

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksache 16/240 –**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Flugsicherung**

#### **A. Problem**

Durch die „Single European Sky“-Verordnungen stellt sich die Notwendigkeit, die Flugsicherung in der Bundesrepublik Deutschland den sich ändernden Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene anzupassen. Zugleich sollen die Voraussetzungen für eine Kapitalprivatisierung der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) geschaffen werden, 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. Zur Kapitalprivatisierung der DFS und der beginnenden Eröffnung eines Wettbewerbs im Bereich der Flugsicherungsdienste ist ein gesetzlicher Rahmen erforderlich, der weiterhin die wirksame Wahrnehmung öffentlicher Interessen ermöglicht.

#### **B. Lösung**

Unter anderem Schaffung eines neuen Flugsicherungsgesetzes, in dessen Mittelpunkt die Möglichkeit der Beleihung von Flugsicherungsorganisationen mit der Wahrnehmung von Aufgaben der Flugsicherung steht, sowie Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen für die Beteiligung privater Kapitalgeber an der DFS und Errichtung eines Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) durch Annahme des Gesetzentwurfs mit Änderungen.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE.**

#### **C. Alternativen**

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

#### **D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf – Drucksache 16/240 – mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

### Zu Artikel 1 (Flugsicherungsgesetz)

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

„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.“

b) In Absatz 2 Satz 1 wird das Semikolon nach dem Wort „durchgeführt“ durch einen Punkt ersetzt und der nachfolgende Satzteil gestrichen.

2. In § 2 Abs. 5 Satz 1 werden nach dem Wort „Weisungen“ die Wörter „unter angemessener Wahrung der Belange des zivilen Luftverkehrs“ eingefügt.

3. In § 3 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „eines bestimmten Bereichs“ durch die Wörter „bestimmter Luftraumblocke oder bestimmter anderer Bereiche“ ersetzt.

4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Voraussetzungen und Durchführung einer Beleihung, Anreizregulierung“.

b) Die Absätze 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

„(3) Im Zusammenhang mit der Beleihung können der Flugsicherungsorganisation jährliche Obergrenzen für die Kosten oder für die Erlöse je Dienstleistungseinheit vorgegeben werden, welche die Flugsicherungsorganisation aus dem Gebührenaufkommen nach § 12 Abs. 2 zur Deckung der Aufwendungen aus den ihr nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben erhält und bis zu denen das Gebührenaufkommen bei der Flugsicherungsorganisation verbleibt. Die Vorgaben können auf Teilbereiche der übertragenen Aufgaben beschränkt werden. Ausgehend von den nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ansatzfähigen, voraussichtlichen Kosten der Leistungserbringung werden die Obergrenzen durch eine Methode bestimmt, die Anreize für eine effiziente Leistungserbringung setzt (Anreizregulierung). Maßgrößen bei der Ermittlung der Obergrenzen sind insbesondere

1. Effizienzvorgaben unter Berücksichtigung einer, auch im Hinblick auf das übernommene unternehmerische Risiko, angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals,
2. die gesamtwirtschaftliche Preissteigerungsrate,
3. die zu erwartende Produktivitätsfortschrittsrate von Unternehmen auf vergleichbaren Märkten,
4. die zu erwartende Verkehrsentwicklung,

5. die Einhaltung von Qualitätsvorgaben für die Erfüllung der übertragenen Aufgaben und
6. die Umsetzung von Investitionsvorhaben.

Bei der Ermittlung der Obergrenzen nach Satz 1 sind die Auswirkungen von Verkehrsmengenschwankungen auf die Kosten oder die Erlöse der Flugsicherungsorganisation zu berücksichtigen; insbesondere soll durch entsprechende Regelungen sichergestellt werden, dass mögliche negative oder positive Verkehrsmengenabweichungen gegenüber der erwarteten Verkehrsentwicklung die Summe der Erlöse je Dienstleistungseinheit angesichts der voraussichtlichen Kosten der Leistungserbringung insgesamt nicht unangemessen reduzieren oder erhöhen. Die Obergrenzen können jeweils für eine Regulierungsperiode von höchstens fünf Jahren festgelegt werden. Die Regulierungsperiode kann unterbrochen werden, wenn ein außergewöhnliches Ereignis oder eine Reihe von solchen Ereignissen eintritt, die wesentlichen Einfluss auf die Erlöse der Flugsicherungsorganisation haben können und nicht durch die Regelungen nach Satz 5 ausgeglichen werden, 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. Die festgesetzten Vorgaben sind im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Die unter Anwendung der Vorgaben ermittelten Obergrenzen werden der Festsetzung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Flugsicherungsdiensten nach § 12 Abs. 2 zugrunde gelegt. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann am Ende einer Regulierungsperiode die Vorgaben für die nächste Regulierungsperiode neu festlegen. Vor jeder Festlegung von Obergrenzen sind die Flugsicherungsorganisation, die Luftfahrtunternehmen und die betroffenen Flugplatzunternehmen anzuhören.

(4) Im Bereich der zivil-militärischen Zusammenarbeit können der Flugsicherungsorganisation jährliche Obergrenzen für die Erstattung von Kosten nach § 6 Abs. 5 für bestimmte Leistungen, insbesondere für die Inanspruchnahme von Leistungen der Flugsicherungsorganisation bei der militärischen Luftraumnutzung, vorgegeben werden. Absatz 3 Satz 2 bis 4, 6 und 11 gilt entsprechend. Die Regulierungsperiode kann unterbrochen werden, wenn ein außergewöhnliches Ereignis oder eine Reihe von solchen Ereignissen eintritt, die wesentlichen Einfluss auf die Kosten der Flugsicherungsorganisation haben können, so dass die Erfüllung der übertragenen Aufgabe bei Einhaltung der Vorgaben gefährdet ist. Die Besonderheiten der zivil-militärischen Zusammenarbeit sind bei der Festlegung der Obergrenzen angemessen zu berücksichtigen. Die Einzelheiten der Vorgaben sowie die nähere Ausgestaltung der Aufgaben und Befugnisse des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung im Rahmen der Anreizregulierung werden in einer auf Grund von § 12 Abs. 4 Satz 2 Nr. 11 zu erlassenden Rechtsverordnung geregelt.“

- c) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.
5. § 6 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 und 3 wird wie folgt gefasst:
    - „2. die für die ordnungsgemäße Durchführung der Beleihung erforderliche Flugsicherungstechnik (ATM-Technik) im notwendigen Umfang und im betriebssicheren Zustand vorzuhalten und zu betreiben,

3. zur Ausübung von Tätigkeiten für die Flugsicherung nur Personal gemäß den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission vom 20. Dezember 2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten (ABl. EU Nr. L 335 S. 13) zu beschäftigen, das im Besitz einer gültigen Lizenz nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft ist. Das Nähere wird durch Rechtsverordnung nach § 12 Abs. 1 Nr. 3 geregelt. Wird für Flugsicherungsdienste oder den Betrieb der zu ihrer Durchführung notwendigen Flugsicherungstechnik Personal eingesetzt, das nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft keiner Lizenzpflicht unterliegt, hat die beliehene Flugsicherungsorganisation sicherzustellen, dass dieses Personal über ausreichende Kenntnisse verfügt, um den in den betreffenden Einsatzbereichen der Flugsicherung gestellten besonderen Anforderungen gerecht zu werden. Auf Verlangen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung ist die Qualifikation des eingesetzten und nicht nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft lizenzierten Personals durch die Vorlage von Zeugnissen oder anderen entsprechenden Befähigungsnachweisen nachzuweisen.“
  - b) In Absatz 4 Satz 1 werden nach den Wörtern „von der Flugsicherungsorganisation“ die Wörter „oder anderen von ihr nach § 3 Abs. 6 eingesetzten Dienstleistern“ eingefügt.
  - c) In Absatz 5 Satz 1 wird das Wort „haben“ durch das Wort „hat“ ersetzt und die Wörter „und die sie vertretenden Personen“ gestrichen.
6. § 8 wird wie folgt geändert:
  - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Verpflichtungen der Flugplatzunternehmen und Arbeitnehmerüberlassung“.
  - b) Dem § 8 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(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. Dies gilt auch, soweit die lizenzierten Fluglotsen zugleich Aufgaben des Flugwetterdienstes wahrnehmen.“
7. In § 9 Abs. 2 werden nach dem Wort „EUROCONTROL“ die Wörter „oder durch Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft“ eingefügt.
8. § 10 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Beleihung wird ohne Entschädigung widerrufen, wenn die Voraussetzungen der Beleihung entfallen sind. Dies gilt insbesondere, wenn eine beliehene Flugsicherungsorganisation nicht mehr die Gewähr bietet, ihre Aufgaben nach den einschlägigen Rechtsvorschriften und den sich aus § 6 ergebenden Pflichten durchzuführen. In den Fällen des Satzes 2 dürfen Maßnahmen nach § 5 Abs. 2 nicht oder nicht mehr in Betracht kommen.“
  - b) Dem § 10 wird folgender Absatz 2 angefügt:

„(2) Auf Antrag der beliebigen Flugsicherungsorganisation kann die Beleihung widerrufen werden. Der Widerruf kann mit Nebenbestimmungen versehen werden.“

c) Der bisherige Absatz 2 wird aufgehoben.

9. § 11 wird wie folgt gefasst:

„§ 11  
Übertragung von Geschäftsanteilen auf den Bund

(1) 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 Stadtentwicklung aufgrund einer Entscheidung der Bundesregierung die Übertragung 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.

(2) Stellt der Deutsche Bundestag den Eintritt des Verteidigungsfalls (Artikel 115a des Grundgesetzes) fest, sind die Gesellschafter der beliebigen Flugsicherungsorganisation verpflichtet, ihre Geschäftsanteile mit sofortiger Wirkung auf den Bund zu übertragen. Die Regeln zur angemessenen Entschädigung nach Absatz 1 Satz 4 und 5 gelten entsprechend.“

10. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden nach den Wörtern „an Bord“ die Wörter „eines Luftfahrzeugs“ angefügt.

bb) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft lizenzpflichtigen Personals für die Flugsicherung und seiner Ausbilder, das Höchstalter für das lizenzpflichtige Flugsicherungsbetriebspersonal in den Flugverkehrskontrolldiensten, die Art, den Umfang und die fachlichen Voraussetzungen der Lizenzen sowie das Verfahren zur Erlangung der Lizenzen und Berechtigungen und deren Rücknahme und Widerruf oder Beschränkung;“

cc) In Nummer 4 wird der Punkt am Satzende durch ein Semikolon ersetzt und folgende neue Nummer 5 angefügt:

„5. die Festlegung von Flugverfahren für Flüge innerhalb von Kontrollzonen, für An- und Abflüge zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrolstelle und für Flüge nach Instrumentenflugregeln, einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte.“

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
  - aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Für Amtshandlungen nach diesem Gesetz und auf dessen Grundlage erlassener Rechtsverordnungen sowie auf Grund von Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft über die Flugsicherung werden Gebühren und Auslagen erhoben; hiervon können Flugplätze ausgenommen werden, die nicht unter die Regelung von § 8 Abs. 1 Satz 1 fallen.“
  - bb) In Satz 9 wird das Wort „Gemeinschaften“ durch das Wort „Gemeinschaft“ ersetzt.
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
  - aa) In Satz 2 wird die Angabe „Absatz 1 Nr. 3“ durch die Angabe „Absatz 1 Nr. 4“ ersetzt.
  - bb) In Satz 3 wird die Angabe „Nr. 1, 2 und 4“ durch die Angabe „Nr. 1, 2, 4 und 5“ ersetzt.

11. § 16 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 werden die Wörter „andere Stellen oder“ gestrichen.
- b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Vorbehaltlich des Rechts der Europäischen Gemeinschaft und vorbehaltlich der Regelungen der von der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen völkerrechtlichen Verträge sind

  - a) die Bezirks- und Anflugkontrolldienste für die Dauer von 20 Jahren, längstens bis zum 1. Juli 2026, sowie
  - b) die Flugplatzkontrolldienste an Flugplätzen nach § 8 Abs. 1, für die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkannt hat, für die Dauer von 16 Jahren, längstens bis zum 1. Juli 2022,

einer beliebigen Flugsicherungsorganisation vorbehalten, an welcher der Bund mindestens 25,1 Prozent der Geschäftsanteile hält. Veräußert im Falle der Insolvenz der Flugsicherungsorganisation der Insolvenzverwalter den Geschäftsbetrieb, hat der Bund ein Vorkaufsrecht.“

- c) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Die in § 1 Abs. 4 genannten Luftfahrtinformationen und Luftfahrtskarten können unbeschadet der Regelungen des Informationsfreiheitsgesetzes mit angemessenem Gewinn verkauft werden.“
- d) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Vorbehaltlich der Regelungen von Satz 2 ist die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für die Dauer von 20 Jahren verpflichtet, neben ihrem eingetragenen Sitz auch ihre Hauptbetriebsstätte im Sinne von Artikel 2 Abs. 3 Satz 2 und Artikel 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) 550/2004 im Geltungsbereich dieses Gesetzes aufrechtzuerhalten. Erfordern dringende Gründe der Flugsicherung, insbesondere im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit der Flugsicherungsorganisationen in Europa eine Verlagerung der Hauptbetriebsstätte der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in das europäische Ausland, kann die Bundesregierung auf Antrag der Flugsicherungsorganisation der Verlagerung der Hauptbetriebsstätte zustimmen, wenn die ordnungsgemäße und sichere Erfüllung der Aufgaben der Flugsicherung sowie die den Anforderungen dieses

Gesetzes entsprechende Beaufsichtigung sichergestellt wird und sonstige Interessen des Bundes nicht entgegenstehen. Die Entscheidung der Bundesregierung kann mit Nebenbestimmungen verbunden werden. Vor Erteilung der Zustimmung ist die Einwilligung des Bundestages zur Verlagerung der Hauptbetriebsstätte durch die Bundesregierung einzuholen.“

e) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) In Anwendung des Artikels 12 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sind Flugsicherungsorganisationen verpflichtet, ihre Rechnungslegung spätestens mit dem Geschäftsjahr, das am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnt, auf der Grundlage der von der Europäischen Gemeinschaft angenommenen internationalen Rechnungslegungsstandards zu erstellen und zu veröffentlichen.“

12. a) In § 2 Abs. 2 Satz 2, 4 und 5, Abs. 3 Satz 3, Abs. 4 Satz 1 und 2, Abs. 5 Satz 1 und Abs. 6 Satz 3 und § 6 Abs. 1 Satz 1 und § 8 Abs. 1 Satz 1 und § 12 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 2 und 4, Abs. 3 Satz 3, Abs. 4 Satz 1 und Abs. 5 Satz 1 und § 15 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 Satz 2 sowie § 16 Abs. 3 werden jeweils die Wörter „Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.
- b) In § 12 Abs. 3 Satz 1 wird das Wort „Arbeit“ durch das Wort „Technologie“ ersetzt.

## **Zu Artikel 2** (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

1. Nummer 7 (§ 18a) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„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 können. 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 Flugsicherungsorganisationen melden ihre Flugsicherungseinrichtungen und die Bereiche nach Satz 2 an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung entscheidet über das Vorliegen einer Störung nach Satz 1 auf der Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der jeweiligen Flugsicherungsorganisation. Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder unterrichten das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung über Planungen von Bauwerken nach Satz 2.

(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 beliehene Flugsicherungsorganisation mit einem Kostenaufwand verhindert werden, der nicht über dem Geldwert der beabsichtigten Veränderung liegt.“

2. Nummer 13 (§ 27e) wird wie folgt gefasst:

„13. § 27e wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Erfüllung dieser Aufgabe obliegt ausschließlich dem Deutschen Wetterdienst.“

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Der Aufwand für den Flugwetterdienst ist in die Gebührenbemessung nach § 12 Abs. 2 des Flugsicherungsgesetzes einzubeziehen. Der Kostengläubiger nach § 9 Abs. 1 des Flugsicherungsgesetzes erhebt den Anteil der Gebühren, der den Aufwand für den Flugwetterdienst abdeckt, im Namen und für Rechnung des Deutschen Wetterdienstes.“

3. Nach Nummer 13 wird folgende Nummer 13a eingefügt:

„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.“

4. In Nummer 20 Buchstabe b (§ 31d Abs. 2 Satz 1 und 2) und d (§ 31d Abs. 4 Satz 3) werden jeweils die Wörter „Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.

5. Nummer 22 Buchstabe a (§ 32 Abs. 4) wird wie folgt gefasst:

„a. Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlässt ohne Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über

1. die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Luftfahrzeuge und des sonstigen Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge;
2. 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.“

6. Nummer 23 (§ 32b) wird wie folgt gefasst:

„23. § 32b wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „der für die Flugsicherung zuständige Stelle“ durch die Wörter „des Bundesaufsichtsamts für Flug-

sicherung und der jeweils zuständigen Flugsicherungsorganisation“ ersetzt.

- b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Vertreter der für die Flugverkehrskontrolle zuständigen Stelle“ gestrichen.‘

7. Nummer 27 (§ 67) wird wie folgt gefasst:

„27. § 67 wird wie folgt gefasst:

„§ 67

Über die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung erteilten Lizenzen des Flugsicherungspersonals können folgende Daten

1. Name, Vorname, Anschrift, Geburtsdatum und -ort sowie die Staatsangehörigkeit des Lizenzinhabers,
2. Art der erteilten Lizenz, Ausweisnummer, Tag der Erstaussstellung und Gültigkeitsdauer der Lizenz,
3. Ruhen oder Widerruf der Lizenz

an die jeweils zuständige beliehene Flugsicherungsorganisation, an Behörden und sonstige öffentliche Stellen im Inland, die für die Verfolgung von Straftaten und für die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs zuständig sind, übermittelt werden, wenn dies zur Feststellung, welche Lizenzen ein Angehöriger des Flugsicherungspersonals besitzt, erforderlich ist.““

#### **Zu Artikel 7** (Änderung des Flugunfalluntersuchungsgesetzes)

Nummer 2 (§ 14 Abs. 5) wird wie folgt gefasst:

„In § 14 Abs. 5 wird das Komma nach dem Wort „Qualifikation“ durch einen Punkt ersetzt und der nachfolgende Satzteil gestrichen.‘

#### **Zu Artikel 9** (Änderung des Gesetzes zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung)

Nummer 1 (§ 1) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Beamten und Arbeitnehmern 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 weitergewährt, soweit die in Absatz 2 bestimmten Voraussetzungen weiter bestehen.““

#### **Zu Artikel 10a**

Nach Artikel 10 wird folgender Artikel 10a eingefügt:

„Artikel 10a

Änderung des Gesetzes über den Deutschen Wetterdienst

§ 6 Abs. 3 des Gesetzes über den Deutschen Wetterdienst vom 10. September 1998 (BGBl I 1998 S. 2871), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 3. Mai 2005 (BGBl I 2005 S. 1224), wird aufgehoben.“

#### **Zu Artikel 12** (Bekanntmachungserlaubnis)

In Artikel 12 werden die Wörter „Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.

**Zu Artikel 13** (Inkrafttreten)

Artikel 13 wird wie folgt geändert:

1. Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Artikel 1 § 2 Abs. 1 bis 3 tritt am 1. Juli 2006 in Kraft.“

2. In Absatz 2 wird die Angabe „1. Juli 2006“ durch die Angabe „1. Januar 2007“ ersetzt.

Berlin, den 5. April 2006

**Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Dr. Klaus W. Lippold**  
Vorsitzender

**Horst Friedrich (Bayreuth)**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth)

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 16/240** in seiner 11. Sitzung am 19. Januar 2006 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Auswärtigen Ausschuss, den Innenausschuss, den Rechtsausschuss, den Verteidigungsausschuss, den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er die Vorlage gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Wesentliches Ziel des Gesetzentwurfes auf Drucksache 16/240 ist es, die Regelungsaufträge der so genannten Single European Sky (SES)-Verordnungen für den nationalen Gesetzgeber umzusetzen. Dementsprechend hat der Gesetzgeber in der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere für einen wirksamen Wettbewerb unter den Flugsicherungsdienstleistern Sorge zu tragen. Infolgedessen ist eine funktionale Trennung von Aufsichts- und Durchführungsaufgaben in der Flugsicherung erforderlich. Nach einer erfolgreichen Phase der Organisationsprivatisierung die Voraussetzungen für eine Kapitalprivatisierung der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) geschaffen werden. Für die Eröffnung eines Wettbewerbs im Bereich der Flugsicherungsdienste soll ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden, welcher weiterhin die wirksame Wahrnehmung öffentlicher Interessen ermöglichen soll. Dazu soll unter anderem ein neues Flugsicherungsgesetz geschaffen werden, in dessen Mittelpunkt die Möglichkeit der Beleihung von Flugsicherungsorganisationen mit der Wahrnehmung von Aufgaben der Flugsicherung steht. Zudem soll auf der Grundlage des Gesetzes ein neues Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) eingerichtet werden. Die regulativen Aufgaben sollen diesem Bundesaufsichtsamt übertragen werden, die organisatorischen Aufgaben dem Luftfahrtbundesamt.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Auswärtige Ausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/240 in seiner 12. Sitzung am 5. April 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 16(15)247.

Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 11. Sitzung am 5. April 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 16(15)247.

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 5. April 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die

Stimme eines Mitglieds der Fraktion der CDU/CSU und gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE., bei Stimmenthaltung der Fraktionen der FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und eines Mitglieds der Fraktion der SPD, den Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen (Ausschussdrucksache 16(15)247) auf der Grundlage der nachfolgenden Erwägungen anzunehmen.

*Die politische Entscheidung zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) ist schon vor längerer Zeit gefallen. Neben dem BMI hat auch das BMJ den Gesetzentwurf des federführenden BMVBS (anfänglich noch: BMVBW) begleitet und in der Mitprüfung auch einen Schwerpunkt auf die Vereinbarkeit des Entwurfes mit Art. 87d Abs. 1 GG gelegt. Dabei wurden dem federführenden Ministerium mehrfach schriftliche Stellungnahmen zugeleitet. Durch die erfolgten Änderungen des Entwurfes wurde erreicht, dass die verfassungsrechtlichen Risiken des Entwurfes auf ein vertretbares Mindestmaß reduziert sind.*

*Einzubeziehen war bei dem Vorhaben, dass die Überführung der Flugsicherung in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung zunächst gescheitert war, weil sie nach Auffassung des Bundespräsidenten mit Art. 87d Abs. 1 GG in der damaligen Fassung unvereinbar war. Daraufhin hat der verfassungsändernde Gesetzgeber dem nur aus einem Satz bestehenden Absatz 1 der Vorschrift einen zweiten Satz hinzugefügt, der die sog. Organisationsprivatisierung ermöglichen sollte. Der Wortlaut des vorbestehenden Satzes 1 blieb unverändert. Dadurch besteht nach mehrheitlich verteilter Auffassung ein Spannungsverhältnis zwischen Satz 1 und Satz 2 des Art. 87d Abs. 1 GG, auf das das Gutachten von Prof. Dr. Wieland vom 30. März 2006 ausdrücklich hinweist (S. 28). Darüber, wie diese Spannung praktisch aufzulösen ist, besteht wissenschaftlicher Streit. Während Prof. Dr. Wieland schlussfolgert, dass eine Kapitalprivatisierung ausgeschlossen ist, treten dem andere renommierte Stimmen in der Wissenschaft entgegen (z. B. Horn in v. Mangoldt/Klein/Starck, 5. Aufl., Art. 87d Rn. 33).*

*Der Ausschuss folgt mehrheitlich der im Zuge der Erarbeitung des Gesetzentwurfes angestellten verfassungsrechtlichen Prüfung, die zu dem Ergebnis kommt, dass die z. B. von Prof. Dr. Wieland vertretene Meinung mit sehr gut vertretbaren Argumenten abgelehnt werden kann. Namentlich trifft es zwar zu, dass der Gesetzgeber ausweislich der Bundestagsdrucksache 12/1800 und 12/1801 bei der Änderung von Art. 87d Abs. 1 GG und der Änderung von § 31b LuftVG vor Augen hatte, dass durch die eröffnete Privatisierung der Bund Alleingesellschafter der DFS werden würde. Allein das war seinerzeit politisch gewollt. Daraus ergibt sich aber nicht, dass der Gesetzgeber der Auffassung war, dass dies auch notwendig so bleiben muss. Im Vordergrund stand nämlich nicht die Abwehr privaten Kapitals, sondern die Abwehr von Gefahren für die Aufgabenerfüllung der Deutschen Flugsicherung (Bundestagsdrucksache 12/1801, S. 19).*

*Der Ausschuss ist daher der Auffassung, dass in verfassungsrechtlicher Hinsicht die gesetzliche Neuregelung im Hinblick auf Artikel 87d GG eine Einflussnahme des Staates*

auf die Luftverkehrsverwaltung im Bereich der Luftsicherheit gewährleisten muss, die so stark ist, dass der Verwaltungsvollzug durch einen privaten Verwaltungsträger effektiv staatlich gesteuert werden kann. Die Einwirkungsbefugnisse müssen eine jederzeitige Einflussnahme ermöglichen. Nach Einbeziehung der fachlichen Einschätzungen der beteiligten Bundesministerien ist der Ausschuss zu dem Ergebnis gekommen, dass dies nunmehr durch die zahlreichen und tiefgreifenden Eingriffsbefugnisse, die im Gesetzentwurf des FSG – namentlich in §§ 3, 10 FSG-E – enthalten sind, gewährleistet ist. (Dem stimmt im Übrigen auch Prof. Dr. Wieland zu (S. 55, E Nr. 1 lit i).)

Hinsichtlich der Luftverkehrskontrolle durch die Skyguide AG bleibt der status quo unangetastet. Im Übrigen begründet § 3 Abs. 6 FSG-E die Möglichkeit, für den Fall, dass Flugsicherungsaufgaben durch unterbeauftragte Dritte nicht ordnungsgemäß wahrgenommen werden, die Zusammenarbeit des beliebigen Unternehmens mit dem dritten Unternehmen jederzeit mit sofortiger Wirkung zu beenden.

Der **Verteidigungsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 10. Sitzung am 5. April 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE, dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 16(15)247.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 8. Sitzung am 5. April 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE, dessen Annahme.

#### IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **damalige Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat sich bereits in der 15. Wahlperiode intensiv mit der Frage einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) befasst. Unter anderem hat er dem Plenum des Deutschen Bundestages die Annahme eines Antrags aller damals im Bundestag vertretenen Fraktionen (Drucksache 15/5342) empfohlen, in dem unter anderem gefordert wurde, auch bei einer neuen Eigentümerstruktur die hoheitlichen Aufgaben, mit denen die Deutsche Flugsicherung beliehen wird, nicht zu gefährden, bei allen anstehenden Festlegungen zur Neugestaltung des Ordnungsrahmens darauf zu achten, dass die Attraktivität der DFS für Anleger erhöht wird und, dass potenziellen Anlegern die Rechte und Pflichten der DFS nachvollziehbar und transparent beschrieben werden. Wegen der Einzelheiten wird auf die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf Drucksache 15/5519 verwiesen. Der Antrag auf Drucksache 15/5342 wurde am 2. Juni 2005 vom Deutschen Bundestag einstimmig angenommen.

Der **Bundesrechnungshof** hat dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Haushaltsausschuss mit Schreiben vom 18. Januar 2006 zu dem Gesetzentwurf einen Bericht nach § 88 Abs. 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) übermittelt (Ausschussdrucksache 16(15)108), der bei den Beratungen des federführenden Ausschusses einbezogen wurde. Der Bundesrechnungshof vertrat in seinem Bericht die Auffassung, dass mit dem Gesetzesentwurf die

Vorgabe des Grundgesetzes, Flugsicherung als Teil der Luftverkehrsverwaltung in bundeseigener Verwaltung zu führen, nicht gewährleistet sei. Er schlug Ergänzungen des Gesetzentwurfs vor, durch die für den Bereich der hoheitlichen Flugverkehrsdienste ein wirksames Mittel zur Verfügung gestellt werden solle, das den Bund im Falle des Versagens aller bisher eingerichteten einfachgesetzlichen Kontroll- und Steuerungsrechte in die Lage versetze, die hoheitliche Flugsicherungsaufgabe selbst zu erfüllen. Zur Erreichung dieses Ziels empfahl er, auf den Kernbereich der hoheitlichen Aufgabenerfüllung begrenzte Nutzungsrechte des Bundes am Sachvermögen der DFS einzurichten sowie den unmittelbaren Zugriff auf das notwendige Personal zu ermöglichen. Weiterhin empfahl er, festzulegen, dass die Flugsicherungsorganisation ihre Hauptbetriebsstätten bzw. Hauptniederlassungen im Geltungsbereich des Gesetzes haben solle. Er sprach sich außerdem für eine Privatisierung von 100 Prozent der Anteile an der DFS aus. Eine Sperrminorität von 25,1 Prozent der Gesellschaftsanteile berge haushaltsrechtliche Risiken, vermindere den Verkaufserlös und führe zu Interessenkollisionen, da der Bund dann zugleich Regulierer und von der Regulierung Betroffener sei.

Das **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat dem Ausschuss eine Stellungnahme vom 5. Januar 2006 zur Kenntnis gegeben, welche es dem Bundesrechnungshof zu einem Entwurf zu dem vorgenannten Bericht übermittelt hatte (Ausschussdrucksache 16(15)159). Weiterhin wurde dem Ausschuss mit Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Ulrich Kasparick vom 24. Februar 2006 eine ausführliche Stellungnahme des Ministeriums zu diesem Bericht zugeleitet (Ausschussdrucksache 16(15)256). Unter anderem vertritt das Ministerium die Meinung, die in dem Bericht geäußerte Auffassung, dass die Vorgabe des Grundgesetzes, die Flugsicherung als Teil der Luftverkehrsverwaltung in bundeseigener Verwaltung zu führen, mit dem Gesetzentwurf nicht gewährleistet sei, sei nicht nachvollziehbar. Die Einrichtung von auf den Kernbereich der hoheitlichen Aufgabenerfüllung begrenzten Nutzungsrechten des Bundes am Sachvermögen der DFS und von Zugriffsmöglichkeiten auf das Personal der DFS im Falle des Widerrufs der Beleihung begegne erheblichen verfassungsrechtlichen Bedenken, weil dasselbe Ziel bereits mit der in § 5 Abs. 2 des Entwurfs des Flugsicherungsgesetzes (Einsetzung eines Sonderbeauftragten) getroffenen milderer Regelung erreicht werden könne. Solange keine vollständige Kapitalprivatisierung der DFS erfolge und ein Bundesanteil von 25,1 Prozent an der DFS vom Bund aufrechterhalten bleibe, bestehe kein Bedarf für eine gesetzliche Regelung zur Verhinderung der Verlagerung des Sitzes der DFS ins Ausland. Im Lichte des EU-Rechts sei der Vorschlag des Bundesrechnungshofes für eine solche gesetzliche Regelung kritisch zu beurteilen. Die Sperrminorität sichere auch, dass wichtige, das Unternehmen betreffende Beschlüsse, die für seinen Fortbestand als taugliches Objekt der Beleihung von Bedeutung seien, nicht gegen den Willen des Bundes getroffen werden könnten. Mit einer Sperrminorität von 25,1 Prozent könne seitens des Bundes auch einer möglichen Änderung des Unternehmensgegenstandes oder des Gesellschaftszwecks einer privatisierten DFS begegnet werden.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Gesetzentwurf erstmals in seiner 5. Sitzung am 8. Februar 2006 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte den Gesetzentwurf. Er gehe auf eine Initiative aller Fraktionen in der letzten Wahlperiode zurück. Es gebe aber einige Punkte, die man noch klären müsse. Bezüglich des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung sehe man es als nicht einfach an, 71 Mitarbeiter auf der Grundlage der dort vorgesehenen Gehaltsstruktur zu gewinnen. Weiter sei zu fragen, ob auch die Flugsicherungstechnik dem Bereich der hoheitlichen Aufgaben zuzuordnen sei und, ob es eine Lizenzpflicht auch für Ingenieure und andere Beschäftigte geben müsse. Es stelle sich auch die Frage, ob nicht die Hauptbetriebsstätten des Unternehmens DFS in Deutschland liegen müssten. Die Anregung des Bundesrechnungshofes, das Unternehmen in vollem Umfang zu veräußern, ziehe man nicht in Betracht, sondern man sehe die Veräußerung eines Anteils von 74,9 Prozent als richtig an. Zudem solle man Anregungen prüfen, die aus dem Unternehmen heraus gegeben worden seien. Man sei an einer einvernehmlichen Lösung interessiert, die von allen Fraktionen getragen werde. Die Fraktion der CDU/CSU sprach sich gegen die Durchführung einer öffentlichen Anhörung aus, wie sie von der Fraktion DIE LINKE. beantragt wurde. Sie forderte, dem Ausschuss Entwürfe zu den für die Ausgestaltung der Kapitalprivatisierung der DFS wesentlichen Rechtsverordnungen vor der Verabschiedung des Gesetzentwurfs vorzulegen.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, man müsse sorgfältig prüfen, welche der Wünsche und Anregungen, die im Zusammenhang mit dem Gesetzentwurf an den Ausschuss herangetragen würden, der Sache dienen und welche lediglich Ausdruck von Interessen seien, welche nicht mit den Interessen der Allgemeinheit übereinstimmen. Es gehe bei der Flugsicherung nach wie vor um die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben, auch wenn diese durch beliebige Unternehmen wahrgenommen würden. Es müsse daher geklärt werden, welche Einflussnahmemöglichkeiten der Bund im Rahmen der Aufsicht über die Flugsicherung haben müsse, um einem Fehlverhalten eines beliebigen Unternehmens zu begegnen. Man benötige also eine Einrichtung, welche die Interessen des Staates vertrete. Sie zeigte sich verwundert, dass die Fraktion DIE LINKE. zu dem Gesetzentwurf eine Anhörung durchführen wolle, da diese im Plenum erklärt habe, dass sie den Gesetzentwurf ohnehin ablehnen wolle. Sie sei aber zuversichtlich, dass es nach Gesprächen der Berichterstatter der Fraktionen am Ende weitgehendes Einvernehmen geben werde.

Die **Fraktion der FDP** äußerte, sie sehe den Gesetzentwurf als Schritt in die richtige Richtung und habe dessen Zielsetzung politisch immer mitgetragen. Sie sehe aber noch eine Reihe von Fragen der Umsetzung als klärungsbedürftig an. Eine Schlüsselfrage sei für sie die tatsächliche Gestaltung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung. Man habe seinerzeit die alte Bundesanstalt für Flugsicherung organisationsprivatisiert, weil es in einer mit Behördenstruktur geführten Flugaufsicht nur begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten gegeben habe. Dies dürfe man nicht konterkarieren, indem man neue Engpässe in einer Regulierungsbehörde schaffe. Wesentlich sei daher der Inhalt der Verordnungen, welche aufgrund des Gesetzes zu erlassen seien. Da diese noch nicht bekannt seien, habe man Bedenken, hier eine Verordnungsermächtigung in das Gesetz aufzunehmen. Der vorliegende Gesetzentwurf gehe in einigen wesentlichen Punkten über die Anforderungen der EU hinaus. Dies führe im

Wettbewerb mit Dritten möglicherweise zu einem Nachteil. Zu klären sei auch noch im Detail, wie die zivil-militärische Zusammenarbeit erfolgen solle. Auch die Bedenken des Bundesrechnungshofes bezüglich der Verfassungsmäßigkeit des Gesetzentwurfs sowie die Frage, ob für Flugsicherungsleistungen Gebühren oder privatrechtliche Entgelte erhoben werden sollten, seien noch zu klären. Zu der Frage einer Lizenzierung für Techniker vertrat sie die Auffassung, es ergebe sich keine Erhöhung der Sicherheit, wenn jemand, der außerhalb der Flugsicherung einen Abschluss erlange, noch eine weitere Prüfung als Voraussetzung für eine Lizenz der Flugsicherung ablegen müsse. Das Anliegen der Gewerkschaft der Flugleiter, eine solche Lizenzierung beizubehalten, sehe man daher nicht als berechtigt an. Die Gewerkschaft solle auch bedenken, dass sie die Organisationsprivatisierung seinerzeit begrüßt habe, weil ihr diese die Durchsetzung von Forderungen ermöglicht habe, welche sie bei der Durchführung der Flugsicherung im behördlichen Rahmen nicht hätte durchsetzen können. Dem Antrag der Fraktion DIE LINKE., zu dem Gesetzentwurf eine Anhörung durchzuführen, wolle man sich vorerst nicht anschließen.

Die **Fraktion Die LINKE.** beantragte, zu dem Gesetzentwurf eine Anhörung durchzuführen. Die von verschiedenen Seiten geäußerten Bedenken hinsichtlich von Schwachstellen des Gesetzentwurfs nehme man sehr ernst. Auch die verfassungsrechtlichen Bedenken des Bundesrechnungshofes im Hinblick auf Artikel 87d des Grundgesetzes müssten noch genauer geprüft werden. Mit der Kapitalprivatisierung der Deutschen Flugsicherung sei offenbar ein Milliardengeschäft für Anleihen verbunden. Diesbezüglich gebe es noch wichtige Fragen. Zudem seien Fragen in Bezug auf die Finanzierung der Flugsicherungstechnik, die wirtschaftliche Situation der Flugsicherung und die Dauer der Beleihung offen. Diese Fragen müssten geklärt sein, bevor man weitere Schritte unternehmen könne. Man beantrage daher eine Anhörung, die sich mit den Aspekten der Flugsicherheit, mit den verfassungsrechtlichen Fragen, mit den Fragen der Gestaltung der Rechtsformen sowie mit haushaltsrechtlichen Auswirkungen und Haftungsfragen befasse. Man bestehe aber nicht darauf, über diesen Antrag in der heutigen Sitzung abzustimmen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, im Grundsatz trage sie den Prozess der Kapitalprivatisierung der DFS mit. Der Entwurf gehe im Großen und Ganzen in die richtige Richtung. Eine Reihe von Punkten sei aber noch prüfungsbedürftig. Sicherheitsstandards müssten auf hohem Niveau erhalten bleiben und eine unabhängige staatliche Aufsicht müsse gewährleistet sein. Die Deutsche Flugsicherung solle durch das Gesetz die Chance erhalten, im Wettbewerb auf dem europäischen Markt, gut aufgestellt zu sein. Es sei die Frage, ob mit der in dem Gesetzentwurf vorgesehenen Konstruktion tatsächlich die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben gesichert sei. Der Bundesrechnungshof sehe ernsthafte Probleme, wenn hoheitliche Aufgaben an diese neu zu gründende Einrichtung gingen und wenn diese dann z. B. nicht in der Bundesrepublik Deutschland ihren Sitz habe. Das Drohmittel gegenüber einer Nichterfüllung der Aufgaben sei nach dem Gesetzentwurf die Rücknahme der Beleihung. Aber es gebe dann auf dem Markt niemanden, der über das notwendige Personal und die notwendigen sachlichen Einrichtungen für die Übernahme der Aufgaben verfü-

ge. Eine Drohung müsse aber auch wirksam sein. Der Forderung des Bundesrechnungshofes, sämtliche Anteile an der DFS zu veräußern, müsse man nicht entsprechen, aber dessen Einwand, dass die vorgesehene Konstruktion nicht zu einer sauberen Trennung führe und sich der Bund als Anteilseigner selbst kontrolliere, müsse man auf jeden Fall nachgehen. In dem Gesetzentwurf gebe es auch einen umfangreichen Katalog pauschaler Regelungen, bei denen die entscheidenden inhaltlichen Konkretisierungen erst durch Rechtsverordnung ohne Beteiligung von Bundestag und Bundesrat vorgenommen werden sollten. Hier müsse man Vorkehrungen treffen, dass der Deutsche Bundestag bei der Regelung von Kernbereichen Verhinderungsmöglichkeiten habe. Zu berücksichtigen sei auch das Thema „Fluglärm“. Der Flugsicherung sei immer wieder vor von Anwohnern vorgeworfen worden, sie würde in intransparenter Weise Routen und Warteräume zu Lasten von Anwohnern festlegen. Jetzt gebe es die Befürchtung, dass dies noch intransparenter werde. Es gebe eine Reihe von Fragen, die eine Anhörung rechtfertigten. Daher werde man den entsprechenden Antrag der Fraktion DIE LINKE. unterstützen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde durch den **Petitionsausschuss** gebeten, gemäß § 109 Abs. 1 Satz 2 der Geschäftsordnung zu einer Verbandspetition Stellung zu nehmen, mit der dazu aufgerufen wird, den Prozess der Privatisierung der DFS zu stoppen. Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat diese Petition in seine Beratungen einbezogen.

In seiner 11. Sitzung am 5. April 2006 hat der Ausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD brachten dazu einen Änderungsantrag ein (Ausschussdrucksache 16(15)247), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus Nummer 5 (Begründung zu den Änderungen) dieses Berichts ergibt.

In der Sitzung wurde von den Fraktionen der CDU/CSU und SPD zu diesem Änderungsantrag mit folgendem Antrag eine Änderung vorgenommen (Ausschussdrucksache 16(15)249):

*Zu der Begründung von Nummer 8 Buchstabe b*

*Nach den Wörtern „einen Antrag auf Beendigung der Beilegung zu stellen.“ wird folgender Satz eingefügt:*

*„Einem solchen Antrag dürfte nur dann entsprochen werden, wenn zu erwarten ist, dass eine sichere geordnete Fortführung des Flugsicherungsbetriebs durch eine andere Flugsicherungsorganisation gewährleistet ist.“*

*Begründung:*

*Die Ergänzung der Begründung dient dem Zweck, in Übereinstimmung mit verfassungsrechtlichen Grundsätzen deutlich zu machen, dass bei der Anwendung der Ermessungsregelung die in der Begründung genannten Umstände angemessen berücksichtigt werden.*

Die **Fraktion der CDU/CSU** vertrat die Auffassung, die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung sei sehr erfolgreich verlaufen. Die Kapitalprivatisierung sei der folgerichtige nächste Schritt und sie hätte diesen Schritt bereits früher vollzogen. Die Kapitalprivatisierung werde die Möglichkeiten der DFS, sich im europäischen Bereich zu betätigen,

verbessern und erweitern. Sie verwies auch auf die zu erwartenden beträchtlichen Erlöse aus einer Privatisierung. Man habe sich in dem Gesetzgebungsverfahren sehr bemüht, alle Positionen einzubeziehen. Den Wunsch der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF), die Lizenzierung für Techniker beizubehalten, habe man nicht erfüllen können, da dies in den europäischen Vorgaben nicht mehr vorgesehen sei und man sich vorgenommen habe, über diese Vorgaben nicht mehr hinaus zu gehen. Die Klärung der Frage, wie sich diese Regelung auswirken werde, liege in der Zuständigkeit der Tarifparteien. Was die Gewinnung qualifizierter Mitarbeiter für das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung betreffe, habe man stets darauf hingewiesen, dass es nicht möglich sein werde, gute Mitarbeiter zu gewinnen, wenn man diesen nur ein niedrigeres Einkommen biete als bei ihrer jetzigen Tätigkeit. Deshalb sei es richtig, dass man in den Änderungen zu dem Gesetzentwurf vorgesehen habe, dass Zulagen dauerhaft übertragen werden könnten, zumal die Finanzierung durch die Nutzer erfolge.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, es sei das Anliegen aller Beteiligten gewesen, den durch einen einstimmigen Beschluss des Deutschen Bundestages in Gang gesetzten Prozess einer Kapitalprivatisierung der DFS auf einer möglichst breiten politischen Grundlage zu realisieren. Dies sei vor dem Hintergrund der vielen beteiligten Interessen kein leichter Prozess gewesen. Man habe aber letztlich ein gutes Ergebnis gefunden. Unter Hinweis auf § 6 Abs. 3 des Flugsicherungsgesetzes betonte sie, man habe sich auch sehr bemüht, zu klären, welchen Status Techniker haben würden, für deren Tätigkeit künftig keine Lizenz mehr erforderlich sei. Man habe sich hier sehr genau an den europäischen Regelungen orientiert. Sie habe in Gesprächen mit der GdF Eindruck gewonnen, dass diese die gefundene Lösung akzeptiere. Die DFS habe in den letzten Jahren erhebliche Verbesserungen im Bereich der Sicherheit erreicht. Die Zahl gefährlicher Begegnungen im Luftraum sei drastisch zurückgegangen. Man wolle mit dem Gesetzentwurf erreichen, dass die DFS einerseits neue Tätigkeitsfelder erschließen könne und aber Interessenkonflikte zu Lasten der Sicherheit vermieden würden. Es müsse großer Wert auf Qualität gelegt werden. Wichtig sei auch die Erhaltung der zivil-militärischen Integration in der Flugsicherung. Man habe sich bemüht, bei den vorgesehenen Regelungen einen möglichst weitgehenden Konsens zu erreichen.

Die **Fraktion der FDP** betonte, der wesentliche politische Inhalt der Regelung sei, dass Durchführung und Regelung der Flugsicherung zu trennen seien. Zudem solle nach der sehr erfolgreichen Organisationsprivatisierung der Flugsicherung diese nun durch eine Kapitalprivatisierung in die Lage versetzt werden, in dem zunehmenden Wettbewerb auf europäischer und internationaler Ebene zu bestehen. Es sei hier gelungen, einen vernünftigen Kompromiss zwischen den Interessen aller Beteiligten zu finden. In den Gesprächen über Änderungen an dem Gesetzentwurf sei es bis zum 27. März richtigerweise so gewesen, dass in § 1 des Flugsicherungsgesetzes die Formulierung „einschließlich der Überprüfung, Warnung und Umleitung von Luftfahrzeugen im Luftraum“ als Aufgabe der Flugsicherung gestrichen gewesen sei. Nun sei diese Formulierung wieder in dem Änderungsantrag zu dem Gesetzentwurf enthalten. Die Geschäftsführung der DFS habe daraufhin an die Bundesregierung einen Brief gerichtet, mit dem sie diesbezüglich einen Kon-

sens über die Auslegung des Gesetzes erreichen wolle. Sie warf die Frage auf, ob die Bundesregierung diesen Weg mitgehe. Dies sei aus ihrer Sicht ein entscheidender politischer Aspekt des Gesetzes. Man könne nicht von der Flugsicherung ein Eingreifen erwarten, wenn ihr dieses unmöglich sei. Die Flugsicherung könne nur eingreifen, wenn der Pilot eines Flugzeuges sich ihren Anweisungen beuge, was bei der Entführung eines Flugzeuges nicht gegeben sei. Wichtig sei auch die Ausstattung des Bundesamtes für Flugsicherung und die Frage der Besoldung der Mitarbeiter. Das Personal dort müsse gut qualifiziert sein, was auch in dessen Gehalt zum Ausdruck kommen müsse. Zu den bisherigen Bedingungen habe sich kein Mitarbeiter gefunden, weshalb sie begrüße, dass auch hier eine Flexibilisierung gelungen sei. Es könne keine Rede davon sein, dass eine Kapitalprivatisierung der Flugsicherung zu Lasten der Sicherheit gehe, wie es von Gewerkschaften in der Diskussion behauptet worden sei. Insgesamt seien in dem Diskussionsprozess die aus ihrer Sicht offenen Fragen geklärt worden, so dass sie dem Gesetzentwurf zustimmen werde.

Die **Fraktion DIE LINKE**. stellte fest, aus ihrer Sicht sei nach wie vor eine Reihe von Fragen offen. Sie erwähnte die Frage des Verhältnisses der Neuregelung zu Artikel 87d des Grundgesetzes, die Lizenzierung von Personal und Technik und die Sicherung von Arbeitnehmerrechten. Sie wiederholte ihren Antrag, zu dem Gesetzentwurf eine Anhörung durchzuführen, zumal sich aufgrund des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen einiges geändert habe. Sie erklärte, sie sei grundsätzlich dagegen, dass Staatsvermögen privatisiert werde, und werde daher gegen den Gesetzentwurf stimmen. Sie beklagte, dass ihr die von den Koalitionsfraktionen eingebrachten Änderungen sehr kurzfristig übermittelt worden seien. Dies sei keine Grundlage für eine qualifizierte Beratung.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, die Änderung zu dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen überzeuge sie nicht. Entweder gebe es verfassungsrechtliche Bedenken, denen Rechnung getragen werden müsse. Dann seien diese im Gesetz zu berücksichtigen. Oder es gebe solche Bedenken nicht, dann sei die Ergänzung der Begründung überflüssig. Deshalb wolle man diese Änderung nicht mittragen. Sie habe über mehrere Jahre das Projekt einer Kapitalprivatisierung der Flugsicherung unter der Bedingung unterstützt, dass die hoheitlichen Aufgaben der Flugsicherung dadurch nicht beeinträchtigt werden dürften, die Verantwortung für einen sicheren Luftraum beim Bund verbleibe und die notwendige Kooperation zwischen ziviler und militärischer Flugsicherung nicht in Frage gestellt werde. Wesentlich sei in dem Gesetzentwurf, dass die Beleihung der DFS zurückgenommen werden könne, wenn diese die Anforderungen des Gesetzes nicht erfülle. Dies sei ein entscheidendes Druckmittel, welches die DFS zwingt, das Gesetz einzuhalten. Wichtig sei auch, dass durch den Verbleib von 25,1 Prozent der Anteile beim Bund sichergestellt werde, dass wesentliche Ziele der Gesellschaft nicht gegen den bisherigen Eigentümer geändert werden könnten, denn es gehe nicht um die Schaffung eines beliebigen Konzerns, der sich auch mit Flugsicherung befasse, sondern um die Realisierung eines funktionierenden Flugsicherungskonzepts. Von großer Bedeutung sei auch eine funktionierende Aufsicht über die Flugsicherung, wozu auch kompetentes Personal gehöre. Deshalb habe man den in dem Änderungsantrag vor-

gesehenen Besoldungsregelungen zugestimmt. Alle Anregungen und Einwände, die beispielsweise von der DFS und den Gewerkschaften gekommen seien, habe man sorgfältig geprüft und abgewogen. Das Gesetzgebungsverfahren sei in einer sehr kooperativen Atmosphäre verlaufen.

Das **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** erklärte in der Sitzung, der von der Fraktion der FDP erwähnte Brief der Geschäftsführung der DFS sei am 4. April 2006 beantwortet worden. Der Kernsatz des Antwortschreibens laute:

*Aufgrund der Dringlichkeit durch den erreichten Stand des parlamentarischen Verfahrens greife ich Ihre (– DFS –) Anregung zur Problemabhilfe gerne auf und sichere Ihnen zu, für eine zügige Abfassung von Regelungen Sorge zu tragen, die die Amtshandlungen der Flugsicherung im Falle von entführten Luftfahrzeugen auf der Basis von § 1 Abs. 1 FSG und der bestehenden Regelungen zur Mitwirkung der DFS beim Nationalen Lage- und Führungszentrum (NLFZ) rechtsverbindlich ausführen.*

*Die Parlamentarier werde ich über diese unsere gemeinsame Absprache zur Lösung des Problems informieren.*

Die DFS habe in einem Telefonat signalisiert, dass sie damit keine Probleme mehr habe.

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE. auf Durchführung einer Anhörung zu dem Gesetzentwurf fand nur die Unterstützung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Das Verlangen auf Durchführung einer Anhörung nach § 70 der Geschäftsordnung wurde demnach von weniger als einem Viertel der Mitglieder des Ausschusses getragen. Somit war eine Anhörung nicht durchzuführen.

In der Änderung zu dem Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 16(15)247 (Ausschussdrucksache 16(15)249) wurde auf Vorschlag des Berichterstatters von den Antragstellern das Wort „dürfte“ durch das Wort „darf“ ersetzt. Die so gefasste Änderung auf Ausschussdrucksache 16(15)249 nahm der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. an.

Den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 16(15)247 nahm der Ausschuss in der geänderten Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. an.

Den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/240 nahm der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der Fassung des geänderten Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 16(15)247 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. an.

## V. Begründung der Änderungen

### Zu Artikel 1 (Flugsicherungsgesetz)

#### Zu Nummer 1

#### Zu Buchstabe a

Nach der Gesetzesbegründung nimmt § 1 Abs. 1 den im geltenden § 27c Abs. 1 LuftVG enthaltenen Grundsatz auf, dass die Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen

Abwicklung des Luftverkehrs dient. Dieser wichtige Grundsatz, der zugleich eine Definition der Flugsicherung vornimmt, wird im Flugsicherungsgesetz insbesondere deshalb ausdrücklich verankert, weil eine solche Regelung in den SES-Verordnungen nicht enthalten ist.

Die Kernaufgabe der Flugsicherung ist aber damit noch nicht ausreichend definiert.

Die Flugverkehrskontrolle dient nämlich auch der Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen einschließlich der Überprüfung, Warnung und Umleitung von Luftfahrzeugen im Luftraum. Dies ist geltendes Recht und durch das Recht der Europäischen Gemeinschaft nicht geändert worden (vgl. § 27c Abs. 2 Nr. 1 Buchstabe a LuftVG).

Diesem Umstand hat daher auch das neue Flugsicherungsgesetz Rechnung zu tragen. Damit wird gleichzeitig dem Wunsch des Bundesrates auf eine ebensolche Ergänzung von § 1 Abs. 1 entsprochen.

#### **Zu Buchstabe b**

Die Flugsicherungstechnik ist zwar ein integraler Bestandteil der Flugsicherung, sie ist jedoch nicht zwingend ein Dienst, der vom Staat erbracht werden muss. Im Kern geht es lediglich darum, dass eine Flugsicherungstechnik vorhanden ist, die die sichere Durchführung von Flugverkehrsdiensten gewährleistet. Damit handelt es sich aber um eine Aufgabe, die nicht dem Kernbereich der Verwaltungskompetenzzuweisung des Grundgesetzes nach Artikel 87d Abs. 1 GG zuzuordnen ist. Vorhaltung und Betrieb der notwendigen Flugsicherungstechnik müssen daher für die Wahrnehmung der hoheitlich übertragenen Aufgabe „Flugverkehrsdienst“ nicht auch notwendigerweise ebenfalls hoheitlich ausgestaltet sein.

Mit der Änderung von § 1 Abs. 2 wird daher die zur Durchführung notwendige Flugsicherungstechnik (ATM-Technik) aus dem hoheitlich übertragenen Aufgabenbereich herausgenommen. Gleichzeitig wird jedoch die Pflicht zur Vorhaltung und zum Betrieb dieser Technik ausdrücklich den beliebigen Flugsicherungsorganisationen auferlegt (vgl. die Änderung von § 6 Abs. 2 Nr. 2 FSG in Nummer 5 Buchstabe a).

Mit der Herausnahme der ATM-Technik aus dem hoheitlich übertragenen Aufgabenbereich wird so insgesamt eine Gleichstellung von der bereits als nichthoheitlich ausgestalteten Flugsicherungstechnik („CNS“ = Communication, Navigation, Surveillance, vgl. insoweit § 1 Abs. 3 FSG) mit der für die Durchführung von Flugverkehrsdiensten notwendigen Flugsicherungstechnik („ATM“ = Air Traffic Management) erreicht.

#### **Zu Nummer 2**

§ 2 Abs. 5 Satz 1 räumt dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) für Fälle militärischer Notwendigkeiten ein direktes Weisungsrecht gegenüber beliebigen Flugsicherungsorganisationen ein. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat diese Weisung „als eigene Weisung“ an die Flugsicherungsorganisation weiterzuleiten. Es hat dabei keinen Ermessensspielraum und ist selbst dann zur Weiterleitung verpflichtet, wenn es der Auffassung sein sollte, dass diese Weisung mit den Interessen des zivilen Flugverkehrs kollidiert.

Im Hinblick auf mögliche erhebliche Schadensersatzansprüche von Luftverkehrsunternehmen sind an Inhalt und Umfang der Weisung hohe Anforderungen zu stellen. Nur wenn sichergestellt ist, dass die militärischen und zivilen Belange in Friedenszeiten in einen vernünftigen Ausgleich gebracht und insbesondere die Anforderungen des verfassungsrechtlich bedeutsamen Verhältnismäßigkeitsprinzips beachtet worden sind, ist davon auszugehen, dass eine solche Weisung rechtlich angemessen und begründet ist.

Dieser Grundsatz bedarf wegen seiner herausragenden Bedeutung einer ausdrücklichen Festschreibung im Gesetz. So wird sichergestellt, dass die zivilen Belange des Luftverkehrs neben den militärischen Belangen angemessen Berücksichtigung finden.

#### **Zu Nummer 3**

Die Formulierung in der Regierungsvorlage in § 3 Abs. 1 Satz 1: „jeweils innerhalb eines bestimmten Bereichs“ bedarf einer Konkretisierung, da weder der von der Bundesregierung vorgeschlagenen Formulierung noch der Begründung zum Gesetzentwurf zu entnehmen ist, ob damit Bezug genommen wird auf Luftraumblocke und/oder die verschiedenen Flugverkehrskontrolldienste. Hier kann eine entsprechende Klarstellung unter Übernahme der in den SES-Verordnungen enthaltenen Terminologie möglichen Missverständnissen begegnen. Die gewählte Formulierung stellt klar, dass sich die übertragene Aufgabe sowohl auf die verschiedenen Flugverkehrskontrolldienste (Bezirks-, Anflug- und Flugplatzkontrolle), wie auch auf Luftraumblocke oder auch nur Teile dieser beziehen kann. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass innerhalb eines (funktionalen) Luftraumblocks mehrere Flugsicherungsorganisationen tätig sein können.

#### **Zu Nummer 4**

##### **Zu Buchstabe a**

Aus Gründen der Rechtsklarheit – § 4 enthält nicht nur Regelungen zu den Voraussetzungen der Beleihung, sondern ganz wesentlich auch Regelungen im Hinblick auf die ökonomische Regulierung der Flugsicherung, deren wesentliches Prinzip die Anreizregulierung darstellt –, ist dieser Umstand durch die Anfügung des Wortes „Anreizregulierung“ deutlich zu machen.

##### **Zu Buchstabe b**

In Abkehr von dem derzeit geltenden Vollkostendeckungsprinzip (§ 32 Abs. 4 Nr. 6 LuftVG) sieht die Regelung des § 4 Abs. 3 die Möglichkeit der Einführung einer Anreizregulierung im Bereich der gebührenfinanzierten Flugsicherung vor. Nach der Regierungsvorlage hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die Wahl, Obergrenzen für die jährlichen Kosten oder für die jährlichen Erlöse der Flugsicherungsorganisation festzulegen.

Wirkungsvolle Anreize für eine effizientere Leistungserbringung können nur mit der Erlösvariante erzielt werden, denn ein effektiver Anreiz zur Senkung der Kosten besteht nur dann, wenn während der Regulierungsperiode geschaffene Effizienzgewinne auch der Flugsicherungsorganisation verbleiben. Satz 1 zweiter Halbsatz stellt deshalb in der Neufassung des Absatzes nunmehr ausdrücklich klar, dass Kosten-

überdeckungen nicht mehr an die Luftraumnutzer ausgekehrt werden.

Der Grundsatz des Einbehalts von Effizienzgewinnen findet seine Grenze gebührenrechtlich im Äquivalenzprinzip. Stehen die tatsächlichen Kosten der Leistungserbringung außer Verhältnis zu den Erlösen, sind die Erlösobergrenzen anzupassen. Der Klarstellung dient die Ergänzung, dass die Erlösbegrenzung pro Dienstleistungseinheit (so genannter Price-Cap) erfolgt.

Die Gestaltung der Regulierung durch die Festlegung von Kostenobergrenzen stellt demgegenüber dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kein geeignetes Instrument für die Schaffung von Effizianzen zur Verfügung. Bei einer Kostenregulierung sind alle Überdeckungen an die Luftraumnutzer auszukehren. Kostenunterdeckungen müssten hingegen von der Flugsicherungsorganisation getragen werden.

Mit den weiteren Änderungen werden die Vorgaben des Gesetzgebers für die Ausgestaltung der Anreizregulierung konkretisiert. Insbesondere soll bereits im Rahmen der Regulierung eine Chancen- und Risikoteilung bei Verkehrsmengenschwankungen eingeführt werden. Dem dient die Einfügung des Satzes 5. Die Regelung gewährleistet, dass die Flugsicherungsorganisation auch bei rückläufigen Verkehrsentwicklungen ihre gesetzliche Betriebspflicht erfüllen kann. Eine Unterbrechung der Regulierungsperiode ist daher nur unter besonderen Voraussetzungen erforderlich (Satz 7). Ein angemessener Ausgleichsmechanismus während der Regulierungsperiode dient der Planungssicherheit der Flugsicherungsorganisation und der Luftraumnutzer.

Durch die Ergänzung in Satz 4 Nr. 1 wird hervorgehoben, dass bei der Bestimmung der angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals die gegenüber einem Vollkostenprinzip aus der konkreten Anreizregulierung folgenden unternehmerischen Risiken für die Flugsicherungsorganisation zu berücksichtigen sind. Weitere wichtige Faktoren sind die Qualität der Leistungserbringung (Satz 4 Nr. 5) sowie die Umsetzung von Investitionsvorhaben (Satz 4 Nr. 6).

Zur Vermeidung von Auslegungsschwierigkeiten wird in Satz 1 und Satz 10 die Verknüpfung zwischen § 4 Abs. 3 und der Ermächtigungsgrundlage zum Erlass von Gebührenverordnungen in § 12 Abs. 2 präzisiert. Die im Rahmen der Regulierung auf Basis der gebührenrechtlich ansatzfähigen voraussichtlichen Kosten festgelegten Obergrenzen und Ausgleichsmechanismen sind danach maßgeblich für die Festsetzung der Flugsicherungsgebühren.

Nach der Regierungsvorlage sind der Flugsicherungsorganisation die im Rahmen der zivil-militärischen Zusammenarbeit entstandenen Kosten vom BMVg zu erstatten (§ 6 Abs. 5 Satz 4 i. V. m. § 12 Abs. 4 Satz 1 und 2 Nr. 11). Es besteht jedoch derzeit keine gesetzliche Grundlage dafür, auch die Kosten der zivil-militärischen Flugsicherung einer Anreizregulierung entsprechend der Regelung von § 4 Abs. 3 zu unterstellen.

Die Einfügung des neuen Absatzes 4 schafft daher die Möglichkeit, auch die Kosten bestimmter Bereiche der zivil-militärischen Zusammenarbeit in eine Anreizregulierung unter Aufsicht des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung einzu beziehen. Durch die Einführung eines Anreizregulierungssystems wird gewährleistet, dass auch im Bereich der zivil-militärischen Zusammenarbeit vorhandene Effizienzsteige-

rungspotentiale der Flugsicherungsorganisation gehoben werden, an denen der Bund über eine verminderte Kostenlast partizipieren kann. Unter Berücksichtigung der Besonderheiten der zivil-militärischen Zusammenarbeit werden die jährlichen Obergrenzen in Anknüpfung an die Regulierungsgrundsätze des § 4 Abs. 3 festgelegt. Die nähere Ausgestaltung der Anreizregulierung erfolgt entsprechend der Regelungssystematik des Gesetzes auf Ebene einer Rechtsverordnung nach § 12 Abs. 4 Satz 2 Nr. 11.

Der durch diese Zuständigkeiterweiterung bedingte Personalmehrbedarf des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung wird abhängig sein von der konkreten Ausgestaltung der Anreizregulierung im zivil-militärischen Bereich. Er dürfte aber eher als gering einzuschätzen sein, so dass die Vorteile für den Bund insgesamt überwiegen.

#### **Zu Buchstabe c**

Redaktionelle Folgeänderung.

#### **Zu Nummer 5**

##### **Zu Buchstabe a**

Mit der Änderung von § 6 Abs. 2 Nr. 2 wird nunmehr die beliebige Flugsicherungsorganisation ausdrücklich zur Vorkhaltung der erforderlichen Flugsicherungstechnik (ATM-Technik) verpflichtet. Die beliebige Flugsicherungsorganisation ist hiernach verpflichtet, die notwendige Flugsicherungstechnik (ATM-Technik) ordnungsgemäß vorzuhalten und sicher zu betreiben. Die umfassende Rechts- und Fachaufsicht des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung ist Garant dafür, dass dieser Verpflichtung auch tatsächlich Folge geleistet wird.

Im Übrigen wird mit der Änderung von § 6 Abs. 2 Nr. 3 der konsequenten Ausrichtung der Lizenzpflicht nach den Vorgaben des Gemeinschaftsrechts Rechnung getragen (vgl. insbesondere Begründung zu Nummer 9).

Die Neufassung von § 6 Abs. 2 Nr. 2 macht zunächst deutlich, auf welcher rechtlichen Grundlage die Beschäftigung des Flugsicherungspersonals künftig erfolgt. Aus Gründen der Rechtsklarheit wird dabei ausdrücklich auf die zwischenzeitlich von der Kommission verkündete Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 vom 20. Dezember 2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten (ABl. EU Nr. L 335 S. 13) verwiesen, die die gemeinschaftsrechtliche Grundlage für die Verwendung von Flugsicherungspersonal in den Flugsicherungsorganisationen darstellt.

Soweit von der beliebigen Flugsicherungsorganisation Personal für Flugsicherungsdienste oder für den Betrieb der zu ihrer Durchführung notwendigen Flugsicherungstechnik eingesetzt wird, das nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft keiner Lizenz bedarf, ist die Flugsicherungsorganisation verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass dieses Personal über ausreichende Kenntnisse verfügt, um den gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft handelt es sich hierbei um Bereiche, die neben dem (lizenzpflichtigen) Flugverkehrsdienst Gegenstand der Flugsicherung sind, d. h. um Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Flugwetterdienste sowie Flugberatungsdienste. Darüber hinaus ist ausdrücklich auch der Bereich der für die Durchfüh-

zung der Flugsicherungsdienste notwendigen Flugsicherungstechnik erfasst. In diesen Bereichen bedarf es – soweit eine staatliche Lizenzierung aus EG-rechtlichen Gründen entfällt – einer Regelung, die die Gewähr für die Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards in Deutschland bietet. Aus diesem Grund werden die beliebigen Flugsicherungsorganisationen in Übereinstimmung mit den EG-rechtlichen Vorgaben ausdrücklich verpflichtet, für den Einsatz von entsprechend qualifiziertem Personal zu sorgen und diese Qualifikation dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durch entsprechende Ausbildungs- oder Befähigungsnachweise auf Anforderung nachzuweisen.

#### **Zu Buchstabe b**

Zur Vermeidung von Auslegungsschwierigkeiten und aus Gründen der Rechtsklarheit bedarf die Regelung des § 6 Abs. 4 Satz 1 einer Ergänzung für den Fall des § 3 Abs. 6, in dem sich eine beliebige Flugsicherungsorganisation der Hilfe anderer zertifizierter, jedoch nicht beliebiger Dienstleister bedient. Nach der Intention des § 6 Abs. 4 Satz 1 soll die Freistellungsverpflichtung gegenüber dem Bund auch weiterhin nur die jeweils beliebige Flugsicherungsorganisation treffen. Das Verhalten des herangezogenen Unternehmens ist der beliebigen Flugsicherungsorganisation zuzurechnen. Diese haftungsrechtliche Zurechnung ist durch eine entsprechende Klarstellung deutlich zu machen.

#### **Zu Buchstabe c**

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung. Sie ist notwendig, weil die Ordnungswidrigkeitenvorschriften, die hierauf Bezug nahmen, im Gesetzentwurf nicht mehr enthalten sind.

#### **Zu Nummer 6**

Derzeit werden an den Flugplätzen mit Kontrollzone, für die der Bund keinen Bedarf anerkannt hat, einzeln beliebige 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 beliebige Flugsicherungsorganisationen die Flugsicherung ausüben. Den insoweit beliebigen 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 Flugplatzunternehmern 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.

An den Regionalflugplätzen entspricht auch hinsichtlich des Flugwetterdienstes das derzeit praktizierte Modell der Einzelbeauftragung natürlicher Personen und der Fachaufsicht über diese nicht den Vorgaben der SES-Verordnungen. Wird die SES-konforme Ausgestaltung der Beauftragung für Flugsicherungsdienste auf Regionalflugplätzen als Fall der Arbeitnehmerüberlassung angesehen, 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. So besteht 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.

Der vom Bundesrat in seiner Stellungnahme vorgeschlagene Lösung wird damit insgesamt Rechnung getragen.

#### **Zu Nummer 7**

Nach geltendem deutschem Recht (§ 31b Abs. 4 LuftVG) werden der DFS vom Bund die Einnahmeausfälle erstattet, die infolge gesetzlich festgelegter Gebührenbefreiungen für bestimmte Gruppen von Luftraumnutzern entstehen. Dies betrifft Befreiungen im Streckengebührenbereich aufgrund von Beschlüssen EUROCONTROLS sowie infolge militärischer Flüge.

An der Erstattung von Gebührenaufschlägen, die durch Befreiungen von der Gebühr entstehen, soll der neue Gesetzentwurf nichts ändern. Bei der Übernahme der bisherigen Regelung ist jedoch zu berücksichtigen, dass künftig die Vorgaben für Gebühren und Gebührenbefreiungen nicht mehr von EUROCONTROL, sondern von der EU-Kommission in Form von Verordnungen und vom nationalen Gesetzgeber in der Gebührenverordnung nach § 12 Abs. 2 festgelegt werden. Der Erstattungstatbestand des § 9 Abs. 2 berücksichtigt diese neue Entwicklung im europäischen Recht nicht. Bei unverändertem Wortlaut würde der DFS ein Einnahmeausfall drohen, weil diese Erstattungstatbestände nicht erfasst wären.

Die vorgesehene Änderung berücksichtigt sowohl den Status quo (Befreiung durch EUROCONTROL) als auch bereits die neueren europäischen Entwicklungen.

#### **Zu Nummer 8**

##### **Zu Buchstabe a**

Der Widerruf der Beleihung soll – wie aus der Begründung der Regierungsvorlage hervorgeht – nur dann erfolgen, wenn weniger einschneidende Maßnahmen nach § 5 Abs. 2 (Abberufung von zur Geschäftsführung berechtigten Personen, Übertragung von Befugnissen der Geschäftsleiter auf einen Sonderbeauftragten) nicht oder nicht mehr in Betracht kommen. Diese Regelung ist sachgerecht. Sie entspricht insbesondere dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz.

§ 10 Abs. 1 sieht allerdings den Widerruf der Beleihung zwingend vor, wenn die Voraussetzungen der Beleihung entfallen sind. Auf die Regelungen des § 5 Abs. 2 wird hierbei nicht Bezug genommen. Um einer möglichen missverständ-

lichen Auslegung und Anwendung des § 10 Abs. 1 vorzubeugen, soll daher durch eine ausdrückliche Verweisung klargestellt werden, dass vor einem Widerruf der Beleihung in jedem Falle die Anwendung von Maßnahmen nach § 5 Abs. 2 von der Verwaltung geprüft und im Ergebnis als nicht Ziel führend abgelehnt sein müssen.

#### **Zu Buchstabe b**

Die Möglichkeit, die Beleihung auf Antrag zu widerrufen, sollte den Interessen der beliehenen Flugsicherungsorganisationen Rechnung tragen, die aus betrieblichen oder anderen Gründen gezwungen sind, die Wahrnehmung der übertragenen Aufgaben einzustellen.

In Übereinstimmung mit der Auffassung des Bundesrates wird es für sachgerecht gehalten, dass den Flugsicherungsorganisationen ermöglicht wird, einen Antrag auf Beendigung der Beleihung zu stellen. Einem solchen Antrag darf nur dann entsprochen werden, wenn zu erwarten ist, dass eine sichere geordnete Fortführung des Flugsicherungsbetriebs durch eine andere Flugsicherungsorganisation gewährleistet ist. Im Hinblick auf den Widerruf sind jedoch zur Wahrung der öffentlichen Interessen Zeitpunkt, Art und Weise der Übergabe zu regeln. Insbesondere muss auch künftig die Erfüllung internationaler Verpflichtungen (insbesondere die Umsetzung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation – ICAO) gewährleistet sein. Dies ist durch Nebenbestimmungen sicherzustellen.

#### **Zu Buchstabe c**

Der bisherige Absatz 2 wird aufgehoben und als neuer § 11 Abs. 1 in das Gesetz eingefügt (siehe Begründung zu Nummer 9).

#### **Zu Nummer 9**

§ 11 wird komplett neu gefasst. Sein bisheriger Regelungsgehalt (Regelung der Erlaubnispflicht für das Flugsicherungspersonal) entfällt ersatzlos.

Vor dem Hintergrund bereits geltenden Gemeinschaftsrechts besteht keine Notwendigkeit mehr für eine nationale Regelung. Das EU-Recht statuiert eine Lizenzpflicht künftig nur für Fluglotsen. Für flugsicherungstechnisches Personal gilt seit dem 24. Dezember 2005 unmittelbar die Verordnung (EG) Nr. 2096/2005, die für Flugsicherungstechniker, Flugberater und Flugdatenbearbeiter eine staatliche Lizenzierung nicht vorsieht.

Mit § 11 in der Fassung der Regierungsvorlage, der entsprechend dem geltenden Recht auch weiterhin für flugsicherungstechnisches Personal eine Erlaubnispflicht zum Gegenstand hat, würde ein über den EG-rechtlichen Standard hinausgehendes nationales Lizenzierungserfordernis weiter aufrecht erhalten, ohne dass hierfür sachlich überzeugende Gründe bestehen.

Ein besonderes nationales Erlaubnis- und Berechtigungswesen in der Flugsicherung ist daher im Hinblick auf das geltende Gemeinschaftsrecht nicht mehr notwendig. Soweit das bisherige nationale Erlaubnis- und Berechtigungssystem für flugsicherungstechnisches Personal als Grundlage für tarifliche Vergütungen und Zulagen gedient hat, wird davon ausgegangen, dass die Tarifparteien geeignete Verfahren und

Instrumente finden, die unter Beachtung des Vertrauensgrundsatzes und des Bestandsschutzes für die Beschäftigten einen erträglichen Übergang auf das neue System ermöglichen.

Der Regelungsgehalt des bisherigen § 10 Abs. 2 wird neuer § 11 Abs. 1. Für die Regelung der Übertragung von Geschäftsanteilen auf den Bund erscheint eine neue eigene Vorschrift notwendig. Wegen ihrer besonderen Bedeutung sollte die geltende Regelung nicht mit dem Widerruf der Beleihung in einer Vorschrift verknüpft bleiben.

Der neue § 11 wird darüber hinaus ergänzt um einen neuen Absatz 2, der den militärischen Anforderungen an die Flugsicherung im Verteidigungsfall Rechnung trägt.

Im Verteidigungsfall reicht ein Weisungsrecht gegenüber der Flugsicherungsorganisation nicht mehr aus. Aus militärischer Sicht ist es erforderlich, dass die beliehene Flugsicherungsorganisation vollständig übernommen wird, um sie mit militärischem Personal entsprechend den militärischen Anforderungen organisatorisch anzupassen und wie ein Eigentümer führen zu können. Zurzeit sind die militärischen Belange und Anforderungen an die Flugsicherung in einer „Vereinbarung des Bundesministers für Verkehr und dem Bundesminister der Verteidigung über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Flugsicherung“ vom 6. November 1991 festgeschrieben. Die militärischen Belange im Verteidigungsfall müssen auch in Zukunft in einem privatisierten Umfeld sachgerecht umgesetzt werden können. Für die Anteilseigner entsteht insoweit kein Nachteil, als das Gesetz für diesen Fall eine ausdrückliche Entschädigungsregelung beinhaltet.

#### **Zu Nummer 10**

##### **Zu Buchstabe a**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Die Ergänzung von § 12 Abs. 1 Nr. 1 um die Wörter „eines Luftfahrzeugs“ ist erforderlich um auszuschließen, dass unter der Flugsicherungsausrüstung „an Bord“ lediglich die Ausrüstung am Arbeitsplatz eines Lotsen verstanden wird. Diese ist bereits über den allgemeinen Begriff der Einrichtungen und Geräte für die Flugsicherung abgedeckt. Der insoweit nicht eindeutige Wortlaut des bisherigen § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 LuftVG, den § 12 Abs. 1 Nr. 1 übernimmt, wird damit präzisiert.

##### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Redaktionelle Anpassung der Vorschrift, bedingt durch die konsequente Ausrichtung des Lizenzwesens an Vorgaben des Gemeinschaftsrechts und den Wegfall nationaler Erlaubnisse.

##### **Zu Doppelbuchstabe cc**

Nach der Regierungsvorlage kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach § 12 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 4 sowie Absatz 2 des Flugsicherungsgesetzes durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung übertragen.

Eine Übertragung der Zuständigkeit für den Erlass von An- und Abflugverordnungen, die bislang vom Luftfahrt-Bundesamt auf der Grundlage von § 27a Abs. 2 LuftVO erlassen

werden, ist allerdings hiernach nicht erfasst. Eine solche Möglichkeit eröffnet auch nicht § 32 Abs. 3 Satz 3 LuftVG.

Um diese Aufgabe auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung übertragen zu können, bedarf es daher der ausdrücklichen Verankerung einer solchen Ermächtigung im Flugsicherungsgesetz. Sie eröffnet dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Möglichkeit, die Übertragung der Zuständigkeit auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durch Änderung von § 27a Abs. 2 LuftVO im Verordnungswege vorzunehmen. Als Standort für eine solche Ermächtigung bietet sich § 12 an.

#### **Zu Buchstabe b**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Mit der Ergänzung in § 12 Abs. 2 Satz 1 wird klargestellt, dass auch solche Amtshandlungen von der Gebührenpflicht umfasst sind, die aufgrund von Rechtsverordnungen, die ihrerseits auf der Grundlage des Flugsicherungsgesetzes erlassen worden sind, sowie aufgrund von Verordnungen der Europäischen Gemeinschaften, insbesondere nach § 2 Abs. 3 (einschließlich der dort genannten Durchführungsverordnungen), beruhen. Darüber hinaus wird klargestellt, dass es an Flugplätzen, die nicht den (größeren) Verkehrsflughäfen zuzurechnen sind, bei dem bisherigen System der Entgelt-erhebung für Flugverkehrsdienstleistungen bleiben kann.

##### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Die Verwendung des Begriffs „Gemeinschaft“ behebt lediglich einen redaktionellen Fehler. Die Neufassung entspricht der üblichen Kennzeichnung von EG-Recht.

#### **Zu Buchstabe c**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Mit der Änderung der Angabe in § 12 Abs. 3 Satz 2 wird ein redaktionelles Versehen beseitigt. Rechtsverordnungen nach § 12 Abs. 1 Nr. 4 (Ausbildung von Personal für die Flugsicherung und den Betrieb entsprechender Ausbildungsstätten) sollen wie bereits nach geltendem Recht (vgl. § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 i. V. m. Satz 2 LuftVG) auch weiterhin im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung erlassen werden.

##### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Die Änderung der Angabe in § 12 Abs. 3 Satz 3 ist lediglich eine redaktionelle Folgeänderung der Einfügung von § 12 Abs. 1 Nr. 5.

#### **Zu Nummer 11**

##### **Zu Buchstabe a**

Bei dem zu streichenden Satzteil in § 16 Abs. 2 handelt es sich um eine redaktionelle Klarstellung. Die Regelung erfasst nur die Lotsen an Regionalflughäfen. Nur diese Personen sind auf der Grundlage von § 31b Abs. 1 Satz 2 LuftVG mit der Aufgabe Flugsicherung beliehen worden. Sie sollen daher bis zu einer Beleihung einer Flugsicherungsorganisation mit der Wahrnehmung von Flugverkehrskontrolle an Regionalflughäfen auch weiterhin tätig sein können. Um

Missverständnissen zu begegnen, werden daher die Wörter „andere Stellen oder“ gestrichen.

#### **Zu Buchstabe b**

Zurzeit werden die von § 16 Abs. 3 geregelten Dienste (Bezirks- und Anflugkontrolle, Flugplatzkontrolle an den „internationalen Verkehrsflughäfen“) von der DFS in ihrer Eigenschaft als eines dem Bund zu 100 Prozent gehörendem Unternehmen durchgeführt. Diese Dienste müssen auch weiterhin von der DFS für einen bestimmten Übergangszeitraum weiter vorgenommen werden. Die Länge der Übergangszeiträume (20 bzw. 16 Jahre) ergibt sich hierbei aufgrund der von der DFS eingegangenen Verträge und deren Laufzeiten, die zu berücksichtigen sind. Im Hinblick insbesondere auf die eingegangenen Verpflichtungen aus dem QTE (Qualified Technical Equipment)-Lease von flugsicherungstechnischen Einrichtungen sowie die Übernahme von unkündbarem Personal im Rahmen der Organisationsprivatisierung im Jahre 1993 sind derartige Übergangsregelungen für die DFS unerlässlich. 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 daher unter Berücksichtigung der Wirkungen der genannten Faktoren angemessen.

§ 16 Abs. 3 trägt darüber hinaus dem Umstand Rechnung, dass von der Bundesregierung auf Grundlage des vorliegenden Gesetzes eine 74,9 prozentige Kapitalprivatisierung der DFS beabsichtigt ist. Die Aufrechterhaltung einer Sperrminorität in Höhe von 25,1 Prozent der Geschäftsanteile ist mit den sich aus dem Gesellschaftsrecht ergebenden Befugnissen zu begründen, die zusätzlich neben die im Gesetz für den Bund vorgesehenen öffentlich-rechtlich ausgestalteten Aufsichts-, Kontroll- und Durchsetzungsbefugnisse treten.

Um auszuschließen, dass durch bloße Änderung der Absicht der Bundesregierung das gesellschaftsrechtlich begründete Kontrollinstrumentarium für den Bund durch eine vollständige Kapitalprivatisierung vor Ablauf des Übergangszeitraums bei der DFS entfällt, bedarf es daher einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung und Klarstellung, dass die durch § 16 Abs. 3 eingeräumten Exklusivrechte nur einer Gesellschaft gewährt werden, wo der Bund noch mindestens 25,1 Prozent der Geschäftsanteile besitzt.

Im Falle der Insolvenz der Flugsicherungsorganisation wird dem Bund, wenn der Geschäftsbetrieb durch den Insolvenzverwalter veräußert werden sollte, ein Vorkaufsrecht an dieser Flugsicherungsorganisation eingeräumt.

#### **Zu Buchstabe c**

Die DFS ist als beliehenes Unternehmen eine Behörde i. S. d. § 1 Abs. 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Sie ist daher nach § 1 Abs. 1 Satz 1 des Informationsfreiheitsgesetzes (IFG) verpflichtet, den Zugang zu amtlichen Informationen zu gewähren.

Zu diesen amtlichen Informationen zählt nach § 2 Nr. 1 IFG jede amtlichen Zwecken dienende Aufzeichnung, unabhängig von der Art ihrer Speicherung. Nach der amtlichen Begründung zum IFG können dies Schriften, Tabellen, Diagramme, Bilder, Pläne und Karten sein, die elektronisch, optisch, akustisch oder anderweitig gespeichert sind.

Die von der DFS vertriebenen und zum Zwecke des Verkaufs angebotenen Nachrichten für Luftfahrer (NfL), die amtlichen ICAO-Karten, das Luftfahrthandbuch und die so genannten NOTAMs wären hiernach grundsätzlich amtliche Informationen, die gegen Gebühr dem Antragsteller zur Verfügung gestellt werden müssten.

Wie die amtliche Begründung zu § 10 IFG (Drucksache 15/4493, S. 16) jedoch hervorhebt, sind vom Anwendungsbereich des Gesetzes jene Publikationen ausgenommen, die zielgruppen- oder fachspezifische Zusammenstellungen darstellen und von einem Informationsdienstleister veröffentlicht werden. Bei den angesprochenen Publikationen der DFS handelt es sich um eben solche Informationen. Sie sind fachspezifisch und zielgruppenorientiert. Sie wenden sich mit ihrem luftfahrtspezifischen Inhalt an den Kreis der Luftfahrttreibenden. Damit kommt die DFS einem besonderen Informationsbedürfnis nach. Sie erbringt eine Dienstleistung, die mit der des in der Gesetzesbegründung zum IFG beispielhaft genannten Statistischen Bundesamts zu vergleichen ist.

Diese Form der Informationszusammenstellung stellt somit keine gebührenpflichtige Amtshandlung auf Grundlage des Informationsfreiheitsgesetzes dar. Solche Informationen und Unterlagen können grundsätzlich auch weiterhin mit angemessenem Gewinn verkauft werden.

Um möglichen Zweifeln hinsichtlich der Anwendbarkeit des IFG auf den vorliegenden Sachverhalt vorzubeugen, ist daher eine ausdrückliche Klarstellung im Gesetz erforderlich.

#### **Zu Buchstabe d**

Im Zuge der langfristigen Fortentwicklung des einheitlichen europäischen Luftraums und der Weiterentwicklung der europäischen Flugsicherungsorganisationen ist nicht auszuschließen, dass auch die Hauptbetriebsstätte der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH aus operativen Gründen und Effizienzgesichtspunkten ins Ausland verlegt oder mit Betriebsstätten anderer, insbesondere europäischer Flugsicherungsorganisationen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland zusammengelegt wird.

In einem solchen Fall wäre die Bundesaufsicht über die Tätigkeit der Flugsicherungsorganisation ohne entsprechende Vorkehrungen und Maßnahmen erheblich erschwert, wenn nicht sogar ausgeschlossen, und die Anwendung der im Gesetz für den Bund vorgesehenen Ingerenzrechte stark beeinträchtigt.

Um die Erfüllung der Flugsicherungsaufgabe durch den Bund sicherzustellen, bedarf es daher der grundsätzlichen gesetzlichen Festlegung, dass neben dem Sitz der Gesellschaft auch die Hauptbetriebsstätte der DFS im Sinne von Artikel 2 Abs. 3 Satz 2 und Artikel 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 in Deutschland aufrechtzuerhalten ist. Als Hauptbetriebsstätte wird – vorbehaltlich der weiteren Ausgestaltung und Definition durch den europäischen Gesetzgeber – regelmäßig die Betriebsstätte der Flugsicherungsorganisation anzusehen sein, wo sich ihre für die Erfüllung der Flugsicherungsaufgabe wesentlichen Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel befinden oder wo sich das Zentrum ihrer unternehmerischen Betätigung sowie der Mittelpunkt der betrieblichen Verfahren und Abläufe befindet.

Mit dieser Regelung werden die effiziente Durchsetzung der Bundesrechte garantiert und der konsequente Vollzug der Bundesaufsicht sichergestellt.

Andererseits erscheint aber angesichts der aufgezeigten Entwicklungen in der Flugsicherung eine dauerhafte Festschreibung und Beschränkung der Hauptbetriebsstätte der DFS auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland als nicht zweckmäßig und wenig zukunftsweisend. Bereits heute werden Flugverkehrsdienste von Flugsicherungsorganisationen im Ausland, die über keine Betriebsstätte in Deutschland verfügen, im Luftraum über deutschem Hoheitsgebiet wahrgenommen. Als Beispiel ist hier das UAC Maastricht zu nennen, das auf der Grundlage eines internationalen Abkommens den oberen nordwestdeutschen Luftraum kontrolliert.

Satz 2 trägt daher auch möglichen Entwicklungen in der europäischen Flugsicherung Rechnung, die in ihrem Umfang und hinsichtlich ihrer Folgen heute noch gar nicht abgesehen werden können. Hiernach wird der Bundesregierung im Ausnahmefall die Möglichkeit eröffnet, der Verlagerung der Hauptbetriebsstätte der DFS in das europäische Ausland zuzustimmen, wenn dafür ein dringendes Erfordernis besteht, die wirksame Aufsicht und Durchsetzung der Ingerenzrechte sichergestellt wird und sonstige öffentliche Interessen des Bundes nicht entgegenstehen. Die Zustimmung kann dabei zur Absicherung der Ingerenzrechte des Bundes mit entsprechenden Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen) versehen werden.

An die Verlagerung einer Betriebsstätte in das Ausland ist aber ein hoher Prüfungsmaßstab anzulegen. Wegen der möglichen Einschränkungen der Ingerenzrechte des Bundes und möglicher Beeinträchtigungen der Rechts- und Fachaufsicht können nur Lösungen in Frage kommen, die den Anforderungen an eine sachgemäße und effiziente Wahrnehmung der Aufsicht und an die Durchsetzung der Rechte des Bundes gerecht werden.

Da der Entscheidung der Bundesregierung wegen ihrer Tragweite für den Bund insgesamt ein entscheidendes Gewicht zukommt, erscheint es letztlich erforderlich, diese Entscheidung mit der Einwilligung des Deutschen Bundestages zu verknüpfen. Für die Dauer der Übergangszeit gilt daher für die Verlagerung der Hauptbetriebsstätte der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in das europäische Ausland ein Parlamentsvorbehalt.

#### **Zu Buchstabe e**

Die europäische Flugsicherungsdienstverordnung (Artikel 12 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004) schreibt vor, dass die Rechnungslegung von Flugsicherungsorganisationen den internationalen Rechnungslegungsstandards (IFRS) entsprechen muss. Diese Verordnung ist seit dem 20. April 2004 in Kraft. Nach Artikel 12 Abs. 5 können die Mitgliedstaaten die Anwendungsverpflichtung nach Artikel 12 Abs. 1 jedoch auf das Jahr 2007 hinausschieben.

Die sofortige Anwendung der IFRS bei der DFS stellt einen erheblichen Aufwand dar. Ein IFRS-testierter Abschluss für das Geschäftsjahr 2005 kann auf dieser Grundlage nicht erwartet werden. Um der DFS die benötigte Zeit für die Umstellung auf die IFRS-Rechnungslegung zu gewähren, wird daher von der Befreiungsmöglichkeit des Artikels 12 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 Gebrauch gemacht und

die Anwendung der IFRS-Regeln erst für das Geschäftsjahr 2007 vorgeschrieben.

#### **Zu Nummer 12**

Hierbei handelt es sich um redaktionelle Folgeänderungen, die durch die Umbenennung des „Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ in „Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ und des „Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit“ in „Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie“ bedingt sind. Der Einfachheit halber sind sie summarisch zusammengefasst.

#### **Zu Artikel 2 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)**

##### **Zu Nummer 1**

§ 18a Abs. 1 enthält Regelungen zum Schutz von Flugsicherungseinrichtungen vor störender Beeinflussung durch die Umgebung. So dürfen z. B. Bauwerke innerhalb eines bestimmten Bereichs um die Flugsicherungseinrichtungen herum nur dann errichtet werden, wenn von ihnen keine Störungen ausgehen. Die Vorschrift wurde durch den Gesetzesentwurf gegenüber der geltenden Fassung insoweit geändert, als „die für die Flugsicherung zuständige Stelle“ (= DFS) lediglich durch die Wörter „Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“ ersetzt worden ist.

Durch die rein redaktionelle Änderung ist aber nicht mehr sichergestellt, dass die für den sicheren Betrieb der Flugsicherungseinrichtungen verantwortliche Stelle, nämlich die jeweilige Flugsicherungsorganisation, von derartigen Plänen Kenntnis erhält und in den Prozess eingebunden ist.

Um diesen Mangel zu beheben, wird mit der Änderung ein entsprechender Informationsaustausch zwischen dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und den beliebigen Flugsicherungsorganisationen vorgeschrieben.

##### **Zu Nummer 2**

##### **Zu Buchstabe a**

Die Neufassung von § 27e Abs. 1 Satz 2 basiert auf der geltenden Regelung. Durch das Wort „ausschließlich“ wird jedoch die bereits heute bestehende Ausschließlichkeit der Aufgabenzuweisung für den Deutschen Wetterdienst deutlicher zum Ausdruck gebracht. Die SES-Verordnungen stehen einer solchen ausschließlichen Aufgabenzuweisung nicht entgegen. Vielmehr wird von dem in Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ausdrücklich vorgesehenen Recht der Mitgliedstaaten Gebrauch gemacht, „einen“ Dienstleister für den Flugwetterdienst zu „benennen“. Hintergrund dieser Entscheidung ist, dass in einem funktionalen Luft- raumblock nur ein Vorhersagestatus für den Flugwetterdienst vorliegen darf, um Irritationen bei den Nutzern und damit verbundene mögliche Gefahren für die öffentliche Sicherheit ausschließen zu können („Single Voice“-prinzip). Diese Aufgabe kann nur der Deutsche Wetterdienst wahrnehmen, da dieser in seiner Funktion als nationaler Wetterdienst über die erforderliche Kompetenz und technische Infrastruktur verfügt, um den besonderen Sicherheitserfordernissen des Luftverkehrs Rechnung zu tragen. Im Übrigen berücksichtigt die Neufassung die vorgesehene Aufhebung von § 27f Abs. 5 Satz 2 LuftVG.

##### **Zu Buchstabe b**

Der neue § 27e Abs. 3 LuftVG beseitigt die nach dem bislang geltendem Recht bestehenden steuerrechtlichen Unklarheiten. Die Verweisung auf § 12 Abs. 2 des Flugsicherungsgesetzes in Satz 1 stellt nunmehr ausdrücklich klar, dass es sich bei der „Flugwetterdienstgebühr“ um einen besonderen und eigenständigen Gebührenanteil der im Rahmen des § 12 Abs. 2 FSG festzusetzenden Gebühren handelt. Die Wörter „im Namen und für Rechnung“ in Satz 2 verdeutlichen, dass diejenige Stelle, die diesen Gebührenanteil erhebt bzw. einzieht, nicht im eigenen Namen und für eigene Rechnung tätig wird, sondern für den Deutschen Wetterdienst. Das hat zur Folge, dass dieser Teil der Gebühren von der Umsatzsteuerpflicht befreit ist.

##### **Zu Nummer 3**

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 der Regelung im Flugsicherungsgesetz 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 Nummer 4**

Die redaktionellen Änderungen des § 31d des Luftverkehrsgesetzes sind durch die Umbenennung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in „Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ bedingt.

##### **Zu Nummer 5**

Die Neufassung der Vorschrift beseitigt einen redaktionellen Fehler. In dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung ist die bislang noch geltende Verordnungsmächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes hinsichtlich der Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betrieb der Luftfahrzeuge sowie Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge nicht mehr enthalten. Sie ist aber weiterhin erforderlich, um in diesem Sektor auch zukünftig noch technische Einzelheiten für Luftfahrtgerät durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung regeln zu können, die nicht vom Anwendungsbereich des Gemeinschaftsrechts erfasst sind. § 32 Abs. 4 bedarf daher der entsprechenden Korrektur. Darüber hinaus ist die Vorschrift an die neue Bezeichnung des Bundesministeriums anzupassen.

##### **Zu Nummer 6**

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 b 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.

Der vom Bundesrat in seiner Stellungnahme vorgeschlagene Lösung wird damit Rechnung getragen.

#### **Zu Nummer 7**

Redaktionelle Anpassung der Vorschrift, bedingt durch die konsequente Ausrichtung des Lizenzwesens an Vorgaben des Gemeinschaftsrechts und dem Wegfall nationaler Erlaubnisse.

#### **Zu Artikel 7 (Änderung des Flugunfalluntersuchungsgesetzes)**

Es gibt bereits zurzeit neben der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mehrere Anbieter von Flugverkehrsdienstleistungen in Deutschland (EUROCONTROL, Skyguide und Anbieter an Regionalflughäfen). Es kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der in Deutschland tätigen Flugsicherungsorganisationen zunehmen wird. Bei der Untersuchung von entsprechenden Ereignissen kann es daher erforderlich sein, dass sich die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) des Sachverständigen von Personen bedient, die die internen Abläufe in der jeweiligen betroffenen Organisation kennen. Externe Sachverständige, insbesondere Experten der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, vermögen dies nicht immer und ausreichend zu leisten. Die bevorzugte Berücksichtigung der DFS ist daher aus der Vorschrift herauszunehmen.

#### **Zu Artikel 9 (Änderung des Gesetzes zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung)**

Der Erfolg und die Effektivität des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) wird davon abhängen, in welchem Umfang es gelingt, kurzfristig qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen.

Da das BAF nach dem Gesetzentwurf die bisher von der DFS wahrgenommenen Regulierungs- und Aufsichtsaufgaben übernimmt, wird das bei der DFS vorhandene und mit diesen Aufgaben betraute Personal für die künftige Aufgabenwahrnehmung des BAF benötigt. Nur dieses Personal verfügt über die speziellen Erfahrungen und Kenntnisse, die zur sachgerechten Wahrnehmung der dem BAF künftig ob-

liegenden Aufgaben benötigt werden. Es gilt daher, die für diese Aufgaben vorgesehenen Dienstposten im BAF möglichst schnell mit den entsprechenden Fachleuten zu besetzen, um einen verzögerungsfreien und komplikationslosen Übergang der Zuständigkeiten und Abläufe zu gewährleisten.

Diesem für die Aufgabenwahrnehmung im BAF benötigten Personal wird zurzeit von der DFS eine Zulage bzw. Entschädigung gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung (BAFISBAÜbnG) gezahlt. Die Regierungsvorlage sieht zwar vor, dass Zulagen und Entschädigungen nach § 1 Abs. 2 BAFISBAÜbnG bei einem Wechsel von DFS-Mitarbeitern in das BAF weiter gewährt werden, enthält aber unter Verweisung auf § 13 des Bundesbesoldungsgesetzes eine Abschmelzungsregelung für diese Zulagen.

Es ist kaum zu erwarten, dass Mitarbeiter der DFS zum BAF wechseln werden, wenn ihre Zulagen – so wie es die Regierungsvorlage vorsieht – abgeschmolzen werden, zumal auch dann, wenn sich alter und neuer Tätigkeitsbereich nicht unterscheiden.

Um die hoch qualifizierten Mitarbeiter der DFS für eine Tätigkeit im BAF gewinnen zu können, ist es erforderlich, dass die Abschmelzungsregelung ersatzlos entfällt.

Die für die Zulagen aufzuwendenden Kosten belasten insbesondere nicht den Bundeshaushalt, da sie letztlich über die Flugsicherungsgebühren auf die Nutzer abgewälzt werden können. Die Kosten für solche Zulagen werden bereits heute schon von den Nutzern getragen. Voraussetzung für die weitere Fortgewährung der Zulagen ist allerdings, dass die übernommenen Beschäftigten die Funktionen, die Grundlage für die Gewährung von Zulagen und Entschädigungen nach § 1 Abs. 2 BAFISBAÜbnG sind, im BAF auch weiterhin ausüben. Dies ist grundsätzlich bereits durch die Aufgabenstellung des BAF gewährleistet. Sinn und Zweck der Zulagengewährung in der seinerzeitigen Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) war, die Besonderheiten des flugsicherungsspezifischen Funktionsbezugs durch zwei Arten von Stellenzulagen für Tätigkeiten in der Flugsicherung (allgemeine FS-Zulage und zusätzliche FS-Zulage) angemessen zu berücksichtigen. Dieser Funktionsbezug wurde nach der Organisationsprivatisierung durch die Weitergewährung entsprechender Zulagen in der DFS bestätigt. Da nunmehr die flugsicherungsspezifisch geprägten Regulierungsbereiche lediglich aus der DFS herausgelöst und auf das BAF übertragen werden, gelten sie grundsätzlich auch weiterhin für das BAF.

#### **Zu Artikel 10a (Änderung des Gesetzes über den Deutschen Wetterdienst)**

§ 6 Abs. 3 des geltenden Gesetzes über den Deutschen Wetterdienst (DWD-Gesetz) enthält bislang die Rechtsgrundlage für die Gebührenerhebung für Leistungen des DWD im Bereich der Luftfahrt. Der vorliegende Gesetzentwurf enthält jedoch mit § 27e Abs. 3 LuftVG sowie § 12 Abs. 2 Satz 4 FSG neue Rechtsgrundlagen für die Gebührenerhebung durch den DWD. Die Vorschrift des § 6 Abs. 3 DWD-Gesetz ist mithin gegenstandslos geworden und kann ersatzlos entfallen.

**Zu Artikel 12** (Bekanntmachungserlaubnis)

Die redaktionelle Änderung in der aufgeführten Vorschrift ist durch die Umbenennung des „Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ in „Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ notwendig geworden.

**Zu Artikel 13** (Inkrafttreten)

Für die Umsetzung der Neustrukturierung der Flugsicherung sind umfangreiche Vorarbeiten erforderlich (u. a. Einrichtung des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung, Anpassung und Änderungen zahlreicher Verordnungen, die sich mit dem Thema Flugsicherung befassen, Ressortvereinbarung zwischen BMVBS und BMVg). Da mit der Verkündung des Gesetzes nicht vor Juni 2006 zu rechnen ist, würde bei einem Inkrafttreten zum 1. Juli 2006 kein ausreichender Vorbereitungszeitraum mehr verbleiben. Ein Inkrafttreten zum 1. Januar 2007 – wie in Absatz 2 vorgesehen – ist besser geeignet, um die noch notwendigen begleitenden Arbeiten zu ermöglichen. Gleichzeitig erlaubt dieses Hinausschieben des Inkrafttretens auch eine entsprechende Vorbereitung und Einstellung der Nutzer der Flugsicherung auf das neue System.

Die möglichst frühzeitige Errichtung der neuen Aufsichtsbehörde soll aber durch das Hinausschieben des Inkrafttretenstermins nicht verhindert werden. Die rasche Schaffung und umgehende personelle Besetzung des Bundesaufsichtsamts für die Flugsicherung (BAF) ist erforderlich, um einen verzögerungsfreien und komplikationslosen Übergang auf das neue System der Flugsicherung zu gewährleisten. Daher sieht der neue Absatz 1 Satz 2 ein Inkrafttreten von § 2 Abs. 1 bis 3 FSG bereits zum 1. Juli 2006 vor.

Berlin, den 5. April 2006

**Horst Friedrich (Bayreuth)**

Berichterstatler