

Gesetzentwurf

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Sechzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

A. Problem und Ziel

Aktuell werden nur an den Flugplätzen, an denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt (§ 27d Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes – LuftVG) die Kosten der Flugsicherung über Flugsicherungsgebühren (An-/Abfluggebühr) unmittelbar von den Luftraumnutzern getragen. Die Flugsicherungsdienste werden an diesen Flugplätzen von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erbracht (§ 31b Absatz 1 LuftVG). Die Flugplätze, die von diesen beiden Regelungen nicht erfasst sind, – meist kleinere Flugplätze – betrachten es als nachteilig, dass sie selbst eine Flugsicherungsorganisation beauftragen und deren Kosten selbst übernehmen müssen. Sie beklagen, dass sie aufgrund der Marktposition der Luftraumnutzer (oft operiert nur eine bedeutsame Airline am jeweiligen Flugplatz) diese Kosten im Rahmen der Flugplatzentgelte nur unzureichend weiterreichen können.

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat mit Beschluss vom 14.11.2019 die Bundesregierung gebeten, in einem Konzept Kriterien für die Einbeziehung zusätzlicher Flughäfen in das DFS-System der 16 Flughäfen zu erstellen. Es hat sich jedoch gezeigt: Wenn die Vorstellungen des Beschlusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages buchstabengetreu umgesetzt würden, hätte dies eine Erhöhung der aktuellen Flugsicherungskosten zur Folge, da die DFS teurer ist als Flugsicherungsanbieter an den anderen Flugplätzen. Die DFS hat zudem darauf hingewiesen, dass eine vollständige Integration zusätzlicher Flugplätze in die Gruppe, bei der sie die Flugsicherungsdienste erbringt, erst nach einer mehrjährigen Aufrüstungs- und Umstellungsphase (fünf bis zehn Jahre) möglich wäre.

B. Lösung

Um das vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages erstrebte Ziel zu erreichen, soll ein zweiter Gebührenbereich für die Flugplätze eingerichtet werden, die nicht zu den Flugplätzen nach § 27d Absatz 1 LuftVG gehören, bei denen aber eine Flugsicherung erforderlich ist. Um ein niedrigeres Gebührenniveau erreichen zu können, sollen verfügbare Bundesmittel eingesetzt werden, um die nach Einnahme der Gebühren verbleibende Finanzlücke auszugleichen.

C. Alternativen

Keine. Bei einer Beibehaltung des bisherigen Systems würde die unbefriedigende Situation in Bezug auf die Kosten und Einnahmen für Flugsicherungsleistungen an den kleinen Flugplätzen fortbestehen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Im Einzelplan 12 wird es ab dem Haushaltsjahr 2021 zu jährlichen Mehrausgaben im zweistelligen Millionenbereich kommen. Im Haushalt 2021 sind 20 Mio. Euro veranschlagt. Für die Jahre 2022 bis 2025 werden 50 Mio. Euro pro Jahr veranschlagt.

Haushaltsausgaben für Länder und Kommunen: Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwandes in Tsd. Euro	147
davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Tsd. Euro	0
Einmaliger Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	42

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwandes in Tsd. Euro	79,5
davon auf Bundesebene in Tsd. Euro	79,5

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten für Unternehmen und Verbraucher sowie Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Entwurf eines Sechzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Vom ...

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

Artikel 1

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

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

1. In § 9 Absatz 1 wird nach der Angabe „§ 27d Absatz 1“ die Angabe „1a“ eingefügt.
2. § 27d wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 27d

Flugsicherungsdienste, Verordnungsermächtigung“.

- b) Nach Absatz 1 werden die folgenden Absätze 1a und 1b eingefügt:

„(1a) Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden auch an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dafür die Notwendigkeit anerkennt nach Artikel 3a der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 (ABl. L 104 vom 3.4.2020, S. 1) geändert worden ist.

(1b) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die von den Absätzen 1 und 1a erfassten Flugplätze sowie die Art des dort jeweils notwendigen Flugsicherungsdienstes zu bestimmen.“

- c) In Absatz 4 Satz 1 werden nach den Wörtern „ein Bedarf nach Absatz 1“ die Wörter „oder eine Notwendigkeit nach Absatz 1a“ eingefügt.
3. § 31b wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 7“ durch die Wörter „§ 32 Absatz 4 Nummer 7“ ersetzt und werden nach den Wörtern „die Flugsicherungsorganisation“ die Wörter „nach Absatz 1 und die Flugsicherungsorganisation nach § 31f Absatz 2a“ eingefügt.

- b) In Absatz 4 Satz 2 wird die Angabe „§ 27d Abs.1“ durch die Wörter „§ 27d Absatz 1 und 1a“ ersetzt.
4. § 31f wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 31f

Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation, Verordnungsermächtigung“.

- b) In Absatz 1 wird die Angabe „§ 27d Absatz 4“ durch die Wörter „§ 27d Absatz 1a oder 4“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation nach § 27d Absatz 1a erfolgt auf Grund eines Vorschlages des Flugplatzunternehmens und setzt voraus, dass die Flugsicherungsorganisation die Wirtschaftlichkeit ihrer Leistung gegenüber dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nachgewiesen hat. Unterschreiten die Einnahmen aus Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen zur Durchführung der Flugsicherung die Kosten, die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung anerkannt werden, so erstattet der Bund in dem Umfang, in dem ihm Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, der Flugsicherungsorganisation die Differenz. Ein Anspruch auf Erstattung des vollen Differenzbetrages oder einer bestimmten Kostenhöhe besteht dabei nicht. Überschreiten die Einnahmen aus Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen zur Durchführung der Flugsicherung die Kosten, die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung anerkannt werden, so ist die Flugsicherungsorganisation verpflichtet, dem Bund die Differenz zu erstatten.“

- d) Nach Absatz 3 werden die folgenden Absätze 3a und 3b eingefügt:

„(3a) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten des Verfahrens, durch das im Falle des § 27d Absatz 1a eine Flugsicherungsorganisation beauftragt wird, zu bestimmen, insbesondere die Einzelheiten

1. des Auswahlverfahrens der Flugsicherungsorganisation,
2. des Nachweises der Kosten,
3. der Erforderlichkeit der Aufwendungen,
4. der Rechnungslegung durch die Flugsicherungsorganisation und
5. der Erstattung des Differenzbetrages für den Fall, dass die Einnahmen der Flugsicherungsorganisation aus Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen zur Durchführung der Flugsicherung die Kosten, die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung anerkannt werden, überschreiten.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann die Ermächtigung zum Erlass dieser Verordnungen dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung übertragen.

(3b) Am 1. September 2021 bereits bestehende Beauftragungen von Flugsicherungsorganisationen gelten fort. Bis zu einer Neuregelung der Vertragsbeziehungen zwischen der Flugsicherungsorganisation und dem Flugplatzunternehmen ist die Flugsicherungsorganisation verpflichtet, das vereinbarte und bereits eingemommene Entgelt bis zur Höhe der eingemommenen Gebühren und der erhaltenen Erstattung aus Haushaltsmitteln nach Absatz 2a Satz 2 an das Flugplatzunternehmen herauszugeben.“

Artikel 2

Evaluierung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur evaluiert bis zum 31. Dezember 2025 die Wirkung der Maßnahmen nach Artikel 1.

Artikel 3

Inkrafttreten

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Artikel 1 Nummer 3 und 4 Buchstabe c tritt am 1. September 2021 in Kraft.

Berlin, den 20. April 2021

Ralph Brinkhaus, Alexander Dobrindt und Fraktion
Dr. Rolf Mützenich und Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

1. Aktuell werden Flugsicherungskosten an Flugplätzen, an denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt (§ 27d Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes – LuftVG) über Flugsicherungsgebühren (An-/Abfluggebühr) unmittelbar von den Luftraumnutzern getragen. Dabei wird an diesen Flugplätzen eine einheitliche Flugsicherungsgebühr erhoben, die sich nach deren durchschnittlichen Kosten bemisst. Die Flugsicherungsdienste werden an diesen Flugplätzen von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erbracht (§ 31b Absatz 1 LuftVG). Die von dieser Regelung nicht erfassten kleineren Flugplätze betrachten es als nachteilig, dass sie selbst eine Flugsicherungsorganisation beauftragen und deren Kosten zunächst selbst übernehmen müssen. Sie beklagen, dass sie aufgrund der Marktposition der Nutzer (oft operiert nur eine bedeutsame Fluggesellschaft am jeweiligen Flugplatz) diese Kosten im Rahmen der Flugplatzentgelte nur unzureichend weiterreichen können.
2. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat mit Beschluss vom 14.11.2019 die Bundesregierung gebeten, in einem Konzept Kriterien für die Einbeziehung zusätzlicher Flugplätze in das DFS-System der 16 Flugplätze zu erstellen und zu erläutern, welche zusätzlichen Flugplätze in die Vorhaltung der Flugsicherungsdienste und Einrichtungen der DFS und in die Vorhaltung der Flugwetterbetriebsdienste und Einrichtungen des Deutschen Wetterdienstes (DWD) einbezogen werden können und auf welchem Wege dies geschehen könne.

Es wurden die in Frage kommenden Optionen zur Umsetzung des Maßgabebeschlusses des Haushaltsausschusses vom 14.11.2019 geprüft. Es hat sich gezeigt, dass die buchstabengetreue Umsetzung der Vorstellungen des Haushaltsbeschlusses eine Erhöhung der aktuellen Flugsicherungskosten zur Folge hätte, da die DFS über eine im Vergleich zu kleineren Flugsicherungsdienstleistern nachteilige Kostenstruktur verfügt. Zudem würde eine Eingliederung weiterer Flugplätze in den bestehenden Gebührenbereich zu höheren Gebühren führen, da bei Flugplätzen mit geringem Verkehr tendenziell höhere Kosten pro Dienstleistungseinheit festgestellt werden. Eine vollständige Integration zusätzlicher Flugplätze in die Gruppe, bei der die DFS die Flugsicherungsdienste erbringt, wäre erst nach einer mehrjährigen Aufrüstungs- und Umstellungsphase möglich (fünf bis zehn Jahre). Gleiches gilt nach Aussagen des DWD für die rechtlich damit verknüpfte Übernahme des Flugwetterdienstes an diesen zusätzlichen Flugplätzen.

3. Um das vom Haushaltsausschuss erstrebte Ziel dennoch zu erreichen, soll ein zweiter Gebührenbereich für die Flugplätze eingerichtet werden, die nicht zu den Flugplätzen nach § 27d Absatz 1 LuftVG gehören, bei denen aber eine Flugsicherung erforderlich ist. Für den bestehenden und für den zweiten Gebührenbereich wird ein möglichst einheitliches Gebührenniveau angestrebt. Um ein möglichst einheitliches Gebührenniveau erreichen zu können, sollen verfügbare Bundesmittel eingesetzt werden, um die nach Einnahme der Gebühren verbleibende Finanzlücke auszugleichen.
4. Der Haushaltsgesetzgeber hat seinen Willen zur Unterstützung der Erbringung gebührenfinanzierter Flugsicherungsdienstleistungen an kleinen Flugplätzen mit Haushaltsbeschluss vom 26.11.2020 bestätigt und hierfür für das Jahr 2021 Mittel in Höhe von 20 Mio. Euro vorgesehen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Es werden die rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung eines zweiten Gebührenbereichs geschaffen (Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a).

Bislang werden Gebühren für Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen Einrichtungen von Luftraumnutzern nur an Flugplätzen erhoben, bei denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Gründen anerkennt (§ 31b Absätze 1 bis 3, § 27d Absatz 1 LuftVG).

Regelungstechnisch werden die Flugplätze eines zweiten Gebührenbereichs nicht zu den Flugplätzen nach § 27d Absatz 1 LuftVG hinzugefügt. Daher greift auch § 31b Absatz 1 und 2 LuftVG nicht, der gesetzlich festschreibt, dass Flugsicherungsdienste an den Flugplätzen aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durch die DFS erbracht werden müssen. Auch entstehen nicht die unmittelbar damit verknüpften Verpflichtungen nach den §§ 27e und 27f LuftVG zur Durchführung des Flugwetterdienstes durch den DWD. Beides hat deutlich geringere Kosten für den Bundeshaushalt zur Folge.

In den Kreis des zweiten Gebührenbereichs fallen Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen Einrichtungen an Flugplätzen, bei denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Notwendigkeit nach den Kriterien des Artikel 3a der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission feststellt. Diese Kriterien sind im Wesentlichen: Art des jeweiligen Flugverkehrs, Flugverkehrsdichte und Wetterbedingungen. Ein verkehrspolitisches Interesse des Bundes ist bei diesen Flugplätzen nicht erforderlich. Die Flugplätze werden durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmt.

Die aktuell an den jeweiligen Flugplätzen tätigen Flugsicherungsorganisationen können dort auch weiterhin tätig bleiben. Diese Flugsicherungsorganisationen sind vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach § 31f Absatz 1 LuftVG beauftragt, die hoheitliche Aufgabe der Flugsicherung an den Flugplätzen nach § 27d Absatz 4 LuftVG zu übernehmen. Diese Beauftragungen gelten fort.

Die Flugsicherungsorganisationen an den Flugplätzen eines zweiten Gebührenbereichs finanzieren sich künftig – wie die Flugsicherungsorganisation an den Flugplätzen des ersten Gebührenbereichs – durch Gebühren der Luftraumnutzer. Decken die Einnahmen aus den Gebühren nicht die durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgestellten notwendigen Kosten der Flugsicherung, wird die Differenz im Rahmen zur Verfügung stehender Haushaltsmittel erstattet. Wenn ein Flugplatzunternehmen ein „Mehr“ an Flugsicherung vorhalten möchte als nach Art und Umfang seines Betriebes nach den Kriterien der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 erforderlich ist, muss es dies mit der Flugsicherungsorganisation vereinbaren und selbst finanzieren. Die näheren Einzelheiten des Verfahrens, insbesondere des Auswahlverfahrens der Flugsicherungsorganisation, des Nachweises der Kosten, der Erforderlichkeit der Aufwendungen, der Rechnungslegung und der Erstattung werden durch Rechtsverordnung bestimmt.

III. Alternativen

Keine. Bei einer Beibehaltung des bisherigen Systems würde die unbefriedigende Situation in Bezug auf die Kosten und Einnahmen für Flugsicherungsleistungen an den kleinen Flugplätzen fortbestehen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes (GG).

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Vorhaben ist mit dem Recht der Europäischen Union und insbesondere mit dem europäischen Beihilferecht vereinbar. Die Flugsicherungsorganisationen werden hoheitlich tätig. Hoheitliche Tätigkeiten fallen grundsätzlich nicht unter das Beihilferecht. Zudem werden alle Flugplätze einbezogen und gleichbehandelt, an denen nach den Kriterien des Artikel 3a der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 die Notwendigkeit von Flugsicherungsdiensten anerkannt ist.

VI. Gesetzesfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Es wurden die Managementregeln und Indikatoren der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie geprüft. Das Vorhaben berührt den Indikator 11 (Mobilität). Das Vorhaben leistet einen Beitrag, Luftverkehr auch in der Fläche aufrechtzuerhalten. Es ist nicht zu erwarten, dass das Vorhaben zu zusätzlichem Luftverkehr führt.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Auf der Basis einer Kostenschätzung für das Jahr 2020 ist davon auszugehen, dass der für das Jahr 2021 bestehende Bedarf 20 Mio. Euro nicht überschreiten wird. Darüber hinausgehende Abschätzungen sind aufgrund der aktuellen durch COVID-19 verursachten Verwerfungen im Bereich der Luftfahrt und einer bislang nicht absehbaren Normalisierung des Luftverkehrs nicht verlässlich möglich.

Es ist aber eine Kostenobergrenze vorgesehen. Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe c bestimmt, dass eine Erstattung der Differenz zwischen den Gebühreneinnahmen und den Kosten der Flugsicherungsorganisation nur in Höhe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgt. Für das Jahr 2021 sind 20 Mio. Euro vorgesehen. Wenn die Einnahmen aus den Gebühren zusammen mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln nicht ausreichen, um die Kosten zu decken, ist die Gebühr entsprechend anzupassen. Für die Jahre 2022 bis 2025 werden jeweils 50 Mio. Euro veranschlagt.

3. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Berechnung des Erfüllungsaufwands erfolgte mit dem Arbeitstool ERBEX des Statistischen Bundesamtes. Folgende Annahmen wurden zu Grunde gelegt:

Drei Personentage bei den Tätigkeiten E2.001 und E2.002 sowie zwei Personentage bei den übrigen Tätigkeiten. Hohe Qualifikation für die damit befassten Personen aus dem Bereich Verkehr und Logistik. Es wurde davon ausgegangen, dass 41 Flugplätze unter die Neuregelung fallen und es zu Beginn grundsätzlich zu keinem Wechsel der Flugsicherungsorganisation kommt. Es wird damit gerechnet, dass es einmal pro Jahr zu einem Wechsel der Flugsicherungsorganisation kommt.

Tabelle: Veränderung des jährlichen Aufwandes Wirtschaft

Nr.	Bezeichnung	Paragraf und Rechtsnorm	Fallzahl	Personalaufwand in Tsd. Euro	Gesamtaufwand in Tsd. Euro
E.2.001	Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Leistung durch die Flugsicherungsorganisation	§ 31f Absatz 3a Satz 1	41	62	62
E.2.002	Vorschlag einer Flugsicherungsorganisation durch das Flugplatzunternehmen	§ 31f Absatz 3a Satz 1	1	1	1
E.2.003	Ermittlung und Erstattung der Differenz zwischen Einnahmen aus Gebühren und Kosten	§ 31f Absatz 3a Satz 3	41	42	42
E.2.004	Nachweis der Kosten für die Flugsicherungsleistungen durch die FSO und Darlegung der Einnahmen durch Gebühren	§ 31f Absatz 3a Satz 2	41	42	42

Der jährliche Mehrbetrag, den die Wirtschaft trägt, stellt im Sinne der „One in, one out“-Regel der Bundesregierung in diesem Regelungsvorhaben ein „In“ in Höhe von rund 147.000 Euro dar. Dieser Erfüllungsaufwand wird mit anderen Regelungsvorhaben kompensiert.

Tabelle: Umstellungsaufwand Wirtschaft

Nr.	Bezeichnung	Paragraf und Rechtsnorm	Fallzahl	Personalaufwand in Tsd. Euro	Gesamtaufwand in Tsd. Euro
E.2.005	Neuregelung der Vertragsbeziehungen zwischen FSO und Flugplatzunternehmen	§ 31f Absatz 3b	41	42	42

Das Konzept der Bundesregierung zur Erhöhung der Transparenz über den Umstellungsaufwand für die Wirtschaft und zu dessen wirksamer und verhältnismäßiger Begrenzung wurde beachtet.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwandes in Tsd. Euro	147
davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Tsd. Euro	0
Einmaliger Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	42

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Die Berechnung des Erfüllungsaufwands erfolgte mit dem Arbeitstool ERBEX des Statistischen Bundesamtes. Folgende Annahmen wurden zu Grunde gelegt:

Fünf Personentage bei der Tätigkeit E3.001 und drei Personentage bei der Tätigkeit E 3.002, jeweils höherer Dienst. Es wurde davon ausgegangen, dass 41 Flugplätze unter die Neuregelung fallen und es jährlich einen Wechsel bei den Flugsicherungsorganisationen gibt.

Tabelle: Veränderung des jährlichen Aufwandes Verwaltung

Nr.	Bezeichnung	Paragraf und Rechtsnorm	Fallzahl	Personalaufwand in Tsd. Euro	Sachaufwand in Tsd. Euro	Gesamtaufwand in Tsd. Euro
E.3.001	Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Leistung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung	§ 31f Absatz 3a Satz 1	1	3	0,5	3,5
E.3.002	Prüfung der Kosten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung	§ 31f Absatz 3a Satz 2	41	64	12	76

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwandes in Tsd. Euro	79,5
davon auf Bundesebene in Tsd. Euro	79,5

Aus dem dargestellten Erfüllungsaufwand von rund 79.000 Euro p. a. beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ergeben sich keine Auswirkungen auf den Haushalt.

4. Weitere Kosten

Weitere Kosten für Unternehmen und Verbraucher sowie Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

5. Weitere Gesetzesfolgen

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung sind nicht zu erwarten, weil dieses Gesetz keine Regelungen enthält, die auf die spezifischen Lebenssituationen von Frauen und Männern Einfluss haben.

VII. Befristung; Evaluation

Eine Evaluierung der Wirkungen ist zum 31.12.2025 vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 9 Absatz 1)

Folgeänderung auf Grund der Einfügung von § 27d Absatz 1a.

Zu Nummer 2 (§ 27d Absatz 1a, 1b und 4)

Zu Buchstabe a

§ 27d erhält eine Überschrift.

Zu Buchstabe b (§ 27d Absatz 1a und 1b)

Bislang werden Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen Einrichtungen an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Gründen anerkennt (§ 27d Absatz 1). Künftig werden Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen Einrichtungen auch an Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Notwendigkeit nach den Kriterien des Artikel 3a der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission festgestellt hat. Diese Kriterien sind im Wesentlichen: Art des jeweiligen Flugverkehrs, Flugverkehrsdichte und Wetterbedingungen.

Der Flugsicherungsdienst kann in Form von Flugverkehrsdienst mit Flugverkehrskontrolle (Air Traffic Control – ATS) oder in Form von Flugverkehrsdienst mit Fluginformationsdienst (Aerodrome Flight Information Service – AFIS) erbracht werden (§ 27c Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe a und c). Welche Art des Flugverkehrsdienstes an dem jeweiligen Flugplatz erforderlich ist, soll – neben der Bestimmung des jeweiligen Flugplatzes – durch Rechtsverordnung bestimmt werden können.

Zu Buchstabe c (§ 27d Absatz 4)

Wenn auf Flugplätzen kein Bedarf für Flugsicherungsdienste nach Absatz 1 anerkannt ist, können auf diesen Flugplätzen nur Flugsicherungsdienste vorgehalten werden, wenn die Deckung der Kosten ohne Inanspruchnahme des Bundes sichergestellt ist. Für Flugplätze, für die ein Bedarf für Flugsicherungsdienste nach Absatz 1a anerkannt ist, wird zur Deckung der Kosten der Einsatz von Bundesmitteln ermöglicht (siehe Nummer 4 Buchstabe c). Die Regelung in § 27 Absatz 4 ist daher zu ergänzen, um Flugplatzunternehmen Flugsicherung auf eigene Kosten zu ermöglichen, wenn weder ein Bedarf nach Absatz 1 noch eine Notwendigkeit nach Absatz 1a anerkannt ist.

Zu Nummer 3 (§ 31b Absatz 3 und 4)

Zu Buchstabe a (§ 31b Absatz 3)

Soweit Gebühren und Auslagen erhoben werden, ist die jeweilige Flugsicherungsorganisation Kostengläubigerin.

Zu Buchstabe b (§ 31b Absatz 4)

Die bestehenden Kostenbefreiungen für die Inanspruchnahme von Flugsicherungsdiensten und Flugsicherungseinrichtungen auf den in § 27d Absatz 1 genannten Flughäfen und die Erstattungsregelungen für die daraus resultierenden Einnahmeausfälle werden auf die in § 27d Absatz 1a genannten Flugplätze angewendet.

Zu Nummer 4 (Überschrift zu § 31f und Absatz 1, 2a, 3a und 3b.)**Zu Buchstabe a**

§ 31f erhält eine Überschrift.

Zu Buchstabe b (§ 31f Absatz 1)

Folgeänderung auf Grund der Einfügung des § 27d Absatz 1a. Wenn die Vorhaltung von Flugsicherungsdiensten und flugsicherungstechnischen Einrichtungen nach § 27d Absatz 1a anerkannt ist, kann in diesen Fällen neben der Flugsicherungsorganisation nach § 31b Absatz 1 auch eine andere Flugsicherungsorganisation mit der Wahrnehmung einzelner Aufgaben nach § 27c Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 beauftragt werden.

Zu Buchstabe c (§ 31f Absatz 2a)

Die allgemeinen Voraussetzungen für die Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation sind in § 31f Absatz 2 geregelt. Absatz 2a enthält zusätzliche Anforderungen, wenn eine Flugsicherungsorganisation nach § 27d Absatz 1a beauftragt werden soll. Voraussetzung für die Beauftragung ist ein Vorschlag des Flugplatzunternehmens. Die Flugsicherungsorganisation erhebt für ihre Leistungen von den Luftraumnutzern Gebühren und Auslagen (§ 31b Absatz 3 – neu). Wenn diese Einnahmen nicht ausreichen, um die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung anerkannten Kosten zu decken, wird die Differenz im Rahmen zur Verfügung stehender Haushaltsmittel erstattet werden. Ein Anspruch auf Erstattung des vollen Differenzbetrages oder einer bestimmten Kostenhöhe besteht nicht. Da Bundesmittel eingesetzt werden, muss die vom Flugplatzunternehmen vorgeschlagene Flugsicherungsorganisation bereits vor der Beauftragung die Wirtschaftlichkeit ihrer Leistung gegenüber dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nachgewiesen haben.

Es ist Aufgabe der Flugplatzunternehmen und der Flugsicherungsorganisationen vertragliche Regelungen für den Fall zu treffen, dass die Einnahmen aus Gebühren und Haushaltsmitteln nicht ausreichen, die Kosten der Flugsicherungsorganisationen zu decken (zum Beispiel eine Vereinbarung über die vom Flugplatzunternehmen garantierte Anzahl von Dienstleistungseinheiten).

Buchstabe d (§ 31f Absatz 3a und 3b)

Die Vorschrift enthält eine Ermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, weitere Einzelheiten des Verfahrens, insbesondere des Auswahlverfahrens der Flugsicherungsorganisation, des Nachweises der Kosten, der Erforderlichkeit der Aufwendungen, der Rechnungslegung und der Erstattung durch Rechtsverordnung zu regeln. In dieser Rechtsverordnung kann auch geregelt werden, wie zu verfahren ist, wenn die Haushaltsmittel nicht für einen vollen Ausgleich ausreichen. In Betracht kommt dann eine quotale Erstattung, die Berücksichtigung von Sockelbeträgen oder Pauschalierungen. Die Ermächtigung kann auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung übertragen werden.

Sowohl die Flugsicherungsorganisationen als auch die Flugplatzunternehmen haben in den meisten Fällen ein Interesse daran, dass die Flugsicherung nach Inkrafttreten des Gesetzes weiterhin von derselben Flugsicherungsorganisation wahrgenommen wird. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung gelten daher die bisherigen Beauftragungen fort. Wenn in Einzelfällen keine Fortsetzung der Beauftragung gewollt ist, kann die Flugsicherungsorganisation den Widerruf der Beauftragung beantragen. Solange die Vertragsbeziehungen zwischen Flugplatzunternehmen und Flugsicherungsorganisationen nicht angepasst sind, hätte die Flugsicherungsorganisation sowohl Anspruch auf Gebühren von den Luftraumnutzern als auch auf Entgelt von dem Flugplatzunternehmen. Die Flugsicherungsorganisation wird daher verpflichtet, das vereinbarte und vereinnahmte Entgelt bis zur Höhe der vereinnahmten Gebühren und der Erstattung aus Haushaltsmitteln an das Flugplatzunternehmen herauszugeben.

Zu Artikel 2 (Evaluierung)

Eine Evaluierung der Wirkungen des Gesetzes ist zum 31.12.2025 vorgesehen.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten entsprechend den Anforderungen von Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Das gespaltene Inkrafttreten ist erforderlich, um den Unternehmen ausreichend Zeit für die Umstellung zu geben und die notwendigen Rechtsverordnungen zu erlassen.