichkeit hierzu. Davon soll zunächst im Bereich der Regionalflughäfen Gebrauch gemacht werden, an denen die Einzelbeleihung der Fluglotsen zum 30. Juni 2007 enden wird. Zudem ist es in naher Zukunft vorstellbar, dass die europäischen Flugsicherungsorganisationen bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten in Funktionalen Luftraumblöcken (Functional Airspace Blocks) in Wettbewerb treten werden.

Die Kapitalprivatisierung der DFS und die beginnende Eröffnung eines Wettbewerbs im Bereich der Flugsicherungsdienste erfordern die Errichtung eines gesetzlichen Rahmens, der den zuständigen staatlichen Stellen weiterhin die wirksame Wahrnehmung der öffentlichen Interessen ermöglicht.

## B. Lösung

Umfang und Bedeutung der Neuregelungen für die Flugsicherung rechtfertigen es, die Vorschriften über die Flugsicherung in einem eigenen neuen Flugsicherungsgesetz zu regeln (Artikel 1 des Gesetzentwurfs). Davon unberührt bleiben diejenigen Vorschriften, die neben ihrem Flugsicherungsbezug im Wesentlichen andere Regelungsgegenstände, insbesondere mit Bezug zur Auftragsverwaltung der Länder, betreffen. Diese verbleiben im Luftverkehrsgesetz, sind aber teils redaktionell, teils inhaltlich zu ändern (Artikel 2 des Gesetzentwurfs).

Im Mittelpunkt des neuen Flugsicherungsgesetzes steht die Möglichkeit der Beleihung von Flugsicherungsorganisationen mit der Wahrnehmung von Aufgaben der Flugsicherung. Diese Flugsicherungsorganisationen erhalten die Befugnis verliehen, Flugverkehrsdienste im eigenen Namen innerhalb bestimmter Bereiche des Bundesgebietes in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts zu erbringen. Davon unberührt bleibt die Möglichkeit, die Flugsicherungsaufgaben auf der Grundlage völkerrechtlicher Verträge internationalen Organisationen zu übertragen.

Flugsicherung dient der Sicherheitsgewährleistung im Luftraum. Sie ist ein unverzichtbares Element für die Einsatzbereitschaft und Funktionsfähigkeit der Bundeswehr. Verfassungsrechtlich ist sie dem Kernbereich staatlicher Aufgaben zuzuordnen (vgl. Artikel 87a und 87d des Grundgesetzes). Dieser Umstand hat zur Folge, dass die Vorschriften über die Beleihung durch die Statuierung von staatlichen Kontroll- und Durchgriffsbefugnissen in dem durch die SES-Verordnungen gesetzten Rahmen gegenüber den beliebigen Flugsicherungsorganisationen auszugestalten sind. Die öffentlichen Belange des Bundes müssen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs und unter Einschluss der verteidigungspolitischen Erfordernisse bei der Einbindung von Privaten in die öffentliche Verwaltung gewahrt werden. Den Notwendigkeiten der überörtlichen militärischen Flugsicherung wird durch die Fortführung und Weiterentwicklung der bereits mit großem Erfolg praktizierten zivilmilitärischen Zusammenarbeit Rechnung getragen.

Durch die Gesetzesänderung wird die erstmalige Beteiligung privater Kapitalgeber an der DFS sowie Wettbewerb bei der Durchführung von Flugsicherungsdiensten ermöglicht. Damit verbessert die DFS ihre Konkurrenzfähigkeit

bei der für die Zukunft zu erwartenden Konsolidierung der europäischen Flugsicherungsorganisation. Auch die Chancen, die Leistungsfähigkeit und Effizienz der DFS im Interesse der Sicherheit im Luftraum auf einem höchstmöglichen Niveau zu halten, steigen.

Die SES-Verordnungen erfordern im Bereich der Flugsicherung eine Trennung von Aufsichts- und Durchführungsaufgaben. Das Gesetz überträgt deshalb die Aufsichtsaufgaben einer neuen Aufsichtsbehörde für die Flugsicherung, dem neu zu bildenden Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), das organisatorisch dem Luftfahrt-Bundesamt zugeordnet wird, von diesem jedoch fachlich unabhängig ist. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung untersteht der Aufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

**C. Alternativen**

Keine

**D. Finanzielle Auswirkungen**

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Soweit ein Vollzugsaufwand durch die Notwendigkeit von Zertifizierung und Beleihung entsteht, resultiert er letztlich aus dem bereits unmittelbar geltenden EG-Recht. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass in der Vergangenheit von der DFS selbst ein Teil der Regulierungs- und Aufsichtsaufgaben gegenüber Flugplatzkontrollstellen an nicht von ihr kontrollierten Flugplätzen wahrgenommen worden ist. Dieser Aufgabenbereich wird nunmehr auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung verlagert und stellt auf Behördenseite einen Mehraufwand dar. Darüber hinaus erfordern die SES-Verordnungen weiteren Aufsichts- und Regulierungsaufwand, den es in der Vergangenheit in dieser Form und in diesem Ausmaß nicht gegeben hat. Insgesamt ergibt sich daher unmittelbar und mittelbar ein zusätzlicher Personal- und Sachaufwand für die künfti-

ge Wahrnehmung der Aufsichtsaufgaben durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

Die Personal- und Sachkosten für die Errichtung und den Betrieb des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung sowie die dazu erforderlichen Planstellen/Stellen sind grundsätzlich im jeweiligen Einzelplan einzusparen. Soweit diese Kosten durch Flugsicherungsgebühren gedeckt sind, wird auf eine Gegenfinanzierung in den jeweiligen Einzelplänen verzichtet. Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel können damit Planstellen/Stellen ohne Ausgleich im jeweiligen Einzelplan ausgebracht werden.

Bei Inanspruchnahme von Dienstleistungen, Einrichtungen und Personal der beliebigen Flugsicherungsorganisation ist das Bundesministerium der Verteidigung verpflichtet, der Organisation die entstandenen Kosten zu erstatten. Hierfür ergibt sich ein voraussichtlicher Haushaltsmittelbedarf von 105 Mio. Euro jährlich.

#### **E. Sonstige Kosten und Preiswirkung**

Die in dem Gesetz vorgesehene Einrichtung eines neuen Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung beim Luftfahrt-Bundesamt dürfte wegen der bereits bislang ohnehin bestehenden Kostenpflicht für alle Maßnahmen der Flugsicherung und die durch die Kapitalprivatisierung der DFS erwarteten Effizienzsteigerungen ohne nennenswerte kostenmäßige Auswirkungen auf die Luftfahrt sein.

Unmittelbare Auswirkungen auf Einzelpreise, Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Flugsicherung

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Flugsicherungsgesetz (FSG)

##### § 1

##### Anwendungsbereich

- (1) Die Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.
- (2) Flugverkehrsdienste werden in Übereinstimmung mit dem Recht der Europäischen Gemeinschaft über die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums als hoheitliche Aufgabe des Bundes durchgeführt; sie umfassen auch die zur Durchführung notwendige Flugsicherungstechnik (ATM-Technik). Für Flugverkehrsdienste für den militärischen Luftverkehr können ergänzende oder abweichende Regelungen getroffen werden, soweit dies zur Erfüllung der besonderen militärischen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich ist. Kernelement der Flugverkehrsdienste ist die zivil-militärische Zusammenarbeit.
- (3) Sonstige Flugsicherungsdienste (Kommunikations-, Navigations-, Überwachungs- und Flugberatungsdienste) stellen notwendige Unterstützungsdienste für Flugverkehrsdienste dar. Flugsicherungsorganisationen, die solche Dienste erbringen, haben spätestens einen Monat vor Aufnahme des Dienstes unter Vorlage eines von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellten Zeugnisses, mit dem ihre Berechtigung zur Erbringung solcher Dienste nachgewiesen wird, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung den Beginn ihrer Tätigkeit schriftlich anzuzeigen. Sonstige Flugsicherungsdienste werden wie Flugverkehrsdienste auf Grundlage einer zivil-militärischen Zusammenarbeit ausgeführt.
- (4) Unberührt von Absatz 3 bleiben die Sammlung und Veröffentlichung der amtlichen Luftfahrtinformationen und der amtlichen Luftfahrtskarten.

##### § 2

##### Flugsicherungsaufsicht

- (1) Als Nationale Aufsichtsbehörde im Sinn von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) (ABl. EU Nr. L 96 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung wird für den Bereich der zivilen Flugsicherung ein Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung errichtet.

(2) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wird dem Luftfahrt-Bundesamt als selbständiger Verwaltungsträger zugeordnet und erledigt seine Aufgaben unabhängig und getrennt von denen des Luftfahrt-Bundesamts. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung untersteht vorbehaltlich des Absatzes 5 Satz 1 unmittelbar der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Sitz des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung ist die Stadt Langen in Hessen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann jedoch im Bedarfsfall einen anderen Sitz bestimmen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen macht seine Entscheidung im Bundesanzeiger bekannt.

(3) Neben den Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörde nach der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 nimmt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die entsprechenden Aufgaben nach folgenden Rechtsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung wahr:

1. 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. EU Nr. L 96 S. 10),
2. Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) (ABl. EU Nr. L 96 S. 20) und
3. Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) (ABl. EU Nr. L 96 S. 26).

Gleiches gilt für die Aufgaben nach den auf der Grundlage dieser Verordnungen erlassenen Durchführungsverordnungen und sonstigen hiermit im Zusammenhang stehenden Regelungen und den nachfolgenden Vorschriften. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung weitere Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Flugsicherung übertragen.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beteiligt das Bundesministerium der Verteidigung regelmäßig bei Maßnahmen der Aufsicht, soweit dessen Belange berührt sind. Durch Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen werden auf Grundlage des Artikels 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und im Zusammenhang mit den in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 genannten Regelungen die Einzelheiten der zivil-militärischen Zusammenarbeit, insbesondere die Art und Weise der jeweiligen Beteiligung im Sinn von Satz 1 auf dem Gebiet der überörtlichen Flugverkehrsdienste geregelt. Die Vereinbarung wird im Bundesanzeiger bekannt gemacht.

(5) Für Fälle militärischer Notwendigkeiten überträgt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Bundesministerium der Verteidigung nach Maßgabe der Vereinbarung nach Absatz 4 Satz 2 die Befugnis, Weisungen gegenüber dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zu erlassen. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gibt diese Weisungen als eigene Weisungen an die jeweils beliehene Flugsicherungsorganisation weiter. Militärische Notwendigkeiten im Sinn des Satzes 1 liegen vor, wenn die Sicherheit und Ordnung im Luftraum ein sofortiges

militärisches Handeln erfordern, insbesondere bei Notsituationen, bei der Durchführung von Einsatz- und Katastrophenflügen oder bei unaufschiebbaren Maßnahmen im Rahmen der Durchführung des Luftsicherheitsgesetzes.

(6) Die Aufgaben der Aufsichtsbehörde für den Dienstbereich der Bundeswehr und, soweit völkerrechtliche Verträge nicht entgegenstehen, der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen werden durch Dienststellen der Bundeswehr nach den Bestimmungen des Bundesministeriums der Verteidigung wahrgenommen. Auch an zivil mitgenutzten Militärflugplätzen werden die Aufgaben der zivilen Flugsicherung von militärischen Dienststellen wahrgenommen. Die Zusammenarbeit mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist durch Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu regeln.

### § 3 Beleihung

(1) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann Flugsicherungsorganisationen im Sinn von Artikel 2 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 durch Verwaltungsakt die Aufgabe übertragen, jeweils innerhalb eines bestimmten Bereichs Flugverkehrsdienste nach § 1 Abs. 2 zu erbringen. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung macht Entscheidungen über eine Beleihung im Bundesanzeiger bekannt. Eine beliehene Flugsicherungsorganisation wird nach Maßgabe von Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 gegenüber der Europäischen Kommission als Dienstleister für Flugverkehrsdienste benannt.

(2) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann eine Flugsicherungsorganisation mit den in § 1 Abs. 4 genannten Aufgaben beliehen. Ein Rechtsanspruch auf Beleihung nach Satz 1 oder auf Fortsetzung der Beleihung besteht nicht.

(3) Die Beleihung nach Absatz 1 oder 2 kann mit Nebenbestimmungen versehen werden.

(4) Bei der Wahrnehmung von Aufgaben nach den Absätzen 1 und 2 unterliegt eine beliehene Flugsicherungsorganisation der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung. Dieses kann sich zur Wahrnehmung seiner Aufsichtstätigkeit jederzeit über die Angelegenheiten einer beliehenen Flugsicherungsorganisation, insbesondere durch Einholung von Auskünften, Berichten und der Vorlage von Aufzeichnungen aller Art unterrichten, rechtswidrige oder zweckwidrige Maßnahmen beanstanden sowie entsprechende Abhilfe verlangen. Eine beliehene Flugsicherungsorganisation und die sie vertretenden Personen sind verpflichtet, den Weisungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung nachzukommen. Es kann, wenn die beliehene Flugsicherungsorganisation seinen Weisungen nicht oder nicht fristgerecht nachkommt, die erforderlichen Maßnahmen an Stelle und auf Kosten der beliehenen Flugsicherungsorganisation selbst durchführen oder durch einen anderen durchführen lassen. Anstelle von Maßnahmen nach Satz 4 kann das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auch ein Warnungsgeld von bis zu 500 000 Euro verhängen. Widerspruch und Anfechtungsklage der Flugsicherungsorganisation gegen aufsichtsrechtliche Maßnahmen, soweit diese Verwaltungsakte darstellen, haben keine aufschiebende Wirkung.

(5) Die Vertreter des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung sind zum Zweck der Aufsicht befugt, die Anlagen und Betriebsräume einer beliebigen Flugsicherungsorganisation während der üblichen Betriebs- oder Geschäftszeit zu betreten. Eine beliebige Flugsicherungsorganisation oder die sie vertretenden Personen sind insoweit verpflichtet, Vertretern des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung den Zugang zu den Anlagen- und Betriebsräumen zu gewähren. Gegenstände oder geschäftliche Unterlagen können im erforderlichen Umfang in Verwahrung genommen werden. Kosten, insbesondere solche für Gutachten und den Einsatz von Verwaltungshelfern, die dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bei der Ausübung der Aufsicht entstehen, sind von der beliebigen Flugsicherungsorganisation zu tragen.

(6) Bedient sich eine beliebige Flugsicherungsorganisation bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten der Hilfe anderer zertifizierter Dienstleister, gilt § 4 Abs. 1 für die Zustimmung des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung nach Artikel 10 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 entsprechend. Diese Dienstleister können im Namen und im Auftrag der beliebigen Flugsicherungsorganisation handeln, sie treten jedoch nicht in die Rechte und Pflichten der beliebigen Flugsicherungsorganisation gegenüber dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ein. Die beliebige Flugsicherungsorganisation ist verpflichtet, im Umfang der ihr obliegenden Pflichten die ordnungsgemäße Dienstleistung durch andere Dienstleister sicherzustellen. Erbringt ein Dienstleister die Flugverkehrsdienste nicht ordnungsgemäß, kann das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung von der beliebigen Flugsicherungsorganisation die unverzügliche Beendigung der Zusammenarbeit mit diesem Dienstleister verlangen. Absatz 4 Satz 4 bis 6 gilt entsprechend.

#### § 4

#### **Voraussetzungen und Durchführung einer Beleihung**

(1) Die Beleihung ist nur zulässig, wenn die zu beleihende Flugsicherungsorganisation

1. im Besitz eines gültigen Zeugnisses nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ist,
2. die hinreichende Gewähr für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgabe bietet und
3. die Voraussetzungen zur sachgerechten Wahrnehmung der Aufgaben für den überörtlichen militärischen Flugbetrieb erfüllt.

(2) Im Rahmen der Beleihung nach § 3 Abs. 1 ist sicherzustellen, dass die verteidigungspolitischen Interessen des Bundes bei der Durchführung der Flugsicherung gewahrt und Beschlüsse internationaler Organisationen, in denen die Bundesrepublik Deutschland Mitglied ist, von der Flugsicherungsorganisation beachtet werden.

(3) Im Rahmen der Beleihung können der Flugsicherungsorganisation jährliche Obergrenzen für die zu veranschlagenden Kosten oder für die Erlöse für Flugsicherungsdienstleistungen vorgegeben werden. Die Vorgaben können durch eine Methode bestimmt werden, die Anreize für eine effiziente Leistungserbringung setzt (Anreizregulierung). Die Vorgaben können sich auch nur auf Teilbereiche der Kosten oder nur auf Teilbereiche von Flugsicherungsdiensten erstrecken. Die unter Anwendung der Vorgaben ermittelten Kosten werden der Festsetzung von Gebühren nach § 12 Abs.

2 zugrunde gelegt. Mögliche Maßgrößen bei der Ermittlung der Obergrenzen sind insbesondere

1. Effizienzvorgaben unter Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals,
2. die gesamtwirtschaftliche Preissteigerungsrate,
3. die zu erwartende Produktivitätsfortschrittsrate von Unternehmen auf vergleichbaren Märkten und
4. die zu erwartende Verkehrsentwicklung.

Die Obergrenzen können jeweils für eine Regulierungsperiode von höchstens fünf Jahren festgelegt werden. Der Zeitraum kann unterbrochen werden, wenn ein unvorhergesehenes, außergewöhnliches Ereignis oder eine Reihe von solchen Ereignissen eintritt, die wesentlichen Einfluss auf die Einnahmen oder Kosten der Flugsicherungsorganisation haben und von ihr an anderer Stelle nicht ausgeglichen werden können, so dass die Erfüllung der übertragenen Aufgabe bei Einhaltung der Vorgaben gefährdet ist. Die Einzelheiten der Vorgaben, insbesondere deren Umfang, die Maßgrößen, die Dauer sowie die der Flugsicherungsorganisation gegenüber dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung obliegenden Pflichten zur Bereitstellung von Informationen für die Ermittlung der Vorgaben werden im Rahmen der Beleihung geregelt. Zuvor sind die Flugsicherungsorganisation, die Luftfahrtunternehmen und die betroffenen Flugplatzunternehmen anzuhören. Die festgesetzten Vorgaben sind im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann am Ende einer Regulierungsperiode die Vorgaben für die nächste Regulierungsperiode neu festsetzen.

(4) Die Beleihungsfrist beträgt mindestens acht Jahre. Sie verlängert sich um jeweils ein Jahr, sofern das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung der beliehenen Flugsicherungsorganisation nicht mindestens vier Jahre vor Ablauf der jeweiligen Beleihungsfrist mitteilt, dass eine Verlängerung der Beleihungsfrist nicht eintritt. Ein Rechtsanspruch auf Beleihung nach § 3 Abs. 1 oder auf Fortsetzung der Beleihung besteht nicht.

## § 5

### **Kontrolle der Geschäftsleitung**

(1) Die gesetzlich zur Geschäftsführung berechtigten Personen einer beliehenen Flugsicherungsorganisation müssen zuverlässig und geeignet sein. Die beliehene Flugsicherungsorganisation hat die Tatsachen anzugeben, die für die Beurteilung der Zuverlässigkeit und Eignung wesentlich sind. Der Vollzug der Bestellung ist dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung anzuzeigen.

(2) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann die Abberufung von zur Geschäftsführung berechtigten Personen verlangen, wenn diese trotz Verwarnung fortgesetzt Aufgaben nicht ordnungsgemäß erfüllen, die der beliehenen Flugsicherungsorganisation nach diesem Gesetz übertragen worden sind, oder wenn Tatsachen bekannt werden, die den Widerruf der Beleihung rechtfertigen würden, weil die beliehene Flugsicherungsorganisation keine hinreichende Gewähr mehr für die ordnungsgemäße Erfüllung ihrer Aufgaben bietet. Unter diesen Voraussetzungen kann das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auch Befugnisse, die Geschäftsleitern der beliehenen Flugsicherungsorganisation zustehen, ganz oder teilweise auf

einen Sonderbeauftragten übertragen, der zur Wahrung der Befugnisse geeignet ist. Die durch die Bestellung des Sonderbeauftragten entstehenden Kosten einschließlich der diesem zu gewährenden Vergütung trägt die beliehene Flugsicherungsorganisation. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung setzt die Höhe der Vergütung fest. Die sofortige Abberufung kann verlangt werden, wenn die öffentliche Sicherheit erheblich gefährdet ist.

## § 6

### **Pflichten des Beliehenen**

(1) Die beliehene Flugsicherungsorganisation und die sie vertretenden Personen haben dafür zu sorgen, dass die Flugverkehrsdienste nach Maßgabe der Beleihung und in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften und Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung erbracht werden. Dabei ist für die Streitkräfte die sachgerechte Erfüllung des vom Grundgesetz zugewiesenen Auftrags, insbesondere die Durchführung des Einsatzflugbetriebes zu gewährleisten. Einsatzflugbetrieb der Streitkräfte sind Kampfeinsätze und Flüge zu deren unmittelbarer Unterstützung, Schutz- und Übungsschutzflüge, Flüge unter angenommenen Gefechtsbedingungen, Flüge mit scharfem Waffeneinsatz, Flüge zur Durchführung von Rettungs- und Evakuierungsmaßnahmen, Flüge zur internationalen Konfliktverhütung, sofern für diese Flüge durch die Bundeswehr oder ihre Bündnispartner besondere Behandlung angefordert wird. Die Pflichten nach Satz 1 und 2 bestehen unabhängig vom jeweiligen Gesellschaftszweck. Im Fall der Insolvenz obliegen sie dem Insolvenzverwalter.

(2) Die beliehene Flugsicherungsorganisation und die sie vertretenden Personen sind verpflichtet:

1. die Flugsicherungseinrichtungen in betriebssicherem Zustand zu erhalten und ordnungsgemäß zu betreiben,
2. die für die ordnungsgemäße Durchführung der Beleihung erforderliche Flugsicherungstechnik nach § 1 Abs. 2 Satz 1 im notwendigen Umfang vorzuhalten,
3. zur Ausübung von Tätigkeiten für die Flugsicherung nur Personal einzusetzen, das im Besitz einer nach § 11 erforderlichen Erlaubnis ist.

Die Maßgaben von § 29 Abs. 1 und § 29b Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes zum Fluglärmschutz sind zu beachten.

(3) Die beliehene Flugsicherungsorganisation hat sicherzustellen, dass sie Flugverkehrsdienste unter Inanspruchnahme der sonstigen Flugsicherungsdienste nach § 1 Abs. 3 erbringt, soweit dies für die Gewährleistung einer sicheren und effizienten Flugsicherung erforderlich ist. Werden Dienste nach § 1 Abs. 3 in der Bundesrepublik Deutschland von anderen zertifizierten Dienstleistern nicht erbracht oder sind solche Dienste nicht verfügbar, ist die beliehene Flugsicherungsorganisation verpflichtet, diese Dienste selbst zu erbringen oder zur Verfügung stellen.

(4) Der Bund ist im Innenverhältnis zur beliehenen Flugsicherungsorganisation hinsichtlich sämtlicher Kosten freigestellt, die infolge einer Inanspruchnahme nach den Grundsätzen der Staatshaftung wegen Handlungen entstehen, die von der Flugsicherungsorganisation zu vertreten sind.

Bei der Beleihung ist hierzu eine Begrenzung auf einen bestimmten Schadenshöchstbetrag je Schadensfall vorzusehen, der die Art, den Umfang und die Gefahrgeneignetheit der beliehenen Dienste angemessen berücksichtigt, wobei der in § 37 Abs. 1 Buchstabe j des Luftverkehrsgesetzes genannte Betrag nicht unterschritten werden darf. Die beliehene Flugsicherungsorganisation ist verpflichtet, die von ihr nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 abzuschließende Versicherung, die auch die Deckung des Freistellungsanspruchs nach Satz 1 zu umfassen hat, für die gesamte Dauer der Beleihung aufrecht zu halten.

(5) Zur Gewährleistung der verteidigungspolitischen Belange des Bundes haben die beliehene Flugsicherungsorganisation und die sie vertretenden Personen bei Beachtung der Anforderungen einer auf Grund von § 12 Abs. 4 erlassenen Rechtsverordnung Personal bereitzuhalten und Flugsicherungseinrichtungen zu betreiben, um den Übungs-, Ausbildungs- und Einsatzflugbetrieb der Streitkräfte anforderungsgerecht, soweit festgelegt mit Vorrang, und unter Berücksichtigung des Sabotage- und Geheimschutzes jederzeit sicherstellen zu können. Zu diesem Zweck ist dem Bundesministerium der Verteidigung auf Anforderung Zugang zu allen Anlagen und Einrichtungen der beliehenen Flugsicherungsorganisation zu gewähren. Dem Bundesministerium der Verteidigung ist auch Einsicht in alle aufgetragenen Daten zu gewähren, soweit dies für Zwecke der zivilmilitärischen Zusammenarbeit oder für die Untersuchung von Flugunfällen militärischer Luftfahrzeuge erforderlich ist. Die Kosten für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen, Einrichtungen und Personal sind der beliehenen Flugsicherungsorganisation vom Bundesministerium der Verteidigung zu erstatten.

## § 7

### **Verwaltungsmaßnahmen der Flugsicherungsorganisationen**

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

(2) Über den Widerspruch gegen Entscheidungen einer beliehenen Flugsicherungsorganisation entscheidet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Die Klage ist gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, zu richten.

(3) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen einer beliehenen Flugsicherungsorganisation haben keine aufschiebende Wirkung.

## § 8

### **Verpflichtungen der Flugplatzunternehmen**

(1) An Flugplätzen, an denen von einer beliehenen Flugsicherungsorganisation Flugplatzkontrolldienste vorgehalten werden und für die das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen Bedarf für diese Dienste aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkannt hat, kann das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auf Antrag der beliehenen Flugsicherungsorganisation das Flugplatzunternehmen verpflichten, für Zwecke der Flugsicherung im erforderlichen Umfang

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

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

(2) Die sich aus der Erfüllung der Pflichten nach Absatz 1 ergebenden Selbstkosten werden dem Flugplatzunternehmen von der jeweils zuständigen Flugsicherungsorganisation erstattet.

## § 9

### **Kostengläubigerschaft, Einnahmeausfälle**

(1) Für die Gebühren und Auslagen nach einer Rechtsverordnung auf Grund von § 12 Abs. 2 ist die Flugsicherungsorganisation Kostengläubigerin, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist.

(2) Einnahmeausfälle infolge von Kostenbefreiungen bei Inanspruchnahme von Streckennavigationsdiensten und Streckennavigationseinrichtungen der Flugsicherung bei der Benutzung des Luftraums der Informationsgebiete der Bundesrepublik Deutschland, soweit sie durch Beschlüsse der zuständigen Organe der Organisation EUROCONTROL festgelegt sind, werden der Flugsicherungsorganisation durch den Bund erstattet. Entsprechendes gilt für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug auf den in § 8 Abs. 1 genannten Flughäfen durch

1. militärische Luftfahrzeuge der NATO-Mitgliedstaaten;
2. militärische Luftfahrzeuge anderer als NATO-Mitgliedstaaten, die von Kosten befreit sind.

§ 8 Abs. 4 des Verwaltungskostengesetzes gilt für Amtshandlungen einer beliebigen Flugsicherungsorganisation, des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung sowie des Luftfahrt-Bundesamts im Aufgabenbereich der Flugsicherung entsprechend.

## § 10

### **Widerruf der Beleihung, Übertragung Gesellschaftsanteile**

(1) Die Beleihung wird ohne Entschädigung widerrufen, wenn die Voraussetzungen der Beleihung entfallen sind, insbesondere wenn eine beliebige Flugsicherungsorganisation nicht mehr die Gewähr bietet, ihre Aufgaben den einschlägigen Rechtsvorschriften und den sich aus der Beleihung nach § 6 ergebenden Pflichten entsprechend durchzuführen.

(2) Werden von einer beliebigen Flugsicherungsorganisation Weisungen nach § 2 Abs. 5 nicht, nicht unverzüglich oder nicht vollständig befolgt und führt dieser Umstand dazu, dass die Sicherheit und Ordnung im Luftraum im höchsten Maße gefährdet wird oder Einsatzflüge auch im Rahmen eines kollektiven Sicherheitssystems oder Katastrophenflüge nicht in vollem Umfang durchgeführt werden können, kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufgrund einer Entscheidung der Bundesregierung die Rückübertragung der Geschäftsanteile an der beliebigen Flugsicherungsorganisation auf den Bund anordnen, wenn Maßnahmen anderer Art, insbesondere Maßnahmen nach § 3 Abs. 4 und § 5 Abs. 2, ohne Erfolg geblieben sind oder wenn rechtzeitige Abhilfe nicht zu erwarten ist. Die Anfechtungsklage gegen die Anordnung hat keine aufschiebende Wirkung. Die Gesellschafter der beliebigen Flugsicherungsorganisation sind verpflichtet, ihre Geschäftsanteile mit sofortiger Wirkung auf den Bund zu übertragen. Den Gesellschaftern ist in Höhe des ihren Geschäftsanteilen entsprechenden anteiligen Verkehrswerts der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Übertragung auf den Bund eine angemessene Entschädigung zu gewähren. Dabei ist für die Bestimmung der Höhe der Geschäftsanteile das Verhältnis der Nennbeträge der Geschäftsanteile zum Stammkapital der Gesellschaft zu Grunde zu legen.

## § 11

### **Erlaubnis für Flugsicherungspersonal und seine Ausbildung**

(1) Vorbehaltlich des Rechts der Europäischen Gemeinschaft bedarf das Flugsicherungspersonal

1. für den Flugverkehrsdienst,
2. für die Flugberatung und Flugdatenbearbeitung,
3. für den Betrieb, die Instandhaltung und die Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen

einer Erlaubnis. Einer Erlaubnis bedarf auch derjenige, welcher es unternimmt, Flugsicherungspersonal nach Satz 1 auszubilden.

(2) Die Erlaubnis wird nur erteilt, wenn

1. der Bewerber das vorgeschriebene Mindestalter besitzt,
2. der Bewerber seine Tauglichkeit nachgewiesen hat,
3. keine Tatsachen vorliegen, die
  - a) den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, Tätigkeiten im Bereich der Flugsicherung auszuüben, und keine Zweifel an der Zuverlässigkeit des Bewerbers nach § 7 des Luftverkehrsgesetzes bestehen,
  - b) die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann,
4. der Nachweis der Befähigung und Eignung nach einer Rechtsverordnung auf Grund von § 12 Abs. 1 Nr. 3 erbracht worden ist.

(3) Die Erlaubnis nach Absatz 1 kann mit Auflagen verbunden und befristet werden. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 2 nicht mehr vorliegen.

## § 12

### Rechtsverordnungen, Gebühren

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Bestimmungen zu erlassen über

1. Art, Umfang, Beschaffenheit, Betrieb und technische Überwachung der Anlagen, Einrichtungen und Geräte für die Flugsicherung und der Flugsicherungs-ausrüstung an Bord;
2. Art und Durchführung der Flugsicherung;
3. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des nach diesem Gesetz erlaubnispflichtigen Personals für die Flugsicherung und seiner Ausbilder, das Höchstalter für das erlaubnispflichtige Flugsicherungsbetriebspersonal in den Flugverkehrskontrolldiensten, die Art, den Umfang und die fachlichen Voraussetzungen der Erlaubnisse sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Rücknahme und Widerruf oder Beschränkung;
4. die Ausbildung von Personal für die Flugsicherung und den Betrieb entsprechender Ausbildungsstätten.

(2) Für Amtshandlungen nach diesem Gesetz werden Gebühren und Auslagen erhoben; ausgenommen sind Flugplätze, an denen Entgelte erhoben werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die gebührenpflichtigen Tatbestände und die Höhe der Gebühren zu bestimmen. Es kann dafür feste Sätze, Rahmensätze oder Zeitgebühren vorsehen. Die Gebührensätze sind, soweit nicht das Recht der Europäischen Gemeinschaft eine abweichende Regelung enthält, so zu bemessen, dass der mit den Amtshandlungen verbundene gesamte Personal- und Sachaufwand des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Flugsicherung, und des Aufwandes für den Flugwetterdienst, abgedeckt wird. Die in den Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere die in den Artikeln 14 und 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 enthaltenen Grundsätze sind zu berücksichtigen. Die Berechnung des erforderlichen Verwaltungsaufwands kann nach Stundensätzen vorgenommen werden. Bei begünstigenden Amtshandlungen soll daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden. In der Rechtsverordnung nach Satz 2 können die Kostenbefreiung, die Kostengläubigerschaft, die Kostenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Kostenerhebung abweichend vom Verwaltungskostengesetz geregelt werden. Es kann insbesondere festgelegt werden, dass die Kosten von der jeweiligen Flugsicherungsorganisation oder von einer nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften oder aufgrund völkerrechtlicher Vereinbarung errichteten Stelle erhoben werden können und dass bei Auslagen Auslagengläubiger auch derjenige ist, bei dessen Behörde die Auslagen entstehen. Zu den nach § 10 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes zu erhebenden Auslagen ist eine für die Amtshandlungen nach Satz 1 nach dem Umsatzsteuergesetz geschuldete Umsatzsteuer hinzuzurechnen.

(3) Rechtsverordnungen, die sich auf die Art und Beschaffenheit von funktetchnischen Anlagen, Einrichtungen und Geräten für die Flugsicherung beziehen, sind im Benehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit zu erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 3 sind im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung zu erlassen; die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann die Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1, 2, und 4 sowie Absatz 2 durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung übertragen.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Verteidigung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die an die zivil-militärische Zusammenarbeit zur Wahrnehmung der Flugsicherungsaufgaben für den überörtlichen militärischen Flugbetrieb zu stellenden Anforderungen festzulegen. Dabei ist zu regeln:

1. die Zusammenarbeit einer beliebigen Flugsicherungsorganisation mit der Bundeswehr und den verbündeten Streitkräften in den Angelegenheiten der überörtlichen Flugsicherung, der militärischen Luft-raumnutzung und der Luftverteidigung;
2. die Verpflichtung einer beliebigen Flugsicherungsorganisation zu Art und Umfang von Auskunfts- und Datenbereitstellungspflichten im Rahmen der zivil-militärischen Zusammenarbeit nach den Grundsätzen des § 6 Abs. 5;
3. die Verpflichtung einer beliebigen Flugsicherungsorganisation, zur Vorbereitung und Wahrnehmung der Aufgaben nach Artikel 87a des Grundgesetzes auch nicht militärisches Personal weiter zu beschäftigen und Flugsicherungseinrichtungen bereitzuhalten und weiter zu betreiben;
4. die Verpflichtung einer beliebigen Flugsicherungsorganisation, Flugsicherungseinrichtungen bereitzuhalten und zu betreiben, um den Übungs-, Ausbildungs- und Einsatzflugbetrieb der Bundeswehr und ihrer verbündeten Streitkräfte im überörtlichen Bereich jederzeit zu gewährleisten sowie die dafür erforderlichen Betriebsverfahren und Flugsicherungseinrichtungen nur im Einvernehmen mit der Bundeswehr zu ändern;
5. die Anforderung an eine beliebige Flugsicherungsorganisation, Flugsicherungspersonal der Bundeswehr an den zentralen Stellen und in den operativen Bereichen zu beschäftigen, wo spezieller militärischer Sachverstand erforderlich ist;
6. die Voraussetzungen und Verfahren der Freistellung des bei einer beliebigen Flugsicherungsorganisation beschäftigten militärischen Personals, seine Aus- und Weiterbildung und seine Teilnahme an Einsätzen der Bundeswehr;
7. die Verpflichtung einer beliebigen Flugsicherungsorganisation, der Bundeswehr die Personaldaten der von ihr beschäftigten Soldaten zur Verfügung zu stellen und die Einzelheiten über den Inhalt und die Grenzen der Beschäftigung des militärischen Personals;

8. den Inhalt und Umfang der Verpflichtung einer beliebigen Flugsicherungsorganisation, Einsatzflugbetrieb grundsätzlich uneingeschränkt und gemäß den Festlegungen vorrangig zu behandeln;
9. die Verpflichtung einer beliebigen Flugsicherungsorganisation, bei Zwischenfällen und Unfällen unter Beteiligung der Streitkräfte Auskünfte zu erteilen, Berichte und Aufzeichnungen vorzulegen. Dies gilt auch in den Fällen, die die Einsatzbereitschaft der Streitkräfte betreffen;
10. die Verpflichtung einer Flugsicherungsorganisation, die militärischen Sabotage- und Geheimschutzbestimmungen sowie die gesteigerte Vertraulichkeit im Umgang mit schutzwürdigen militärischen Daten und Informationen zu beachten;
11. die Verpflichtung der Bundeswehr, nach § 6 Abs. 5 die Kosten für die Vorhaltung und Inanspruchnahme von Dienstleistungen und Einrichtungen einer beliebigen Flugsicherungsorganisation zu erstatten;
12. die näheren Voraussetzungen für die Erteilung von Weisungen nach § 2 Abs. 5.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, soweit dies zur Durchsetzung der Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft erforderlich ist, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach § 13 Abs. 1 Nr. 3 geahndet werden können.

### § 13 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 1 Abs. 3 Satz 2 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig erstattet,
2. einer Rechtsverordnung nach § 12 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwider handelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist oder
3. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft, die das Recht der Flugsicherung regeln, zuwider handelt, soweit eine Rechtsverordnung nach § 12 Abs. 5 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 kann mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinn des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

## § 14

### **Einschränkungen von Grundrechten, Datenschutz**

(1) Die Grundrechte der Freiheit der Person (Artikel 2 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes), des Brief-, Post- und Fernmeldegeheimnisses (Artikel 10 des Grundgesetzes) und der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) werden nach Maßgabe dieses Gesetzes eingeschränkt.

(2) Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten ist zulässig, soweit dies zur Erfüllung der mit der Flugsicherung verbundenen Aufgaben jeweils erforderlich ist. Die Daten sind zu löschen, sobald und soweit sie zur Erfüllung der Aufgaben nicht mehr benötigt werden. Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ist zu beachten.

## § 15

### **Übergangsregelung Personalvertretung, Schwerbehindertenvertretung und Gleichstellungsbeauftragte**

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach dem 1. Juli 2006 finden Wahlen zu der Personalvertretung statt. Bis zur Konstituierung des Personalrates werden die Aufgaben der Personalvertretung bei dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vom Hauptpersonalrat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen als Übergangspersonalrat des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung wahrgenommen. Der Übergangspersonalrat bestellt unverzüglich den Vorstand für die Durchführung der Personalratswahlen in dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

(2) Absatz 1 Satz 1 und 3 gilt entsprechend für die Jugend- und Auszubildendenvertretung sowie die Schwerbehindertenvertretung beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Bis zur Neuwahl werden die Aufgaben von der Hauptschwerbehindertenvertretung sowie der Hauptjugend- und Auszubildendenvertretung wahrgenommen.

(3) Innerhalb von sechs Monaten nach dem 1. Juli 2006 findet die Wahl der Gleichstellungsbeauftragten und ihrer Stellvertreterin statt. Bis zur Bestellung der Gleichstellungsbeauftragten und ihrer Stellvertreterin bei dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung werden ihre Aufgaben von der Gleichstellungsbeauftragten und ihrer Stellvertreterin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wahrgenommen. Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend.

## § 16

### **Übergangsregelungen**

(1) Die durch Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens vom 11. November 1992 (BGBl. I S. 1929), die durch Artikel 456 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, mit der Wahrnehmung von Flugsicherungsdiensten beauftragte DFS Deutsche Flugsicherung GmbH gilt bis zur Beleihung nach diesem Gesetz als beliehene Flugsicherungsorganisation und ist bis zur Beleihung zur Wahrnehmung der bislang ausgeübten Aufgaben berechtigt und verpflichtet, sofern diese nicht im Widerspruch zu diesem Gesetz stehen.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend für andere Stellen oder Personen nach § 31b Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung, die vor dem 1. Juli 2006 mit Flugsicherungsaufgaben beauftragt worden sind, längstens jedoch bis zum 30. Juni 2007.

(3) Vorbehaltlich des Rechts der Europäischen Gemeinschaft und vorbehaltlich der Regelungen der von der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen völkerrechtlichen Verträge werden die Bezirks- und Anflugkontrolldienste für die Dauer von 20 Jahren, längstens bis zum 1. Juli 2026, sowie die Flugplatzkontrolldienste an Flugplätzen nach § 8 Abs. 1, für die das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkannt hat, für die Dauer von 16 Jahren, längstens bis zum 1. Juli 2022, nur von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vorgehalten.

(4) Die Flugsicherungsorganisation nach Absatz 3 ist innerhalb der dort genannten Fristen von der Anzeigepflicht nach § 1 Abs. 3 Satz 2 befreit.

(5) Vorbehaltlich des Rechts der Europäischen Gemeinschaft wird der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für die Dauer von 20 Jahren, längstens bis zum 1. Juli 2026, die Aufgabe nach § 1 Abs. 4 übertragen.

## **Artikel 2** **Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Artikel [48 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818)], wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis werden im Ersten Abschnitt in der Angabe zum 5. Unterabschnitt das Komma und das Wort „Flugsicherung“ gestrichen.
2. § 4 Abs. 5 wird aufgehoben.
3. In § 5 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „oder Personal für die Flugsicherung“ gestrichen.
4. In § 9 Abs. 1 Satz 3 werden die Wörter „Entscheidungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nach § 27d Abs. 1 und 4 und“ gestrichen.
5. § 12 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 3 werden die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“ ersetzt.
  - b) Folgender Satz wird angefügt:  
„§ 30 Abs. 2 Satz 4 bleibt unberührt.“
6. § 16a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird vor den Wörtern „zuständigen Stelle“ das Wort „jeweils“ eingefügt.
- b) In Satz 2 werden die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch das Wort „dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“ ersetzt.
- c) Nach Satz 2 wird folgender Satz angefügt:  
„§ 30 Abs. 2 Satz 4 bleibt unberührt.“
7. § 18a wird wie folgt geändert:
- a) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:
- „(1) Bauwerke dürfen nicht errichtet werden, wenn das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung der obersten Luftfahrtbehörde des Landes gegenüber anzeigt, dass durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung unterrichtet die oberste Luftfahrtbehörde des Landes über die Standorte aller Flugsicherungseinrichtungen und Bereiche um diese Anlagen, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind. Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder unterrichten das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, wenn sie von der Planung derartiger Bauwerke Kenntnis erhalten.“
- (2) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung zu dulden, dass Bauwerke, die den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen stören, in einer Weise verändert werden, dass Störungen unterbleiben, es sei denn, die Störungen können durch die jeweils zuständige beliebige Flugsicherungsorganisation mit einem Kostenaufwand verhindert werden, der nicht über dem Geldwert der beabsichtigten Veränderung liegt.“
- b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:  
„(3) § 30 Abs. 2 Satz 4 LuftVG bleibt unberührt.“
- c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.
8. § 18b Abs. 2 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 werden die Wörter „Die für die Flugsicherung zuständige Stelle“ durch die Wörter „Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung oder eine Behörde der Bundeswehrverwaltung nach § 30 Abs. 2 Satz 4“ ersetzt.
- b) In Satz 2 werden die Wörter „die für die Flugsicherung zuständige Stelle“ durch die Wörter „das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung oder eine Behörde der Bundeswehrverwaltung nach § 30 Abs. 2 Satz 4“ ersetzt.
9. In § 19 Abs. 5 Satz 2 werden die Wörter „von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“, im übrigen von dem jeweiligen Flugplat-

zunternehmer zu leisten“ durch die Wörter „von demjenigen zu leisten, dessen Tätigkeit durch die Veränderung von Bauwerken unmittelbar gefördert und erleichtert wird; im Übrigen obliegt sie dem jeweiligen Flugplatzunternehmer“ ersetzt.

10. In der Überschrift zum 5. Unterabschnitt werden das Komma und das Wort „Flugsicherung“ gestrichen.
11. In § 27a Abs. 2 Satz 2 werden die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung sowie der jeweils zuständigen beliehenen Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.
12. Die §§ 27c und 27d werden aufgehoben.
13. Dem § 27e wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Der Aufwand für den Flugwetterdienst ist als Aufwand für die Flugsicherung für die Gebührenberechnung nach § 12 Abs. 2 des Flugsicherungsgesetzes zu Grunde zu legen.“
14. § 29 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „jeweils zuständigen beliehenen Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.
  - b) In Absatz 5 wird die Angabe „§ 27c Abs. 3“ durch die Angabe „§ 14 Abs. 2 des Flugsicherungsgesetzes“ ersetzt.
15. In § 29a Satz 3 wird die Angabe „§ 27d“ durch die Angabe „§ 8 des Flugsicherungsgesetzes“ ersetzt.
16. § 29b Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Luftfahrtbehörden, die beliehenen Flugsicherungsorganisationen und die Dienststellen der Streitkräfte haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.“
17. § 30 Abs. 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Dies gilt nicht für die Aufgaben der Flugsicherung nach dem Flugsicherungsgesetz mit Ausnahme der örtlichen Flugsicherung an den militärischen Flugplätzen und den jeweiligen militärischen Zuständigkeitsbereichen; die notwendigen Vorbereitungen zur Wahrnehmung der Aufgaben nach Artikel 87a des Grundgesetzes sowie § 15 des Luftsicherheitsgesetzes bleiben unberührt.“

18. § 31 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Nr. 16 werden die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“ ersetzt und die Angabe „(§ 32)“ gestrichen.
- b) In Absatz 2 Nr. 18 werden die Wörter „das Luftfahrt-Bundesamt oder die für die Flughafenkoordinierung, die Flugsicherung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen“ durch die Wörter „das Luftfahrt-Bundesamt, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, die beliebigen Flugsicherungsorganisationen oder die für die Flughafenkoordinierung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 werden die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „der jeweils zuständigen beliebigen Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.

19. § 31b wird aufgehoben.

20. § 31d wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „§§ 31a bis 31c“ durch die Angabe „§§ 31a und 31c“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Beauftragten nach den §§ 31a und 31c arbeiten nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und unterstehen seiner Rechts- und Fachaufsicht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann im Fall des § 31c die Rechts- und Fachaufsicht auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen. Die Aufsichtsbehörde kann Berichte und die Vorlage von Aufzeichnungen aller Art verlangen. Vertreter der Aufsichtsbehörde sind berechtigt, die Anlagen und Betriebsräume des Beauftragten während der Dienstzeit zu betreten.“
- c) Absatz 3 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Zu den nach § 10 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes zu erhebenden Auslagen ist eine für die Amtshandlung nach Satz 1 nach dem Umsatzsteuergesetz geschuldete Umsatzsteuer hinzuzurechnen.“
- d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Gegen die Entscheidungen des Beauftragten im Rahmen seines Auftrags ist der Widerspruch statthaft. Hilft der Beauftragte nicht ab, so entscheidet die Aufsichtsbehörde. Im Fall des § 31a ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, zu richten. Im Fall des § 31c ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Beauftragten, zu richten.“

21. § 31e wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1 und die Angabe „§§ 31a bis 31c“ wird jeweils durch die Angabe „§§ 31a und 31c“ ersetzt.
- b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Die Beauftragten nach den §§ 31a und 31c sind verpflichtet, zur Deckung von Ansprüchen des Bundes nach Absatz 1 eine Versicherung abzuschließen und für die Dauer der Beauftragung aufrecht zu erhalten.“

22. § 32 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erlässt ohne Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über die Kosten (Gebühren und Auslagen) für die Inanspruchnahme der Flughafenkoordinierung. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, dass der gesamte Aufwand für die Flughafenkoordinierung gedeckt wird. Absatz 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 2, 3, 4 zweiter Halbsatz und Satz 5 gilt entsprechend. In der Rechtsverordnung kann festgelegt werden, dass die Kosten von dem Flughafenkoordinator erhoben werden können.“

- b) Absatz 6 wird aufgehoben und der bisherige Absatz 7 wird Absatz 6.

23. § 32b wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „sowie die für die Flugsicherung zuständigen Stelle unterrichtet“ durch die Wörter „, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie die beliebene Flugsicherungsorganisation unterrichten“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie der beliebigen Flugsicherungsorganisation“ ersetzt und Satz 2 wie folgt gefasst:  
„Halten die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung oder die beliebene Flugsicherungsorganisation die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht für geeignet oder nicht für durchführbar, so teilen sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit.“
- d) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Vertreter der für die Flugverkehrskontrolle zuständigen Stelle“ durch die Wörter „Vertreter der beliebigen Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.

- e) In Absatz 6 werden die Wörter „sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle“ durch die Wörter „und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“ ersetzt.
24. In § 58 Abs. 1 Nr. 13 werden nach den Wörtern „die das Luftrecht“ die Wörter „mit Ausnahme des Rechts der Flugsicherung“ eingefügt.
25. § 63 wird wie folgt geändert:
1. In Nummer 1 werden der dritte bis fünfte Teilsatz gestrichen.
  2. In Nummer 2 wird die Angabe „§§ 31a bis 31c“ durch die Angabe „§§ 31a und 31c“ ersetzt.
  3. In Nummer 3 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 4 angefügt:  
  
„4. das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung für Ordnungswidrigkeiten nach § 58 Abs.1 Nr.10 im Zusammenhang mit der Verletzung von Regeln über das Führen von Luftfahrzeugen, Flüge nach Sichtflug- oder Instrumentenflugregeln, Flugverfahren und die damit verbundenen Festlegungen und Anordnungen der Flugverkehrskontrolle.“
26. § 64 Abs. 9 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:
- „2. an die jeweils zuständige beliehene Flugsicherungsorganisation zur Weitergabe an eine nach dem Recht der europäischen Gemeinschaft oder aufgrund völkerrechtlicher Vereinbarung zur Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben errichteten Stelle.“
27. In § 67 werden die Wörter „an das Flugsicherungsunternehmen, an den Flugplatzunternehmer, soweit auf dessen Flugplatz Beauftragte nach § 31 Abs. 2 Satz 2 dieses Gesetzes Flugsicherungsaufgaben durchführen“ durch die Wörter „an die jeweils zuständige beliehene Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.
28. In § 70 Abs. 2 werden die Wörter „das Flugsicherungsunternehmen“ durch die Wörter „die jeweils zuständige beliehene Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.

### **Artikel 3** **Änderung des Gesetzes** **über vereinfachte Verkündungen und Bekanntgaben**

§ 3 Abs. 3 des Gesetzes über vereinfachte Verkündungen und Bekanntgaben in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Juli 1975 (BGBl. I S. 1919), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Satz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Das Wort „gemäß“ wird durch das Wort „nach“ ersetzt.
  - b) In Nummer 3 werden die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“ ersetzt.
  
2. In Satz 2 werden die Wörter „Außenstellen der für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Flugsicherungsgesetzes beliebigen Flugsicherungsorganisationen“ ersetzt.

#### **Artikel 4** **Änderung des Bundesbesoldungsgesetzes**

In der Anlage I (Bundesbesoldungsordnungen A und B) des Bundesbesoldungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. August 2002 (BGBl. I S. 3020), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Mai 2005 (BGBl. I S. 1234) geändert wurde, wird in der Besoldungsgruppe B 3 nach der Amtsbezeichnung

„Direktor bei der Bundesmonopolverwaltung für Branntwein  
- als Leiter des Bundesmonopolamtes für Branntwein  
- als Leiter der Verwertungsstelle der Bundesmonopolverwaltung für Branntwein“

die Amtsbezeichnung

„Direktor beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“

eingefügt.

#### **Artikel 5** **Änderung des Arbeitssicherstellungsgesetzes**

In § 4 Abs. 1 Nr. 8 des Arbeitssicherstellungsgesetzes vom 9. Juli 1968 (BGBl. I S. 787), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 22. April 2005 (BGBl. I S. 1106), wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 9 angefügt:

- „9. bei einer beliebigen Flugsicherungsorganisation nach § 3 Abs. 1 des Flugsicherungsgesetzes.“

**Artikel 6**  
**Änderung des Gesetzes**  
**über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen**

§ 1 Abs. 4 des Gesetzes über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen vom 31. Januar 2001 (BGBl. I S. 170), zuletzt geändert durch Artikel 231 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304), wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 4 wird die Angabe „§ 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 des Luftverkehrsgesetzes“ durch die Angabe „§ 12 Abs. 1 Nr. 1 des Flugsicherungsgesetzes“ ersetzt.
2. Nummer 5 wird aufgehoben.

**Artikel 7**  
**Änderung des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes**

Das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2470), zuletzt geändert durch Artikel 286 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), wird wie folgt geändert:

1. In § 11 Abs. 1 Nr. 3 werden die Wörter „bei der Flugsicherung“ durch die Wörter „bei der jeweils zuständigen beliebigen Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.
2. In § 14 Abs. 5 werden die Wörter „der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH“ durch die Wörter „des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung“ ersetzt.
3. In § 17 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „jeweils zuständigen beliebigen Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.

**Artikel 8**  
**Änderung des Luftsicherheitsgesetzes**

Das Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), geändert durch Artikel 49 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818), wird wie folgt geändert:

1. § 7 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 2 werden die Wörter „des Flugsicherungsunternehmens“ durch die Wörter „der beliebigen Flugsicherungsorganisationen“ ersetzt.

- bb) In Nummer 3 werden die Wörter „oder nach § 31b Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes mit Aufgaben nach § 27c Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes beauftragt“ gestrichen.
  - b) In Absatz 7 Satz 2 werden die Wörter „dessen gegenwärtigen Arbeitgeber, das Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen“ durch die Wörter „dessen gegenwärtigen Arbeitgeber, das Flugplatzunternehmen, das Luftfahrtunternehmen oder die jeweils zuständige beliehene Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.
2. In § 15 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ durch die Wörter „jeweils zuständigen beliehenen Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.

**Artikel 9**  
**Änderung des Gesetzes**  
**zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer**  
**der Bundesanstalt für Flugsicherung**

Das Gesetz zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370, 1376), zuletzt geändert durch Artikel 287 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Wörter „in dem Flugsicherungsunternehmen (§ 31b Abs. 1 LuftVG)“ durch die Wörter „in der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH“ ersetzt.
  - b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:  
  
„(3) Beamte und Arbeitnehmer des Luftfahrt-Bundesamts, die der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zugewiesen oder im Luftfahrt-Bundesamt tätig sind und bisher Zulagen und Entschädigungen nach Absatz 2 erhalten haben, erhalten diese bei einer Verwendung im Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung entsprechend § 13 Abs. 1 des Bundesbesoldungsgesetzes auch weiterhin gewährt. Bei jeder Erhöhung der Dienstbezüge vermindern sich diese Zulagen und Entschädigungen um ein Drittel des Erhöhungsbetrages.“
2. In § 2 Abs. 6 werden jeweils die Wörter „dem Flugsicherungsunternehmen (§ 31b Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes)“ und „diesem Flugsicherungsunternehmen“ durch die Wörter „der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH“ ersetzt.
3. In § 2a Abs. 1 Nr. 3 werden die Wörter „dem in § 31b des Luftverkehrsgesetzes bezeichneten Flugsicherungsunternehmen“ durch die Wörter „der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH“ ersetzt.

4. In § 3 Satz 1 werden die Wörter „das Flugsicherungsunternehmen“ durch die Wörter „die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH“ und die Angabe „§ 4 Abs. 5 LuftVG“ durch die Angabe „§ 11 des Flugsicherungsgesetzes“ ersetzt.
5. Nach § 3 werden die folgenden §§ 4 und 5 angefügt:

#### „§ 4

(1) Für die der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zugewiesenen Beschäftigten gilt das Bundespersonalvertretungsgesetz; § 13 Abs. 2 Satz 4 des Bundespersonalvertretungsgesetzes findet jedoch keine Anwendung. Die der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH dienstüberlassenen Beschäftigten gelten im Sinne des Bundespersonalvertretungsgesetzes als Beschäftigte des Luftfahrt-Bundesamts.

(2) Für die Anwendung der Vorschriften über die Vertretung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Aufsichtsrat sowie für die Anwendung des Betriebsverfassungsgesetzes und des Sprecherausschussgesetzes gelten die der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nach § 1 Abs. 1 zugewiesenen Beamtinnen und Beamten als Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und sind als solche aktiv und passiv wahlberechtigt. Als Leitende Angestellte im Sinne des § 5 Abs. 3 des Betriebsverfassungsgesetzes gelten die funktional vergleichbaren Beamtinnen und Beamten.

#### § 5

Gegenüber den in § 1 Abs. 1 bezeichneten Beamtinnen und Beamten und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Entscheidungs- und Weisungsbefugnisse in unmittelbarem Zusammenhang mit der Tätigkeit des einzelnen Mitarbeiters vor Ort, für deren Durchführung die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Verantwortung trägt. Mitarbeiter der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH üben insoweit Vorgesetzten-Befugnisse aus. Die Dienstvorgesetzten-Befugnisse (§ 3 Abs. 2 des Bundesbeamtengesetzes) liegen grundsätzlich beim Präsidenten des Luftfahrt-Bundesamtes.“

### **Artikel 10** **Änderung des Verkehrssicherstellungsgesetzes**

§ 10a des Verkehrssicherstellungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 1968 (BGBl. I S. 1082), zuletzt geändert durch Artikel 257 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift werden die Wörter „der Deutschen Flugsicherung“ durch die Wörter „beliehener Flugsicherungsorganisationen“ ersetzt.

2. In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH“ durch die Wörter „beliehene Flugsicherungsorganisationen“ ersetzt.

**Artikel 11**  
**Aufhebung der Verordnung**  
**zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens**

Die Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens vom 11. November 1992 (BGBl. I S. 1928), geändert durch Artikel 456 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), wird aufgehoben.

**Artikel 12**  
**Bekanntmachungserlaubnis**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Luftverkehrsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

**Artikel 13**  
**Inkrafttreten**

(1) Artikel 1 § 12 und Artikel 9 Nr. 5 treten am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Im Übrigen tritt dieses Gesetz am 1. Juli 2006 in Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

# Begründung

## A. Allgemeines

### I.

#### Ziel der Regelung

Durch vier am 20. April 2004 in Kraft getretene Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft ist der rechtliche Rahmen zur Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraums (*Single European Sky*) geschaffen worden. Die Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft

- Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) (ABl. EU Nr. L 96 S. 1),
- 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. EU Nr. L 96 S. 10),
- Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) (ABl. EU Nr. L 96 S. 20) und
- Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“) (ABl. EU Nr. L 96 S. 26)

(nachfolgend als „SES-Verordnungen“ bezeichnet) zielen auf eine fortschreitende Liberalisierung und Harmonisierung der Flugsicherung in der Gemeinschaft ab.

Wenngleich EG-Verordnungen gemäß Artikel 249 des EG-Vertrages unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gelten und deshalb grundsätzlich keiner Umsetzung bedürfen, enthalten die vorgenannten Verordnungen jedoch Regelungsaufträge für den nationalen Gesetzgeber. Hierdurch wird ein entsprechender gesetzgeberischer Änderungs- bzw. Anpassungsbedarf ausgelöst.

Die Europäische Kommission plant zudem, gemeinsame Anforderungen für Flugsicherungsorganisationen einzuführen, die verbindliche Mindeststandards vorsehen, die erreicht und dauerhaft gesichert werden müssen. Nach derzeitigem Stand werden die gemeinsamen Anforderungen voraussichtlich im

Herbst 2005 in Kraft treten (die Flugsicherungsorganisationen werden dann ein Jahr Zeit haben, sich entsprechend zertifizieren zu lassen).

Damit ergibt sich die Notwendigkeit, die Flugsicherung in der Bundesrepublik Deutschland den sich ändernden Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene anzupassen. Dies kann nur durch eine Liberalisierung der Flugsicherungsdienste erfolgen. Dabei gilt es zum einen, eine Trennung von regulativen und operativen Aufgaben im Bereich der Flugsicherung sicherzustellen, und zum anderen, über eine Beteiligung privater Investoren die Möglichkeiten zum Erhalt und zum Ausbau der Konkurrenzfähigkeit der bislang bundeseigenen DFS zu verbessern.

Umfang und Bedeutung der Neuregelungen in der Flugsicherung infolge der Kapitalprivatisierung der DFS und der Umsetzung der SES-Verordnungen rechtfertigen es, die zentralen Vorschriften über die Flugsicherung in einem eigenen Flugsicherungsgesetz zu regeln (Artikel 1 des Gesetzentwurfs). Dadurch werden die bislang verstreut im Luftverkehrsgesetz vorhandenen Regelungen über die Flugsicherung aus Gründen der Anwenderfreundlichkeit und der Rechtssystematik zusammengefasst und neu gegliedert. Unberührt bleiben diejenigen Vorschriften im Luftverkehrsgesetz, die neben ihrem Flugsicherungsbezug auch andere Regelungsgegenstände, insbesondere mit Bezug zur Auftragsverwaltung der Länder, betreffen. Diese Regelungen verbleiben im Luftverkehrsgesetz, wobei sie redaktionell, teilweise aber auch inhaltlich zu ändern und anzupassen sind (Artikel 2 des Gesetzentwurfs).

Die DFS, die im Wege der Organisationsprivatisierung aus der Bundesanstalt für Flugsicherung hervorgegangen ist, wurde durch Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens vom 11. November 1992 (BGBl. I S. 1929) mit der Wahrnehmung von Flugsicherungsdiensten in der Bundesrepublik Deutschland beauftragt. Die Rechtsgrundlage für die Beauftragung dieses Unternehmens, nämlich § 31b Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), sieht vor, dass die Anteile der beauftragten Gesellschaft ausschließlich vom Bund gehalten werden dürfen. Diese Regelung steht der geplanten Kapitalprivatisierung entgegen.

Für die Kapitalprivatisierung reicht es jedoch nicht aus, nur § 31b LuftVG anzupassen. Das wesentliche Regelungsproblem zur Herstellung der Voraussetzungen einer Kapitalprivatisierung besteht in der Sicherstellung der Verantwortlichkeit des Bundes im Bereich der Flugsicherung. Da die Flugsicherung der Sicherheitsgewährleistung im Luftraum dient und verfassungsrechtlich mithin dem Kernbereich staatlicher Aufgaben zuzuordnen ist (Artikel 87a und 87d des Grundgesetzes), gilt es Sorge dafür zu tragen, dass sie auch weiterhin in Übereinstimmung mit den öffentlichen Interessen durchgeführt wird. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Flugsicherung zugleich auch ein unverzichtbares Element für die Einsatzbereitschaft und Funktionsfähigkeit der Bundeswehr darstellt.

In Deutschland wird seit Jahren die Flugsicherungsdienstleistung in enger Abstimmung zwischen den zivilen und militärischen Stellen durchgeführt. Die zivil-militärische Zusammenarbeit bei der Flugsicherung hat sich besonders bewährt und ist in geeigneter Form zu erhalten. Die Bundeswehr und die verbündeten Streitkräfte müssen die Flexibilität behalten, den Luftraum auch weiterhin für dringende, unerwartete Einsätze nutzen zu können.

Aus dem verfassungsrechtlichen Staatsvorbehalt als Strukturvorgabe staatlichen Handelns in diesem Bereich folgt, dass dem Bund gegenüber den Flugsicherungsorganisationen ausreichende Kontroll- und Steuerungsrechte (sog. Ingerenzrechte) verbleiben müssen, sofern die Flugsicherungsorganisationen Tätigkeiten im hoheitlichen Kernbereich ausüben. Im Rahmen der SES-Verordnungen und aufgrund der hierdurch stattfindenden Marktöffnung müssen diese Ingerenzrechte daher unabhängig von einer Kapitalbeteiligung des Bundes gegenüber allen Flugsicherungsorganisationen anwendbar und durchsetzbar sein, wenn sie hoheitliche Tätigkeiten ausüben.

Der wesentliche Regelungsbedarf zur Schaffung der Voraussetzungen der Kapitalprivatisierung besteht daher in der Sicherstellung der Verantwortlichkeit der Exekutive im Bereich der Flugsicherung für die Aufgaben, die in ihrem Hoheitsbereich der parlamentarischen und gerichtlichen Kontrolle unterliegen.

## II.

### **Lösung des Problems durch Beleihung**

Die Lösung der Aufgabe, einerseits in Übereinstimmung mit dem Recht der Europäischen Gemeinschaft den Rahmen für die Anfänge von Wettbewerb bei Flugsicherungsdiensten zu schaffen, gleichzeitig dabei die Kapitalprivatisierung des bislang beauftragten Unternehmens DFS zu ermöglichen und andererseits die effektive Wahrnehmung der verfassungsrechtlichen Hoheitsbefugnisse des Bundes zu gewährleisten, liegt im Rechtsinstitut der Beleihung.

Beleihung bedeutet die Eingliederung privatrechtlicher natürlicher oder juristischer Personen in den Organisationsbereich eines zuständigen Verwaltungsträgers. Das mit der Beleihung begründete Auftrags- und Treuhandverhältnis kommt bei natürlichen Personen dem Beamtenstatus nach Artikel 33 des Grundgesetzes nahe, wie etwa an der Ausgestaltung des Rechtsverhältnisses der Notare deutlich wird. Entsprechendes gilt für beliehene juristische Personen des Privatrechts. Das wesentliche Aufsichtsinstrument im Rahmen der Beleihung stellt die Weisung dar.

Die schon aufgrund der Beleihung bestehenden weitgehenden Befugnisse der Aufsichtsbehörde werden wegen der öffentlichen, insbesondere verteidigungspolitischen Bedeutung der Flugsicherung noch dadurch abgesichert, dass der Aufsichtsbehörde, neben jederzeitigen Berichtspflichten und Inspektionsrechten, das Recht der Selbstvornahme nach erfolgloser Aufforderung zu einem be-

stimmten Tun und der entsprechenden Androhung eingeräumt wird. Dies entspricht dem Grundsatz, dass die zuständige Behörde ohnehin die öffentliche Aufgabe wahrnehmen müsste, wenn die Beleihung nicht vorgenommen oder beendet wird, ohne dass ein anderes Unternehmen beliehen werden könnte. Zudem werden die Ingerenzrechte des Bundes, die von der Aufsichtsbehörde wahrzunehmen sind, dadurch gestärkt, dass die für die Geschäftsführung verantwortlichen natürlichen Personen abberufen werden können, wenn Tatsachen bekannt werden, welche die Aufhebung der Beleihung rechtfertigen würden, weil die beliehene Flugsicherungsorganisation keine hinreichende Gewähr mehr für die ordnungsgemäße Erfüllung ihrer Aufgaben bietet.

Außerdem wird durch Schaffung von neuen Ermächtigungsgrundlagen für den Erlass von Verordnungen sichergestellt, dass die öffentlichen Interessen, die bislang insbesondere durch die Rahmenvereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und der beauftragten DFS einerseits und gesellschaftsrechtlich durch die Kapitalbeteiligung des Bundes von 100 v. H. andererseits gesichert werden, in Zukunft durch staatliche Rechtsetzung gewahrt und durchgesetzt werden können.

Zusätzlich wird der Bundeseinfluss dadurch gesichert, dass ein Geschäftsanteil des Bundes in Höhe von 25,1 v. H. bei der DFS aufrechterhalten wird. Die Aufrechterhaltung eines solchen Geschäftsanteils bedeutet für den Bund die Garantie, dass damit eine nach dem Gesellschaftsrecht mögliche Änderung des Gesellschaftszwecks einer privatisierten DFS verhindert werden kann. Unabhängig davon sieht das Gesetz vor, dass die Betriebspflicht als die wesentliche Pflicht des Beliehenen auch bei Änderung des Gesellschaftszweckes bis zur förmlichen Aufhebung der Beleihung weiter fortbesteht.

### III.

#### **Gesetzgebungskompetenz des Bundes**

Gegenstand der Änderungen sind Regelungen zur Organisation und zu dem Verfahren der Flugsicherung in der Zivilluffahrt. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich hierfür aus Artikel 73 Nr. 6 des Grundgesetzes, wonach dem Bund die ausschließliche Gesetzgebung über den „Luftverkehr“ zusteht. Zu diesem zählt notwendigerweise die Flugsicherung, weil ohne diesen Luftverkehr kaum möglich ist. Außerdem bestimmt Artikel 87d Abs. 1 des Grundgesetzes, dass durch Bundesgesetz über die öffentlich-rechtliche oder privat-rechtliche Organisationsform der Luftverkehrsverwaltung entschieden wird.

Die Verwaltungskompetenz des Bundes für die Einrichtung einer neuen Bundesbehörde, des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung, durch Bundesgesetz ergibt sich aus Artikel 87 Abs. 3 Satz 1 des Grundgesetzes.

Für den Bereich des Arbeitsrechts einschließlich der Betriebsverfassung besteht eine konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit gemäß Artikel 74 Abs. 1 Nr. 12 des Grundgesetzes, für die Rechtsverhältnisse der im öffentlichen Dienst des Bundes stehenden Beschäftigten hat er die ausschließliche Gesetzgebungszuständigkeit nach Artikel 73 Nr. 8 GG. Für die Regelung von Ordnungswidrigkeiten ergibt sich die Zuständigkeit aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 GG.

Soweit die Bestimmungen dieses Gesetzes auf der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes beruhen, sind sie gemäß Art. 72 Abs. 2 GG zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Die Ordnungswidrigkeitentatbestände zielen darauf ab, Verstöße gegen den Gesetzesvollzug der Rechtsvorschriften des Bundes und der Europäischen Gemeinschaften durch Bundesbehörden zu sanktionieren. Es besteht die weder im Interesse des Bundes noch der Länder hinzunehmende Gefahr, dass die Länder möglicherweise keine oder unterschiedliche Bußgeldtatbestände für die Pflichtverstöße erlassen, was die im gesamtstaatlichen Interesse liegende, einheitlich zu gewährende Luftsicherheit erheblich beeinträchtigen kann. Zu einer nicht vertretbaren Rechtszersplitterung mit problematischen Folgen würde es außerdem führen, wenn die Ländern im Zusammenhang mit den hier zu lösenden Fragen des Personalvertretungsrechts und der Arbeitsorganisation unterschiedliche oder keine Regelungen erlassen würden.

#### **IV.**

#### **Begleitende Maßnahmen**

Mit der Kapitalprivatisierung der DFS wird die Privatisierungspolitik der Bundesregierung konsequent fortgeführt. Diese Maßnahme steht im Einklang mit einer fraktionsübergreifenden Mehrheit des Deutschen Bundestages, die in einer eigenen EntschlieÙung vom 17. Juni 2004 u. a. eine organisatorische Neustrukturierung der DFS gefordert hat, die die Möglichkeit einer Kapitalprivatisierung beinhaltet.

Die Kapitalprivatisierung soll Flexibilität und Marktorientierung erhöhen, damit die Leistungsfähigkeit und Effizienz der DFS auch künftig gesichert ist. Durch die hohe wirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs wird dies nicht zuletzt einen Beitrag zur Stärkung des Standortes Deutschland darstellen. Mit der Kapitalprivatisierung wird privaten Investoren die für die Weiterentwicklung der DFS notwendige unternehmerische Handlungsfreiheit eingeräumt. Wirtschaftlichkeit und Effizienz der DFS sollen damit gesteigert werden.

Die Konzeption des Gesetzes sieht weiterhin die Einrichtung einer speziellen Aufsichtsbehörde vor, der die Wahrnehmung von Regulierungs- und Überwachungsfunktionen, die die einschlägigen EG-Verordnungen für die nationalen Behörden vorsehen, obliegen wird. Zur Verwirklichung der Liberalisierung ist eine Trennung dieser Aufgaben von der eigentlichen Dienstleistung Flugsicherung not-

wendig. Das Flugsicherungskonzept der Europäischen Union erfordert die Errichtung einer zumindest auf funktionaler Ebene von den Flugsicherungsorganisationen unabhängigen nationalen Aufsichtsbehörde, um die Regulierungs- und Überwachungsfunktionen von der eigentlichen Dienstleistung „Flugsicherung“ zu trennen. Den nationalen Aufsichtsbehörden wird hinsichtlich der Einhaltung der auf europäischer Ebene festgelegten und noch festzulegenden Sicherheitsstandards sowie der Sicherheitsanforderungen eine ganz wesentliche Rolle zukommen.

Die Übertragung der Aufsichts- und Regulierungsaufgabe auf das Luftfahrt-Bundesamt scheidet aus, um Interessenskonflikte zu vermeiden und um die umfassende Neutralität der neuen Aufsichtsinanz sicherzustellen.

Grund für Interessenskonflikte wären vor allem Kompetenzen des Luftfahrt-Bundesamts über Bereiche, die gegensätzliche Interessen verfolgen. Dieser Fall würde dann eintreten, wenn das LBA neben der Aufsicht über Luftraumnutzer (Luftfahrtunternehmen) auch die Aufsicht über Flugsicherungsorganisationen übernehme.

Der finanzielle Mehraufwand durch Aufsichtsmaßnahmen im Verkehrsbereich wird regelmäßig auf den zu Beaufsichtigenden abgewälzt. Die Aufsicht über Luftfahrtunternehmen bedeutet für die betroffenen Unternehmen genauso Mehrkosten, wie dies für Flugsicherungsorganisation der Fall ist. Da sich aber der Mehraufwand für die Aufsicht über die Flugsicherungsorganisationen in den Flugsicherungsgebühren niederschlägt, tragen im Endeffekt die Luftfahrtunternehmen diese Aufwendungen.

Vor diesem Hintergrund ist eine Zusammenlegung der Aufsicht über beide Bereiche, d.h. über Luftfahrtunternehmen und Flugsicherungsorganisationen, in einer Hand beim LBA ausgeschlossen. Nur eine Trennung von Aufsicht über Luftfahrtunternehmen und Aufsicht über Flugsicherungsorganisationen gewährleistet, dass die innerstaatliche Flugsicherungsaufsicht allein aufgrund von fachlichen Erwägungen wahrgenommen und jede Möglichkeit zur Bevorzugung des einen oder anderen Aufsichtsbereichs ausgeschlossen wird.

Weiteres Konfliktpotenzial ergäbe sich für das LBA im Rahmen der Aufsicht über Flugsicherungsorganisationen auch aus der Tatsache, dass immer noch Personal des LBA bei der DFS beschäftigt ist. Dieses Personal wurde nach der Organisationsprivatisierung im Jahre 1992 zum LBA versetzt und anschließend der DFS zur Dienstleistung überlassen. Ohne entsprechende Separierung bestünde die Gefahr von Interessenkonflikten, denen der Präsident des LBA ausgesetzt wäre, wenn er nach der Umstrukturierung gleichzeitig als Vorgesetzter der Beamten der aufsichtführenden Einheit seines Amtes und für das Personal der zu beaufsichtigenden Flugsicherungsorganisation (DFS) verantwortlich wäre. Dies hätte zur Folge, dass die Unabhängigkeit der Aufsichtsbehörde - insbesondere des Leiters des LBA - nicht gewährleistet wäre. Aus diesem Grund sieht der Gesetzentwurf die

Schaffung eines eigenen, von den Aufgaben des LBA unabhängigen Amtes vor, das dem LBA lediglich organisatorisch zugeordnet wird.

Ein ganz wesentliches Element des Verordnungspakets zum einheitlichen europäischen Luftraum ist ein gemeinsames Zertifizierungssystem für Flugsicherungsorganisationen. Ein Zeugnis, das der Flugsicherungsorganisation in einem Mitgliedstaat ausgestellt worden ist, soll künftig in der gesamten Europäischen Union Geltung haben und Grundlage für die fachlichen Anforderungen an eine Flugsicherungsorganisation sein. Die Abtrennung der Regulierungs- und Überwachungsfunktionen aus dem Bestand der Flugsicherungsaufgaben führt zu einer vollständigen Umstrukturierung der bisherigen Flugsicherungsorganisation in der Europäischen Union und insbesondere in Deutschland. Bei der DFS handelte es sich bislang um eine staatliche Stelle, unabhängig von ihrer durch die Organisationsprivatisierung vollzogenen Neuausrichtung von der ursprünglichen Bundesanstalt für Flugsicherung zu der heutigen Gesellschaft mit beschränkter Haftung im hundertprozentigen Eigentum des Bundes. Da die DFS bislang auch mit Regulierungsfunktionen betraut war, konnte sie für ihren eigenen Bereich wirksam für die Einhaltung der von ihr selbst erlassenen Vorschriften und Standards Sorge tragen. Künftig wird die DFS diese Rolle nicht mehr wahrnehmen können. Ihre Rolle wird auf diejenige eines Dienstleiters beschränkt sein, der den staatlich aufgestellten und europaweit einheitlich geltenden Standards und Anforderungen nachzukommen hat.

Für Fluglotsen (nicht jedoch bislang für anderes Personal der Flugsicherung) hat die Europäische Kommission im Juli 2004 einen Vorschlag für eine europaweit einheitliche Fluglotsenzulassung verabschiedet. Mit dieser Regelung werden gemeinsame Vorschriften für Ausbildung und Befähigungsnachweise von Fluglotsen eingeführt und gemeinsame Zugangsvoraussetzungen für diese Laufbahn festgelegt. Diese Maßnahme ist von jedem Mitgliedstaat in das nationale Recht umzusetzen, bevor sie in Kraft treten kann. Der Gesetzentwurf berücksichtigt diesen Umstand. Soweit europäisches Recht nicht gilt oder eine entsprechende Regelung nicht enthält, wird wie bisher alles Personal für die Flugsicherung einer Erlaubnispflicht unterworfen. Die nähere Ausgestaltung der Erlaubnis bleibt dabei einer entsprechenden Verordnung vorbehalten.

## **V.**

### **Gender Mainstreaming**

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen des Gesetzentwurfs wurden gemäß § 2 des Bundesgleichstellungsgesetzes und § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien anhand der Arbeitshilfe der Bundesregierung „Gender Mainstreaming bei der Vorbereitung von Rechtsvorschriften“ geprüft. Bis auf die Regelungen zur Person des Leiters oder der Leiterin des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung sowie für die Beamtinnen und Beamten und die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH werden Personen von den vorliegenden

Regelungen lediglich mittelbar betroffen. Adressaten sind im Wesentlichen der Bund und seine Behörden sowie Flugsicherungsorganisationen. Das Instrumentarium und die Verfahren für die Flugsicherung, die mit dem Gesetz errichtet werden, sind geschlechtsneutral. Die Maßgaben zur Neuregelung der Flugsicherung wirken sich auf beide Geschlechter gleichermaßen aus. Daher besteht keine Gleichstellungsrelevanz. Die im Gesetzentwurf in Artikel 9 vorgesehenen Neuregelungen zur Personalvertretung für die Beamtinnen und Beamten und die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH haben keine Auswirkungen auf die Stellung des/der Gleichstellungsbeauftragten.

## **VI.**

### **Finanzielle Auswirkungen**

Durch die Kapitalprivatisierung der Flugsicherung ergeben sich unmittelbar keine Kosten. Diese entstehen vielmehr aus dem bereits unmittelbar geltenden EG-Recht. Allerdings entstehen Kostenfolgen aus den zur Umsetzung des SES-Projektes erforderlichen Begleitmaßnahmen, die der Gesetzentwurf beinhaltet, insbesondere durch die Einrichtung einer Aufsichtsbehörde.

Bislang wurde ein großer Teil nationaler Aufsichtsaufgaben von der DFS selbst wahrgenommen. Diese Aufsichtsaufgaben müssen nunmehr auf die Aufsichtsbehörde verlagert werden, so dass sich durch die im Gesetz vorgesehenen Umsetzungs- und Anpassungsmaßnahmen über die durch das bereits unmittelbar geltende EG-Recht verursachten Kostenfolgen hinaus weiterer Personal- und Sachaufwand beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ergibt.

Die Personal- und Sachkosten für die Errichtung und den Betrieb des Flugsicherungsaufsichtsamts sowie die dazu erforderlichen Planstellen/Stellen sind grundsätzlich im jeweiligen Einzelplan einzusparen. Soweit diese Kosten durch Flugsicherungsgebühren gedeckt sind, wird auf eine Gegenfinanzierung in den jeweiligen Einzelplänen verzichtet. Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel können damit Planstellen/Stellen ohne Ausgleich im jeweiligen Einzelplan ausgebracht werden.

## **VII.**

### **Sonstige Kosten- und Preiswirkungen**

Die aufgrund des Gesetzes vorgesehene Einrichtung einer neuen Aufsichts- und Regulierungsbehörde für die Flugsicherung dürfte wegen der bereits bislang ohnehin bestehenden Kostenpflicht für alle Maßnahmen der Flugsicherung ohne nennenswerte Auswirkungen für die Luftfahrt sein. Unmittelbare Auswirkungen auf Einzelpreise, Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Die öffentlichen Haushalte der Gebietskörperschaften werden durch den geringfügig an-

steigenden Aufwand belastet. Mittelbar preisrelevante Effekte sind aufgrund des erforderlichen, aber vergleichsweise geringen (Gegen-) Finanzierungsbedarfes, nicht zu erwarten.

## **B. Im Einzelnen**

### **Zu Artikel 1**

In dem neuen Flugsicherungsgesetz (FSG) werden die Regelungen zur Flugsicherung zusammengefasst, soweit diese als Ergänzung zu den unmittelbar geltenden SES-Verordnungen, insbesondere auf Grundlage des Beleihungsmodells, erforderlich sind.

#### *Zu § 1*

Absatz 1 nimmt den im geltenden § 27c Abs. 1 LuftVG enthaltenen Grundsatz auf, dass die Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs dient. Eine solche Regelung enthalten die SES-Verordnungen nicht, so dass dieser wichtige Grundsatz, der zugleich eine Definition der Flugsicherung vornimmt, im Flugsicherungsgesetz noch einmal ausdrücklich verankert wird.

Absatz 2 hebt hervor, dass bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten das einschlägige Recht der Europäischen Gemeinschaft ergänzend zum nationalen Recht zu beachten ist. Absatz 2 stellt im Übrigen klar, dass die Flugverkehrsdienste als hoheitliche Aufgabe des Bundes erbracht werden. Sie erfassen, ohne dass dies in den einschlägigen Vorschriften der SES-Verordnungen zum Ausdruck kommt, auch die Flugsicherungstechnik, weil diese untrennbar mit den Flugverkehrsdiensten verbunden sind (sog. ATM-Technik). Absatz 2 weist aber auch darauf hin, dass die Flugsicherung weiterhin in enger Kooperation und Abstimmung mit militärischen Dienststellen und den besonderen verteidigungspolitischen Erfordernissen durchzuführen ist. Dabei wird im Einklang mit § 30 LuftVG deutlich gemacht, dass Flugverkehrsdienste für den militärischen Luftverkehr abweichenden Regelungen folgen können. Eine solche Regelung ist zur Erfüllung des im Grundgesetz verankerten Auftrags der Streitkräfte notwendig. Satz 3 enthält das in Deutschland besonders wichtige Element der zivil-militärischen Zusammenarbeit und hebt damit hervor, dass zivile wie auch militärische Belange durch eine enge Abstimmung der insoweit Beteiligten zum Ausgleich gebracht werden sollen.

Absatz 3 verweist auf Besonderheiten für Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS-Dienste) sowie für Flugberatungsdienste (AIS-Dienste). Absatz 3 stellt klar, dass es sich hierbei um für Flugverkehrsdienste notwendige Unterstützungsdienste handelt. Ohne das Vorhandensein solcher Dienste kann eine ordnungsgemäße Flugsicherung nicht erbracht und insbesondere die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs nicht gewährleistet werden. Die Rechte

und Pflichten für die Dienstleister, die CNS- und AIS-Dienste erbringen, ergeben sich unmittelbar aus den SES-Verordnungen und ihren Durchführungsverordnungen. Inhalt und Umfang dieser Dienste unterliegen privatrechtlichen Vereinbarungen. Verwaltungsrechtlich besteht für diese Dienste lediglich eine Zertifizierungspflicht, die sich ebenfalls nach den SES-Verordnungen bestimmt. Da diese Dienstleister von der Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft ein Zeugnis erhalten, das sie zur Erbringung dieser Dienstleistungen europaweit berechtigt, ohne dass es dazu noch eines besonderen Zulassungsverfahrens in Deutschland bedarf, sieht Absatz 3 Satz 2 aus Gründen der Aufsicht und Kontrolle über diese Dienstleister eine Anzeigepflicht vor. Flugsicherungsorganisationen, die diese sonstigen Flugsicherungsdienste erbringen, haben daher mindestens einen Monat vor Aufnahme der CNS- oder AIS-Dienste unter Vorlage des Zeugnisses eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft, aus dem ihre Berechtigung zur Erbringung solcher Dienste hervorgeht, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung den Beginn ihrer Tätigkeit anzuzeigen. Die Verletzung dieser Pflicht ist nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 bußgeldbewehrt. Sonstige Flugsicherungsdienste werden im Übrigen wie Flugverkehrsdienste auf Grundlage einer zivil-militärischen Zusammenarbeit ausgeführt.

Absatz 4 regelt die Grundversorgung mit Luftfahrtveröffentlichungen im Bereich der Flugberatungsdienste auf Grundlage der Verpflichtung aus Artikel 28 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO-Abkommen), die –anders als die Dienste nach Absatz 3- nicht dem freien Wettbewerb überlassen werden kann. Hierzu zählt die Veröffentlichung u.a. des Luftfahrthandbuchs (AIP), der NOTAM und der Nachrichten für Luftfahrer (NfL) sowie der amtlichen Luftfahrtskarten. Diese Tätigkeit war bisher Aufgabe der DFS nach § 27c Abs. 2 Nr. 4 LuftVG. Da aber § 27c LuftVG aufgehoben wird, bedarf es einer Neuregelung, weil die Aufgabe fortgeführt werden soll. Insoweit sieht das Gesetz in § 3 Abs. 2 die Möglichkeit einer ausdrücklichen Übertragung dieses Dienstes (Beleihung) auf eine Flugsicherungsorganisation vor.

Zu § 2

Das Konzept der SES-Verordnungen der Europäischen Union erfordert die Errichtung einer zumindest auf funktionaler Ebene von der operativ tätig werdenden Flugsicherungsorganisation unabhängigen nationalen Aufsichtsbehörde, um die Regulierungs- und Überwachungsfunktion von der eigentlichen operativen Dienstleistung Flugsicherung zu trennen. Als nationale Aufsichts- und Regulierungsbehörde wird das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung geschaffen, das der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unterstellt wird, dies entspricht den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 vom 10. März 2004 (ABl. EU Nr. L 96 S. 10).

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wird dem Luftfahrt-Bundesamt als selbständiger Verwaltungsträger zugeordnet. Die sachliche und fachliche Selbständigkeit setzt die Schaffung einer eigenen behördlichen Struktur voraus, d.h. eigener Leiter, eigenes Personal und eigene Haushaltsmittel. Die Leitung der Behörde obliegt einem Direktor oder einer Direktorin (s. Artikel 4 des Gesetzesentwurfs). Um die Unabhängigkeit der Behörde zu gewährleisten, darf bei der neuen Aufsichtsbehörde kein Personal der zu beaufsichtigenden Flugsicherungsorganisationen beschäftigt sein.

Der Sitz des neuen Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestimmt und im Bundesanzeiger bekannt gemacht. Aufgrund der Verwaltungsanordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über den Sitz des Luftfahrt-Bundesamtes vom 28. April 2003 (BAnz. S. 10593) ist für die Verwaltungsstelle Flugsicherung des Luftfahrt-Bundesamts bereits die Stadt Langen als Sitz des Luftfahrt-Bundesamts bestimmt worden. Da eine organisatorische Zuordnung des neuen Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung zum Luftfahrt-Bundesamt beabsichtigt ist, soll der Sitz des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung - nicht zuletzt auch im Interesse der heute bei der Verwaltungsstelle Flugsicherung Beschäftigten, die in das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung überwechseln - ebenfalls die Stadt Langen sein. Dafür sprechen verfassungsrechtlich evidente Aspekte, die in der effektiven Durchführung der Aufsicht liegen, denn sowohl die DFS als auch das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr (AFSBW) sind in Langen stationiert. Das Gesetz enthält daher die ausdrückliche Bestimmung der Stadt Langen zum Sitz des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung. Nur im Bedarfsfall wird der Verwaltung durch die im Gesetz vorgesehene Ermächtigung die Möglichkeit eingeräumt, einen Standort festzulegen, der nicht nur die Stadt Langen selbst umfasst.

Die Aufgaben, die sich aus den SES-Verordnungen und den auf Grundlage der SES-Verordnungen erlassenen Durchführungsverordnungen und sonstigen Regelungen ergeben, werden dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Absatz 3 zugewiesen. Darüber hinaus („vorbehaltlich weiterer Aufgabenzuweisung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“) können dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auch außerhalb des europäischen Rechts weitere Aufgaben nach nationalem Recht übertragen werden. Umgekehrt kann das Aufsicht führende Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nach den allgemeinen Grundsätzen der Organisationsgewalt der Bundesregierung Aufgaben an sich ziehen.

Die durch eine Verordnung nach § 12 Abs. 4 beabsichtigte Vorrangregelung für Belange des militärischen Einsatzflugbetriebes reicht in Fällen bestimmter militärischer Notwendigkeiten nicht aus. Waffeneinsatz, Renegade-Verfahren (Verwendung von Luftfahrzeugen als Waffe) oder Fälle erhöhter Luftraumnutzung (z. B. bei Auslandseinsätzen der Bundeswehr) im Zusammenhang mit Einsatzflügen erfordern, dass sie nicht nur vorrangig abgewickelt, sondern auch nach besonderen Verfahren und unter Abweichung von luftrechtlichen Vorgaben abgewickelt werden können.

Verfahren zur Herstellung des Einvernehmens zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen werden gemäß Absatz 4 durch eine Ressortvereinbarung zwischen den beiden Häusern geregelt. Darin können auch im Interesse einer schnelleren und sicheren Durchsetzung der militärischen Belange Regelungen zur Herstellung des mutmaßlichen Einvernehmens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen enthalten sein, soweit und solange sein Geschäfts- und Verantwortungsbereich nicht oder nur unwesentlich berührt ist.

Für solche Fälle sieht daher Absatz 5 die Befugnis vor, dass dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durch das Bundesministerium für Verteidigung anstelle des an sich zuständigen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Weisungen erteilt werden können. Die nähere Ausge-

staltung dieses Weisungsrechts wird in der Ressortvereinbarung gemäß Absatz 4 festgelegt. In der Vereinbarung wird durch eine Einvernehmensregelung das Weisungsrecht auf die Fälle beschränkt, die unverzügliche Vorbereitungsmaßnahmen erfordern, um zum Beispiel den besonderen Anforderungen, die ein Auslandseinsatz an die Streitkräfte stellt, gerecht werden zu können. Das Gesetz sieht ein solches Weisungsrecht daher auch nur vor, wenn die Sicherheit und Ordnung im Luftraum ein sofortiges militärisches Handeln erfordert, insbesondere bei Notsituationen, bei der Durchführung von Einsatz- und Katastrophenflügen oder bei unaufschiebbaren Maßnahmen im Rahmen der Durchführung des Luftsicherheitsgesetzes.

Absatz 6 Satz 1 stellt klar, dass örtliche militärische Flugsicherungsdienste im Geschäftsbereich und unter Verantwortung des Bundesministeriums der Verteidigung geleistet werden. Darüber hinaus bleibt das Bundesministerium der Verteidigung für die überörtliche Flugsicherung im Spannungs- und Verteidigungsfall, einschließlich der Vorbereitung zur Wahrnehmung der Aufgaben nach Artikel 87a des Grundgesetzes zuständig (vgl. § 30 Abs. 2 LuftVG). Die hierfür notwendigen Aufsichts- und Regulierungsmaßnahmen sind eigenständig und gegebenenfalls in Abstimmung mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wahrzunehmen. Satz 2 berücksichtigt den Umstand, dass militärische Stellen auch Funktionen einer Flugsicherungsorganisation im Sinne des EG-Rechts für den allgemeinen Flugverkehr, insbesondere bei ziviler Mitbenutzung von Militärflugplätzen, wahrnehmen. Gleichzeitig macht diese Regelung deutlich, dass dem Bundesministerium der Verteidigung und der Bundeswehrverwaltung auch Aufgaben im Rahmen der Luftverkehrsverwaltung insgesamt obliegen und sie Aufgaben der zivilen Flugsicherung wahrnehmen.

Die zivil-militärische Zusammenarbeit wird gemäß Absatz 6 Satz 3 durch eine Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Bundesministerium der Verteidigung geregelt. Die Pflichten der beliehenen Flugsicherungsorganisationen ergeben sich aus dem Grundsatz der zivil-militärischen Zusammenarbeit in dem Umfang, wie er durch eine nach § 12 Abs. 3 zu erlassende Verordnungen noch konkretisiert werden wird.

### Zu § 3

Innerhalb des neuen Flugsicherungsgesetzes stellt die Statuierung der Beleihung von Flugsicherungsorganisationen den Kern der gesetzlichen Regelung dar, da insoweit die nachfolgenden Vorschriften gewissermaßen nur Konkretisierungen des Rechtsinstituts der Beleihung, bezogen auf die Umstände der Flugsicherung, darstellen. Das Rechtsinstitut der Beleihung ist bei entsprechender Ausgestaltung, die über die bislang praktizierte Beauftragung hinausgeht, geeignet, den verfassungsrechtlich gebotenen Einfluss der staatlichen Stellen sicherzustellen, der bislang in Bezug auf die privatrechtlich organisierte DFS dadurch gewährleistet worden ist, dass die Anteile dieses Unternehmens gemäß § 31b Abs. 1 LuftVG (der aufgehoben wird), ausschließlich vom Bund gehalten werden. Die zur Sicherstellung der staatlichen Interessen bei einer Kapitalprivatisierung erforderlichen Regelungen des öffentlichen Rechts können nicht in der Form der gesetzlichen Indienstnahme Privater gefunden werden. Auch die Begründung eines staatlich gebundenen Berufszweiges der Flugverkehrsdienste als staatsentlastendes Privathandeln ist bei derzeitiger Betrachtungsweise wegen des

damit einhergehenden Grundrechtsschutzes der Privatrechtssubjekte nicht geeignet, die als genuin staatlich angesehene Aufgabe der Erbringung von Flugverkehrsdiensten in der Weise sicherzustellen, die dem Grundsatz der Verantwortlichkeit der Regierung gerecht wird. Damit verbleibt es beim Rechtsinstitut der Beleihung, das eine weitgehende Eingliederung eines Privatrechtssubjekts in die öffentliche Verwaltung erlaubt.

Unberührt von der hiernach eingeräumten Möglichkeit der Beleihung bleibt selbstverständlich die nach Artikel 24 des Grundgesetzes bestehende Befugnis des Bundes, Hoheitsrechte auf zwischenstaatliche Organisationen zu übertragen. Flugsicherungsaufgaben können daher auch weiterhin durch den Bund aufgrund völkerrechtlichen Vertrages einer internationalen Organisation übertragen werden. Wenn privatrechtlich verfasste Flugsicherungsorganisationen im Sinn von Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 hoheitliche Aufgaben übernehmen sollen und sich dabei der Formen des öffentlichen Rechts bedienen dürfen, das an sich nur dem Staat als Sonderrecht zusteht, kann dies aus verfassungsrechtlichen Gründen nur aufgrund eines Beleihungsaktes erfolgen. Der Beleihungsakt bedarf einer gesetzlichen Grundlage.

Absatz 1 schafft diese Rechtsgrundlage. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann hiernach Flugsicherungsorganisationen die Aufgabe übertragen, jeweils innerhalb eines bestimmten Bereichs Flugverkehrsdienste nach § 1 Abs. 2 zu erbringen. Die Beleihung erfolgt durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durch Verwaltungsakt. Die Beleihung ist im Interesse der Rechtsklarheit zu veröffentlichen. Das beliehene Unternehmen wird sodann nach Maßgabe von Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 gegenüber der Europäischen Kommission benannt.

Absatz 2 gibt dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die Befugnis, eine Flugsicherungsorganisation mit der staatlichen Aufgabe nach § 1 Abs. 4 zu beleihen.

Absatz 3 erlaubt dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, den Umfang und den Pflichtenkreis des Beliehenen durch die Statuierung von Nebenbestimmungen näher zu konkretisieren.

Die Übertragung hoheitlicher Aufgaben auf Private im Beleihungsakt verlangt eine angemessene Kontrolle des Beliehenen durch den Bund. Diese Ingerenzrechte sind die Kompensation der Auslagerung von hoheitlichen Aufgaben in den privaten Bereich. Absatz 4 unterwirft dementsprechend zur Sicherung der staatlichen Ingerenzrechte die beliehene Flugsicherungsorganisation der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung, das jedoch durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit einer umfassenden Rechtsetzungskompetenz (Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen) nach § 12 Abs. 3 Satz 3) ausgestattet werden kann. Die Fachaufsicht, die auch die Prüfung der Zweckmäßigkeit von Entscheidungen der beliehenen Flugsicherungsorganisation umfasst, erstreckt sich auf die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Aufgabe, Flugverkehrsdienste nach § 1 Abs. 2 zu erbringen sowie auf die Aufgabe nach § 1 Abs. 4. Dies entspricht dem Umfang der Aufgabe, die nach Absatz 1 und 2 der Flugsicherungsorganisation übertragen wird. Damit erfasst die Fachaufsicht auch die Flugsicherungstechnik, die für die Flugverkehrsdienste unmittelbar notwendig ist (ATM-Technik). Insoweit stellt die Fachaufsicht eine Erweiterung gegenüber den bisherigen Regelungen im Luftverkehrsgesetz dar, die die Fachaufsicht nicht auf Flugsicherungstechnik erstreckt.

Absatz 4 sieht darüber hinaus umfassende Auskunftspflichten, Anweisungsrechte und Ersatzvornahmen durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vor, damit die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgabe Flugsicherung gewährleistet ist. Als zusätzliches Zwangsmittel ist ein Warnungsgeld in Höhe von bis zu 500 000 € vorgesehen. Soweit es sich bei den aufsichtsrechtlichen Maßnahmen um anfechtbare Verwaltungsakte handelt, haben Widerspruch oder Klage dagegen keine aufschiebende Wirkung. Grundsätzlich ist allerdings davon auszugehen, dass Weisungen regelmäßig nur das so genannte Betriebsverhältnis betreffen werden und damit nicht der Einzelanfechtung unterliegen. Nur Maßnahmen im Bereich des so genannten Grundverhältnisses, wie etwa der Entzug der Beleihung, sind damit gerichtlich anfechtbar. Davon unabhängig besteht jedoch das Recht der Feststellungsklage auch gegen aufsichtsrechtliche Maßnahmen im Rahmen des Betriebsverhältnisses.

Ergänzend zu den Ingerenzrechten nach Absatz 4 sieht Absatz 5 vor, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung befugt ist, die Anlagen- und Betriebsräume der beliehenen Flugsicherungsorganisation zu betreten und Gegenstände sowie geschäftliche Unterlagen in erforderlichem Umfang in Verwahrung zu nehmen. Die mit der Ausübung verbundenen Kosten hat die beliehene Flugsicherungsorganisation zu tragen. Absatz 5 Satz 4 entspricht insoweit der bisherigen Kostentragungsregelung von § 31d Abs. 2 Satz 4 LuftVG.

Nach der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 können Flugsicherungsorganisationen grundsätzlich die Dienste anderer in der Gemeinschaft zertifizierter Dienstleister in Anspruch nehmen. Dies gilt jedoch bei Flugverkehrsdiensten nur beschränkt. Bei Flugverkehrsdiensten ist die Zustimmung des betreffenden Mitgliedsstaates nach Artikel 10 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 erforderlich. Absatz 6 stellt klar, dass die Zustimmung hierfür nach denselben Voraussetzungen und Bedingungen erteilt wird, wie sie für die Beleihung gelten. Durch die entsprechende Anwendung von § 4 Abs. 1 wird somit sichergestellt, dass auch für solche Unternehmen die für die Beleihung geltenden Voraussetzungen zu beachten sind. Absatz 6 macht außerdem deutlich, dass sich eine beliehene Flugsicherungsorganisation zwar der Hilfe Dritter bedienen kann, Dritte jedoch nicht in die Rechte und Pflichten der beliehenen Flugsicherungsorganisation gegenüber dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung eintreten. Um jedoch sicherzustellen, dass der zertifizierte Dritte, der nicht der deutschen Rechts- und Fachaufsicht unterliegt, seine Dienste ordnungsgemäß erbringt, wird die beliehene Flugsicherungsorganisation in die Pflicht genommen. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die Erbringung der Flugverkehrsdienste insgesamt den Sicherheitsansprüchen genügt und hat insofern auf den Dritten einzuwirken. Erbringt der Dritte die Flugverkehrsdienste trotz der Einflussnahme der Flugsicherungsorganisation nicht ordnungsgemäß, kann das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung von der beliehenen Flugsicherungsorganisation die unverzügliche Einstellung der Zusammenarbeit mit dem zertifizierten Dritten verlangen. Die in Absatz 6 Satz 5 angeordnete entsprechende Geltung von Absatz 4 Satz 4 bis 6 bezieht sich ausschließlich auf das Verhältnis Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung – beliehene Flugsicherungsorganisation.

#### Zu § 4

Die Vorschrift regelt die Voraussetzungen für die Beleihung. Entsprechend den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ist entscheidend, dass die zu beleihende Flugsicherungsorganisation im Besitz eines gültigen Zeugnisses nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ist. Da der Staat auch nach der Beleihung eine Garantenstellung für die Gewährleistung der Erfüllung der Aufgaben hat, ist eine verfassungsrechtliche Vorgabe jeder Beleihung, dass die zu beleihende Flugsicherungsorganisation eine hinreichende Gewähr für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben bietet.

Soweit sich nicht schon unmittelbar auf Grundlage der nach § 12 Abs. 3 zu erlassenden Rechtsverordnung konkrete Rechtspflichten ergeben, ist nach den Regelungen von Absatz 2 darauf zu achten, dass durch die Beleihung die verteidigungspolitischen Interessen des Bundes bei der Durchführung der Flugsicherung nicht in Frage gestellt werden. Dies ist Konsequenz der Zusammenarbeit nach § 2 Abs. 6 zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Bundesministerium der Verteidigung. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass Beschlüsse internationaler Organisationen, in denen die Bundesrepublik Deutschland Mitglied ist, von der Flugsicherungsorganisation auf dem Gebiet der Flugsicherung beachtet werden.

Absatz 3 berechtigt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, die Beleihung einer Flugsicherungsorganisation unter die Voraussetzung einer Anreizregulierung zu stellen. Eine solche Regulierung dient dem Ziel, Anreize für eine effiziente Leistungserbringung zu setzen und somit Kostensenkungen unter Erhaltung der Sicherheit und Qualität der Flugsicherungsdienste zu erreichen. Die dabei festzusetzenden Obergrenzen können sich entweder auf die jährlichen Kosten oder die jährlichen Erlöse der Flugsicherungsorganisation oder auf Teilbereiche dieser beziehen. Es ist außerdem möglich, dass sich die ökonomische Regulierung nur auf Teilbereiche von Flugsicherungsdiensten, beispielsweise nur für Flugsicherungsdienstleistungen an Flughäfen nach § 8 Abs. 1, erstreckt.

Absatz 3 Satz 5 enthält eine beispielhafte, nicht abschließende Aufzählung möglicher Maßgrößen für die Ermittlung der Obergrenzen. Bei der Festsetzung von Effizienzvorgaben ist zu beachten, dass der Flugsicherungsorganisation bei ihrer Erfüllung eine angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals zugestanden wird.

Die Vorgabe von Obergrenzen gilt für die Dauer einer Regulierungsperiode, die bis zu fünf Jahre betragen kann. Eine starre Festlegung auf fünf Jahre erscheint dagegen aus Gründen der Flexibilität nicht zweckmäßig. Bei der Festlegung des Zeitraums ist jedoch zu berücksichtigen, dass dieser möglichst lang ausfallen sollte, um dem Unternehmen die notwendige Planungssicherheit zu sichern.

Um den Belangen der Flugsicherungsorganisation, der Luftfahrtunternehmen und der betroffenen Flugplatzunternehmen Rechnung zu tragen, sind diese vor einer Festlegung der Bestimmungen zur ökonomischen Regulierung anzuhören. Am Ende einer Regulierungsperiode wird die vorausgegangene Periode evaluiert und es werden Werte für die neue Periode festgelegt. Dabei kann sich die Notwendigkeit von Änderungen der jeweiligen Parameter und der daraus zu ermittelnden Vorgaben ergeben. Vor einer Neufestsetzung sind die vorgenannten Personengruppen daher erneut zu hören.

Die Befristung der Beleihung bringt erstmals Wettbewerbselemente in das System der Flugsicherung und eröffnet den Flugsicherungsbehörden Spielräume, um auf eine effiziente Abwicklung der Dienstleistungen hinzuwirken.

Die Befristung ist unter Abwägung der Ziele der Flugsicherung, des Aufwandes der beliehenen Flugsicherungsorganisationen für vorgenommene und noch vorzunehmende Investitionen sowie unter Berücksichtigung des Zieles der Schaffung eines wettbewerblichen Rahmens für Flugsicherungsorganisationen festzulegen.

Sowohl Systeme im Center- (Strecken- und Anflugkontrolle) als auch im Flugplatzkontrollbereich erfordern einen zeitlich umfassenden Entwicklungsvorlauf (Definition der Systemanforderungen, Entwicklung der Systeme, Installation der Systeme). Diese Tatsache und die relevanten Abschreibungszeiträume sind bei der Festlegung der Beleihungsdauer zu berücksichtigen. Je länger die Festlegung der Beleihungsdauer getroffen wird, desto planbarer wird die Geschäftsentwicklung für einen Investor. Die britische Flugsicherung wurde u.a. im Hinblick auf die Streckenkontrolle mit einer Lizenz für 20 Jahre ausgestattet.

Die Beleihung ist gemäß Absatz 4 Satz 1 für die Dauer von mindestens acht Jahren vorzunehmen. Im Hinblick auf die Gewährleistung einer Kontinuität der Flugverkehrsdienste und unter Berücksichtigung der von der Flugsicherungsorganisation für die Wahrnehmung der Flugverkehrsdienste vorgenommenen und noch vorzunehmenden Investitionen erscheint dies als ein angemessener Zeitraum.

Um der Flugsicherungsorganisation hinreichend Zeit zur Anpassung zu geben und um eine reibungslose Geschäftsführung sicherzustellen, ist vorgesehen, dass das jeweilige Unternehmen durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung rechtzeitig - mindestens vier Jahre im Voraus - darauf hingewiesen wird, dass eine Verlängerung der Beleihung nicht eintritt.

Im Übrigen wird klargestellt, dass ein Rechtsanspruch auf Beleihung nicht besteht; entsprechendes gilt für die Verlängerung oder Erneuerung des Beleihungszeitraums. Diese gesetzliche Feststellung erfolgt zur Vermeidung von Entschädigungspflichten des Bundes. Unterbliebe dieser Vorbehalt, könnte zum Beispiel eine Flugsicherungsorganisation wegen der außerordentlichen Bedeutung und des wirtschaftlichen Werts, den die Beleihung für sie als Grundrechtsträgerin hat, mit Erfolg die Verfassungswidrigkeit der Versagung einer Verlängerung wegen der fehlenden Entschädigungsregelung behaupten.

#### Zu § 5

Im Hinblick auf die staatlichen Funktionen, die die beliehenen Flugsicherungsorganisationen übernehmen, unterliegen bei den Beliehenen die zur Geschäftsführung berechtigten Personen besonderen Anforderungen an ihre Zuverlässigkeit und Eignung. Die beliehenen Flugsicherungsorganisationen sind deshalb verpflichtet, alle Tatsachen anzugeben, die für die Prüfung und Beurteilung der Zuverlässigkeit und fachlichen Eignung der verantwortlichen Personen bedeutsam sind. Mit der Anzeigepflicht nach Absatz 1 korrespondieren die Reaktionsmöglichkeiten des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung nach Absatz 2.

So kann das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Absatz 2 die Abberufung der zur Geschäftsführung berechtigten Personen verlangen und die Geschäftsführung auf einen Sonderbeauftragten übertragen, wenn die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Aufgaben des beliebigen Flugsicherungsunternehmens nicht mehr gewährleistet ist.

Die Vorschrift ist einschlägigen Regelungen des Gesetzes über das Kreditwesen nachgebildet.

#### Zu § 6

Die Vorschrift konstituiert in Absatz 1 Satz 1 nicht nur ein Recht, sondern auch eine Pflicht zur Durchführung des Flugsicherungsbetriebes entsprechend der Beleihung.

Durch die Regelung des Satz 2 wird der besondere Stellenwert des durch das Grundgesetz den Streitkräften zugewiesenen Auftrags noch einmal hervorgehoben. Die gesetzliche Definition des Satzes 3 dient allein der Klarstellung.

Diese Pflicht zur Aufgabenwahrnehmung ist nach Satz 4 von der Änderung des Gesellschaftszweckes unabhängig. Sie ist nach Satz 5 insolvenzfest und obliegt gegebenenfalls dem Insolvenzverwalter.

Die in Absatz 1 statuierte Grundpflicht des Beliehenen wird in Absatz 2 in drei Grundpflichten konkretisiert. Hauptverpflichtungen sind die Betriebspflicht, die Vorhaltungspflicht und die Pflicht zum Einsatz von qualifiziertem Personal. Wegen der zentralen Bedeutung des Fluglärmschutzes im Zusammenhang mit der Flugsicherung verweist Absatz 2 Satz 2 ausdrücklich auf die für die Flugsicherung einschlägigen Regelungen des Luftverkehrsgesetzes. Mit Absatz 2 werden somit die zentralen Pflichten der Flugsicherungsorganisationen in einer Vorschrift zusammengefasst.

Die beliebigen Flugsicherungsorganisationen haben nach Absatz 3 Satz 1 sicherzustellen, dass sie die Flugverkehrsdienste unter Inanspruchnahme notwendiger CNS- und AIS-Dienste nach § 1 Abs. 3 erbringen, soweit diese für die Gewährleistung einer sicheren und effizienten Flugsicherung erforderlich sind. Damit ist gewährleistet, dass der Flugverkehrsdienst von den beliebigen Flugsicherungsorganisationen nicht lediglich als ein Teildienst und bedingt durch das Fehlen der notwendigen sonstigen Flugsicherungsdienste inhalts- und funktionslos vorgehalten wird. Erst durch die Erstreckung des Pflichtenkreises der beliebigen Flugsicherungsorganisationen auf die sonstigen Flugsicherungsdienste wird die ordnungsgemäße Durchführung der Flugsicherungsaufgabe insgesamt gesichert, denn erst durch das Hinzutreten der notwendigen Unterstützungsdienste ist der Flugverkehrsdienst überhaupt darstell- und durchführbar. Die beliebige Flugsicherungsorganisation kann die sonstigen Flugsicherungsdienste entweder selbst vorhalten oder sich der Hilfe dritter, entsprechend zertifizierter Dienstleister (vgl. dazu Begründung zu § 1 Abs. 3) bedienen. Inhalt und Umfang dieser Dienste unterliegen dabei der privatrechtlichen Vereinbarung. Wegen der zentralen Bedeutung, die den sonstigen Flugsicherungsdiensten zukommt, verpflichtet aber Absatz 3 Satz 2 eine Flugsicherungsorganisation auch zur Erbringung solcher Dienste, wenn diese von keinem Anbieter in der Bundesrepublik Deutschland erbracht oder zur Verfügung gestellt werden. In diesem Fall ist daher die mit Flugver-

kehrsdiensten nach § 1 Abs. 2 beliehene Flugsicherungsorganisation verpflichtet, die sonstigen Flugsicherungsdienste nach § 1 Abs. 3 selbst zu erbringen.

Es ist davon auszugehen, dass für schuldhaftes Fehlverhalten eines Beliehenen, das zu Schadensersatzansprüchen von Dritten führt, die Haftung der Bundesrepublik Deutschland nach § 839 BGB in Verbindung mit Artikel 34 Satz 1 des Grundgesetzes begründet wird. Aufgrund der Möglichkeit der Flugsicherungsorganisationen, in einem an sich staatlichen Bereich wirtschaftliche Aktivitäten entfalten zu dürfen, erscheint es jedoch angemessen, die Risiken dieses Geschäfts zumindest weitgehend einem Beliehenen aufzubürden, zumal dies auch im Sinne der Schadensprävention geboten ist. Dementsprechend hat ein beliehenes Unternehmen nach Artikel 6 der VO (EG) Nr. 550/2004 eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, die den in Absatz 4 S. 1 geregelten Freistellungsanspruch sicherstellt. Dieser ist im Beleihungsakt zu beschränken, wobei die höchste Haftungshöchstgrenze, die für Luftfahrtunternehmen gesetzlich statuiert wird, nicht unterschritten werden darf (§ 37 Abs. 1 Buchstabe j LuftVG). Die Haftungshöchstgrenze hat sich hierbei an der Art, dem Umfang und der Gefahrgeneignetheit (vgl. zu diesen Begriffen Anlage 3 zu § 8 Buchstabe B Abs. 6 der Bodenabfertigungsdienste-Verordnung) zu orientieren.

Absatz 5 gibt schließlich dem Bundesministerium der Verteidigung das Recht, bei Vorliegen der Voraussetzungen einer noch zu erlassenden Rechtsverordnung, in der auch die Kostenerstattung zu regeln ist, von der beliehene Flugsicherungsorganisation die Vorhaltung von entsprechend ausgebildetem Personal und entsprechenden Flugsicherungseinrichtungen zu fordern.

#### Zu § 7

Als mit der Ausführung von staatlichen Aufgaben Beauftragte werden die beliehene Flugsicherungsorganisationen ermächtigt, sich der Handlungsformen des öffentlichen Rechts als staatlichem Sonderrecht gegenüber Dritten zu bedienen.

Absatz 1 entspricht der Regelung des § 31d Abs. 3 Satz 1 LuftVG. Die Vorschrift stellt klar, dass beliehene Flugsicherungsorganisationen als staatlich beauftragte Organe die entsprechenden verwaltungsrechtlichen Vorschriften anzuwenden und zu befolgen haben.

Die Nutzer von Flugverkehrsdiensten können nach Absatz 2 gegen Entscheidungen der beliehene Flugsicherungsorganisation, die als Verwaltungsakte zu qualifizieren sind, Widerspruch einlegen. Ein Widerspruch gegen Maßnahmen der beliehene Flugsicherungsorganisation hat nach Absatz 3 jedoch keine aufschiebende Wirkung. Diese Regelung ist deshalb geboten, weil die Maßnahmen der flugsicherungstechnischen Verkehrslenkung den unaufschiebbaren Anordnungen und Maßnahmen von Polizeivollzugsbeamten nahe kommen, bei denen gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung der Suspensiveffekt, der mit Widerspruch und Anfechtungsklage grundsätzlich verbunden ist, im unterstellten öffentlichen Interesse nicht vorgesehen ist. Wird dem Widerspruch nicht abgeholfen, ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu richten.

#### Zu § 8

Diese Vorschrift entspricht dem geltenden § 27d Abs. 1 bis 3 LuftVG. Die Regelungen dieser Vorschrift bleiben inhaltlich weitgehend unverändert und werden aus gesetzessystematischen Gründen in das Flugsicherungsgesetz übernommen.

#### Zu § 9

Absatz 1 übernimmt im Wesentlichen die bisherige Regelung von § 31b Abs. 3 Satz 1 LuftVG und legt fest, dass die Flugsicherungsorganisation Kostengläubigerin ist, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist.

Entsprechend dem Beleihungskonzept sind der Flugsicherungsorganisation nach Absatz 2 diejenigen Ausfälle zu erstatten, die auf gesetzlichen Kostenbefreiungen beruhen. Dies entspricht weitgehend dem geltenden § 31b Abs. 4 LuftVG (alt). Auch der bisher schon in § 31b Abs. 4 LuftVG letzter Satz enthaltene Grundsatz, dass die persönliche Gebührenbefreiung von Bund, Land und Gemeinden nicht gegenüber der Flugsicherungsorganisation gilt, wird hier wieder mit aufgenommen.

#### Zu § 10

In der Regel endet die Beleihung mit Ablauf der Beleihungsfrist. Absatz 1 legt fest, dass die Beleihung jedoch auch vor Fristablauf beendet werden kann, wenn die Voraussetzungen für die Beleihung nicht mehr vorliegen. Dies erfolgt entschädigungslos.

Als weniger eingreifendes Instrument hat allerdings das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auch die Befugnis, anstelle des Widerrufs der Beleihung von den Möglichkeiten des § 5 Abs. 2 Gebrauch zu machen. Diese Vorschrift ist in Anlehnung an das Kreditwesengesetz (KWG) konstruiert und berücksichtigt die geschäftliche Eigenständigkeit der Flugsicherungsorganisation. Zugleich wird aber auch damit ein hinreichender Durchgriff der Aufsicht auf die Geschäftsführung ermöglicht.

Absatz 2 dient der Absicherung des Bundes für den Fall, dass bei einer hochgradigen Gefährdung der Sicherheit und Ordnung im Luftraum die Durchsetzung militärischer Ingerenzen im Rahmen des Weisungsrechts nach § 2 Abs. 5 nicht mehr möglich oder ausreichend ist. Kommt die beliehene Flugsicherungsorganisation in einer solchen Situation den Weisungen des Bundesministeriums der Verteidigung nicht oder nur unzureichend nach, kann der Bund seine militärischen Hoheitsrechte nicht mehr im erforderlichen Umfang wahrnehmen. Dadurch würde der verteidigungspolitische Auftrag insgesamt gefährdet. Für einen solchen Fall bedarf es der Möglichkeit, die Geschäftsanteile der Gesellschafter auf den Bund zu übertragen (Call Option).

Es ist sicherzustellen, dass bei der Anordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen aufgrund einer Entscheidung der Bundesregierung der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt ist. Eine solche Anordnung kann nur getroffen werden, wenn Maßnahmen anderer Art, insbesondere Maßnahmen nach § 3 Abs. 4 und § 5 Abs. 2, ohne Erfolg geblieben sind oder wenn rechtzeitige Abhilfe nicht zu erwarten ist. Ist eine solche Übertragung objektiv erforderlich, d.h. unumgänglich und steht kein milderes Mittel zur Erreichung des Zwecks zur Verfügung, kann das Bundes-

ministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen aufgrund einer Entscheidung der Bundesregierung von der Befugnis nach Absatz 2 Gebrauch machen.

Absatz 2 ist daher auch eine Regelung, die nur für einen außergewöhnlichen und kaum zu erwartenden Notfall gedacht ist. Dennoch kann ein solcher Fall nicht ausgeschlossen werden. Für eine solche extreme Situation bedarf es seitens des Bundes einer Eingriffsbefugnis und Durchsetzungsmöglichkeit, um dem Verfassungsauftrag nachkommen zu können. Die Geschäftsanteile der Gesellschafter sind in diesem Fall auf den Bund zu übertragen. Die Gesellschafter sind in Höhe ihrer Anteile im Verhältnis zum Verkehrswert des Unternehmens zu entschädigen. Dabei ist das Verhältnis des Nennwertes der Geschäftsanteile am Stammkapital der Gesellschaft für die Entschädigung zu Grunde zu legen. Für die Bestimmung des Verkehrswertes sind die im Wirtschaftsverkehr üblichen Entgelte für vergleichbare Unternehmungen heranzuziehen. Fehlt es an vergleichbaren Unternehmungen und kann ein übliches Entgelt nicht ermittelt werden, ist die Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen des Bundes und der bisherigen Gesellschafter zu bemessen. Voraussetzung für ein derartiges Verfahren ist in jedem Fall eine entsprechende Entscheidung der Bundesregierung.

Weitere Einzelheiten der Abwicklung der Übertragung der Geschäftsanteile auf den Bund können vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durch Nebenbestimmungen nach § 3 Abs. 3 über die Beleihung geregelt werden. Dabei kann von der Flugsicherungsorganisation insbesondere auch gefordert werden, dass der gesetzliche Anspruch des Bundes auf Übertragung der Geschäftsanteile einer Verankerung in den mit den Gesellschaftern zu treffenden schuldrechtlichen Vereinbarungen (Gesellschaftervereinbarung, Gesellschaftsvertrag, Leistungsvertrag etc.) bedarf. Um den Zweck der Call Option als verzugsloses und wirksames Druckmittel zu erhöhen, böte sich dabei insbesondere die Erklärung einer aufschiebend bedingten Abtretung der Geschäftsanteile durch die Gesellschafter bereits bei Gesellschaftsbegründung an.

#### *Zu § 11*

Die Vorschrift entspricht weitgehend dem geltenden § 4 Abs. 5 LuftVG, der aufgehoben wird, mit der Modifizierung, dass die Regelungen für das Erlaubnisverfahren ausdrücklich unter den Vorbehalt des Rechts der Europäischen Gemeinschaft gestellt werden, um deutlich zu machen, dass in diesem Bereich entsprechendes Recht der Europäischen Gemeinschaft gilt bzw. künftig zu erwarten ist.

#### *Zu § 12*

Absatz 1 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Erlass von Rechtsverordnungen für den Bereich der Flugsicherung ohne Zustimmung des Bundesrates.

Die Nummern 1 bis 4 entsprechen der inhaltlich weitgehend unveränderten Verordnungsermächtigung des § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 bis 5 LuftVG (alt), die aus dem Luftverkehrsgesetz herausgelöst und in das Flugsicherungsgesetz übernommen wird.

Nummer 3 sieht aber nunmehr auch die Festlegung einer Höchstaltersgrenze für Fluglotsen vor. Die Notwendigkeit zur Festlegung einer Höchstaltersgrenze für Flugsicherungsbetriebspersonal in den Flugsicherungsbetriebsdiensten liegt darin begründet, dass die für die Ausübung der Flugverkehrs-

kontrolle notwendigen kognitiven Fähigkeiten ab einem Lebensalter von etwa 55 Jahren stark nachlassen. Eine sichere Durchführung der Flugverkehrskontrolle ist deshalb bei älterem Flugsicherungsbetriebspersonal, insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen, nicht mehr im erforderlichen Umfang gewährleistet, selbst wenn die fliegerärztlichen Tauglichkeitskriterien erfüllt sind. Im Hinblick auf die prognostizierten Steigerungen der Bewegungszahlen im Luftverkehr trägt daher die Festlegung einer Höchstaltersgrenze ganz wesentlich zur Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsniveaus in der Luftfahrt bei.

Nach Absatz 2 werden in Übereinstimmung mit verwaltungskostenrechtlichen Grundsätzen für Amtshandlungen nach dem Flugsicherungsgesetz Gebühren und Auslagen erhoben. Hierunter fallen wie bereits bislang auch die Dienste der Organisation EUROCONTROL und anderer nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften oder aufgrund völkerrechtlicher Vereinbarung errichteter Stellen. Dieser Umstand wird insbesondere durch Satz 9 noch einmal ausdrücklich hervorgehoben. Während das Gesetz grundsätzlich zur Erhebung von Flugsicherungsgebühren verpflichtet, besteht diese Verpflichtung nicht für solche Flugplätze, an denen Entgelte erhoben werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird nach Satz 2 ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die gebührenpflichtigen Tatbestände und die Höhe der Gebühren zu bestimmen. Es kann dafür nach Satz 3 feste Sätze, Rahmensätze oder Zeitgebühren vorsehen. Die Regelungen der Sätze 2 und 3 entsprechen den bereits geltenden aus § 32 Abs. 4 Nr. 6 LuftVG übernommenen Gebührengsätzen. Die Gebühren dienen unter anderem der Sicherstellung einer effizienten und wirtschaftlichen Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen unter Wahrung der Interessen der Luftraumnutzer. Die Gebührensätze sind nach Satz 4 - vorbehaltlich des Rechts der Europäischen Gemeinschaften - so zu bemessen, dass zumindest der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Damit wird ebenfalls die bereits in § 32 Abs. 4 Nr. 6 LuftVG enthaltene Vollkostenregelung in das Flugsicherungsgesetz übernommen. Hierzu gehören insbesondere die Kosten für die Beaufsichtigung, Regulierung, Kontrolle und Überwachung von Flugsicherungsorganisationen sowie die Kosten für die Rechts- und Fachaufsicht über das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, die beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entstehen. Ebenfalls ist hierin der Aufwand des Bundes eingeschlossen, der durch Beiträge und Zahlungen an internationale Organisationen (insbesondere EUROCONTROL, Internationale Zivilluftfahrt-Organisation - ICAO) für Aufgaben und Leistungen auf dem Gebiet der Flugsicherung entsteht. Darüber hinaus macht das Gesetz deutlich, dass für die Gebührenberechnung auch der Aufwand für den Flugwetterdienst entsprechend der Regelung von § 27e Abs. 3 (neu) des Luftverkehrsgesetzes zu berücksichtigen ist.

Satz 9 ermöglicht, dass die Kosten durch die Flugsicherungsorganisation erhoben werden können.

Die Regelung des Absatzes 2 Satz 10 entspricht der inhaltsgleichen Vorschrift des § 31d Abs. 3 Satz 3 LuftVG mit klarstellenden Änderungen und erlaubt die Erhebung einer für Amtshandlungen nach Absatz 2 Satz 1 gesetzlich geschuldeten Umsatzsteuer als Auslage. Dies entspricht der bisherigen Rechtslage; die Vorschrift begründet nicht eine Umsatzsteuerpflicht der Amtshandlung, sondern ermöglicht die Berücksichtigung einer gesetzlich geschuldeten Umsatzsteuer bei der Gebührenbemes-

sung. Andernfalls entstünden, insbesondere für die DFS, durch die Umsatzsteuerpflicht im Hinblick auf die vereinnahmten Gebühren gravierende Nachteile, die zu einer Schlechterstellung des Unternehmens insgesamt führen würden.

Absatz 3 enthält im Wesentlichen nahezu unverändert die Regelungen zum Benehmen und Einvernehmen mit anderen Ressorts, die aus § 32 Abs. 4 Satz 5 und 6 LuftVG in das Flugsicherungsgesetz übernommen werden. Darüber hinaus erlaubt 12 Abs. 3 Satz 3 dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Delegation der Verordnungsermächtigung auf Grundlage von § 12 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 4 sowie Absatz 2 auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Damit wird bezweckt, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung als sachnähere Behörde unmittelbar die wesentlichen, für die Flugsicherung bedeutsamen Rechtsvorschriften selbst erlässt. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung überwacht dabei im Wege der Rechts- und Fachaufsicht die Einhaltung dieser Rechtsvorschriften.

Absatz 4 enthält dagegen eine komplett neue Ermächtigungsgrundlage für das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Es wird hiernach ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Verteidigung Rechtsverordnungen über die zivil-militärische Zusammenarbeit zu erlassen. Die Ermächtigungsgrundlage definiert zu diesem Zwecke die Regelungsbereiche der zivil-militärischen Zusammenarbeit in den Nummern 1 bis 13, die bei Zusammenarbeit der beliehenen Flugsicherungsorganisation mit der Bundeswehr und den verbündeten Streitkräften zu beachten sind, einschließlich der Kostenerstattung, die das Bundesministerium der Verteidigung für die Inanspruchnahme der beliehenen Flugsicherungsorganisation zu leisten hat. Die Ermächtigung begründet letztlich die Verpflichtung der beliehenen Flugsicherungsorganisation, abweichend von dem allgemeinen Grundsatz der Gleichbehandlung aller Luftraumnutzer, Einsatzflüge der Bundeswehr mit Priorität zu führen.

Absatz 5 wurde § 32 Abs. 5a LuftVG nachgebildet und schafft die Voraussetzungen dafür, dass in einer nationalen Verordnung zu einer Rechtsverordnung der Europäischen Gemeinschaft, die das Recht der Flugsicherung regelt, Bußgeldvorschriften im Interesse einer effizienteren Durchsetzung dieser Regelung aufgenommen werden können.

#### Zu § 13

§ 13 enthält die Ordnungswidrigkeitentatbestände für den Bereich der Flugsicherung.

Nummer 2 wurde der Regelung des § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG nachgebildet. Diese Regelung ist notwendig für die Verankerung weiterer besonderer Bußgeldvorschriften in den nach § 12 noch zu erlassenden Rechtsverordnungen.

Nummer 3 wurde § 58 Abs. 1 Nr. 13 LuftVG nachgebildet und schafft die Voraussetzungen dafür, dass in einer nationalen Verordnung zu einer Rechtsverordnung der Europäischen Gemeinschaft, die das Recht der Flugsicherung regelt, Bußgeldvorschriften im Interesse einer effizienteren Durchsetzung dieser Regelung aufgenommen werden können.

Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 können nach Absatz 2 mit einem Bußgeld in Höhe von bis zu 30.000 Euro geahndet werden.

Verwaltungsbehörde nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten ist nach Absatz 3 in allen Fällen das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

#### *Zu § 14*

Diese Bestimmung entspricht den Anforderungen des Artikels 19 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes (sog. Zitiergebot). Insbesondere die Berechtigung der Aufsichtsbehörde, die Betriebsräume einer beliebigen Flugsicherungsorganisation betreten zu können, um im Wege der Rechts- und Fachaufsicht die Tätigkeit eines Beliehenen zu kontrollieren, nimmt sich als Eingriff in die angeführten Grundrechte aus. Ebenso stellt die Möglichkeit der Aufsichtsbehörde, den Funkverkehr zwischen Fluglotse und Pilot abzuhören, eine Beschränkung des Fernmeldegeheimnisses dar.

Die Datenschutzregelungen des Absatzes 2 entsprechen denen des geltenden § 27c Abs. 3 LuftVG. Sie werden allerdings durch die Verweisung auf Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ergänzt. Diese ausdrückliche Verweisung unterstreicht die besondere Bedeutung des Datenschutzes im Bereich der Flugsicherung und stellt sicher, dass die speziellen Belange und Anforderungen des Datenschutzes nach dem EG-Recht Berücksichtigung finden.

#### *Zu § 15*

Diese Vorschrift dient der Sicherstellung einer lückenlosen Vertretung der Beschäftigten in den Personalvertretungen (Personalrat, Jugend- und Auszubildendenvertretung) sowie durch die Vertrauensperson für die schwerbehinderten Menschen und die Gleichstellungsbeauftragte.

#### *Zu § 16*

Diese Vorschrift enthält die notwendigen Übergangsregelungen.

Für die DFS, die bislang durch Verordnung mit der Wahrnehmung der Flugsicherungsdienste beauftragt war, ist eine Übergangsregelung zu schaffen, die zunächst sicherstellt, dass bis auf Weiteres die DFS als beliebige Flugsicherungsorganisation gilt und die bisher ausgeübten Aufgaben im Wesentlichen, d.h. sofern dem nicht abweichende Regelungen entgegenstehen, zu den bisherigen Bedingungen bis zu einer förmlichen Beleihung weiter ausführt.

Absatz 2 trifft eine entsprechende Regelung für Stellen oder Personen, die mit Flugsicherungsaufgaben beauftragt waren, die nicht von der DFS wahrgenommen worden sind. Dies betrifft die nach dem bisherigen § 31b Abs. 1 Satz 2 (alt) LuftVG ergangenen Beleihungen einzelner natürlicher Personen.

Absatz 3 lässt für die Dauer von 20 Jahren (bis zum 1. Juli 2026) nach Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes die Wahrnehmung der Bezirks- und Anflugkontrolldienste und für die Dauer von 16 Jahren (bis zum 1. Juli 2022) die Wahrnehmung der Flugplatzkontrolldienste nur durch die DFS zu. Diese Regelung gilt auch für die Flugplatzkontrolldienste an den Flugplätzen nach § 8 Abs. 1, für die das BMVBW einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkannt hat. Hier besteht ebenfalls eine Frist von 16 Jahren (bis zum 1. Juli 2022). Die Vorschrift sichert der DFS damit für eine bestimmte Übergangszeit eine Monopolstellung. Der für diesen Zeitraum vorgesehene Bestandsschutz der DFS rechtfertigt sich aus der Erwägung, dass bei ihrer Beauftragung die

rechtliche Neugestaltung des Flugsicherungswesens nicht absehbar gewesen ist und sich die DFS darauf nicht einstellen konnte. Die Bestandsschutzgarantie des Absatzes 3 steht allerdings unter dem Vorbehalt von Artikel 5 der VO (EG) Nr. 551/2004, der die Möglichkeit der Bildung von funktionalen Luftraumblöcken vorsieht und eventuell noch zu schließender völkerrechtlicher Verträge. Im Übrigen wird zur Begründung der Dauer der festgelegten Beleihungszeiträume auf die Begründung von § 4 Abs. 4 verwiesen.

Absatz 4 ist eine Ausnahme von der Anzeigepflicht nach § 1 Abs. 3 Satz 2 für die Flugsicherungsorganisation nach Absatz 3, der die Vorhaltung der Bezirks-, Anflug und Flugplatzkontrolle übertragen wird. Da eine Übertragung dieser Dienste auf die DFS beabsichtigt ist, ist diese Regelung für die DFS von Bedeutung. Da die DFS aber bereits heute sowohl CNS-Dienste als auch Flugberatungsdienste betreibt und diese auch in Zukunft betreiben wird, ist eine Meldung vor Aufnahme der Tätigkeit nicht möglich und notwendig. Eine solche Verpflichtung wäre im Übrigen gegenüber der DFS als reiner Formalismus zu werten.

Absatz 5 überträgt die Tätigkeit nach § 1 Abs. 4 für die Dauer von zwanzig Jahren auf die DFS, die schon jetzt nach § 27c Abs. 2 Nr. 4 LuftVG diese Aufgabe wahrnimmt. Ein solche Befristung und der Verweis auf EU-Recht ist notwendig, um für etwaige Änderung der Verpflichtung des Bundes zur Erstellung dieser Informationen flexibel zu bleiben. Die Übertragung für zwanzig Jahre ist dem Beleihungszeitraum für Bezirks- und Anflugkontrolldienste angeglichen, um für Dienste, die bundesweit übergreifend erbracht werden, Beständigkeit sicherzustellen.

## **Zu Artikel 2**

### *Zu Nummer 1*

Die Änderung des Inhaltsverzeichnisses des LuftVG ist redaktioneller Art und ist vor allem durch die Schaffung des neuen Flugsicherungsgesetzes bedingt, das ausschließlich der Flugsicherung gewidmet ist.

### *Zu den Nummern 2 und 3*

Die Aufhebung des § 4 Abs. 5 LuftVG und die Streichung in § 5 Abs. 1 LuftVG sind redaktioneller Art; der derzeit dort geregelte Erlaubnis-Vorbehalt und die Voraussetzung für die Erteilung der Erlaubnis für Flugsicherungspersonal sowie der bislang noch in § 5 LuftVG geregelte Erlaubnisvorbehalt für die Ausbilder von Personal für die Flugsicherung werden in § 11 FSG inhaltlich unverändert übernommen.

#### *Zu Nummer 4*

Aus redaktionellen Gründen ist nach Aufhebung von § 27d Abs. 1 und 4 LuftVG (Feststellung des Bedarfs für Flugsicherungsdienste durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) die Bezugnahme auf diese Bestimmung in § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG zu streichen.

#### *Zu Nummer 5*

Die in § 12 Abs. 2 Satz 3 LuftVG vorgesehene Möglichkeit der Fristverlängerung für die Zustimmung zur Baugenehmigung wurde bisher im Benehmen mit der „für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ vorgenommen. Diese Aufgabe wird dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (§ 2 FSG) als der im Bereich der Flugsicherung verantwortlichen Aufsichtsbehörde übertragen, denn nach den SES-Verordnungen können regulative Aufgaben nicht mehr von einer Flugsicherungsorganisation wahrgenommen werden dürfen. Insoweit handelt es sich lediglich um eine redaktionelle Anpassung der Vorschrift an die künftigen Verwaltungsstrukturen in der Flugsicherung. Klarstellend wird schließlich darauf verwiesen, dass die Verwaltungszuständigkeit von Dienststellen der Bundeswehr insoweit unberührt bleibt.

#### *Zu Nummer 6*

Die Änderung in § 16a Abs. 1 Satz 1 LuftVG ist redaktionell bedingt. Die Änderung in Satz 2 dient zum einen der Korrektur eines Redaktionsversehens im Rahmen des Elften Änderungsgesetzes zum Luftverkehrsgesetz vom 25. August 1998 (vgl. Artikel 1 Nr. 13, BGBl. I S. 2432, 2434), weil die Änderung des Satzes 1 seinerzeit auch eine Folgeänderung in Satz 2 bedingt hätte, die jedoch versehentlich unterblieben ist. Gleichzeitig wird die jetzige Änderung aber auch zum Anlass genommen, das infolge der SES-Verordnungen zuständige Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (§ 2 FSG) als die für die Flugsicherungsaufsicht zuständige zentrale Stelle in Satz 2 zu benennen. Die Anfügung des Satzes 3 dient der Klarstellung. Die Verwaltungszuständigkeit von Dienststellen der Bundeswehr bleibt insoweit unberührt.

#### *Zu Nummer 7*

Die Neufassung von § 18a Abs. 1 und 2 LuftVG berücksichtigt die künftige Trennung von regulativen und operativen Aufgaben in der Flugsicherung. In dem Bereich, wo regulative Tätigkeiten und Überwachungsfunktionen ausgeübt werden (Überwachung möglicher Störquellen für Flugsicherungseinrichtungen, Erlass von Duldungsverfügungen) sieht die Neuregelung statt der bisher für die Flugsicherung zuständigen Stelle das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vor. Insoweit handelt es sich lediglich um eine redaktionelle Anpassung an die künftigen Verwaltungsstrukturen in der Flugsicherung.

#### *Zu Nummer 8*

Die für die Flugsicherung in Zukunft zuständige Stelle ist aufgrund der europarechtlich gebotenen Funktionstrennung das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung als neue Regulierungs- und Aufsichts-

behörde. Soweit militärische Flugplätze betroffen sind, treten an seine Stelle die jeweiligen militärischen Dienststellen.

#### *Zu Nummer 9*

Die Entschädigung von Eigentümern infolge baulicher Maßnahmen aufgrund der Vorschriften der §§ 12, 14, 17 und 18a LuftVG zur Förderung der Sicherheit bei der Genehmigung von Flughäfen und der Bebauung in deren Umkreis ist nicht, wie bislang, von der „für die Flugsicherung zuständigen Stelle“, sondern von demjenigen zu leisten, dessen Tätigkeit durch die Veränderung an den Bauwerken unmittelbar gefördert oder erleichtert wird, soweit die Flugsicherung betroffen ist. Dies können Flugsicherungsorganisationen, Flugplatzunternehmer oder militärische Stellen sein.

#### *Zu Nummer 10*

Es handelt sich hier um eine redaktionelle Änderung. Die Streichung in der Überschrift zum 5. Unterabschnitt ist erforderlich, da sich die Vorschriften über die Flugsicherung nunmehr in einem eigenen Flugsicherungsgesetz befinden.

#### *Zu Nummer 11*

Die Änderung des § 27a Abs. 2 Satz 2 LuftVG ist redaktioneller Art. Der Koordinierungseckwert wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nach Anhörung u. a. sowohl des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung als auch der örtlich zuständigen, mit den Aufgaben der Flugplatz- und An- und Abflugkontrolle beliehenen, Flugsicherungsorganisation festgelegt.

#### *Zu Nummer 12*

Der geltende § 27c LuftVG definiert die Flugsicherung und die gesetzlichen Aufgaben der Flugsicherung. Diese Vorschrift ist durch die Regelungen in den SES-Verordnungen überholt und wird - soweit dies erforderlich ist - durch die im neuen Flugsicherungsgesetz (FSG) vorgesehenen Regelungen ersetzt.

§ 27c Abs. 1 LuftVG wird wortgleich in § 1 Abs. 1 FSG und § 27c Abs. 3 LuftVG in § 14 Abs. 2 FSG wieder aufgenommen. § 27c Abs. 2 LuftVG entfällt dagegen ersatzlos, weil durch Artikel 2 Nr. 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 13, 16, 30 und 38 der Verordnung (EG) 549/2004 („Rahmenverordnung“) europaweit einheitlich Flugsicherungsdienste und ihre einzelnen Unterkategorien definiert und festgelegt worden sind.

Der geltende § 27d Abs. 1 bis 3 LuftVG legt das Verfahren fest, an welchen Flughäfen Flugsicherungsbetriebsdienste aus verkehrspolitischem Interesse vorzuhalten sind und welche Pflichten Flugplatzunternehmer haben, um die Flugsicherungsdienste zu ermöglichen. § 27d Abs. 1 bis 3 LuftVG sind in § 8 Abs. 1 und Abs. 2 FSG zusammengefasst.

Der geltende § 27d Abs. 4 LuftVG regelt die Vorhaltung von Flugsicherungsbetriebsdiensten und von flugsicherungstechnischen Einrichtungen, wenn ein verkehrspolitisches Interesse nicht festgestellt, aber vom Flugplatzunternehmen Flugsicherungsbetriebsdienste ausdrücklich nachgefragt wird. Diese

Vorschrift entfällt, da die Flugsicherung in diesen Fällen zukünftig vom Flugplatzunternehmen direkt mit den Flugsicherungsorganisationen zu vereinbaren ist. Zukünftig werden sich sogar mehrere zertifizierte Flugsicherungsorganisationen um die Durchführung dieser Dienste bewerben können, so dass es insoweit zu einem Wettbewerb unter den Flugsicherungsorganisationen kommen wird. Auch an diesen Flugplätzen muss jedoch jeweils eine zertifizierte Flugsicherungsorganisation gemäß Artikel 8 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 benannt und gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 2 FSG vom Bund mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe beliehen werden.

#### *Zu Nummer 13*

Die Änderungen in § 29 LuftVG sind redaktioneller Art.

#### *Buchstabe a*

Die Änderung in Absatz 1 folgt daraus, dass die derzeit „für die Flugsicherung zuständige Stelle“ durch die zuständigen beliehenen Flugsicherungsorganisationen sowie durch das neue Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zu ersetzen ist. Diese Änderung entspricht dem Konzept der SES-Verordnungen, das eine Trennung von regulativen und operativen Aufgaben vorsieht. Hiernach werden die regulativen Aufgaben künftig vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die operativen Aufgaben von beliehenen Flugsicherungsorganisationen wahrgenommen. Beide Einrichtungen werden daher im Bereich der Flugsicherung anstelle der bisherigen „für die Flugsicherung zuständige Stelle“ luftpolizeiliche Aufgaben wahrnehmen.

#### *Buchstabe b*

Die Änderung in Absatz 5 folgt daraus, dass der derzeitige Regelungsgehalt des § 27c Abs. 3 LuftVG (alt) in § 14 Abs. 2 FSG aufgenommen wird.

#### *Zu Nummer 14*

Nach Aufhebung von § 27d Abs. 1 und 4 LuftVG (Feststellung des Bedarfs für Flugsicherungsdienste durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) und Übernahme seines wesentlichen Regelungsgehalts in § 8 des neuen Flugsicherungsgesetzes ist aus redaktionellen Gründen die Bezugnahme auf diese Bestimmung in § 29a LuftVG anzupassen.

#### *Zu Nummer 15*

Der Aufwand für den Flugwetterdienst wurde bislang als Aufwand für die Flugsicherung behandelt und bestimmte damit die Höhe der Flugsicherungsgebühr. Dabei soll es auch in Zukunft bleiben. Durch die Herausnahme der bislang im Luftverkehrsgesetz geregelten Flugsicherungsgebühr bedarf es jedoch aus Gründen der Rechtsklarheit eines ausdrücklichen Hinweises auf § 12 Abs. 2 des Flugsicherungsgesetzes, in dem nunmehr die Flugsicherungsgebühren geregelt sind.

#### *Zu Nummer 16*

Die Regelung in § 29b LuftVG ist überwiegend redaktioneller Art und folgt daraus, dass anstelle der „für die Flugsicherung zuständigen Stelle“ nunmehr „die beliebigen Flugsicherungsorganisationen“ treten werden und auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu verpflichten sind. In den Kreis der Dienststellen, die auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu achten haben, werden nunmehr auch die Dienststellen der Streitkräfte aufgenommen. Dieses Erfordernis entspricht dem Gebot der Rücksichtnahme auf die insoweit berechtigten Belange der Bevölkerung. Die Lärmschutzbelange der Bevölkerung erfordern von militärischen Dienststellen dieselbe Rücksichtnahme wie sie zivilen Stellen bereits seit langem obliegt.

#### *Zu Nummer 17*

Die Änderung in § 30 Abs. 2 LuftVG ist redaktioneller Art und bezieht sich auf die Verwaltungszuständigkeiten für die Aufgaben der Flugsicherung, die jetzt im Rahmen des neuen Flugsicherungsgesetzes geregelt sind. Wie bislang ist damit geregelt, dass die örtliche Flugsicherung an militärischen Flugplätzen der Bundeswehr und der Alliierten - einschließlich übriger militärischer Zuständigkeitsbereiche, insbesondere militärisch kontrollierter Lufträume - von den Vorschriften der zivilen Flugsicherung nicht erfasst wird und dass Artikel 87a des Grundgesetzes und (nunmehr auch) § 15 des Luftsicherheitsgesetzes von den allgemeinen Vorschriften über die Flugsicherung unberührt bleiben.

#### *Zu Nummer 18*

Die Änderungen in § 31 Abs. 2 Nr. 16, 18 und Abs. 3 LuftVG sind im Wesentlichen redaktioneller Natur und sind bedingt durch die Trennung von regulativen und operativen Aufgaben in der Flugsicherung.

Die Erteilung von Erlaubnissen ist eine regulative Tätigkeit, die nunmehr durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wahrgenommen wird. § 31 Abs. 2 Nr. 16 bedarf daher einer entsprechenden Anpassung. Die Klammerangabe (§ 32 LuftVG) wurde dabei gestrichen, da die Verweisung künftig ins Leere gehen würde.

Absatz 2 Nr. 18 wurde an die geänderte Fassung des § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG angepasst.

Für die Beurteilung der Hindernissituation an Flugplätzen bei beabsichtigten Maßnahmen der Landesluftfahrtbehörde ist eine Einschätzung der zuständigen Flugsicherungsorganisation im Hinblick auf die Betriebsabwicklung vorzunehmen. Diese erfolgt auf der Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme gegenüber der Luftfahrtbehörde des Landes. Die Änderungen in Absatz 3 berücksichtigen, dass jeweils die zuständige beliebige Flugsicherungsorganisation als die sach- und ortskundige Stelle mit der Erstellung von solchen Gutachten befasst wird.

#### *Zu Nummer 19*

Die Aufhebung des § 31b LuftVG ist Voraussetzung für eine Kapitalprivatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und stellt damit trotz der Kürze des Änderungsbefehls die für die Kapitalprivatisierung der DFS eigentliche Kernvorschrift des vorliegenden Gesetzesentwurfs dar.

§ 31b Abs. 1 LuftVG schreibt bislang vor, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durch Rechtsverordnung nur eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden, mit der Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben beauftragen kann. Diese Vorschrift schließt mithin eine Kapitalprivatisierung aus. Sie bedarf daher der Aufhebung.

Der bislang geltende § 31b Abs. 2 LuftVG sieht darüber hinaus vor, dass das mit der Flugsicherung beauftragte Flugsicherungsunternehmen an den Flughäfen, an denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen Bedarf i.S.d. § 27d Abs. 1 LuftVG (alt) anerkannt hat, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorzuhalten hat. Im Zuge der Privatisierung der Flugsicherung entfällt diese Verpflichtung künftig.

Der bisherige § 31b Abs. 3 LuftVG sieht vor, dass das Flugsicherungsunternehmen Kostengläubiger für die Flugsicherungsgebühren ist. Diese Vorschrift wird durch § 9 Abs. 1 FSG insoweit übernommen, als darauf abgestellt wird, ob die noch zu erlassende Flugsicherungsgebührenverordnung eine derartige Regelung vorsieht. In diesem Fall unterliegen die Gebühren der Umsatzsteuer.

Der Regelungsgehalt von § 31b Abs. 4 LuftVG bezieht sich auf Einnahmefälle des Flugsicherungsunternehmens aus Kostenbefreiungstatbeständen. Diese Regelung wird von § 9 Abs. 2 FSG übernommen.

#### *Zu den Nummern 20 und 21*

Die Änderungen in § 31d LuftVG und § 31e sind redaktioneller Art. Sie sind Folge dessen, dass die Flugsicherung künftig separat in einem neuen eigenen Flugsicherungsgesetz geregelt wird. Der Regelungsgehalt der § 31d und § 31e ist deshalb auf die noch im Luftverkehrsgesetz verbliebenen Beauftragten nach §§ 31a und 31c zu beschränken. Zur Vereinheitlichung und Klarstellung wurde zudem der Wortlaut des § 31 d Abs. 3 Satz 3 an die Formulierung in § 12 Abs. 2 Satz 9 FSG angepasst.

#### *Zu Nummer 22*

Die Änderungen in § 32 LuftVG sind überwiegend redaktioneller Art. Sie sind Folge dessen, dass die Flugsicherung künftig separat in einem neuen eigenen Flugsicherungsgesetz geregelt wird.

Der Regelungsgehalt des bisherigen Absatzes 4 wird auf Regelungen für Gebühren für die Flughafenkoordinierung beschränkt. Die Ermächtigung zum Erlass einer Gebührenverordnung für die Flugsicherung wird aus dem bisherigen Absatz 4 herausgelöst und neu geregelt in § 12 Abs. 1 FSG.

Absatz 6 wird aufgehoben. Nach Artikel 85 Abs. 2 Satz 2 Grundgesetz werden Allgemeine Verwaltungsvorschriften von der Bundesregierung erlassen. Absatz 6 räumt diese Befugnis jedoch auch dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ein. Es kann hiernach die zur Durchführung des Luftverkehrsgesetzes und der dazu ergangenen Rechtsverordnungen notwendigen allgemeinen Verwaltungsvorschriften erlassen. Das Bundesverfassungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 2. März 1999, Az: 2 BvF 1/94 (BVerfGE 100, 249, 259 ff.), entschieden, dass Allgemeine Verwaltungsvorschriften für den Vollzug von Bundesgesetzen durch die Länder im Auftrage des Bundes nach Artikel 85 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz nur von der Bundesregierung als Kollegium

und nur mit Zustimmung des Bundesrates erlassen werden können. Absatz 6 entspricht daher nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen und ist vor dem Hintergrund der Interpretation des Artikels 85 Abs. 2 Satz 1 GG durch die jüngere Rechtsprechung obsolet. Statt nach dem in Absatz 6 vorgesehenen Verfahren wird daher künftig im Bereich der Luftverkehrsverwaltung nach dem in Artikel 85 Abs. 2 Satz 1 GG enthaltenen Verfahren vorgegangen. Dies ist bereits erstmals mit Erlass einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Bundes für die Landesluftfahrtbehörden im Bereich der Flugplatzgenehmigung durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (BANz vom 9. Juli 2004, Nr. 168, S. 19 937) erfolgt. Weitere Vorschriften sind in Vorbereitung und werden bereits in naher Zukunft von der Bundesregierung erlassen. Soweit dabei der aufzuhebende Absatz 6 für Vorschriften zum Schutz vor Fluglärm oder zum Schutz vor Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge die Mitwirkung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vorsieht, erfolgt diese künftig im Rahmen der Bundesregierung als Kollegialorgan.

#### *Zu Nummer 23*

Die Änderungen in § 32b LuftVG spiegeln die nach den SES-Verordnungen entstandene neue Organisation der Flugsicherung wider. Hiernach wird die Flugsicherung künftig durch eine Aufsichts- und Regulierungsbehörde (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) einerseits überwacht und kontrolliert, während andererseits die eigentliche Dienstleistung „Flugsicherung“ von beliebigen Flugsicherungsorganisationen wahrgenommen wird. Dieses System ist für die Zusammenarbeit mit den für die Flughäfen zuständigen Genehmigungsbehörden im Bereich Fluglärm zu Grunde zu legen. Hiernach ergibt sich ein entsprechender Anpassungsbedarf, ohne dass es zu einer Änderung des materiellen Regelungsgehalts von § 32b LuftVG kommt.

Die Vorschrift ist insbesondere von Bedeutung für die Lärmproblematik im An- und Abflugbereich von Flughäfen. Die Flugroutenfestlegung im An- und Abflugbereich erfolgt bislang auf der Grundlage von § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung durch das Luftfahrt-Bundesamt. Eine Änderung dieser Zuständigkeit durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ist beabsichtigt. Zukünftig wird hierfür die Zuständigkeit beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung liegen. Diesem Umstand tragen auch die in § 63 LuftVG vorgesehenen Änderungen der Zuständigkeiten für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten bereits Rechnung. Die in § 32b LuftVG enthaltenen Anpassungen legen daher ebenfalls die künftigen Zuständigkeiten des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung zugrunde.

#### *Zu Nummer 24*

Die Änderung in § 58 Abs. 1 Nr. 13 LuftVG berücksichtigt den Umstand, dass das Recht der Flugsicherung zukünftig in einem eigenen Gesetz, dem Flugsicherungsgesetz geregelt ist. Das Recht der Flugsicherung gehört hiernach nicht mehr zum Luftrecht im engeren Sinne, das vom Luftverkehrsgesetz erfasst ist. Für den Bereich der Flugsicherung wird jedoch eine dem § 58 Abs. 1 Nr. 13 LuftVG entsprechende Regelung in § 13 Abs. 1 Nr. 11 des Flugsicherungsgesetzes aufgenommen.

#### *Zu Nummer 25*

Die Änderung in § 63 Nr.1 sorgt auch im militärischen Bereich für eine einheitliche Verfolgung der Ordnungswidrigkeiten.

Die Änderung in § 63 Nr. 2 LuftVG ist redaktioneller Art und berücksichtigt den Umstand, dass § 31b LuftVG entfällt.

Der neue § 63 Nr. 4 ist erforderlich, um dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die Zuständigkeit als Verwaltungsbehörde für die Verfolgung und Ahndung von Verstößen auf dem Gebiet der Flugsicherung und deren Begleittatbestände zu übertragen. Ohne eine solche Regelung würde es bei der Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamts nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG verbleiben. Die Luftverkehrs-Verordnung enthält in ihrem § 43 eine Vielzahl von Tatbeständen aus dem Bereich Flugsicherung. Da sie auf der Grundlage von § 32 LuftVG erlassen ist, würde sie nicht unter den neuen § 13 Abs. 1 Nr. 10 FSG fallen, so dass die Zuständigkeit des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung für solche Verstöße nicht bestehen würde.

Die Verfolgung von Verstößen gegen Regelungen über Flüge nach Instrumentenflugregeln, Flugverfahren und die Flugverkehrskontrolle ist jedoch eine wichtige Aufgabe zur Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung im kontrollierten Luftraum. Sie ist künftig wegen ihres Sachzusammenhangs besser vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zu erledigen und daher insoweit zu übertragen.

#### *Zu Nummer 26*

Die Änderung in § 64 Abs. 9 LuftVG ist redaktioneller Art. Der Hinweis auf das bislang bestehende Flugsicherungsunternehmen wird ersetzt durch den Bezug auf die jeweils zuständige beliehene Flugsicherungsorganisation, und die bisherige Verweisung auf die Organisation EUROCONTROL wird in einer Weise, die mögliche Änderungen antizipiert, durch den Hinweis auf eine nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft oder aufgrund völkerrechtlicher Vereinbarungen „zur Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben errichteten Stelle“ ersetzt.

#### *Zu den Nummern 27 und 28*

Die Änderungen in §§ 67 und 70 Abs. 2 LuftVG sind lediglich redaktioneller Natur. Die bisherige Bezugnahme auf das Flugsicherungsunternehmen wird durch die Bezugnahme auf „die jeweils zuständige beliehene Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.

### **Zu Artikel 3**

#### *Zu Nummer 1*

Die Änderungen sind redaktioneller Natur und sind dadurch bedingt, dass es künftig ein Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung geben wird.

#### *Zu Nummer 2*

Die Änderung ist notwendig, da es in Zukunft mehrere Flugsicherungsorganisationen geben wird, in denen eine Bekanntmachung erfolgen kann.

#### **Zu Artikel 4**

Die Aufnahme in der Anlage I der Bundesbesoldungsordnungen A und B des Bundesbesoldungsgesetzes ist notwendig, weil alle Behördenleiter in der Besoldungsordnung entsprechend ihrer Besoldungsgruppe aufzunehmen sind. Da das Amt des Behördenleiters des neuen Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung mit der Besoldungsgruppe B 3 bewertet ist, ist die Ergänzung der Anlage I erforderlich.

Bei der Tätigkeit des Leiters des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung handelt es sich um eine besonders anspruchsvolle Leitungsaufgabe für die noch aufzubauende Behörde. Für die zunächst festgelegten Aufgaben ist anhand von gesetzlichen Vorgaben und unter beständiger und genauer Beachtung der Entwicklungen im europäischen Rahmen nach Betriebsaufnahme der Behörde ein ‚Feintuning‘ erforderlich. Die Ziele für die Dienststelle sind zu erarbeiten und weiter zu entwickeln. Dabei ist ein hohes Maß an Unabhängigkeit aufzubauen und zu bewahren.

Die Leitung des neuen Bundesaufsichtsamts erfordert große Umsicht und ein außerordentliches Fingerspitzengefühl beim Umgang mit der Politik und der Öffentlichkeit und ein hohes Durchsetzungs- und Beharrungsvermögen gegenüber den unterschiedlichen Anspruchsgruppen. Der Dienstposten verlangt deshalb die ausgeprägte Bereitschaft, Entscheidungen zu treffen und konsequent zu vertreten.

Zur Gewährleistung verstärkten Wettbewerbs bei der Anbietung von Flugsicherungsdiensten bei der Umsetzung der SES-Forderung nach Trennung von nationaler Aufsicht von der Durchführung von Flugsicherungsaufgaben ist eine intensive, hochaktuelle und umfangreiche Informationsaufnahme und –verarbeitung Voraussetzung. Die zu bewältigenden komplexen Zusammenhänge erfordern analytische Fähigkeiten und Ideenreichtum bei der Lösungsfindung und Gestaltung sowie herausragende Selbständigkeit und Eigenmotivation.

Der tägliche Umgang mit vielen sehr unterschiedlichen Personenkreisen, Vertretern von Behörden und Firmen, Mitarbeitern und Repräsentanten des öffentlichen Lebens verlangt darüber hinaus eine Führungsperson mit Charisma, die sich der Verantwortung, aber auch der Aufgabe und Rolle des Amtes voll bewusst ist und diese Leitungsfunktion mit Elan und Freude ausübt.

#### **Zu Artikel 5**

Die Änderung im Arbeitssicherstellungsgesetz ist erforderlich zur Sicherstellung von Arbeitsleistungen im Spannungs- und Verteidigungsfall bei einer beliebigen Flugsicherungsorganisation.

## **Zu Artikel 6**

Die Änderungen des Gesetzes über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen (FTEG) sind redaktioneller Natur.

### *Zu Nummer 1*

Die Anpassung in § 1 Abs. 4 Nr. 4 FTEG ist durch den Umstand bedingt, dass sich die Regelung des bisherigen § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 LuftVG nunmehr in § 12 des neuen Flugsicherungsgesetzes befindet.

### *Zu Nummer 2*

Die Streichung von § 1 Abs. 4 Nr. 5 ist bedingt durch das ersatzlose Entfallen des § 27c Abs. 2 LuftVG. § 27c Abs. 2 LuftVG wurde überflüssig, da die Flugsicherungsdienste und ihre einzelnen Unterkategorien nunmehr europaweit einheitlich durch Artikel 2 Nr. 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 13, 16, 30 und 38 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 („Rahmenverordnung“) definiert und festgelegt worden sind.

## **Zu Artikel 7**

### *Zu Nummer 1*

Die Änderung ist lediglich redaktioneller Art. Die Aufzeichnungen werden künftig von der jeweiligen Flugsicherungsorganisation vorgenommen.

### *Zu Nummer 2*

Diese redaktionelle Änderung rührt daher, dass es künftig in Deutschland mehrere Flugsicherungsorganisationen geben kann, bei denen etwaige Flugunfälle zu untersuchen sind. Um eine objektive Untersuchung sicherzustellen, ist daher vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ein Sachverständiger zu stellen.

### *Zu Nummer 3*

Die Änderung ist redaktioneller Natur. Künftig wird die jeweils zuständige Flugsicherungsorganisation Gelegenheit zur Äußerung erhalten. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist als „Aufsichtsbehörde“ bereits von § 17 Abs. 1 Satz 1 erfasst.

## **Zu Artikel 8**

### *Zu Nummer 1*

Die Änderungen in § 7 sind redaktioneller Art.

#### *Buchstabe a*

Die Änderung in Absatz 1 Nr. 2 folgt daraus, dass die Aufgaben des Flugsicherungsunternehmens künftig von privaten Flugsicherungsorganisationen wahrgenommen werden.

Die Änderung in Absatz 1 Nr. 3 rührt daher, dass die Aufgaben des in dem in § 31b Abs. 1 Satz 2 LuftVG genannten Personenkreises nach § 27c Abs. 2 LuftVG zukünftig von insoweit beliebigen Flugsicherungsorganisationen wahrgenommen werden. Da die §§ 27c und 31b LuftVG mit dem vorliegenden Gesetz aufgehoben werden, würde die Verweisung sonst ins Leere gehen.

#### *Buchstabe b*

Die Änderung in Absatz 7 Satz 2 ist erforderlich, weil die Aufgaben des Flugsicherungsunternehmens künftig von privaten Flugsicherungsorganisationen wahrgenommen werden.

#### *Zu Nummer 2*

Die Änderung ist redaktioneller Art. Künftig werden die Aufgaben der für die Flugsicherung zuständigen Stelle von beliebigen Flugsicherungsorganisationen wahrgenommen.

### **Zu Artikel 9**

Mit der Aufhebung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung zum 31.12.1992 (Artikel 4 des Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes, BGBl. I 1992, S. 1370) wurden die Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung Beschäftigte des Luftfahrt-Bundesamts. Sie wurden zur Dienstleistung dem Flugsicherungsunternehmen im Sinne von § 31b Abs. 1 LuftVG überlassen, soweit sie nicht anderweitig verwendet wurden. Hierbei handelte es sich um die durch Rechtsverordnung beauftragte DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS). Von den ehemals etwa 5 000 Beschäftigten des Luftfahrt-Bundesamts sind heute (Stand März 2005) noch ca. 450 Mitarbeiter im Status eines Beamten oder Arbeitnehmers des Luftfahrt-Bundesamts verblieben. Diese werden weiterhin der DFS zugewiesen bleiben.

#### *Zu Nummer 1*

#### *Buchstabe a*

Die Änderung von § 1 Abs. 1 des Gesetzes zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung ist wegen der Streichung des § 31b LuftVG erforderlich, damit die Zuweisung des Personals des Luftfahrt-Bundesamts an die DFS weiterhin eine gesetzliche Grundlage hat.

#### *Buchstabe b*

Der neu eingefügte § 1 Abs. 3 enthält eine Bestandsschutzregelung. Mit einem Wechsel in das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung würden alle bisher unter Bestandsschutz gestellten Zulagen, die aus Gebühreneinnahmen für das Personal der ehemaligen Bundesanstalt für Flugsicherung gezahlt

werden, entfallen. Dies beträfe das der DFS zugewiesene Personal des Luftfahrt-Bundesamts, welches in der Verwaltungsstelle Flugsicherung beim Luftfahrt-Bundesamt oder bei der DFS beschäftigt ist und durch Versetzung oder aufgrund von Bewerbungen in das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wechseln würde. Eine Bestandsschutzregelung ist erforderlich, um diesem Personal im Fall eines Wechsels einen Ausgleich für den Wegfall der bisher gezahlten Zulagen und Entschädigungen zu gewähren.

Es handelt sich hierbei jedoch um eine Stellenzulage, die nur solange gewährt werden kann, wie die herausgehobene Funktion, für deren Wahrnehmung die Stellenzulage gewährt wurde, beibehalten werden kann. Da diejenigen Beamten, die bei dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung beschäftigt werden sollen, nicht mit den bei der DFS gestellten Anforderungen vergleichbaren Tätigkeiten befasst sein werden, sieht § 13 des Bundesbesoldungsgesetzes für solche Fälle vor, dass anstelle der Zulage unter bestimmten Voraussetzungen eine abschmelzbare Ausgleichszulage gewährt wird. Sofern die Beamten von der Bundesanstalt für Flugsicherung zum Bundesaufsichtsamt nach § 26 Abs. 2 des Bundesbeamtengesetzes versetzt werden, ist diesen Beamten eine nach § 13 Abs. 1 des Bundesbesoldungsgesetzes abschmelzbare Ausgleichszulage zu gewähren. Sollten die Beamten gesetzlich in die Bundesanstalt überführt werden, würde ohne weitere Regelung die Stellenzulage sofort entfallen. Die Zahlung von Zulagen und Entschädigungen für dieses Personal aus Gebühreneinnahmen ist sichergestellt. Die Aufgaben des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung fallen - mit Ausnahme der hoheitlichen Tätigkeit im Zusammenhang mit der Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten - unter die den Luftraumnutzern in Rechnung zu stellenden Kosten. Diese beinhalten Personalkostenansätze und Arbeitsplatzsachkostenpauschalen unter Zugrundelegung der vorgesehenen Personalstärke und Dotierung - einschließlich eventueller Zulagen. Die Gebührenhöhe wird so berechnet, dass die daraus zufließenden Einnahmen die prognostizierten Ausgaben vollständig decken. Im Hinblick darauf, dass die Gebührensätze für das laufende Jahr auf Schätzzahlen für Kosten und Verkehrsentwicklung beruhen, sieht das Gebührensystem einen Ausgleichsmechanismus vor, der durch Vergleich im Folgejahr zwischen Ist-Kosten und Gebühreneinnahmen und Vortrag des dabei ermittelten Saldo auf die nächste Gebührenperiode dafür sorgt, dass immer Kostendeckung (nicht mehr und nicht weniger) sichergestellt wird.

#### *Zu Nummer 2*

Die Änderung in § 2 Abs. 6 ist redaktioneller Natur und folgt daraus, dass die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH künftig die einzige Flugsicherungsorganisation in Deutschland sein wird, bei der noch deutsche Beamte für einen Übergangszeitraum beschäftigt sein werden.

#### *Zu Nummer 3*

Die Änderung ist redaktionell und rührt daher, dass nur für die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH künftig Beamte des Luftfahrt-Bundesamts tätig sein werden.

#### *Zu Nummer 4*

Die Änderung in § 3 ist redaktioneller Art und ist erforderlich, weil nur die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Beamte von der Bundesanstalt für Flugsicherung übernommen hat. Die Verweisung auf die früher in § 4 Abs. 5 LuftVG geregelte Erlaubnispflicht bedarf der entsprechenden Anpassung, da diese Regelung nunmehr im neu geschaffenen Flugsicherungsgesetz (§ 11 FSG) zu finden ist.

#### *Zu Nummer 5*

Durch die Regelung in § 4 Abs. 1 soll eine lückenlose Interessenvertretung für alle Beschäftigten (Tarifkräfte und Beamtinnen und Beamte) sichergestellt werden. Darüber hinaus wird klargestellt, dass die der DFS zugewiesenen Beschäftigten ihr Wahlrecht zur Personalvertretung nicht durch die tatsächliche Eingliederung in den Betrieb verloren haben.

Die Regelung des Wahlrechts zum Betriebsrat im § 4 Abs. 2 ist erforderlich, weil nach einem Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 28.03.2001 Beamte keine wahlberechtigten Arbeitnehmer i. S. v. § 5 BetrVG sind. Ein aktives und passives Wahlrecht der Beamten zum Betriebsrat der DFS und in den Aufsichtsrat ist daher im Gegensatz zu den Arbeitnehmern des Bundes (§ 7 Satz 2 BetrVG) nicht gegeben. Die Regelung zum aktiven und passiven Wahlrecht zum Betriebsrat tritt ergänzend neben die bereits anzuwendenden personalvertretungsrechtlichen Regelungen. Das bedeutet, dass zusätzlich zur bestehenden und erforderlichen Beteiligung des Personalrates in statusrechtlichen Angelegenheiten eine Beteiligung des Betriebsrates in nicht statusrechtlichen Angelegenheiten sowie in den Angelegenheiten, in denen keine personalvertretungsrechtlichen Tatbestände gegeben sind (z.B. Mitbestimmung in wirtschaftlichen Angelegenheiten nach §§ 106 bis 113 BetrVG) erforderlich ist.

Nur so können alle Belange der Beamtengruppe gewahrt und eine umfassende Interessenvertretung, wie bei den Arbeitnehmern des Bundes, sichergestellt werden.

Die Regelung über die Aufteilung der Befugnisse in die der DFS zugewiesenen Weisungs- und Entscheidungsbefugnisse und die dem Präsidenten des Luftfahrt-Bundesamts grundsätzlich zugewiesenen Dienstvorgesetztenbefugnisse beinhaltet die Fortschreibung der Inhalte aus der zwischen dem Bund und der DFS abgeschlossenen Rahmenvereinbarung und dem Errichtungserlass der Verwaltungsstelle Flugsicherung des Luftfahrt-Bundesamts. Sie trägt der Situation Rechnung, dass einerseits ein reibungsloser Betrieb der Funktionen in der DFS nur auf der Basis arbeitsplatzbezogener Weisungsrechte möglich ist und andererseits ein hinreichender Schutz der Statusrechte des öffentlichen Personals zu gewährleisten ist. Insofern bietet die jetzige Regelung Rechtssicherheit für einen Zustand, wie er seit dem 1. Januar 1993 in sinnvoller Weise praktiziert worden ist.

#### **Zu Artikel 10**

Die Änderungen sind redaktionell und folgen daraus, dass es künftig in Deutschland nicht nur die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, sondern verschiedene Flugsicherungsorganisationen geben wird.

### **Zu Artikel 11**

Mit der Neugestaltung der Flugsicherung durch Einführung eines Beleihungsverfahrens, mit dem private Flugsicherungsorganisationen durch einen entsprechenden Beleihungsakt des Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung mit hoheitlichen Funktionen und Aufgaben der Flugsicherung beliehen werden, ist die Beauftragungsverordnung, die die bisherige Beleihung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit hoheitlichen Aufgaben regelte, obsolet geworden. Die Regelung wird daher aufgehoben. Die aufgehobene Verordnung entfaltet allerdings noch Fortwirkung aufgrund der Übergangsregelung in § 16 des Flugsicherungsgesetzes.

### **Zu Artikel 12**

Dieser Artikel enthält die Befugnis des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, den Wortlaut des umfassend geänderten Luftverkehrsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt neu bekannt machen zu können.

### **Zu Artikel 13**

Dieser Artikel enthält in Übereinstimmung mit der Maßgabe des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes die Inkrafttretensregelung.

Damit rechtzeitig mit dem Erlass notwendiger Verordnungen begonnen werden kann, ist in Absatz 1 vorgesehen, dass die in Artikel 1 geschaffene Ermächtigungsgrundlage für den Verordnungserlass schon vor dem generellen Inkrafttreten des Änderungsgesetzes wirksam wird. Um einen Widerspruch mit der Gesetzeslage zu vermeiden, ist die Vorgabe gemacht, dass die vor dem 1. Juli 2006 aufgrund der neuen Ermächtigungsgrundlage erlassenen Verordnungen erst nach diesem Zeitpunkt in Kraft treten dürfen.

Um insbesondere den Beamten bei der DFS rechtzeitig vor den Wahlen zum Betriebsrat, die im Zeitraum März bis Mai 2006 stattfinden, das aktive und passive Wahlrecht zu ermöglichen, sieht das Gesetz das Inkraft-Treten der Regelung von Artikel 9 Nr. 5 bereits am Tag nach der Verkündung vor. Voraussetzung ist dabei allerdings, dass das Gesetzgebungsverfahren im Frühjahr 2006 abgeschlossen werden kann.

Mit dem Inkrafttreten am 1. Juli 2006 in Absatz 2 gewährt das Gesetz bei vermutlicher Veröffentlichung gegen Ende des laufenden Jahres einen Übergangszeitraum von etwa einem halben Jahr, damit sich die Luftverkehrsverwaltung und das Verkehrsgewerbe auf die Neuregelungen einstellen können. Vor allem können dann die notwendigen Begleitmaßnahmen, wie der Verkauf von Geschäftsanteilen, die Einrichtung des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung mit den entsprechenden haushaltsmäßigen und personellen Umstellungen und die Verhandlungen zur förmlichen Beleihung vollzogen oder zumindest vorbereitet werden.

## Stellungnahme des Bundesrates

---

Der Bundesrat hat in seiner 814. Sitzung am 23. September 2005 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

### 1. Zum Gesetzentwurf allgemein

Das mit dem vorliegenden Gesetzentwurf verfolgte Ziel einer teilweisen Kapitalprivatisierung der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) wird im Grundsatz nicht in Frage gestellt.

Ungeachtet des Erfordernisses, dass eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs auf hohem Niveau auf Dauer gewährleistet sein muss, muss im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens im volkswirtschaftlichen Interesse, aber auch im Interesse der Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften besonderes Augenmerk auf die Wirtschaftlichkeit der Aufgabenerfüllung durch beliebige Flugsicherungsorganisationen gerichtet werden.

Eine mehrheitliche Privatisierung der DFS setzt eine Klärung folgender Fragen voraus:

- Die Flugverkehrsdienste als Kernbereich der Flugsicherungsdienste bleiben eine hoheitliche Aufgabe des Bundes. Die bestmögliche Erfüllung dieser für die Sicherheit im Luftraum elementaren Aufgabe muss bei der Ausgestaltung der Privatisierung im Vordergrund stehen. Die Flugsicherung muss auch in Zukunft eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs gewährleisten und nachfragegerecht Flugsicherungspersonal und -infrastruktur vorhalten.
- Es muss auch überprüft werden, ob die in § 4 Abs. 4 FSG geregelten Verlängerungs- und Kündigungsfristen Hemmnisse für eine effiziente Aufgabenerfüllung bewirken.
- Die Grundentscheidung für die Einführung von Wettbewerb ist angesichts der beabsichtigten Kapitalprivatisierung konsequent. Die Durchführung im Gesetzentwurf erscheint jedoch nicht widerspruchsfrei. Eine Rechtfertigung für die unterschiedliche Beleihungsdauer von regelmäßig acht Jahren bei gleich-

zeitiger Einräumung eines Bestandschutzes von 16 bzw. 20 Jahren für die wesentlichen Dienste der DFS ist nicht erkennbar. Insofern ist auch zu überprüfen, ob der Wettbewerb durch eine Verkürzung der Exklusivitätsregelung des § 16 Abs. 3 FSG gestärkt werden kann. Sofern zwingende Gründe für den Bestandsschutz der DFS sprechen, könnte sich aus ordnungspolitischen Gründen eine befristete Beibehaltung einer Mehrheitsbeteiligung durch die öffentliche Hand empfehlen.

- Die wirtschaftlichen Auswirkungen einer möglichen Privatisierung müssen die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland stärken. Für die Nutzer dürfen sich keinesfalls höhere Belastungen ergeben. Produktivitätsfortschritte müssen auch den Nutzern zugute kommen. Die vorgesehene Festlegung von Obergrenzen für eine angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals sollte dem öffentlichen Charakter der Aufgabe gerecht werden.
- Weiterhin sollte erwogen werden, ob der Wettbewerb dadurch gestärkt werden kann, dass der Beleihung, soweit nicht die genannte Exklusivitätsregelung greift, eine Auswahlentscheidung auf Grund einer vorausgehenden Ausschreibung vorgeschaltet wird.
- Eine mögliche Privatisierung sollte wettbewerbsneutral erfolgen und eine angemessene und ausgewogene Einbindung der deutschen Luftverkehrsunternehmen und Flughäfen vorsehen, da so am besten eine effiziente Aufgabenerbringung gewährleistet werden kann.
- Schließlich sollte überprüft werden, ob in die Regelungen über die Kosten und Erlöse der Flugsicherungsorganisation sowie über die Gebührengestaltung stärkere Anreize und/oder Verpflichtungen zur effizienten Aufgabenerfüllung aufzunehmen sind.

## 2. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 1 Satz 2 - neu - FSG)

In Artikel 1 ist dem § 1 Abs. 1 folgender Satz 2 anzufügen:

"Sie umfasst insbesondere die Flugverkehrskontrolle zur Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen, einschließlich der Überprüfung, Warnung und Umleitung von Luftfahrzeugen im Luftraum."

### Begründung:

Nach der vorliegenden Gesetzesbegründung nimmt Absatz 1 den im geltenden § 27c Abs. 1 LuftVG enthaltenen Grundsatz auf, dass die Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs dient; damit soll dieser wichtige Grundsatz, der zugleich eine Definition der Flugsicherung vornimmt, im Flugsicherungsgesetz noch einmal ausdrücklich verankert werden, weil eine solche Regelung die SES-Verordnungen nicht enthalten. Damit wird aber nicht die Kernaufgabe der Flugsicherung näher definiert, nämlich die Flugverkehrskontrolle zur Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen, einschließlich der Überprüfung, Warnung und Umleitung von Luftfahrzeugen im Luftraum, wie sie in dem geltenden § 27c Abs. 2 Nr. 1 Buchstabe a festgelegt ist.

Mit der Verabschiedung des Luftsicherheitsgesetzes hatte der Gesetzgeber insbesondere die Notwendigkeit gesehen, zur Klarstellung der Aufgabenstellung der Flugsicherung § 27c Abs. 2 Nr. 1 Buchstabe a um den Halbsatz "einschließlich der Überprüfung, Warnung und Umleitung von Luftfahrzeugen im Luftraum" zu ergänzen. Damit wurde die Grundlage für "sonstige Maßnahmen" nach § 15 LuftSiG geschaffen, die im Vorfeld der Maßnahmen nach § 14 Abs. 1 und 3 LuftSiG erfolgen sollen. Diese Klarstellung ist in dem jetzt vorliegenden Gesetzentwurf nicht mehr enthalten.

Die Notwendigkeit, zu Großveranstaltungen wie dem Weltjugendtag in Köln vom 16. bis 21. August 2005 oder der Fußballweltmeisterschaft in 2006, aber auch zum Objektschutz bedeutender Einrichtungen wie das Regierungsviertel in Berlin Gebiete mit Flugbeschränkungen einzurichten, die von der Flugsicherung entsprechend überwacht werden, erfordert eine eindeutige gesetzliche Aufgabenzuweisung für die Flugsicherung. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Definition der Flugsicherung ist nicht ausreichend, insbesondere weil die Überprüfung, Warnung und Umleitung von Luftfahrzeugen im Luftraum in den SES-Verordnungen nicht enthalten ist. Deshalb bedarf der Gesetzentwurf der o. a. Ergänzung.

### 3. Zu Artikel 1 (§ 8 Abs. 3 - neu - FSG)

Dem § 8 ist folgender Absatz anzufügen:

"(3) Werden lizenzierte Fluglotsen, die von einem Flugplatzunternehmer oder einem Land beschäftigt werden, einer beliebigen Flugsicherungsorganisation überlassen, stellt der weitere Einsatz dieser Fluglotsen im Betrieb des Flugplatzunternehmers einen Verleih an Dritte im Sinne des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes dar."

Als Folge ist

die Überschrift von § 8 wie folgt zu fassen:

"Verpflichtungen der Flugplatzunternehmen und Arbeitnehmerüberlassung"

Begründung:

Derzeit werden an den Flugplätzen mit Kontrollzone, für die der Bund keinen Bedarf anerkannt hat, einzeln beliehene Fluglotsen gemäß § 31b Abs. 1 Satz 2 LuftVG als Beschäftigte des einzelnen Flugplatzes oder eines Landes eingesetzt. Zukünftig dürfen dagegen nach den Regelungen des vorliegenden Gesetzentwurfs nur noch beliehene Flugsicherungsorganisationen die Flugsicherung ausüben. Den insoweit beliebten Fluglotsen an Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen ist damit die Fortsetzung ihrer Tätigkeit verwehrt. Um eine ordnungsgemäße und möglichst reibungslose Abwicklung des Luftverkehrs auch weiterhin zu gewährleisten und um insbesondere für die Fluglotsen einen Verlust ihres Arbeitsplatzes zu vermeiden, gilt es, eine Lösung zu finden, die den Interessen der Fluglotsen an der Aufrechterhaltung ihres Arbeitsplatzes und den Zielsetzungen des vorliegenden Gesetzentwurfs gerecht wird. Eine solche Lösung liegt in der Arbeitnehmerüberlassung. Den Flugplatzunternehmen und den Ländern sollte es ermöglicht werden, einer beliebigen Flugsicherungsorganisation im Wege der Entleihe die an ihren Flugplätzen tätigen lizenzierten Fluglotsen zu überlassen. Um möglichen Zweifeln hinsichtlich der Anwendbarkeit der Regelungen des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes vorzubeugen, ist eine gesetzliche Klarstellung erforderlich, die es erlaubt, die Regelungen des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes auch für den Fall anzuwenden, in denen der Einsatzort der Fluglotsen im Betrieb des Verleihers und damit im Betrieb ihres Arbeitgebers (Flugplatz oder Land) verbleibt.

4. Zu Artikel 1 (§ 10 Abs. 1a - neu - FSG)

In Artikel 1 ist in § 10 nach Absatz 1 folgender Absatz einzufügen:

"(1a) Auf Antrag der beliebigen Flugsicherungsorganisation kann die Beleihung widerrufen werden. Der Widerruf kann mit Nebenbestimmungen versehen werden."

Begründung:

Die Möglichkeit, die Beleihung auf Antrag zu widerrufen, sollte den Interessen der beliebigen Flugsicherungsorganisationen Rechnung tragen, die aus be-

trieblichen oder anderen Gründen gezwungen sind, die Wahrnehmung der übertragenen Aufgaben einzustellen. Den Flugsicherungsorganisationen sollte daher ermöglicht werden, einen Antrag auf Beendigung der Beleihung zu stellen; die Entscheidung hierüber steht im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Stelle. Zur Wahrung der öffentlichen Interessen sind jedoch im Hinblick auf den Widerruf Zeitpunkt, Art und Weise der Übergabe zu regeln. Insbesondere muss auch künftig die Erfüllung internationaler Verpflichtungen (ICAO) gewährleistet sein. Dies ist durch Nebenbestimmungen sicherzustellen.

5. Zu Artikel 1 (§ 12 Abs. 1 FSG) allgemein

§ 12 Abs. 1 FSG-E enthält die Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung. Nach Nummer 3 dieser Vorschrift können in einer Rechtsverordnung u. a. Anforderungen an das Höchstalter für das erlaubnispflichtige Flugsicherungsbetriebspersonal in den Flugverkehrskontrolldiensten (Fluglotsen) festgelegt werden. Der Bundesrat bittet, das Höchstalter in der noch zu erlassenden Rechtsverordnung – anders als in der Gesetzesbegründung ausgeführt – nicht für alle Einsatzbereiche starr auf 55 Jahre festzulegen. Mögliche Höchstaltersgrenzen sollten sich orientieren an wissenschaftlichen Erkenntnissen über gesundheitliche und kognitive Fähigkeiten unter Berücksichtigung eines in Frage kommenden Einsatzbereiches, d. h. der Einsatz in der Streckenverkehrskontrolle, im An-/Abflugbereich und in der Flugplatzkontrolle könnten gesondert betrachtet werden. An Flugplätzen könnte die Höhe des Verkehrsaufkommens eine Rolle spielen. Eine solche Neubetrachtung erscheint sachgerecht vor dem Hintergrund, dass das Höchstalter der Berufspiloten derzeit bei 65 Jahren liegt. Dabei wird konzediert, dass die Tätigkeiten eines Piloten und eines Lotsen nicht unmittelbar vergleichbar sind. Gleichmaßen muss der Sicherheitsaspekt Vorrang vor finanziellen Erwägungen behalten.

6. Zu Artikel 2 Nr. 23 Buchstabe a und d (§ 32b Abs. 1 und 4 Satz 1 LuftVG)

In Artikel 2 ist die Nummer 23 wie folgt zu ändern:

- a) In Buchstabe a sind nach den Wörtern "des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung" die Wörter "und der jeweils zuständigen beliehenen Flugsicherungsorganisation" einzufügen.
- b) Buchstabe d ist wie folgt zu fassen:

'In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter "Vertreter der für die Flugverkehrskontrolle zuständigen Stelle," gestrichen.'

Begründung:

Nach der Begründung der Regierungsvorlage sollen die in § 32b LuftVG vorgenommenen Änderungen die neue Organisationsstruktur der Flugsicherung widerspiegeln. Die Aufgaben der hiernach bislang "für die Flugsicherung zuständigen Stelle" werden künftig durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und durch die jeweils zuständigen beliebigen Flugsicherungsorganisationen wahrgenommen. Da Aufgabe der Kommission nach § 32b LuftVG die Beratung der Flugsicherung insbesondere in ihrer Gesamtheit ist, würde die Beschränkung der Beratungstätigkeit auf die Beratung nur des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung zu kurz greifen. Eine Erstreckung der Beratungsaufgaben auch auf die Beratung der jeweils zuständigen beliebigen Flugsicherungsorganisationen erscheint angebracht, um die neue Organisationsstruktur der Flugsicherung in § 32b LuftVG insgesamt zu erfassen (vgl. Buchstabe a).

Die Änderung in Buchstabe d ist eine redaktionelle Folgeanpassung im Hinblick auf die Änderung von Buchstabe a, die damit auch bei der Zusammensetzung der Kommission nach § 32b LuftVG die neue Organisationsstruktur der Flugsicherung abbildet und insbesondere ausschließt, dass die jeweiligen Flugsicherungsorganisationen in die Lage versetzt werden, sich selbst zu beraten.

elektronische Vorab-Fassung

## **Gegenäußerung der Bundesregierung**

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

### **Zum Gesetzentwurf allgemein**

Die Bundesregierung begrüßt, dass der Bundesrat das mit vorliegendem Gesetzentwurf verfolgte Ziel einer Kapitalprivatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und der Anpassung des deutschen Flugsicherungssystems an den EG-rechtlichen Rahmen unterstützt.

Der Gesetzentwurf bringt zum Ausdruck, dass die Aufgabe der Flugverkehrsdienste nach wie vor eine hoheitliche Aufgabe des Bundes ist und durch Beliehene wahrgenommen wird. Eine Aufgabenprivatisierung findet nicht statt. Nach Artikel 1 § 1 dient die Flugsicherung insbesondere der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Aus dieser Aufgabe ergibt sich unter anderem die Pflicht einer beliehenen Flugsicherungsorganisation, nachfragegerecht Flugsicherungspersonal und -infrastruktur bereitzuhalten. Zur Klarstellung wird diese Pflicht ausdrücklich im Rahmen der Beleihung aufgenommen. Für die Durchsetzung sieht der Gesetzentwurf verschiedene Instrumente vor. Neben fachaufsichtlichen Maßnahmen zählt hierzu insbesondere das Recht, die Abberufung der Geschäftsführer zu verlangen, wenn trotz Verwarnung fortgesetzt Aufgaben nicht ordnungsgemäß erfüllt werden. Als ultima ratio kann die Beleihung entschädigungslos widerrufen werden. Werden militärische Weisungen nicht befolgt, kann die Bundesregierung unter den Voraussetzungen des Art. 1 § 10 Absatz 2 im Falle der DFS zusätzlich die Rückübertragung der Gesellschaftsanteile an den Bund verlangen.

Während Wettbewerb im Bereich der Regionalflughäfen in der Vergangenheit bereits möglich war, schafft der Gesetzentwurf die Grundlagen für die Einführung von Wettbewerb auch für Flugsicherungsdienste in anderen Bereichen. Eine Beleihung erfolgt regelmäßig für einen Zeitraum von acht Jahren. Eine Kündigungsfrist von 4 Jahren ist erforderlich und zugleich

angemessen, um im Interesse sowohl des Bundes als auch einer beliebigen Flugsicherungsorganisation und der Luftraumnutzer die Kontinuität der Aufgabenwahrnehmung sicherzustellen, bis eine andere Flugsicherungsorganisation für die Folgezeit beauftragt werden kann. Um für die gesamte Dauer der Beleihungszeit eine effiziente Aufgabenerfüllung zu gewährleisten, sind im Rahmen der Beleihung Pflichten des Beliehenen zur Aufrechterhaltung von Qualitäts- und Investitionsstandards zu regeln.

Die besondere Situation der DFS im Hinblick auf die Laufzeiten der Verträge und der Verpflichtungen aus dem QTE (Qualified Technical Equipment)-Lease von flugsicherungstechnischen Einrichtungen sowie die Übernahme unkündbaren Personals im Rahmen der Organisationsprivatisierung im Jahre 1993 machen eine Übergangsregelung für die DFS erforderlich. Ein Übergangszeitraum von 20 Jahren für die Streckenkontrolle und 16 Jahren für die Flugverkehrsdienste an den internationalen Verkehrsflughäfen, an denen sich die Übernahme unkündbaren Personals in etwas geringerem Maße auswirkt, ist unter Berücksichtigung der Wirkungen der genannten Faktoren angemessen. Eine darüber hinaus gehende Verkürzung der Beleihungsfristen würde den besonderen Umständen bei der DFS nicht gerecht. Die gewählte Übergangsregelung ist damit erforderlich, zugleich aber auch ausreichend, um unter Berücksichtigung der genannten Aspekte den Weg für eine 74,9%-ige Kapitalprivatisierung zu eröffnen. Eine befristete Beibehaltung einer Mehrheitsbeteiligung durch die öffentliche Hand würde ein wesentliches Ziel der Kapitalprivatisierung, eine optimale Position der DFS im geänderten europäischen Flugsicherungsumfeld zu sichern, erheblich gefährden.

Die Bundesregierung hält es unter Berücksichtigung des europäischen Kontextes nicht für sachgerecht, der Beleihung eine Auswahlentscheidung auf der Grundlage einer vorausgehenden Ausschreibung vorzuschalten. Ausschreibungen von Flugsicherungsdienstleistungen sind bisher dem europäischen Flugsicherungsumfeld fremd. Die Einführung von Ausschreibungen für Flugsicherungsdienste nur in der Bundesrepublik Deutschland würde zu einer einseitigen Marktöffnung in der EU führen, die aus grundsätzlichen Erwägungen nicht befürwortet wird, da sie mit einer Benachteiligung deutscher Flugsicherungsorganisationen verbunden wäre.

Mit der Kapitalprivatisierung soll die Flexibilität und Marktorientierung erhöht und so die Leistungsfähigkeit und Effizienz der DFS für die Zukunft gesichert werden. Zugleich unter-

streicht der Gesetzentwurf das Ziel der Bundesregierung, die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland insgesamt zu stärken. Im Interesse der Luftraumnutzer wird als Ausgleich für fehlende Marktkräfte eine Anreizregulierung eingeführt. Die auf der Grundlage verschiedener Maßgrößen, etwa auch der Produktivitätssteigerungsrate, ermittelten Obergrenzen werden bei der Gebührenberechnung zugrunde gelegt. Produktivitätsfortschritte kommen den Luftraumnutzern auf diese Weise unmittelbar zugute.

Die Möglichkeit einer Anreizregulierung ist in Art. 1 § 4 Abs. 3 geregelt. Die Vorschrift ist hinreichend allgemein gehalten, um die erforderliche Flexibilität bei der konkreten Ausgestaltung zu gewährleisten. Die Verpflichtung zur effizienten Aufgabenerfüllung ergibt sich bereits unmittelbar aus den Verordnungen zur Errichtung eines Einheitlichen Europäischen Luftraums.

Den in den Nummern 2 bis 6 geäußerten Vorschlägen des Bundesrats kann die Bundesregierung - mit einigen Modifikationen - zustimmen.

**Zu Nr. 2 (Artikel 1 § 1 Abs. 1 Satz 2 - neu - FSG):**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung ist sachgerecht und entsprechend begründet.

**Zu Nr. 3 (Artikel 1 § 8 Abs. 3 - neu - FSG):**

Die Bundesregierung begrüßt diesen Vorschlag. In Übereinstimmung mit den Rechtschreibregeln des Dudens und der Schreibweise in den §§ 5 und 8 des Postgesetzes sollte aber der Buchstabe „s“ in dem Wort „lizenzieren“ durch ein „z“ ersetzt werden.

Zur vollständigen Abdeckung des Regelungsbedarfs, der vom Bundesrat empfohlenen Ergänzung des Artikels 1 § 8 durch einen zusätzlichen Absatz 3 wird darüber hinaus von der Bundesregierung empfohlen, dem neuen Absatz 3 folgenden Satz 2 anzufügen:

„Dies gilt auch, soweit die lizenzierten Fluglotsen zugleich Aufgaben des Flugwetterdienstes wahrnehmen.“

Der Vorschlag des Bundesrates deckt die regelungsbedürftige Problematik der Arbeitnehmerüberlassung nicht umfassend ab, da sich dieser Vorschlag nur auf den Flugsicherungsdienst der Flugverkehrskontrolle bezieht. Damit ist jedoch der Flugwetterdienst nicht erfasst, der im Sinne der SES-Verordnungen jedoch als weiterer Flugsicherungsdienst anzusehen ist. Deshalb entspricht an den so genannten Regionalflugplätzen das derzeit praktizierte Modell der Einzelbeauftragung natürlicher Personen und der Fachaufsicht über diese auch hinsichtlich des Flugwetterdienstes nicht den Vorgaben der SES-Verordnungen. Wird es mit dem Vorschlag des Bundesrates für erforderlich gehalten, die SES-konforme Ausgestaltung der Beauftragung für Flugsicherungsdienste auf Regionalflugplätzen als Fall der Arbeitnehmerüberlassung anzusehen, dann muss sich dies auch auf den entsprechenden Flugwetterdienst beziehen, soweit die lizenzierten Fluglotsen an den Regionalflughäfen zugleich Aufgaben der Flugwetterbeobachtung wahrnehmen, wie dies in der Regel der Fall ist. Durch die von der Bundesregierung vorgeschlagene Ergänzung des Bundesrats-Vorschlags besteht dann die Möglichkeit, die mit der Wahrnehmung der Luftverkehrskontrolle und der Flugwetterbeobachtung betrauten natürlichen Person einer für beide Bereiche zertifizierten Flugsicherungsorganisation im Sinne des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes zu überlassen.

Als Folge dieser Erweiterung schlägt die Bundesregierung vor, Artikel 2 Nr. 13 entsprechend anzupassen und nach Nummer 13 eine neue Nummer 13a einzufügen:

,13. § 27e wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird gestrichen.

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(3) Der Aufwand für den Flugwetterdienst ist als Aufwand für die Flugsicherung für die Gebührenberechnung nach § 12 Abs. 2 des Flugsicherungsgesetzes zu Grunde zu legen.“

13a. § 27f wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 Satz 4 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Werden Personen, die Aufgaben nach § 27e Abs. 2 Nr. 1 und 2 wahrnehmen und von einem Flugplatzunternehmer oder einem Land beschäftigt werden, einer Flugsicherungsorganisation im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 überlassen, stellt der weitere Einsatz dieser Personen im Betrieb des Flugplatzunternehmers einen Verleih an Dritte im Sinne des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes dar. Der Flugplatzunternehmer ist auf Verlangen der Flugsicherungsorganisation nach Satz 4 im erforderlichen Umfang verpflichtet, die in Absatz 2 Nr. 1 bis 3 genannten Handlungen vorzunehmen.“

b) Absatz 5 Satz 2 wird aufgehoben.’

In Einzelfällen sind an den Regionalflugplätzen statt der lizenzierten Fluglotsen natürliche Personen ausschließlich mit der Aufgabe der Wetterbeobachtung betraut. Auch diesbezüglich entspricht das derzeit praktizierte Modell der Fachaufsicht über diese nicht den Vorgaben der SES-Verordnungen. Um auch in diesem Fall die Möglichkeit der Arbeitnehmerüberlassung zu eröffnen, empfiehlt es sich, eine dem Vorschlag des Bundesrates entsprechende Parallelvorschrift im Luftverkehrsgesetz vorzusehen. Durch das Instrument der Arbeitnehmerüberlassung können die Wetterbeobachter an den Regionalflugplätzen dem Deutschen Wetterdienst oder einer anderen nach den SES-Verordnungen für den Flugwetterdienst lizenzierten Flugsicherungsorganisation überlassen werden.

**Zu Nr. 4 (Artikel 1 § 10 Abs. 1a - neu - FSG):**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit der Maßgabe zu, dass die Neuregelung nicht als Absatz 1a, sondern als Absatz 2 eingefügt werden sollte. Dementsprechend wäre der Absatz 2 in Absatz 3 umzunummerieren.

**Zu Nr. 5 (Artikel 1 § 12 Abs. 1 FSG allgemein):**

Die Bundesregierung nimmt die Anregung des Bundesrates zur Kenntnis und wird die vorgetragenen Gesichtspunkte bei der Erstellung der maßgeblichen Rechtsverordnung in ihre Überlegungen einbeziehen.

**Zu Nr. 6 (Artikel 2 Nr. 23 Buchstabe a und d (§ 32 b Abs. 1 und 4 Satz 1 LuftVG):**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

**elektronische Vorab-Fassung\***

**elektronische Vorab-Fassung\***