

Bekanntmachung der Neufassung des Luftverkehrsgesetzes

Vom 10. Mai 2007

Auf Grund des Artikels 14 des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 9. Dezember 2006 (BGBl. 2006 I S. 2833, 2007 I S. 691) wird nachstehend der Wortlaut des Luftverkehrsgesetzes in der seit dem 17. Dezember 2006 geltenden Fassung bekannt gegeben. Die Neufassung berücksichtigt:

1. die Fassung der Bekanntmachung des Gesetzes vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550),
2. den am 1. August 2001 in Kraft getretenen § 58 des Gesetzes vom 16. Februar 2001 (BGBl. I S. 266),
3. den am 3. August 2001 in Kraft getretenen Artikel 17 des Gesetzes vom 27. Juli 2001 (BGBl. I S. 1950),
4. den am 7. November 2001 in Kraft getretenen Artikel 285 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785),
5. den am 1. Januar 2002 in Kraft getretenen Artikel 27 des Gesetzes vom 15. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3762),
6. den am 1. Januar 2002 in Kraft getretenen Artikel 19 des Gesetzes vom 9. Januar 2002 (BGBl. I S. 361),
7. den am 1. Mai 2002 in Kraft getretenen Artikel 53 des Gesetzes vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467),
8. den am 1. August 2002 in Kraft getretenen Artikel 6 des Gesetzes vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674),
9. den am 1. Februar 2003 in Kraft getretenen Artikel 55 des Gesetzes vom 21. August 2002 (BGBl. I S. 3322),
10. den am 1. September 2002 in Kraft getretenen Artikel 1 des Gesetzes vom 21. August 2002 (BGBl. I S. 3355),
11. den am 28. November 2003 in Kraft getretenen Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304),
12. den am 1. Januar 2004 in Kraft getretenen Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3093),
13. den am 28. Juni 2004 in Kraft getretenen Artikel 2 des Gesetzes vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550, 1027),
14. den am 15. Januar 2005 in Kraft getretenen Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78),
15. den am 27. April 2005 in Kraft getretenen Artikel 2 Nr. 2 und den am 30. April 2005 in Kraft getretenen Artikel 2 Nr. 1 und 3 bis 8 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070),
16. den am 1. Juli 2005 in Kraft getretenen Artikel 48 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818),
17. den am 31. Mai 2006 in Kraft getretenen Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Mai 2006 (BGBl. I S. 1223) und
18. den am 17. Dezember 2006 in Kraft getretenen Artikel 5 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833, 2007 I S. 691).

Berlin, den 10. Mai 2007

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
W. Tiefensee

Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt: Luftverkehr		§§
1. Unterabschnitt	Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal	1 – 5
2. Unterabschnitt	Flugplätze	6 – 19d
3. Unterabschnitt	Luftfahrtunternehmen und -veranstaltungen	20 – 24
4. Unterabschnitt	Verkehrsvorschriften	25 – 27
5. Unterabschnitt	Flughafenkoordinierung, Flugsicherung und Flugwetterdienst	27a – 27f
6. Unterabschnitt	Vorzeitige Besitzeinweisung und Enteignung	27g – 28a
7. Unterabschnitt	Gemeinsame Vorschriften	29 – 32c
Zweiter Abschnitt: Haftung		
1. Unterabschnitt	Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden	33 – 43
2. Unterabschnitt	Haftung für Personen und Gepäck, die im Luftfahrzeug befördert werden; Haftung für verspätete Beförderung	44 – 52
	§ 44 Anwendungsbereich	
	§ 45 Haftung für Personenschäden	
	§ 46 Haftung bei verspäteter Personenbeförderung	
	§ 47 Haftung für Gepäckschäden	
	§ 48 Haftung auf Grund sonstigen Rechts	
	§ 48a Luftbeförderung durch mehrere Luftfrachtführer	
	§ 48b Haftung des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers	
	§ 49 Anzuwendende Vorschriften	
	§ 49a Ausschlussfrist	
	§ 49b Umrechnung von Rechnungseinheiten	
	§ 49c Unabdingbarkeit	
	§ 50 Obligatorische Haftpflichtversicherung	
	§ 51 Subsidiarität der Versicherung des vertraglichen Luftfrachtführers	
	§ 52 (weggefallen)	
3. Unterabschnitt	Haftung für militärische Luftfahrzeuge	53 – 54
	§ 53 Haftung für Schäden außerhalb eines militärischen Luftfahrzeugs	
	§ 54 Haftung für Schäden bei Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug	
4. Unterabschnitt	Gemeinsame Vorschriften für die Haftung	55 – 57
	§ 55 Verhältnis zu sozial- und versorgungsrechtlichen Vorschriften	
	§ 56 Gerichtsstand	
	§ 57 (weggefallen)	
Dritter Abschnitt		
	Straf- und Bußgeldvorschriften	58 – 63
Vierter Abschnitt		
	Luftfahrtdateien	64 – 70
Fünfter Abschnitt		
	Übergangsregelungen	71 – 72

Erster Abschnitt Luftverkehr

1. Unterabschnitt

Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal

§ 1

(1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechts-

vorschriften, durch im Inland anwendbares internationales Recht, durch Verordnungen des Rates der Europäischen Union und die zu deren Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

(2) Luftfahrzeuge sind

1. Flugzeuge
2. Drehflügler
3. Luftschiffe
4. Segelflugzeuge

5. Motorsegler
6. Frei- und Fesselballone
7. Drachen
8. Rettungsfallschirme
9. Flugmodelle
10. Luftsportgeräte
11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können.

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

§ 1a

(1) Die Vorschriften dieses Gesetzes und die zur Durchführung dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften sind beim Betrieb

1. eines in der deutschen Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeugs oder
2. eines anderen Luftfahrzeugs, für das die Bundesrepublik Deutschland die Verantwortung des Eintragsstaats übernommen hat, oder
3. eines Luftfahrzeugs, welches in einem anderen Land registriert ist, aber unter einer deutschen Genehmigung nach § 20 oder nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Gemeinschaft eingesetzt wird,

auch außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland anzuwenden, soweit ihr materieller Inhalt dem nicht erkennbar entgegensteht oder nach völkerrechtlichen Grundsätzen die Befolgung ausländischer Rechtsvorschriften vorgeht.

(2) Soweit ausländisches Recht in Übereinstimmung mit völkerrechtlichen Grundsätzen extraterritoriale Wirkung beansprucht und sich auf Gegenstände bezieht, die von den Vorschriften nach § 1 Abs. 1 geregelt sind oder in einer sonstigen Beziehung zur Luftfahrt stehen, findet es im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland nur insoweit Anwendung, als es deutschem Recht nicht entgegensteht.

§ 1b

(1) Wird ein Luftfahrzeug im Sinne des § 1a Abs. 1 außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes betrieben, so sind international verbindliche Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften im Sinne des Artikels 37 Abs. 2 Buchstabe c und des Artikels 38 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411) zu beachten und zu befolgen, soweit sie dort gelten.

(2) Bekannt gewordene und im Ausland nicht geahndete Verstöße werden von den zuständigen Behörden in der Bundesrepublik Deutschland verfolgt und geahndet, als ob sie im Inland begangen worden wären. Die Ahndung erfolgt entsprechend der Umsetzung der in Absatz 1 genannten Regeln und Vorschriften durch deutsches Recht.

§ 1c

Die Berechtigung zum Verkehr im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland haben nach Maßgabe des § 1 Abs. 1

1. Luftfahrzeuge, die in der deutschen Luftfahrzeugrolle oder im Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen sind;
2. Luftfahrzeuge mit Eintragszeichen der Bundeswehr;
3. Luftfahrzeuge, die einer Verkehrszulassung in der Bundesrepublik Deutschland nicht bedürfen;
4. Luftfahrzeuge, die in Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in einem Register eingetragen sind, auf Grund des Rechts der Europäischen Gemeinschaft oder des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum;
5. Luftfahrzeuge, die außerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in einem Register eingetragen sind, auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarung;
6. Luftfahrzeuge, denen durch ausdrückliche Einfluglaubnis nach § 2 Abs. 7 die Benutzung des deutschen Luftraums gestattet ist.

§ 2

(1) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen nur verkehren, wenn sie zum Luftverkehr zugelassen (Verkehrszulassung) und – soweit es durch Rechtsverordnung vorgeschrieben ist – in das Verzeichnis der deutschen Luftfahrzeuge (Luftfahrzeugrolle) eingetragen sind. Ein Luftfahrzeug wird zum Verkehr nur zugelassen, wenn

1. das Muster des Luftfahrzeugs zugelassen ist (Musterzulassung),
2. der Nachweis der Verkehrssicherheit nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät geführt ist,
3. der Halter des Luftfahrzeugs eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der Haftung auf Schadensersatz wegen der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung einer nicht im Luftfahrzeug beförderten Person und der Zerstörung oder der Beschädigung einer nicht im Luftfahrzeug beförderten Sache beim Betrieb eines Luftfahrzeugs nach den Vorschriften dieses Gesetzes und von Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft unterhält und
4. die technische Ausrüstung des Luftfahrzeugs so gestaltet ist, dass das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt.

(2) Der Musterzulassung nach Absatz 1 Nr. 1 bedarf auch das sonstige Luftfahrtgerät.

(3) Auf Startgeräte, ausgenommen Startwinden für Segelflugzeuge, sind die Vorschriften des Absatzes 1 über die Verkehrszulassung sinngemäß anzuwenden.

(4) Die Zulassung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(5) Deutsche Luftfahrzeuge haben das Staatszugehörigkeitszeichen und eine besondere Kennzeichnung zu führen.

(6) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen den Geltungsbereich dieses Gesetzes nur mit Erlaubnis verlassen.

(7) Luftfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen und zugelassen sind, dürfen nur mit Erlaubnis in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegen oder auf andere Weise dorthin verbracht werden, um dort zu verkehren. Der Erlaubnis bedarf es nicht, soweit ein Abkommen zwischen dem Heimatstaat und der Bundesrepublik Deutschland oder ein für beide Staaten verbindliches Übereinkommen etwas anderes bestimmt.

(8) Die Erlaubnis nach den Absätzen 6 und 7 kann allgemein oder für den Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(9) Soweit eine von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften auf Grund der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. EU Nr. L 344 S. 15) erlassene und in der im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten gemeinschaftlichen Liste aufgeführte Betriebsuntersagung dem entgegensteht, ist die Erlaubnis nach Absatz 7 Satz 1 unwirksam und gilt Absatz 7 Satz 2 nicht.

§ 3

(1) Luftfahrzeuge werden vorbehaltlich abweichender Verordnungen des Rates der Europäischen Union in die deutsche Luftfahrzeugrolle nur eingetragen, wenn

1. sie in einem ausländischen staatlichen Luftfahrzeugregister nicht eingetragen sind und im ausschließlichen Eigentum deutscher Staatsangehöriger stehen; juristische Personen und Gesellschaften des Handelsrechts mit Sitz im Inland werden deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt, wenn der überwiegende Teil ihres Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle darüber deutschen Staatsangehörigen zusteht und die Mehrheit der Vertretungsberechtigten oder persönlich haftenden Personen deutsche Staatsangehörige sind;
2. ein Recht eines deutschen Staatsangehörigen, an einem Luftfahrzeug Eigentum durch Kauf zu erwerben, oder ein Recht zum Besitz auf Grund eines für einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten abgeschlossenen Mietvertrages oder eines dem Mietvertrag ähnlichen Rechtsverhältnisses besteht.

Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union stehen deutschen Staatsangehörigen gleich. Das Gleiche gilt für Angehörige aus anderen Staaten, in denen das Luftverkehrsrecht der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet.

(2) Die für die Verkehrszulassung zuständige Stelle kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn besondere Umstände vorliegen.

§ 3a

(1) Mit der Eintragung in die Luftfahrzeugrolle wird die Pflicht nach § 2 Abs. 5 begründet.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder eine von ihm bestimmte Behörde kann durch Verwaltungsabkommen mit der zuständigen Behörde eines ausländischen Staates zur Umsetzung von Artikel 83^{bis} des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 412, 1997 II S. 1777) die völkerrechtliche Verantwortung und die damit verbundene Zuständigkeit für ein nach § 3 eingetragenes Luftfahrzeug auf die zuständige Stelle des anderen Staates übertragen.

(3) Desgleichen kann die Bundesrepublik Deutschland durch Verwaltungsabkommen nach Absatz 2 die Zuständigkeit für ein in einem ausländischen Register eingetragenes Luftfahrzeug übernehmen. Ein derartiges Luftfahrzeug unterliegt den Anforderungen dieses Gesetzes und den auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsvorschriften.

§ 4

(1) Wer ein Luftfahrzeug führt oder bedient (Luftfahrer) bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis wird nur erteilt, wenn

1. der Bewerber das vorgeschriebene Mindestalter besitzt,
2. der Bewerber seine Tauglichkeit nachgewiesen hat,
3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, ein Luftfahrzeug zu führen oder zu bedienen, und keine Zweifel an der Zuverlässigkeit des Bewerbers nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes bestehen,
4. der Bewerber eine Prüfung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal bestanden hat und
5. dem Bewerber nicht bereits eine Erlaubnis gleicher Art und gleichen Umfangs nach Maßgabe dieser Vorschrift erteilt worden ist.

(2) Die Vorschriften des Absatzes 1 sind auf sonstiges Luftfahrtpersonal sinngemäß anzuwenden, soweit seine Tätigkeit auf Grund einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Nr. 4 erlaubnispflichtig ist.

(3) Die Erlaubnis ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(4) Bei Übungs- und Prüfungsflügen in Begleitung von Fluglehrern (§ 5 Abs. 3) gelten die Fluglehrer als diejenigen, die das Luftfahrzeug führen oder bedienen. Das Gleiche gilt auch für Prüfungsratsmitglieder bei Prüfungsflügen und für Luftfahrer, die andere Luftfahrer in ein Luftfahrzeugmuster einweisen oder mit diesem vertraut machen, es sei denn, dass ein anderer als verantwortlicher Luftfahrzeugführer bestimmt ist. Bei Übungs- und Prüfungsflügen ohne Begleitung von Fluglehrern oder Prüfungsratsmitgliedern bedürfen Luftfahrer keiner Erlaubnis, wenn es sich um Flüge handelt, die von Fluglehrern oder Prüfungsratsmitgliedern angeordnet und beaufsichtigt werden.

(5) Auf das Personal für die Flugsicherung

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

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

§ 5

(1) Wer es unternimmt, Luftfahrer oder Personal für die Flugsicherung auszubilden, bedarf unbeschadet der Vorschrift des Absatzes 3 der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann oder der Bewerber oder seine Ausbilder persönlich ungeeignet sind; ergeben sich später solche Tatsachen, so ist die Erlaubnis zu widerrufen. Die Erlaubnis kann außerdem widerrufen werden, wenn sie länger als ein Jahr nicht ausgenutzt worden ist.

(3) Die praktische Ausbildung der Luftfahrer darf nur von Personen vorgenommen werden, die eine Lehrberechtigung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal besitzen (Fluglehrer).

2. Unterabschnitt Flugplätze

§ 6

(1) Flugplätze (Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände) dürfen nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden. Im Genehmigungsverfahren für Flugplätze, die einer Planfeststellung bedürfen, ist die Umweltverträglichkeit zu prüfen. § 15 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung bleibt unberührt. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Vor Erteilung der Genehmigung ist besonders zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. § 4 Abs. 1 bis 4 und § 5 des Raumordnungsgesetzes bleiben unberührt. Ist das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet oder rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird, ist die Genehmigung zu versagen. Ergeben sich später solche Tatsachen, so kann die Genehmigung widerrufen werden.

(3) Die Genehmigung eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, ist außerdem zu versagen, wenn durch die Anlegung und den Betrieb des beantragten Flughafens die öffentlichen Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigt werden.

(4) Die Genehmigung ist zu ergänzen oder zu ändern, wenn dies nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens (§§ 8 bis 10) notwendig ist. Eine Änderung der Genehmigung ist auch erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flugplatzes wesentlich erweitert oder geändert werden soll.

(5) Für das Genehmigungsverfahren gelten § 10 Abs. 2 Nr. 3 Satz 1 bis 4, Abs. 8 sowie § 74 Abs. 4 und 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Bekanntgabe entsprechend. Für die in § 8 Abs. 1 bezeichneten Flugplätze gilt für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens auch § 10 Abs. 6 und 7 entsprechend.

(6) Im Falle des Absatzes 5 Satz 2 hat der Widerspruch eines Dritten gegen die Erteilung der Genehmigung keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Genehmigungsbescheides gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Rechtsbehelfsbelehrung hinzuweisen.

(7) Ist nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Genehmigungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, so bedarf es keiner förmlichen Erörterung im Sinne des § 9 Abs. 1 Satz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

§ 7

(1) Die Genehmigungsbehörde kann dem Antragsteller die zur Vorbereitung seines Antrags (§ 6) oder die zur Durchführung des Vorhabens notwendigen Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstigen Vorarbeiten gestatten, wenn eine Prüfung ergeben hat, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung voraussichtlich vorliegen.

(2) Die Dauer der Erlaubnis soll zwei Jahre nicht überschreiten. Diese Erlaubnis gibt keinen Anspruch auf Erteilung der Genehmigung nach § 6.

(3) Die Beauftragten der Genehmigungsbehörde können Grundstücke, die für die Genehmigung in Betracht kommen, auch ohne Zustimmung des Berechtigten betreten, diese Grundstücke vermessen und sonstige Vorarbeiten vornehmen, die für die endgültige Entscheidung über die Eignung des Geländes notwendig sind. Zum Betreten von Wohnungen sind sie nicht berechtigt.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann die Vorarbeiten von Auflagen abhängig machen. Ist durch die Vorarbeiten ein erheblicher Schaden zu erwarten, hat die Genehmigungsbehörde Sicherheitsleistung durch den Antragsteller anzuordnen.

(5) Wenn durch die Vorarbeiten Schäden verursacht werden, hat der Antragsteller unverzüglich nach Eintritt des jeweiligen Schadens volle Entschädigung in Geld zu leisten oder auf Verlangen des Geschädigten den früheren Zustand wiederherzustellen. Über Art und Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfalle die ordentlichen Gerichte.

§ 8

(1) Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 dürfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

(2) An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. es sich bei dem Vorhaben nicht um ein Vorhaben handelt, für das nach dem Gesetz über die Umwelt-

verträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist,

2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben.

Für die Plangenehmigung gelten § 9 Abs. 1 bis 3 dieses Gesetzes sowie § 74 Abs. 4 und 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechend; auf ihre Erteilung finden die Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren keine Anwendung. Vor Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren.

(3) Planfeststellung und Plangenehmigung können bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung unterbleiben. Fälle unwesentlicher Bedeutung liegen vor, wenn

1. es sich nicht um eine Änderung oder Erweiterung handelt, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist,
2. andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen und
3. Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden oder mit den vom Plan Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen werden.

(4) Betriebliche Regelungen und die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände können Gegenstand der Planfeststellung sein. Änderungen solcherart getroffener betrieblicher Regelungen bedürfen nur einer Regelung entsprechend § 6 Abs. 4 Satz 2.

(5) Für die zivile Nutzung eines aus der militärischen Trägerschaft entlassenen ehemaligen Militärflugplatzes ist eine Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 durch die zuständige Zivilluftfahrtbehörde erforderlich, in der der Träger der zivilen Nutzung anzugeben ist. Die Genehmigungsurkunde muss darüber hinaus die für die entsprechende Flugplatzart vorgeschriebenen Angaben enthalten (§ 42 Abs. 2, § 52 Abs. 2, § 57 Abs. 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung). Eine Planfeststellung oder Plangenehmigung findet nicht statt, jedoch muss das Genehmigungsverfahren den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen, wenn die zivile Nutzung des Flugplatzes mit baulichen Änderungen oder Erweiterungen verbunden ist, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Ein militärischer Bauschutzbereich bleibt bestehen, bis die Genehmigungsbehörde etwas anderes bestimmt. Spätestens mit der Bekanntgabe der Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 gehen alle Rechte und Pflichten von dem militärischen auf den zivilen Träger über.

(6) Die Genehmigung nach § 6 ist nicht Voraussetzung für ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren.

(7) Absatz 5 Satz 1 bis 3 gilt entsprechend bei der zivilen Nutzung oder Mitbenutzung eines nicht aus der

militärischen Trägerschaft entlassenen Militärflugplatzes.

(8) § 7 dieses Gesetzes sowie § 71c des Verwaltungsverfahrensgesetzes gelten für das Planfeststellungsverfahren entsprechend. Vorarbeiten zur Bau durchführung sind darüber hinaus auch vor Eintritt der Bestandskraft eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung zu dulden.

§ 8a

(1) Sobald der Plan ausgelegt oder andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Als vom Plan betroffen gelten Flächen auch insoweit, als für die Erteilung einer Baugenehmigung nach dem im Plan für den Ausbau bezeichneten Bauschutzbereich (§§ 12, 17) ein Zustimmungsvorbehalt der Luftfahrtbehörde besteht. Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.

(2) Dauert die Veränderungssperre über vier Jahre, können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile Entschädigung verlangen.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 steht dem Unternehmer an den betroffenen Flächen ein Vorkaufrecht zu.

§ 9

(1) Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Entscheidungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 27d Abs. 1 und 4 und Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts.

(2) Im Planfeststellungsbeschluss sind dem Unternehmer die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind.

(3) Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, so sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen.

(4) Wird der Plan nicht innerhalb von fünf Jahren nach Rechtskraft durchgeführt, so können die vom Plan betroffenen Grundstückseigentümer verlangen, dass der Unternehmer ihre Grundstücke und Rechte insoweit erwirbt, als nach § 28 die Enteignung zulässig ist. Kommt keine Einigung zustande, so können sie die Durchführung des Enteignungsverfahrens bei der Enteignungsbehörde beantragen. Im Übrigen gilt § 28.

(5) Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit zur planmäßigen Verwirklichung des Vorhabens. Eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht.

§ 10

(1) Planfeststellungsbehörde ist die von der Landesregierung bestimmte Behörde des Landes, in dem das Gelände liegt. Erstreckt sich das Gelände auf mehrere Länder, so trifft die Bestimmung nach Satz 1 die Landesregierung des Landes, in dem der überwiegende Teil des Geländes liegt. Die Planfeststellungsbehörde stellt den Plan fest, erteilt die Plangenehmigung nach § 8 Abs. 2 und trifft die Entscheidung nach § 8 Abs. 3.

(2) Für das Anhörungsverfahren gilt § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:

1. Die Pläne sind der von der Landesregierung bestimmten Behörde (Anhörungsbehörde) zur Stellungnahme vorzulegen. Diese hat alle in ihrem Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und die übrigen Beteiligten zu hören und ihre Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.
2. Die Einholung der Stellungnahmen der Behörden sowie die Auslegung des Plans in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, veranlasst die Anhörungsbehörde innerhalb eines Monats, nachdem der Unternehmer den Plan bei ihr eingereicht hat. Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind, sollen auf Veranlassung der Anhörungsbehörde von der Auslegung mit dem Hinweis nach § 73 Abs. 5 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes benachrichtigt werden.
3. Die Behörden, deren Aufgabenbereich berührt wird, haben ihre Stellungnahmen innerhalb einer von der Anhörungsbehörde zu setzenden Frist abzugeben, die drei Monate nicht übersteigen darf. Danach eingehende Stellungnahmen der Behörden müssen bei der Feststellung des Plans nicht berücksichtigt werden; dies gilt nicht, wenn später von einer Behörde vorgebrachte öffentliche Belange der Planfeststellungsbehörde auch ohne ihr Vorbringen bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen. Die Sätze 1 und 2 gelten auch für die Äußerungen der Kommission nach § 32b. Für die Äußerungen der nach § 59 des Bundesnaturschutzgesetzes oder nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 60 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannten Vereine gilt § 73 Abs. 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Die Gemeinden legen den Plan innerhalb von drei Wochen nach Zugang aus. Sie machen die Auslegung ortsüblich bekannt.
4. Die Erörterung nach § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes hat die Anhörungsbehörde innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist abzuschließen. Sie gibt ihre Stellungnahme nach § 73 Abs. 9 des Verwaltungsverfahrens-

gesetzes innerhalb eines Monats nach Abschluss der Erörterung ab.

5. Bei der Änderung eines Flughafens oder eines Landeplatzes mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 kann von einer förmlichen Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 9 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden. Vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist den Einwendern Gelegenheit zur Äußerung zu geben. Die Stellungnahme der Anhörungsbehörde nach § 73 Abs. 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ist innerhalb von sechs Wochen nach Ablauf der Einwendungsfrist abzugeben.
6. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so sind auch die nach § 59 des Bundesnaturschutzgesetzes oder nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 60 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannten Vereine entsprechend § 73 Abs. 8 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu beteiligen. Im Falle des § 73 Abs. 8 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erfolgt die Beteiligung in entsprechender Anwendung der Nummer 3 Satz 3 und 4. Von einer Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 9 Abs. 1 Satz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung kann abgesehen werden.

Die Maßgaben gelten entsprechend, wenn das Verfahren landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist.

(3) Werden öffentliche Interessen berührt, für die die Zuständigkeit von Bundesbehörden oder von Behörden, die im Auftrag des Bundes tätig werden, gegeben ist, und kommt eine Verständigung zwischen der Planfeststellungsbehörde und den genannten Behörden nicht zustande, so hat die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu entscheiden.

(4) Einwendungen gegen den Plan oder – im Falle des § 73 Abs. 8 des Verwaltungsverfahrensgesetzes – dessen Änderung sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. Einwendungen und Stellungnahmen der nach § 59 des Bundesnaturschutzgesetzes oder nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 60 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannten Vereine sind nach Ablauf der Äußerungsfrist nach Absatz 2 Nr. 3 ausgeschlossen. Auf die Rechtsfolgen der Sätze 1 und 2 ist in der Bekanntmachung der Auslegung oder der Einwendungsfrist hinzuweisen. Nach dem Erörterungstermin eingehende Stellungnahmen der Behörden müssen bei der Feststellung des Plans nicht berücksichtigt werden; dies gilt nicht, wenn später von einer Behörde vorgebrachte öffentliche Belange der Planfeststellungsbehörde auch ohne ihr Vorbringen bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen oder für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung sind.

(5) Der Planfeststellungsbeschluss ist denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, mit Rechtsbehelfsbelehrung zuzustellen; die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Bekanntgabe bleiben im Übrigen unberührt.

(6) Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den

Bau oder die Änderung von Flughäfen oder Landeplätzen mit beschränktem Bauschutzbereich hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

(7) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. § 87b Abs. 3 und § 128a der Verwaltungsgerichtsordnung gelten entsprechend.

(8) Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können; die §§ 45 und 46 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die entsprechenden landesrechtlichen Bestimmungen bleiben unberührt.

§ 11

Die Vorschrift des § 14 des Bundes-Immissionschutzgesetzes gilt für Flugplätze entsprechend.

§ 12

(1) Bei Genehmigung eines Flughafens ist für den Ausbau ein Plan festzulegen. Dieser ist maßgebend für den Bereich, in dem die in den Absätzen 2 und 3 bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich). Der Plan muss enthalten

1. die Start- und Landebahnen einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen (Start- und Landeflächen),
2. die Sicherheitsflächen, die an den Enden der Start- und Landeflächen nicht länger als je 1 000 Meter und seitlich der Start- und Landeflächen bis zum Beginn der Anflugsektoren je 350 Meter breit sein sollen,
3. den Flughafenbezugspunkt, der in der Mitte des Systems der Start- und Landeflächen liegen soll,
4. die Startbahnbezugspunkte, die je in der Mitte der Start- und Landeflächen liegen sollen,
5. die Anflugsektoren, die sich beiderseits der Außenkanten der Sicherheitsflächen an deren Enden mit einem Öffnungswinkel von je 15 Grad anschließen; sie enden bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen in einer Entfernung von 15 Kilometern, bei Nebenstart-

und Nebenlandeflächen in einer Entfernung von 8,5 Kilometern vom Startbahnbezugspunkt.

(2) Nach Genehmigung eines Flughafens darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start- und Landeflächen und den Sicherheitsflächen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörden gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens der für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörde verweigert wird. Ist die fachliche Beurteilung innerhalb dieser Frist wegen des Ausmaßes der erforderlichen Prüfungen nicht möglich, kann sie von der für die Baugenehmigung zuständigen Behörde im Benehmen mit der für die Flugsicherung zuständigen Stelle verlängert werden. Sehen landesrechtliche Bestimmungen für die Errichtung von Bauwerken nach Satz 1 die Einholung einer Baugenehmigung nicht vor, bedarf die Errichtung dieser Bauwerke der Genehmigung der Luftfahrtbehörde unter ausschließlich luftverkehrssicherheitlichen Erwägungen.

(3) In der weiteren Umgebung eines Flughafens ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörden erforderlich, wenn die Bauwerke folgende Begrenzung überschreiten sollen:

1. außerhalb der Anflugsektoren

- a) im Umkreis von 4 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt eine Höhe von 25 Metern (Höhe bezogen auf den Flughafenbezugspunkt),
- b) im Umkreis von 4 Kilometer bis 6 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt die Verbindungslinie, die von 45 Meter Höhe bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Flughafenbezugspunkt) ansteigt;

2. innerhalb der Anflugsektoren

- a) von dem Ende der Sicherheitsflächen bis zu einem Umkreis um den Startbahnbezugspunkt von 10 Kilometer Halbmesser bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen und von 8,5 Kilometer bei Nebenstart- und Nebenlandeflächen die Verbindungslinie, die von 0 Meter Höhe an diesem Ende bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche) ansteigt,
- b) im Umkreis von 10 Kilometer bis 15 Kilometer Halbmesser um den Startbahnbezugspunkt bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen die Höhe von 100 Metern (Höhe bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landeflächen).

Absatz 2 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend.

(4) Zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und zum Schutz der Allgemeinheit können die Luftfahrtbehörden ihre Zustimmung nach den Absätzen 2 und 3 davon abhängig machen, dass die Baugenehmigung unter Auflagen erteilt wird.

§ 13

Sofern Baubeschränkungen im Bauschutzbereich infolge besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Verwendungszwecks des Flughafens in bestimmten Ge-

ländeteilen für die Sicherheit der Luftfahrt nicht in dem nach § 12 festgelegten Umfang notwendig sind, können die Luftfahrtbehörden für diese Geländeteile Bauhöhen festlegen, bis zu welchen Bauwerke ohne ihre Zustimmung genehmigt werden können.

§ 14

(1) Außerhalb des Bauschutzbereichs darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 Metern über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen; § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4 gilt entsprechend.

(2) Das Gleiche gilt für Anlagen von mehr als 30 Meter Höhe auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, sofern die Spitze dieser Anlage um mehr als 100 Meter die Höhe der höchsten Bodenerhebung im Umkreis von 1,6 Kilometer Halbmesser um die für die Anlage vorgesehene Bodenerhebung überragt. Im Umkreis von 10 Kilometer Halbmesser um einen Flughafenbezugspunkt gilt als Höhe der höchsten Bodenerhebung die Höhe des Flughafenbezugspunktes.

§ 15

(1) Die §§ 12 bis 14 gelten sinngemäß für Bäume, Freileitungen, Masten, Dämme sowie für andere Anlagen und Geräte. § 12 Abs. 2 ist auf Gruben, Anlagen der Kanalisation und ähnliche Bodenvertiefungen sinngemäß anzuwenden.

(2) Die Errichtung der in Absatz 1 genannten Luftfahrthindernisse bedarf der Genehmigung. Falls die Genehmigung von einer anderen als der Baugenehmigungsbehörde erteilt wird, bedarf diese der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Ist eine andere Genehmigungsbehörde nicht vorgesehen, so ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörde erforderlich.

§ 16

(1) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen der Luftfahrtbehörden zu dulden, dass Bauwerke und andere Luftfahrthindernisse (§ 15), welche die nach den §§ 12 bis 15 zulässige Höhe überragen, auf diese Höhe abgetragen werden. Im Falle des § 15 Abs. 1 Satz 2 erstreckt sich die Verpflichtung zur Duldung auf die Beseitigung der Vertiefungen. Ist die Abtragung oder Beseitigung der Luftfahrthindernisse im Einzelfall nicht durchführbar, so sind die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für die Luftfahrt zu dulden.

(2) Das Recht des Eigentümers oder eines anderen Berechtigten und eine nach anderen Vorschriften bestehende Verpflichtung, diese Maßnahmen auf eigene Kosten selbst durchzuführen, bleiben unberührt.

§ 16a

(1) Die Eigentümer und anderen Berechtigten von Bauwerken und von Gegenständen im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1, die die nach § 14 zulässige Höhe nicht überschreiten, haben auf Verlangen der zuständigen Stelle zu dulden, dass die Bauwerke und Gegenstände in geeigneter Weise gekennzeichnet werden, wenn und insoweit dies zur Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist. Das Bestehen sowie der Beginn des Errichtens oder Abbauens von Freileitungen, Seilbahnen und ähn-

lichen Anlagen, die in einer Länge von mehr als 75 m Täler oder Schluchten überspannen oder Steilabhängen folgen und dabei die Höhe von 20 m über der Erdoberfläche überschreiten, sind der für die Flugsicherung zuständigen Stelle von den Eigentümern und anderen Berechtigten unverzüglich anzuzeigen.

(2) § 16 Abs. 2 gilt entsprechend.

§ 17

Bei der Genehmigung von Landeplätzen und Segelfluggeländen können die Luftfahrtbehörden bestimmen, dass die zur Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den dem Flughafenbezugspunkt entsprechenden Punkt nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen darf (beschränkter Bauschutzbereich). Auf den beschränkten Bauschutzbereich sind § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4 sowie die §§ 13, 15 und 16 sinngemäß anzuwenden.

§ 18

Der Umfang des Bauschutzbereichs ist den Eigentümern von Grundstücken im Bauschutzbereich und den anderen zum Gebrauch oder zur Nutzung dieser Grundstücke Berechtigten sowie den dinglich Berechtigten, soweit sie der zuständigen Behörde bekannt oder aus dem Grundbuch ersichtlich sind, bekannt zu geben oder in ortsüblicher Weise öffentlich bekannt zu machen.

§ 18a

(1) Bauwerke dürfen nicht errichtet werden, wenn die für die Flugsicherung zuständige Stelle der obersten Luftfahrtbehörde des Landes gegenüber anzeigt, dass durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden. Die für die Flugsicherung zuständige Stelle unterrichtet die oberste Luftfahrtbehörde des Landes über die Standorte aller Flugsicherungseinrichtungen und Bereiche um diese Anlagen, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind. Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder unterrichten die für die Flugsicherung zuständige Stelle, wenn sie von der Planung derartiger Bauwerke Kenntnis erhalten.

(2) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen der für die Flugsicherung zuständigen Stelle 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 für die Flugsicherung zuständige Stelle mit einem Kostenaufwand verhindert werden, der nicht über dem Geldwert der beabsichtigten Veränderung liegt.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten sinngemäß für die nach § 15 Abs. 1 Satz 1 genannten Gegenstände.

§ 18b

(1) Bauwerke dürfen in den Bereichen, die für die Einrichtung und Überwachung von Verfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln aus Gründen der Hinderisfreiheit zu bewerten sind, nur errichtet werden, wenn die zuständige Luftfahrtbehörde zuvor über das Vorhaben informiert wurde.

(2) Die für die Flugsicherung zuständige Stelle unterrichtet die obersten Luftfahrtbehörden der Länder über die Bereiche, die für die Einrichtung und Überwachung von Verfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln aus Gründen der Hindernisfreiheit zu bewerten sind. Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder unterrichten die für die Flugsicherung zuständige Stelle über Bauwerke, welche in diesem Bereich errichtet werden sollen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten sinngemäß für die nach § 15 Abs. 1 Satz 1 genannten Gegenstände.

§ 19

(1) Entstehen durch Maßnahmen auf Grund der Vorschriften der §§ 12, 14 bis 17 und 18a dem Eigentümer oder einem anderen Berechtigten Vermögensnachteile, so ist hierfür eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Hierbei ist die entzogene Nutzung, die Beschädigung oder Zerstörung einer Sache unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten zu berücksichtigen. Für Vermögensnachteile, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beeinträchtigung stehen, ist den in Satz 1 bezeichneten Personen eine Entschädigung zu zahlen, wenn und soweit dies zur Abwendung oder zum Ausgleich unbilliger Härten geboten erscheint.

(2) Unterlässt der Berechtigte eine Änderung der Nutzung, die ihm zuzumuten ist, so mindert sich seine Entschädigung um den Wert der Vermögensvorteile, die ihm bei Ausübung der geänderten Nutzung erwachsen wären.

(3) Werden Bauwerke und sonstige Luftfahrthindernisse (§ 15), deren entschädigungslose Entfernung oder Umgestaltung nach dem jeweils geltenden Recht gefordert werden kann, auf Grund von Maßnahmen nach § 16 ganz oder teilweise entfernt oder umgestaltet, so ist eine Entschädigung nur zu leisten, wenn es aus Gründen der Billigkeit geboten ist. Sind sie befristet zugelassen und ist die Frist noch nicht abgelaufen, so ist eine Entschädigung nach dem Verhältnis der restlichen Frist zu der gesamten Frist zu leisten.

(4) Dinglich Berechtigte, die nicht zum Gebrauch oder zur Nutzung der Sache berechtigt sind, sind nach den Artikeln 52 und 53 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch auf die Entschädigung des Eigentümers angewiesen.

(5) Die Entschädigung ist in den Fällen der §§ 12 und 17 von dem Flugplatzunternehmer zu zahlen. In den Fällen des § 18a und soweit die bezeichneten Maßnahmen Grundstücke oder andere Sachen außerhalb der Bauschutzbereiche der §§ 12 und 17 betreffen, ist die Entschädigung, wenn es sich um Maßnahmen der Flugsicherung handelt, die sich nicht auf den Start- und Landevorgang beziehen, von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle, im Übrigen von dem jeweiligen Flugplatzunternehmer zu leisten. In den Fällen des § 16a ist die Entschädigung von demjenigen zu leisten, der ein Interesse an der Kennzeichnung geltend macht.

(6) Im Übrigen sind die Vorschriften des § 13 Abs. 2, der §§ 14, 15, 17 bis 25, 31 und 32 des Schutzbereichsgesetzes sinngemäß anzuwenden.

§ 19a

Der Unternehmer eines Verkehrsflughafens, der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist, hat innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist auf dem Flughafen und in dessen Umgebung Anlagen zur fortlaufend registrierenden Messung der durch die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge entstehenden Geräusche einzurichten und zu betreiben. Die Mess- und Auswertungsergebnisse sind der Genehmigungsbehörde und der Kommission nach § 32b sowie auf Verlangen der Genehmigungsbehörde anderen Behörden mitzuteilen. Sofern ein Bedürfnis für die Beschaffung und den Betrieb von Anlagen nach Satz 1 nicht besteht, kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen zulassen.

§ 19b

(weggefallen)

§ 19c

(1) Die Unternehmer von Flugplätzen mit gewerblichem Luftverkehr haben Luftfahrtunternehmen sowie sonstigen Anbietern die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten zu ermöglichen. Bodenabfertigungsdienste in diesem Sinne sind die administrative Abfertigung am Boden und deren Überwachung, die Fluggastabfertigung, die Gepäckabfertigung, die Fracht- und Postabfertigung, die Vorfelddienste, die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice, die Betankungsdienste, die Stationswartungsdienste, die Flugbetriebs- und Besatzungsdienste, die Transportdienste am Boden sowie die Bordverpflegungsdienste.

(2) Bei der Gepäckabfertigung, den Vorfelddiensten, den Betankungsdiensten sowie der Fracht- und Postabfertigung, soweit diese die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flugplatz und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft, wird die Anzahl derer, die berechtigt sind, diese Bodenabfertigungsdienste für sich zu erbringen, durch Rechtsverordnung festgelegt. Das Gleiche gilt für die Anzahl derer, die berechtigt sind, diese Bodenabfertigungsdienste für andere zu erbringen. Die Anzahl der nach den Sätzen 1 und 2 jeweils Berechtigten darf jedoch nicht auf weniger als zwei festgelegt werden. Ist bei Inkrafttreten des Gesetzes über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen vom 11. November 1997 (BGBl. I S. 2694) auf einem Flugplatz die Anzahl der nach den Sätzen 1 und 2 Berechtigten größer als zwei, ist diese Anzahl maßgeblich.

(3) Sofern besondere Platz- oder Kapazitätsgründe, insbesondere in Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen auf einem Flugplatz es erfordern, kann die Anzahl derer, die berechtigt sind, die in Absatz 2 genannten Bodenabfertigungsdienste zu erbringen, im Einzelfall über Absatz 2 hinaus beschränkt werden. Bei Vorliegen der in Satz 1 genannten Gründe kann die Anzahl derer, die berechtigt sind, die übrigen der in Absatz 1 genannten Bodenabfertigungsdienste zu erbringen, im Einzelfall auf nicht weniger als jeweils zwei festgelegt werden.

§ 19d

Die Unternehmer von Flughäfen haben für eine gefährlose und leicht zugängliche Benutzung von allgemein zugänglichen Flughafenanlagen, Bauwerken,

Räumen und Einrichtungen durch Fluggäste Sorge zu tragen. Dabei sind die Belange von behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung besonders zu berücksichtigen, mit dem Ziel, Barrierefreiheit zu erreichen. Die Einzelheiten der Barrierefreiheit können durch Zielvereinbarungen im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes festgelegt werden.

3. Unterabschnitt Luftfahrtunternehmen und -veranstaltungen

§ 20

(1) Juristische oder natürliche Personen sowie Personenhandelsgesellschaften bedürfen für

1. gewerbsmäßige Rundflüge in Luftfahrzeugen, mit denen eine Beförderung nicht zwischen verschiedenen Punkten verbunden ist,
2. die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen mit Ballonen

einer Betriebsgenehmigung (Luftfahrtunternehmen). Der Genehmigungspflicht unterliegt auch die nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt; ausgenommen hiervon sind Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern und mit Luftfahrzeugen, die für höchstens vier Personen zugelassen sind. Satz 1 Nr. 1 und Satz 2 gelten nicht für Luftsportgeräte.

(2) Die Genehmigung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann, insbesondere wenn der Antragsteller oder andere für die Beförderung verantwortliche Personen nicht zuverlässig sind. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn die für den sicheren Luftverkehrsbetrieb erforderlichen finanziellen Mittel oder entsprechende Sicherheiten nicht nachgewiesen werden. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn Luftfahrzeuge verwendet werden sollen, die nicht in der deutschen Luftfahrzeugrolle eingetragen sind oder nicht im ausschließlichen Eigentum des Antragstellers stehen. Der deutschen Luftfahrzeugrolle gleichgestellt sind Eintragsregister von Staaten im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft.

(3) Die Genehmigung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Die Genehmigung kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden. Sie ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Das Ruhen der Genehmigung auf Zeit kann angeordnet werden, wenn dies ausreicht, um die Sicherheit und Ordnung des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten. Die Genehmigung erlischt, wenn von ihr länger als sechs Monate kein Gebrauch gemacht worden ist.

(4) Luftfahrtunternehmen, die dem Luftverkehrsrecht der Europäischen Gemeinschaft unterliegen, bedürfen zur Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht im gewerblichen Flugverkehr einer Betriebsgenehmigung gemäß Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates über die Erteilung von Betriebs-

genehmigungen an Luftfahrtunternehmen vom 23. Juli 1992 (ABl. EG Nr. L 240 S. 1). Die Absätze 2 und 3 gelten entsprechend, soweit dem nicht die in Satz 1 genannte Verordnung der Europäischen Gemeinschaft entgegensteht.

§ 20a

(weggefallen)

§ 20b

Die Luftfahrtunternehmen, die Luftfahrzeuge mit mehr als 5,7 Tonnen Höchstgewicht betreiben, haben für eine gefahrlose und leicht zugängliche Benutzung der Luftfahrzeuge Sorge zu tragen. Dabei sind die Belange von behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung besonders zu berücksichtigen, mit dem Ziel, Barrierefreiheit zu erreichen. § 9 Abs. 2 des Luftsicherheitsgesetzes gilt entsprechend. Die Einzelheiten der Barrierefreiheit können durch Zielvereinbarungen im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes festgelegt werden.

§ 21

(1) Luftfahrtunternehmen, die Personen oder Sachen gewerbsmäßig durch Luftfahrzeuge auf bestimmten Linien öffentlich und regelmäßig befördern (Fluglinienverkehr), bedürfen dafür außer der Genehmigung nach § 20 Abs. 1 einer besonderen Genehmigung (Flugliniengenehmigung). Die Flugliniengenehmigung soll die Bedingungen berücksichtigen, die in den Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und anderen Staaten, in die der Linienverkehr durchgeführt wird, festgelegt sind. § 20 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 findet entsprechende Anwendung. Die Flugliniengenehmigung kann versagt werden, wenn durch den beantragten Fluglinienverkehr öffentliche Interessen beeinträchtigt werden.

(2) Flugpläne, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen sind der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen. Die Anwendung von Flugplänen, Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen kann ganz oder teilweise untersagt werden, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nachhaltig beeinträchtigt werden. Luftfahrtunternehmen, die Linienverkehr betreiben, sind außer im Falle der Unzumutbarkeit jedermann gegenüber verpflichtet, Beförderungsverträge abzuschließen und ihn im Rahmen des veröffentlichten Flugplanes zu befördern. Den Beförderungsverträgen sind die veröffentlichten Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen zu Grunde zu legen, soweit sie nicht nach Satz 2 ganz oder teilweise untersagt sind. Im Übrigen werden Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen von den Parteien des Beförderungsvertrages frei vereinbart. Von den der Öffentlichkeit bekannt gemachten Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen kann zugunsten der Vertragspartner der Luftfahrtunternehmen abgewichen werden.

(3) Beförderungsverpflichtungen auf Grund anderweitiger gesetzlicher Vorschriften bleiben unberührt.

(4) Luftfahrtunternehmen, die dem Luftverkehrsrecht der Europäischen Gemeinschaft unterliegen, bedürfen neben der in § 20 Abs. 4 genannten Betriebsgenehmi-

gung einer Streckengenehmigung gemäß Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs vom 23. Juli 1992 (ABl. EG Nr. L 240 S. 8). Sofern es die nach § 32 Abs. 1 Nr. 2 erlassene Verordnung vorsieht, haben diese Luftfahrtunternehmen die Flugpreise gemäß Artikel 5 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates über Flugpreise und Luftfrachtraten vom 23. Juli 1992 (ABl. EG Nr. L 240 S. 15) vorzulegen. Unter den Voraussetzungen, die in Artikel 6 Abs. 1 der in Satz 2 genannten Verordnung der Europäischen Gemeinschaft aufgeführt sind, kann die Anwendung eines Flugpreises untersagt werden. Im Übrigen gelten die Absätze 2 und 3 entsprechend, soweit dem nicht die in Satz 1 und 2 genannten Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft entgegenstehen.

§ 21a

Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz nicht im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft haben, bedürfen einer Betriebsgenehmigung zur Durchführung von Fluglinienverkehr von und nach der Bundesrepublik Deutschland. § 2 Abs. 9 und § 21 Abs. 1 Satz 2 bis 4 und Abs. 2 und 3 finden entsprechende Anwendung.

§ 22

Im gewerblichen Luftverkehr, der nicht Fluglinienverkehr ist (Gelegenheitsverkehr), kann die Genehmigungsbehörde Bedingungen und Auflagen festsetzen oder Beförderungen untersagen, soweit durch diesen Luftverkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen nachhaltig beeinträchtigt werden. Die Genehmigung von Gelegenheitsverkehr durch Luftfahrtunternehmen mit Sitz außerhalb des Geltungsbereichs des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft kann vom Bestehen der Gegenseitigkeit abhängig gemacht werden. Der Luftverkehr durch die in Satz 2 und die in § 23a Satz 2 genannten Luftfahrtunternehmen mit anderen Staaten kann untersagt werden oder mit Nebenbestimmungen versehen werden, sofern dies zum Schutze vor nachteiligen Auswirkungen für Luftfahrtunternehmen mit Sitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes erforderlich ist.

§ 23

Vorbehaltlich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft kann die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen durch Luftfahrzeuge zwischen Orten des Inlands deutschen Luftfahrtunternehmen vorbehalten werden.

§ 23a

Für den Betrieb der Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz außerhalb des Geltungsbereichs des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft haben, kann die Genehmigungsbehörde zur Herstellung und Gewährleistung der Gegenseitigkeit über die Vorschriften der §§ 20 bis 23 hinaus der Art und Wirkung nach gleiche Beschränkungen festsetzen, denen Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben, im Heimatstaat jener Unternehmen unterliegen. Gleiches gilt vorbehaltlich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft für Luft-

fahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz innerhalb des Geltungsbereichs des Gemeinschaftsrechts haben, soweit sie Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Staaten außerhalb des Geltungsbereichs des Gemeinschaftsrechts durchführen.

§ 23b

(1) Soweit dies zur vorherigen Prüfung und zur ständigen Kontrolle der Einhaltung der Genehmigungsverordnungen erforderlich ist, kann die Genehmigungsbehörde

1. Ermittlungen anstellen, auch Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere einschließlich der Unterlagen über den Einsatz von Luftfahrzeugen nehmen, und zwar bei
 - a) Haltern von Luftfahrzeugen anlässlich gewerblicher Beförderung,
 - b) allen an der Beförderung Beteiligten,
 - c) den Beteiligten an Verträgen über gewerbliche Beförderungen und
 - d) den Betreibern von Platzreservierungssystemen;
2. von den in Nummer 1 genannten Beteiligten und den in deren Geschäftsbereichen tätigen Personen Auskunft über alle Tatsachen verlangen, die für die Durchführung der Prüfung und der Kontrolle von Bedeutung sind. Der um Auskunft Ersuchte kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde;
3. den Start von Luftfahrzeugen so lange untersagen, bis sie ihre Kontrollen beendet hat.

(2) Die Inhaber der Genehmigungen oder ihre Vertreter, bei juristischen Personen, Gesellschaften und nichtrechtsfähigen Vereinen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Personen, sind verpflichtet, die verlangten Auskünfte zu erteilen, die geschäftlichen Unterlagen vorzulegen und die Prüfung dieser geschäftlichen Unterlagen sowie das Betreten von Geschäftsräumen und -grundstücken zu dulden.

§ 24

(1) Öffentliche Veranstaltungen von Wettbewerben oder Schauführungen, an denen Luftfahrzeuge beteiligt sind (Luftfahrtveranstaltungen), bedürfen der Genehmigung. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Veranstaltung gefährdet werden kann.

4. Unterabschnitt Verkehrsvorschriften

§ 25

(1) Luftfahrzeuge dürfen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze nur starten und landen, wenn der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte zugestimmt und die Luftfahrtbehörde eine Erlaubnis erteilt

hat. Für Starts und Landungen von nicht motorgetriebenen Luftsportgeräten tritt an die Stelle der Erlaubnis der Luftfahrtbehörde die Erlaubnis des Beauftragten nach § 31c; dieser hat die Zustimmung der Luftfahrtbehörde einzuholen, wenn das Außenlandegelände weniger als 5 Kilometer von einem Flugplatz entfernt ist. Luftfahrzeuge dürfen außerdem auf Flugplätzen

1. außerhalb der in der Flugplatzgenehmigung festgelegten Start- oder Landebahnen oder
2. außerhalb der Betriebsstunden des Flugplatzes oder
3. innerhalb von Betriebsbeschränkungszeiten für den Flugplatz

nur starten und landen, wenn der Flugplatzunternehmer zugestimmt und die Genehmigungsbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Die Erlaubnis nach Satz 1, 2 oder 3 kann allgemein oder im Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Absatz 1 gilt nicht, wenn

1. der Ort der Landung infolge der Eigenschaften des Luftfahrzeugs nicht vorausbestimmbar ist oder
2. die Landung aus Gründen der Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person erforderlich ist. Das Gleiche gilt für den Wiederstart nach einer solchen Landung mit Ausnahme des Wiederstarts nach einer Notlandung.

In diesem Falle ist die Besatzung des Luftfahrzeugs verpflichtet, dem Berechtigten über Namen und Wohnsitz des Halters, des Luftfahrzeugführers sowie des Versicherers Auskunft zu geben; bei einem unbemannten Luftfahrzeug ist sein Halter zu entsprechender Auskunft verpflichtet. Nach Erteilung der Auskunft darf der Berechtigte den Abflug oder die Abbeförderung des Luftfahrzeugs nicht verhindern.

(3) Der Berechtigte kann Ersatz des ihm durch den Start oder die Landung entstandenen Schadens nach den sinngemäß anzuwendenden §§ 33 bis 43 beanspruchen.

§ 26

(1) Bestimmte Lufträume können vorübergehend oder dauernd für den Luftverkehr gesperrt werden (Luftsperrgebiete).

(2) In bestimmten Lufträumen kann der Durchflug von Luftfahrzeugen besonderen Beschränkungen unterworfen werden (Gebiete mit Flugbeschränkungen).

§ 27

(1) Die Beförderung von Stoffen und Gegenständen, die durch Rechtsverordnung als gefährliche Güter bestimmt sind, insbesondere Giftgase, Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, mit Luftfahrzeugen bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann allgemein oder im Einzelfall erteilt werden; sie kann mit Nebenbestimmungen verbunden werden. Im Übrigen bleiben die für die Beförderung von Giftgasen, Kernbrennstoffen oder anderen radioaktiven Stoffen geltenden Vorschriften unberührt.

(2) Das Mitführen im Handgepäck oder Ansicstragen von Stoffen und Gegenständen nach Absatz 1 Satz 1 in Luftfahrzeugen bedarf der Erlaubnis. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Eine Erlaubnis in Bezug auf Kernbrennstoffe darf nicht erteilt werden.

(3) Der Betrieb von elektronischen Geräten, die nicht als Luftfahrtgerät zugelassen sind und Störungen der Bordelektronik verursachen können, ist in Luftfahrzeugen nicht zulässig. Ausnahmen können durch Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Nr. 7a zugelassen werden, wenn und soweit für den Betrieb von elektronischen Geräten ein besonderes Bedürfnis besteht und dies mit dem Schutz der Sicherheit des Luftverkehrs vereinbar ist; in der Rechtsverordnung kann auch bestimmt werden, dass der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder der Luftfahrzeughalter allgemein oder für den Einzelfall Ausnahmen zulassen kann.

(4) § 11 Abs. 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes bleibt unberührt.

5. Unterabschnitt

Flughafenkoordination, Flugsicherung und Flugwetterdienst

§ 27a

(1) Die Flughafenkoordination wird nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Gemeinschaft vorgenommen.

(2) Für Zwecke der Ermittlung der Flughafenkapazität ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die für den Flughafen zuständige Behörde. Es bestimmt bei zu vollständig koordiniert erklärten Verkehrsflughäfen im Einvernehmen mit der obersten Luftfahrtbehörde des Landes und nach Anhörung der für die Flugsicherung zuständigen Stelle, des betreffenden Flugplatzunternehmers und der Luftfahrtunternehmen, die den Flugplatz regelmäßig benutzen, die Anzahl der im Voraus planbaren Zeitnischen (Koordinierungseckwert).

§ 27b

Von den Verfahren der Zeitnischenzuweisung kann aus Gründen der öffentlichen Interessen, insbesondere der hoheitlichen Interessen, der öffentlichen Verkehrsinteressen oder der Verpflichtungen aus völkerrechtlichen Verträgen abgewichen werden.

§ 27c

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

(2) Sie umfasst insbesondere folgende Aufgaben:

1. die Flugsicherungsbetriebsdienste, zu denen gehören
 - a) die Flugverkehrskontrolle zur Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen einschließlich der Überprüfung, Warnung und Umleitung von Luftfahrzeugen im Luftraum,
 - b) die Verkehrsflussregelung und die Steuerung der Luftraumnutzung,
 - c) die Flugberatung, ausgenommen Flugwetterberatung,
 - d) die Mitwirkung beim Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge,
 - e) die Übermittlung von Flugsicherungsinformationen;

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

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

(4) § 15 des Luftsicherheitsgesetzes bleibt unberührt.

§ 27d

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

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

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

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

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

(4) Wird für einen Flugplatz ein Bedarf nach Absatz 1 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht anerkannt, können auf diesem Flugplatz auf Antrag und zu Lasten des Flugplatzunternehmers, oder wenn auf andere Weise die volle Deckung der

Kosten ohne Inanspruchnahme des Bundes sichergestellt ist, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorgehalten werden. Dies gilt jedoch nur, wenn die örtlichen Voraussetzungen erfüllt und andere Belange der Flugsicherung nicht beeinträchtigt werden. Über den Antrag entscheidet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Absatz 2 ist anzuwenden.

§ 27e

(1) Der Flugwetterdienst dient der meteorologischen Sicherung des Luftverkehrs. Die Erfüllung dieser Aufgabe obliegt dem Deutschen Wetterdienst oder anderen damit ausdrücklich beauftragten Stellen (§ 27f Abs. 5).

(2) Der Flugwetterdienst umfasst insbesondere folgende Aufgaben:

1. die Flugwetterberatungs- und -betriebsdienste, zu denen gehören
 - a) die Wetterüberwachung,
 - b) die Erstellung standardisierter Vorhersagen nach internationalen und nationalen Vorgaben,
 - c) die Flugwetterberatung,
 - d) die Erstellung und Verbreitung von Warnungen vor Wettererscheinungen mit Auswirkungen auf den An- und Abflug- sowie den Rollverkehr und vor fluggefährdenden Wetterereignissen auf der Strecke,
 - e) die Ausgabe standardisierter Flugwetterberatungsunterlagen in alphanumerischer und grafischer Form;
2. die erforderlichen technischen Einrichtungen und Dienste, zu denen gehören
 - a) die Beschaffung, der Einbau und die Abnahme der meteorologischen Messanlagen und der Datenerfassungs- und -verbreitungsanlagen sowie der fachtechnischen Systeme,
 - b) der Betrieb, die Instandhaltung und die Überwachung der meteorologischen Messanlagen und Übertragungssysteme,
 - c) die Entwicklung und Pflege der Anwendungsprogramme in der elektronischen Datenverarbeitung für den Flugwetterdienst;
3. die Planung und Erprobung von Verfahren und Einrichtungen für den Flugwetterdienst;
4. die Sammlung und die Bereitstellung von flugklimatologischen Daten und Statistiken.

§ 27f

(1) Flugwetterbetriebsdienste und die dazu erforderlichen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt.

(2) Die Flugplatzunternehmer sind auf Verlangen des Deutschen Wetterdienstes im erforderlichen Umfang verpflichtet,

1. die baulichen und räumlichen Voraussetzungen für Zwecke des Flugwetterbetriebsdienstes und die er-

forderlichen technischen Einrichtungen zu schaffen und zu erhalten, die hierfür benötigten Grundstücke zur Verfügung zu stellen und die Verlegung und Instandhaltung von Kabelverbindungen auf ihren Grundstücken zu dulden,

2. dem Flugwetterdienstpersonal die Mitbenutzung der an den Flugplätzen bestehenden Infrastruktur zu ermöglichen,
3. die von ihnen überlassenen Bauten und Räume mit Energie und Wasser zu versorgen, sie zu heizen und zu klimatisieren, sonstige Versorgungsleistungen zu erbringen und die notwendige Entsorgung sicherzustellen.

(3) Die sich aus der Erfüllung der Pflichten nach Absatz 2 ergebenden Selbstkosten werden den Flugplatzunternehmern vom Deutschen Wetterdienst erstattet.

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

(5) Wenn das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf im Sinne des Absatzes 1 anerkennt, ist der Deutsche Wetterdienst verpflichtet, Flugwetterbetriebsdienste und die erforderlichen technischen Einrichtungen im erforderlichen Umfang auf dem entsprechenden Flugplatz vorzuhalten. Das Gleiche gilt im Falle des Absatzes 4, soweit nicht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geeignete natürliche Personen mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nach § 27e Abs. 2 Nr. 1 und 2 beauftragt; diese Beauftragten unterstehen der Fachaufsicht des Deutschen Wetterdienstes.

6. Unterabschnitt

Vorzeitige Besitzeinweisung und Enteignung

§ 27g

(1) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für den Bau oder die Änderung eines Flughafens oder eines Landeplatzes mit beschränktem Bau- und Schutzbereich nach § 17 benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Unternehmer auf Antrag nach Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung in den Besitz einzuweisen. Der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung müssen vollziehbar sein. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.

(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens sechs Wochen nach Eingang des Antrags auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln.

Hierzu sind der Unternehmer und die Betroffenen zu laden. Dabei ist den Betroffenen der Antrag auf Besitzeinweisung mitzuteilen. Die Ladungsfrist beträgt drei Wochen. Mit der Ladung sind die Betroffenen aufzufordern, etwaige Einwendungen gegen den Antrag vor der mündlichen Verhandlung bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Sie sind außerdem darauf hinzuweisen, dass auch bei Nichterscheinen über den Antrag auf Besitzeinweisung und andere im Verfahren zu erledigende Anträge entschieden werden kann.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat die Enteignungsbehörde diesen bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung in einer Niederschrift festzustellen oder durch einen Sachverständigen ermitteln zu lassen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift oder des Ermittlungsergebnisses zu übersenden.

(4) Der Beschluss über die Besitzeinweisung ist dem Unternehmer und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden. Durch die Besitzeinweisung wird dem Besitzer der Besitz entzogen und der Unternehmer Besitzer. Der Unternehmer darf auf dem Grundstück das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Bauvorhaben durchführen und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen.

(5) Der Unternehmer hat für die durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten, soweit die Nachteile nicht durch die Verzinsung der Geldentschädigung für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechts ausgeglichen werden. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluss festzusetzen.

(6) Wird der festgestellte Plan oder die Plangenehmigung aufgehoben, so ist auch die vorzeitige Besitzeinweisung aufzuheben und der vorherige Besitzer wieder in den Besitz einzuweisen. Der Unternehmer hat für alle durch die Besitzeinweisung entstandenen besonderen Nachteile Entschädigung zu leisten.

(7) Ein Rechtsbehelf gegen eine vorzeitige Besitzeinweisung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Besitzeinweisungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

§ 28

(1) Für Zwecke der Zivilluftfahrt ist die Enteignung zulässig. Die Befugnis der Länder, Enteignungen für Sonderflugplätze vorzusehen, bleibt unberührt.

(2) Hat ein Planfeststellungs-, Plangenehmigungs- oder Genehmigungsverfahren stattgefunden, so ist der festgestellte Plan, die Plangenehmigung oder die Genehmigung dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Im Übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 28a

Entschädigungsverfahren

Soweit der Vorhabenträger auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Träger des Vorhabens zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.

7. Unterabschnitt Gemeinsame Vorschriften

§ 29

(1) Die Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt (Luftaufsicht) ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle. Sie können in Ausübung der Luftaufsicht Verfügungen erlassen. Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Fluglärm oder durch Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung von Flugplätzen dürfen nur im Benehmen mit den für den Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden getroffen werden.

(2) Die Luftfahrtbehörden können diese Aufgaben auf andere Stellen übertragen oder sich anderer geeigneter Personen als Hilfsorgane für bestimmte Fälle bei der Wahrnehmung der Luftaufsicht bedienen.

(3) Die für die Luftaufsicht zuständigen Stellen sind zur Abwehr der in Absatz 1 genannten Gefahren, insbesondere zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit des Luftfahrzeugs befugt, auch stichprobenartig Luftfahrzeuge zu betreten und sie und ihren Inhalt ohne unbillige Verzögerung zu untersuchen. Die zuständigen Stellen können die an Bord mitgeführten Urkunden sowie Lizenzen und Berechtigungen der Besatzungsmitglieder prüfen. Der Flugplatzbetreiber ist verpflichtet, das Betreten des Flugplatzes durch Vertreter der zuständigen Stellen zum Zwecke der Durchführung von Untersuchungen zu dulden. Nach Abschluss der Untersuchung eines Luftfahrzeugs unterrichtet die zuständige Stelle den verantwortlichen Luftfahrzeugführer oder den Halter des Luftfahrzeugs über das Ergebnis der Untersuchung. Behindert die Besatzung eines Luftfahrzeugs die Untersuchung, insbesondere das Betreten des Luftfahrzeugs, kann die zuständige Stelle ein Startverbot verhängen. Ein Startverbot kann auch verhängt werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die an die Verkehrssicherheit des untersuchten Luftfahrzeugs oder an die Tauglichkeit der Besatzung zu stellenden Anforderungen nicht erfüllt sind. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen ein Startverbot haben keine aufschiebende Wirkung.

(4) Bei der Auswahl der nach Absatz 3 zu überprüfenden Luftfahrzeuge berücksichtigen die für die Luftaufsicht zuständigen Stellen die ihnen bekannten Informationen, insbesondere die Erkenntnisse aus dem Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union nach Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments

und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (ABl. EU Nr. L 143 S. 76) und die in Artikel 4 Abs. 1 Satz 2 dieser Richtlinie aufgeführten tatsächlichen Hinweise. Die Untersuchung wird nach dem in Anhang II dieser Richtlinie festgelegten Verfahren durchgeführt.

(5) Die für die Luftaufsicht nach Absatz 1 zuständigen Stellen übermitteln unverzüglich nach Abschluss der Untersuchung eines Luftfahrzeugs nach Absatz 3 folgende Informationen zur Verkehrssicherheit von Luftfahrzeugen unter Verwendung der in den Anhängen I und II der Richtlinie 2004/36/EG genannten Vordrucke an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften und auf Anforderung an die für Luftverkehrssicherheit zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die Europäische Agentur für Flugsicherheit:

1. Art, Muster und Baureihe des Luftfahrzeugs,
2. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
3. Seriennummer des Luftfahrzeugs,
4. Halter oder Betreiber des Luftfahrzeugs,
5. Nummer des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses oder eines gleichwertigen Dokuments,
6. Name und Staat des Leasinggebers,
7. Abflug- oder Zielflughafen, Flugnummer,
8. Staat der Ausstellung und Art der Erlaubnisscheine sowie Berechtigungen der Flugbesatzung,
9. Art und Kategorisierung von Beanstandungen, insbesondere Abweichungen von internationalen Sicherheitsstandards nach Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/36/EG.

Neben den Daten nach Satz 1 können die folgenden die Verkehrssicherheit von Luftfahrzeugen betreffenden Angaben erhoben und an die in Satz 1 genannten Stellen übermittelt werden:

1. Informationen, die aus Berichten von Flugbesatzungen, von Fluggästen, von Instandhaltungsbetrieben, von den zuständigen Luftfahrtbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder von sonstigen von diesen unabhängigen Stellen hervorgehen. Die Namen der berichtenden natürlichen Personen dürfen nicht weitergegeben werden; ihre Identität ist vor Weitergabe zu anonymisieren,
2. Angaben über die im Anschluss an eine Untersuchung nach § 29 Abs. 3 getroffenen Maßnahmen und deren Überwachung einschließlich der vom Halter des Luftfahrzeugs getroffenen Abhilfemaßnahmen,
3. Angaben über freiwillig durchgeführte Überprüfungen der Luftfahrtunternehmen im Bereich der Luftverkehrssicherheit,
4. Angaben über Kontakte mit den für Luftverkehrssicherheit zuständigen Luftfahrtbehörden anderer Staaten,
5. Informationen über die staatliche Aufsicht über die Luftverkehrssicherheit in einzelnen Staaten.

Die in den Sätzen 1 und 2 genannten Daten können außerdem den mit Aufgaben der Flugsicherung beauftragten Stellen und an die Europäische Organisation für

Flugsicherung (EUROCONTROL) übermittelt werden, soweit dies zur Erfüllung der in der Zuständigkeit der empfangenden Stelle liegenden Aufgaben erforderlich ist.

(6) Die Datenübermittlung nach Absatz 5 und die Verwendung der im Rahmen des Informationsaustausches mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union erhaltenen Erkenntnisse dürfen nur zum Zwecke der Verbesserung der Luftverkehrssicherheit im Sinne des Artikels 1 Abs. 1 der Richtlinie 2004/36/EG erfolgen. § 70 bleibt unberührt. Eine Übermittlung an Luftfahrtbehörden in Staaten außerhalb der Europäischen Union kann nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass sich diese Staaten verpflichtet haben, die Daten ausschließlich zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit zu verwenden.

(7) Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass die Luftverkehrssicherheit durch den Betrieb eines Luftfahrzeugs gefährdet wird, da internationale Sicherheitsstandards im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/36/EG nicht wirksam angewendet oder eingehalten werden, und dass die Sicherheit des Flugbetriebs des das Luftfahrzeug verwendenden Luftfahrtunternehmens insgesamt nicht gewährleistet ist, kann das Luftfahrt-Bundesamt die Erlaubnis nach § 2 Abs. 7 oder die Betriebsgenehmigung nach § 21a für alle Luftfahrzeuge dieses Luftfahrtunternehmens widerrufen. Ist eine Erlaubnis nach § 2 Abs. 7 Satz 2 nicht erforderlich, kann ein allgemeines Einflugverbot verhängt werden. Bei der Entscheidung über den Widerruf oder die Verhängung eines Einflugverbots berücksichtigt das Luftfahrt-Bundesamt die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. EU Nr. L 344 S. 15) aufgeführten gemeinsamen Kriterien. Die Anfechtungsklage gegen den Widerruf einer Erlaubnis nach § 2 Abs. 7 oder einer Betriebsgenehmigung nach § 21a oder gegen die Verhängung eines Einflugverbots hat keine aufschiebende Wirkung.

(8) Die Absätze 4 bis 6 finden keine Anwendung auf Staatsluftfahrzeuge im Sinne des Artikels 3 Buchstabe b des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411) und Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse unter 5 700 Kilogramm, die nicht zu gewerblichen Zwecken betrieben werden. Für die Aufzeichnung des Flugfunkverkehrs gilt § 27c Abs. 3 entsprechend.

§ 29a

Die für die Durchführung der Luftaufsicht auf Flugplätzen erforderlichen Räume hat der Unternehmer des Flugplatzes kostenfrei bereitzustellen und zu unterhalten. Auf Flugplätzen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, hat der Unternehmer des Flugplatzes die Kosten der Luftaufsicht zu tragen. § 27d bleibt unberührt.

§ 29b

(1) Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.

(2) Die Luftfahrtbehörden und die für die Flugsicherung zuständige Stelle haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

§ 29c

(weggefallen)

§ 29d

(weggefallen)

§ 29e

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

§ 30

(1) Die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Polizei sowie die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen dürfen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes – ausgenommen die §§ 12, 13 und 15 bis 19 – und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen; soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Das in § 8 vorgesehene Planfeststellungsverfahren entfällt, wenn militärische Flugplätze angelegt oder geändert werden sollen. Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist. Hinsichtlich der Ausnahmebefugnisse der Polizei bleiben auch die §§ 6 bis 10 unberührt.

(2) Die Verwaltungszuständigkeiten auf Grund dieses Gesetzes werden für den Dienstbereich der Bundeswehr und, soweit völkerrechtliche Verträge nicht entgegenstehen, der stationierten Truppen durch Dienststellen der Bundeswehr nach Bestimmungen des Bundesministeriums der Verteidigung wahrgenommen. Dies gilt nicht für die Aufgaben der Flugsicherung nach § 27c mit Ausnahme der örtlichen Flugsicherung an den militärischen Flugplätzen; die notwendigen Vorbereitungen zur Wahrnehmung der Aufgaben nach Artikel 87a des Grundgesetzes bleiben unberührt. Das Bundesministerium der Verteidigung erteilt die Erlaubnisse nach § 2 Abs. 7 und § 27 auch für andere militärische Luftfahrzeuge. Bei militärischen Flugplätzen treten an die Stelle der in den §§ 12, 13 und 15 bis 19 genannten Luftfahrtbehörden die Behörden der Bundeswehrverwaltung.

(3) Bei der Anlegung und wesentlichen Änderung militärischer Flugplätze auf Gelände, das nicht durch Maßnahmen auf Grund des Landbeschaffungsgesetzes beschafft zu werden braucht, sind die Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere des zivilen Luftverkehrs, nach Anhörung der Regierungen der Länder, die von der Anlegung oder Änderung betroffen werden, angemessen zu berücksichtigen. § 4 Abs. 1 bis 4 und § 5 des Raumordnungsgesetzes bleiben unberührt. Das Bundesministerium der Verteidigung kann von der Stellungnahme dieser Länder hinsichtlich der Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs nur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abweichen; es unterrichtet die Regierungen der betroffenen Länder von seiner Entscheidung. Wird Gelände für die Anlegung und wesentliche Änderung militärischer Flugplätze nach den Vorschriften des Landbeschaffungsgesetzes beschafft, findet allein das Anhörungsverfahren nach § 1 Abs. 2 des Landbeschaffungsgesetzes statt; hierbei sind insbesondere die Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

§ 31

(1) Die Aufgaben des Bundes nach diesem Gesetz und den Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft werden, soweit es nichts anderes bestimmt, von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen. Erfolgt die Bestimmung durch Rechtsverordnung, so bedarf diese nicht der Zustimmung des Bundesrates. Das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt bleibt unberührt.

(2) Die Länder führen nachstehende Aufgaben dieses Gesetzes im Auftrage des Bundes aus:

1. die Erteilung der Erlaubnis für Privatflugzeugführer, nichtberufsmäßige Führer von Drehflüglern, Motorseglerführer, Segelflugzeugführer, Freiballonführer, Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen und sonstigem verkehrszulassungspflichtigen Luftfahrtgerät ohne Luftsportgerät (§ 4) sowie der Berechtigungen nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal an diese Personen; ausgenommen hiervon bleiben die Erlaubnisse, die zugleich mit der Instrumentenflugberechtigung erteilt oder die nachträglich um die Instrumentenflugberechtigung erweitert werden;
2. die Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen und die Bestellung ärztlicher Sachverständiger für die fliegerärztlichen Untersuchungen der in Nummer 1 genannten Luftfahrer (§ 4);
3. die Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung des in Nummer 1 genannten Luftfahrtpersonals (§ 5);
4. die Genehmigung von Flugplätzen, mit Ausnahme der Prüfung und Entscheidung, inwieweit durch die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, die öffentlichen Interessen des Bundes berührt werden (§ 6) sowie die Genehmigung der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnung;
- 4a. die im Zusammenhang mit der Regelung der Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen nach § 19c Abs. 1 und 2 erforderlichen Maßnahmen und Verwaltungsentscheidungen;
5. die Erteilung der Erlaubnis für Vorbereitungsarbeiten zur Anlegung von Flugplätzen (§ 7);
6. die Bestimmung von beschränkten Bauschutzbereichen bei Landeplätzen und Segelfluggeländen (§ 17);
7. die Zustimmung zur Baugenehmigung oder einer sonstigen nach allgemeinen Vorschriften erforderlichen Genehmigung oder die luftrechtliche Genehmigung bei der Errichtung von Bauwerken, Anlagen und Geräten, bei Bäumen sowie bei der Herstellung von Bodenvertiefungen in Bauschutzbereichen und beschränkten Bauschutzbereichen (§§ 12, 15 und 17);
8. die Festlegung von Bauhöhen, bis zu denen in Bauschutzbereichen und beschränkten Bauschutzbereichen ohne Zustimmung der Luftfahrtbehörden Baugenehmigungen oder sonstige nach allgemeinen Vorschriften erforderliche Genehmigungen erteilt werden können (§§ 13, 15 und 17);
9. die Zustimmung zur Baugenehmigung oder einer sonstigen nach allgemeinen Vorschriften erforderlichen Genehmigung oder die luftrechtliche Genehmigung bei der Errichtung von Bauwerken, Anlagen und Geräten sowie bei Bäumen außerhalb der Bauschutzbereiche (§§ 14 und 15);
10. das Verlangen, die Abtragung von Bauwerken und anderen Luftfahrthindernissen, welche die zulässigen Höhen überragen, und die Beseitigung von Vertiefungen oder die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu dulden (§§ 16 und 17);
11. die Genehmigungen nach § 20 Abs. 1 sowie die Genehmigungen nach § 20 Abs. 4 und § 21 Abs. 4 für Luftfahrtunternehmen, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden. Auf Antrag eines Landes kann der Bund diese Aufgaben in bundeseigener Verwaltung ausführen. In diesem Falle werden die Aufgaben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen;
12. die Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen, die nicht über das Land, in dem die Veranstaltung stattfindet, hinausgehen oder für die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit den beteiligten Ländern einen Auftrag erteilt hat (§ 24);
13. die Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25), ausgenommen die Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen für nicht motorgetriebene Luftsportgeräte;
14. (weggefallen)
15. die Mitwirkung bei der Bestimmung der Koordinierungsseckwerte (§ 27a Abs. 2);
16. die Erteilung der Erlaubnis zu besonderer Benutzung des Luftraums für
 - a) Kunstflüge,
 - b) Schleppflüge,
 - c) Reklameflüge,
 - d) Abwerfen von Gegenständen aus Luftfahrzeugen,

- e) Aufstieg von Frei- und Fesselballonen,
- f) Steigenlassen von Drachen, Flugmodellen und Flugkörpern mit Eigenantrieb,
- g) Abweichung von Sicherheitsmindestflughöhen, Sicherheitsmindestabständen, Mindesthöhen

mit Ausnahme der Erlaubnisse, die von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle erteilt werden (§ 32);

- 17. die Aufsicht innerhalb der in den Nummern 1 bis 16 festgelegten Verwaltungszuständigkeiten;
- 18. die Ausübung der Luftaufsicht, soweit diese nicht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Grund gesetzlicher Regelung selbst, das Luftfahrt-Bundesamt oder die für die Flughafenkoordinierung, die Flugsicherung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen im Rahmen ihrer Aufgaben ausüben.

(3) Die Entscheidungen in den Fällen des Absatzes 2 Nr. 4, 6 bis 10 und 12, ausgenommen die Genehmigungen der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnungen, werden auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme der für die Flugsicherung zuständigen Stelle getroffen.

(4) Die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen nach Absatz 2 Nr. 11 wird auf Grund einer Prüfung des technischen und betrieblichen Zustandes des Unternehmens durch das Luftfahrt-Bundesamt erteilt, wenn die Genehmigungsbehörde dies im besonders gelagerten Einzelfall für erforderlich hält.

§ 31a

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates natürliche oder juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung der Flughafenkoordinierung nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Gemeinschaft zu beauftragen (Flughafenkoordinator).

§ 31b

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden, mit der Wahrnehmung von in § 27c genannten Aufgaben der Flugsicherung zu beauftragen (Flugsicherungsunternehmen). Darüber hinaus kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geeignete natürliche Personen mit der Wahrnehmung einzelner Aufgaben nach § 27c Abs. 2 beauftragen.

(2) Wenn das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf im Sinne des § 27d Abs. 1 anerkennt, ist das Flugsicherungsunternehmen verpflichtet, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang auf dem entsprechenden Flugplatz vorzuhalten. Das Gleiche gilt im Falle des § 27d Abs. 4. Die Verpflichtung entfällt, soweit das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geeignete natürliche Personen nach Absatz 1 Satz 2 beauftragt.

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

(4) Einnahmeausfälle aus Kostenbefreiungen bei Inanspruchnahme von Streckennavigationsdiensten und Streckennavigationseinrichtungen der Flugsicherung bei der Benutzung des Luftraums der Informationsgebiete der Bundesrepublik Deutschland, soweit sie durch Beschlüsse der Erweiterten Kommission der Organisation EUROCONTROL festgelegt sind, werden dem Flugsicherungsunternehmen durch den Bund erstattet. Entsprechendes gilt für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug auf den in § 27d Abs. 1 genannten Flughäfen durch

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

Die Vorschrift des § 8 Abs. 4 des Verwaltungskostengesetzes ist auch für Amtshandlungen des Flugsicherungsunternehmens sowie des Luftfahrt-Bundesamtes im Aufgabenbereich der Flugsicherung anzuwenden.

(5) Das Flugsicherungsunternehmen kann sich mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Erfüllung seiner Aufgaben an anderen Unternehmen beteiligen oder Unternehmen erwerben oder errichten. Seine Verantwortlichkeit für die ordnungsgemäße Erfüllung der ihm übertragenen Aufgaben bleibt unberührt. Die Zustimmung stellt keine Beleihung dar. Die haushaltsrechtlichen Vorschriften des Bundes bleiben unberührt.

§ 31c

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung folgender Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraums durch Freiballone, Luftsportgeräte und Flugmodelle zu beauftragen:

- 1. Muster- und Verkehrszulassung (§ 2),
- 2. Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrtpersonal (§ 4),
- 3. Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung (§ 5),
- 4. Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25) für nicht motorgetriebene Luftsportgeräte,

5. Aufsicht über den Betrieb von Luftsportgeräten auf Flugplätzen und Geländen, wenn beide ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen (§ 29 Abs. 1 und 4),
6. Erhebung von Kosten nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung.

Satz 1 findet Anwendung auf Segelflugzeuge, sofern das betreffende Land für seinen Aufgabenbereich (§ 31 Abs. 2) zustimmt.

§ 31d

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

(2) Die Beauftragten nach den §§ 31a und 31c arbeiten nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und unterstehen seiner Rechts- und Fachaufsicht. Beauftragte nach § 31b unterstehen der Rechtsaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; die Beauftragte nach § 31b Abs. 1 Satz 1 untersteht bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach § 27c Abs. 2 Nr. 1 der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Beauftragte nach § 31b Abs. 1 Satz 2 unterstehen bei der Wahrnehmung der Aufgaben der Fachaufsicht des Flugsicherungsunternehmens. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann im Falle des § 31c die Rechts- und Fachaufsicht auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen. Die Aufsichtsbehörde kann Berichte und die Vorlage von Aufzeichnungen aller Art verlangen. Vertreter der Aufsichtsbehörde sind berechtigt, die Anlagen und Betriebsräume des Beauftragten während der Dienstzeit zu betreten. Kosten, insbesondere solche für Gutachten und den Einsatz von Verwaltungshelfern, die den Aufsichtsbehörden bei der Beaufsichtigung von Beauftragten im Sinne von § 31b entstehen, sind vom Beauftragten zu tragen.

(3) Die Beauftragten wenden das Verwaltungsverfahrensgesetz, das Verwaltungskostengesetz, das Verwaltungszustellungsgesetz und das Verwaltungsvollstreckungsgesetz an, soweit nicht in diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist. Für Amtshandlungen in Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben werden von den Beauftragten Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben. Zu den nach § 10 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes zu erhebenden Auslagen ist die auf die Kosten nach Satz 2 entfallende, gesetzlich geschuldete Umsatzsteuer hinzuzurechnen. Auskünfte an den Betroffenen über die zu seiner Person gespeicherten Daten sind unentgeltlich.

(4) Gegen die Entscheidungen des Beauftragten im Rahmen seines Auftrags ist der Widerspruch statthaft. Hilft der Beauftragte nicht ab, so entscheidet die Aufsichtsbehörde; im Falle des § 31b Abs. 3 erfolgt die Entscheidung über den Widerspruch durch das Flugsicherungsunternehmen. Im Falle des § 31a ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, zu richten. In den Fällen der §§ 31b und 31c ist die Klage gegen die Bundesrepublik

Deutschland, vertreten durch den Beauftragten, zu richten. Ist im Falle des § 31b Abs. 2 Satz 2 eine natürliche Person beauftragt, so ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu richten, vertreten durch das Flugsicherungsunternehmen.

§ 31e

Im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter können die Beauftragten nach den §§ 31a bis 31c bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit vom Bund bis zu einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen festgelegten Höchstbetrag in Rückgriff genommen werden. Gegenüber Organen und Personal der Beauftragten nach den §§ 31a bis 31c richtet sich der Rückgriff des Beauftragten nach den allgemeinen Vorschriften.

§ 32

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlässt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes und von Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft notwendigen Rechtsverordnungen über

1. das Verhalten im Luftraum und am Boden, insbesondere Flugvorbereitungen, Verhalten bei Start und Landung, die Benutzung von Flughäfen,
2. die Bestimmung der näheren Einzelheiten über Zulassung und Marktzugang von Luftfahrtunternehmen, Preisgestaltung, Wettbewerb und Wirtschaftsregulierung im Luftverkehr,
3. die Einteilung, die Größe, die Lage, die Beschaffenheit, die Ausstattung und den Betrieb von Flugplätzen sowie die Verhinderung von Störungen der Flugsicherungseinrichtungen,
- 3a. die Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (§ 19c). Die Aufnahme von Bodenabfertigungsdiensten kann von der Erfüllung fachlicher, technischer und betrieblicher Voraussetzungen sowie von der Übernahme von Arbeitnehmern abhängig gemacht werden. Die Rechtsverordnung kann darüber hinaus Regelungen über die Bildung von Interessenvertretungen der Luftfahrtunternehmen an Flugplätzen, über die Auswahl derer, die Bodenabfertigungsdienste erbringen dürfen, über die Abgrenzung des Tätigkeitsbereichs Bodenabfertigungsdienste von anderen Tätigkeitsbereichen sowie über die Untersagung von Subventionen zwischen diesen Tätigkeitsbereichen treffen. Des Weiteren kann die Rechtsverordnung Regelungen über die Erhebung von Entgelten durch den Flugplatzunternehmer sowie über den Zugang zu Flugplatzeinrichtungen vorsehen. Änderungen der Rechtsverordnung, die sich auf die Festlegung der Anzahl derer, die im Rahmen des § 19c Abs. 2 zur Erbringung der dort genannten Bodenabfertigungsdienste für sich oder andere berechtigt sind, beziehen, bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates,
4. den Kreis der Personen (ausgenommen Personal für die Flugsicherung), die einer Erlaubnis nach diesem Gesetz bedürfen, einschließlich der Ausbilder und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung dieser Personen, sowie das Verfah-

- ren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung,
5. die Ausbildung von Luftfahrern und den Betrieb von Fliegerschulen,
 6. die Meldung von Flugunfällen und Störungen des Luftverkehrs sowie den Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge,
 7. die Abgrenzung des Begriffs „gefährliche Güter“ und das Mitführen gefährlicher Güter an Bord von Luftfahrzeugen,
 - 7a. die Erlaubnis zum Betrieb von elektronischen Geräten in Luftfahrzeugen nach § 27 Abs. 3 Satz 2,
 8. die im Rahmen der Luftaufsicht erforderlichen Maßnahmen und deren Durchführung,
 9. die Voraussetzungen und das Verfahren für die Einrichtung und Aufhebung von Luftsperrgebieten und von Gebieten mit Flugbeschränkungen,
 - 9a. die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung und den Widerruf der in diesem Gesetz vorgesehenen Genehmigungen, Zulassungen und Erlaubnisse sowie Befreiungen hiervon,
 10. die Verpflichtung zur Mitführung von Urkunden (Bordpapiere) in Luftfahrzeugen und deren Inhalt,
 11. (weggefallen)
 12. die Einzelheiten über den Abschluss, die Aufrechterhaltung, den Inhalt, den Umfang, die zulässigen Ausschlüsse und den Nachweis der nach diesem Gesetz und nach Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft zu unterhaltenden Haftpflichtversicherung, einschließlich der Mindestversicherungssumme, soweit sie nicht die Deckung der Haftung für die Zerstörung, die Beschädigung und den Verlust von Gütern betreffen. Soweit Versicherungsnachweise bei Landesbehörden zu hinterlegen sind, bleibt die Bestimmung der zuständigen Behörde dem Landesrecht vorbehalten,
 13. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen, insbesondere Prüfungen und Untersuchungen nach diesem Gesetz, dem Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt oder nach den auf diesen Gesetzen beruhenden Rechtsvorschriften. In der Rechtsverordnung kann festgelegt werden, dass bei Auslagen Kostengläubiger auch derjenige Rechtsträger ist, bei dessen Behörde die Auslagen entstehen. Sie bestimmt ferner die gebührenpflichtigen Tatbestände und kann dafür feste Sätze, Rahmensätze oder Zeitgebühren vorsehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, dass der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; dabei kann die Berechnung des erforderlichen Verwaltungsaufwands nach Stundensätzen vorgenommen werden. Bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden. In der Rechtsverordnung können die Kostenbefreiung, die Kostengläubigerschaft, die Kostenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Kostenerhebung abweichend von den Vorschriften des Verwaltungskostengesetzes geregelt werden,
 14. (weggefallen)
 15. den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm, insbesondere durch Maßnahmen zur Geräuschminderung am Luftfahrzeug, beim Betrieb von Luftfahrzeugen am Boden, beim Starten und Landen und beim Überfliegen besiedelter Gebiete einschließlich der Anlagen zur Messung des Fluglärms und zur Auswertung der Messergebnisse,
 16. den Schutz vor Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge, insbesondere darüber, dass die Verunreinigung der Luft durch Abgase der Luftfahrzeuge das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigen darf,
 17. die zur Durchführung der Flughafenkoordinierung nach § 27a notwendigen Einzelheiten, insbesondere die Verfahren, nach denen ein Verkehrsflughafen zum koordinierten oder vollständig koordinierten Flughafen zu erklären ist, und den Umfang der Koordinierungspflicht,
 18. die Genehmigung der Regelungen der Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen und für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen auf Flugplätzen.
- Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann in den Rechtsverordnungen nach Satz 1 Ausnahmen von der in diesem Gesetz vorgeschriebenen Zulassung von Luftfahrtgerät und Einholung einer Erlaubnis sowie von der Pflicht zur Führung des Staatszugehörigkeitszeichens und der besonderen Kennzeichnung zulassen, soweit die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, nicht beeinträchtigt werden. Rechtsverordnungen nach den Nummern 3, 5 und 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen erlassen. Rechtsverordnungen nach Nummer 9a, soweit sie die Genehmigung von Beförderungsentgelten betreffen, und nach der Nummer 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie erlassen; die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts bleiben unberührt. Rechtsverordnungen nach den Nummern 15 und 16 werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen. Rechtsverordnungen nach Nummer 17 werden erlassen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Verteidigung, soweit mit ihnen Flüge militärischer Luftfahrzeuge, mit dem Bundesministerium des Innern, soweit mit ihnen Flüge der Bundespolizei oder der Polizei der Flugplankoordinierung unterworfen werden sollen.
- (2) Das Bundesministerium für Gesundheit und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassen mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Rechtsverordnungen über die Bekämpfung der Verbreitung übertragbarer Krankheiten durch die Luftfahrt.
- (2a) (weggefallen)
- (2b) (weggefallen)
- (3) Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie der Durchführung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dienen. Das Gleiche gilt für Rechtsverordnungen, die die zur Gewährleistung der

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

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

Die Gebührensätze sind so zu bemessen, dass der gesamte Aufwand für die Flugsicherung und 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 Flugsicherungsunternehmen oder von EUROCONTROL beziehungsweise von dem Flughafenkoordinator erhoben werden können.

Rechtsverordnungen, die sich auf die Art und Beschaffenheit von funktechnischen Anlagen, Einrichtungen und Geräten für die Flugsicherung und für die Flugsicherungs-ausrüstung an Bord beziehen, sind im Benehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie zu erlassen. Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nr. 5 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung erlassen; die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt.

(5) Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie erlässt im Einvernehmen mit dem Bundesminis-

terium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Bestimmungen über den Kreis der Personen, die eines Flugfunkzeugnisses bedürfen, über den Erwerb von Flugfunkzeugnissen und Berechtigungsausweisen sowie über die Kosten (Gebühren und Auslagen) für die damit zusammenhängenden Amtshandlungen. Absatz 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 2 bis 5 gilt entsprechend. Die Gebühren dürfen 100 Euro für die einzelne Amtshandlung nicht übersteigen.

(5a) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, soweit dies zur Durchsetzung der Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft erforderlich ist, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach § 58 Abs. 1 Nr. 13 geahndet werden können.

(6) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlässt die zur Durchführung dieses Gesetzes und der dazu ergangenen Rechtsverordnungen notwendigen allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der in § 31 Abs. 2 bezeichneten Aufgaben bedürfen der Zustimmung des Bundesrates. Soweit die allgemeinen Verwaltungsvorschriften dem Schutz vor Fluglärm oder dem Schutz vor Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge dienen, werden sie vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit Zustimmung des Bundesrates erlassen.

(7) Sofern nach den Vorschriften dieses Gesetzes ein Zeugnis oder anderes Dokument mitzuführen, auszuhändigen oder einem Antrag beizufügen ist, ist die elektronische Form ausgeschlossen, sofern nicht in den zur Durchführung dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen eine abweichende Regelung getroffen ist.

§ 32a

(1) Bei dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ein Beratender Ausschuss gebildet, der vor Erlass von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften auf Grund dieses Gesetzes zu hören ist, soweit sie dem Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge dienen. Zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge kann der Beratende Ausschuss Empfehlungen aussprechen. Dem Ausschuss sollen Vertreter der Wissenschaft, der Technik, der Flugplatzunternehmer, der Luftfahrtunternehmen, der kommunalen Spitzenverbände, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der Kommissionen nach § 32b, der Luftfahrtbehörden, der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden angehören. Die Mitgliedschaft ist ehrenamtlich.

(2) Die Mitglieder des Beratenden Ausschusses werden vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung berufen. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung und wählt den Vorsitzenden. Die Geschäftsordnung und die Wahl des Vorsitzenden bedürfen der Zustimmung des Bun-

desministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

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

§ 32b

(1) Zur Beratung der Genehmigungsbehörde sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge wird für jeden Verkehrsflughafen, für den ein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festzusetzen ist, eine Kommission gebildet. Ist die Anlage eines neuen Flugplatzes geplant, wird die Kommission vor Einleitung des Genehmigungsverfahrens gebildet.

(2) Die Genehmigungsbehörde sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle unterrichtet die Kommission über die aus Lärmschutzgründen oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge beabsichtigten Maßnahmen. Vor Erteilung der Genehmigung zur Anlage oder Erweiterung eines Flugplatzes nach § 6 Abs. 4 Satz 2 ist der Kommission der Genehmigungsantrag mit den vorgeschriebenen Unterlagen zuzuleiten.

(3) Die Kommission ist berechtigt, der Genehmigungsbehörde sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen. Hält die Genehmigungsbehörde oder die für die Flugsicherung zuständige Stelle die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht für geeignet oder nicht für durchführbar, so teilt sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit.

(4) Der Kommission sollen angehören: Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreter der Luftfahrzeughalter, Vertreter der für die Flugverkehrskontrolle zuständigen Stelle, Vertreter des Flugplatzunternehmers, Vertreter der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden. In die Kommission können weitere Mitglieder berufen werden, soweit es die besonderen Umstände des Einzelfalles erfordern. In die Kommission sollen nicht mehr als 15 Mitglieder berufen werden. Die Mitgliedschaft ist ehrenamtlich.

(5) Die Mitglieder der Kommission werden von der Genehmigungsbehörde berufen. Die Kommission gibt sich eine Geschäftsordnung und wählt aus ihrer Mitte den Vorsitzenden. Die Geschäftsordnung und die Wahl des Vorsitzenden bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde.

(6) Zu den Sitzungen der Kommission ist die Genehmigungsbehörde sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle einzuladen. Die durch die Sitzungen entstehenden Kosten trägt das Land, in dessen Gebiet der Flugplatz liegt.

(7) Die Genehmigungsbehörde ordnet für andere als die in Absatz 1 bezeichneten Flugplätze die Bildung einer Kommission an, wenn hierzu aus Gründen des Lärmschutzes oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge ein Bedürfnis besteht. Die Absätze 1 bis 6 gelten sinngemäß.

§ 32c

Eine Erlaubnis, Genehmigung, Zulassung oder Berechtigung auf Grund dieses Gesetzes, der zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, der im Inland anwendbaren international verbindlichen Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften im Sinne des Artikels 37 Abs. 2 Buchstabe c und des Artikels 38 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411), der Verordnungen des Rates der Europäischen Union oder der zu deren Durchführung erlassenen nationalen Rechtsvorschriften kann widerrufen werden, wenn der Antragsteller mit der Zahlung fälliger Gebühren auf Grund des Luftrechts und fälliger Entgelte für das Starten, Landen oder Abstellen von Luftfahrzeugen länger als drei Monate im Rückstand ist. An Stelle des Widerrufs kann das Ruhen auf Zeit angeordnet werden, solange der Zahlungsrückstand währt. Eine beantragte Erteilung kann aus den Gründen nach Satz 1 versagt werden, bis die ausstehende Zahlung eingegangen ist.

Zweiter Abschnitt

Haftpflicht

1. Unterabschnitt

Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden

§ 33

(1) Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag gegenüber einem Fluggast sowie für die Haftung des Halters militärischer Luftfahrzeuge gelten die besonderen Vorschriften der §§ 44 bis 54. Wer Personen zu Luftfahrern ausbildet, haftet diesen Personen gegenüber nur nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

(2) Benutzt jemand das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Ist jedoch der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeugs angestellt oder ist ihm das Luftfahrzeug vom Halter überlassen worden, so ist der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet; die Haftung des Benutzers nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften bleibt unberührt.

§ 34

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so gilt § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs; bei Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche

Gewalt darüber ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich.

§ 35

(1) Bei Tötung umfasst der Schadensersatz die Kosten versuchter Heilung sowie den Vermögensnachteil, den der Getötete dadurch erlitten hat, dass während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert oder seine Bedürfnisse vermehrt waren. Außerdem sind die Kosten der Bestattung dem zu ersetzen, der sie zu tragen verpflichtet ist.

(2) Stand der Getötete zur Zeit des Unfalls zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige ihm so weit Schadensersatz zu leisten, wie der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit des Unfalls gezeugt, aber noch nicht geboren war.

§ 36

Bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit umfasst der Schadensersatz die Heilungskosten sowie den Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erleidet, dass infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert ist oder seine Bedürfnisse vermehrt sind. Wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann auch eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden.

§ 37

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

- a) bei Luftfahrzeugen unter 500 Kilogramm Höchstabflugmasse nur bis zu einem Kapitalbetrag von 750 000 Rechnungseinheiten,
- b) bei Luftfahrzeugen unter 1 000 Kilogramm Höchstabflugmasse nur bis zu einem Kapitalbetrag von 1,5 Millionen Rechnungseinheiten,
- c) bei Luftfahrzeugen unter 2 700 Kilogramm Höchstabflugmasse nur bis zu einem Kapitalbetrag von 3 Millionen Rechnungseinheiten,
- d) bei Luftfahrzeugen unter 6 000 Kilogramm Höchstabflugmasse nur bis zu einem Kapitalbetrag von 7 Millionen Rechnungseinheiten,
- e) bei Luftfahrzeugen unter 12 000 Kilogramm Höchstabflugmasse nur bis zu einem Kapitalbetrag von 18 Millionen Rechnungseinheiten,
- f) bei Luftfahrzeugen unter 25 000 Kilogramm Höchstabflugmasse nur bis zu einem Kapitalbetrag von 80 Millionen Rechnungseinheiten,
- g) bei Luftfahrzeugen unter 50 000 Kilogramm Höchstabflugmasse nur bis zu einem Kapitalbetrag von 150 Millionen Rechnungseinheiten,
- h) bei Luftfahrzeugen unter 200 000 Kilogramm Höchstabflugmasse nur bis zu einem Kapitalbetrag von 300 Millionen Rechnungseinheiten,

i) bei Luftfahrzeugen unter 500 000 Kilogramm Höchstabflugmasse nur bis zu einem Kapitalbetrag von 500 Millionen Rechnungseinheiten,

j) bei Luftfahrzeugen ab 500 000 Kilogramm Höchstabflugmasse nur bis zu einem Kapitalbetrag von 700 Millionen Rechnungseinheiten.

Höchstabflugmasse ist das für den Abflug zugelassene Höchstgewicht des Luftfahrzeugs. Für die Umrechnung der Rechnungseinheit nach Satz 1 gilt § 49b entsprechend.

(2) Im Falle der Tötung oder Verletzung einer Person haftet der Ersatzpflichtige für jede Person bis zu einem Kapitalbetrag von 600 000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 36 000 Euro.

(3) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren auf Grund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach Absatz 1, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen vorbehaltlich des Absatzes 4 in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

(4) Beruhen die Schadensersatzansprüche sowohl auf Sachschäden als auch auf Personenschäden, so dienen zwei Drittel des nach Absatz 1 Satz 1 errechneten Betrages vorzugsweise für den Ersatz von Personenschäden. Reicht dieser Betrag nicht aus, so ist er anteilmäßig auf die Ansprüche zu verteilen. Der übrige Teil des nach Absatz 1 Satz 1 errechneten Betrages ist anteilmäßig für den Ersatz von Sachschäden und für die noch ungedeckten Ansprüche aus Personenschäden zu verwenden.

§ 38

(1) Der Schadensersatz für Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, für Erschwerung des Fortkommens oder für Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten und der nach § 35 Abs. 2 einem Dritten zu gewährende Schadensersatz ist für die Zukunft durch Geldrente zu leisten.

(2) Die Vorschriften des § 843 Abs. 2 bis 4 des Bürgerlichen Gesetzbuchs finden entsprechende Anwendung.

(3) Bei Verurteilung zu einer Geldrente kann der Berechtigte noch nachträglich Sicherheitsleistung oder Erhöhung einer solchen verlangen, wenn sich die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten erheblich verschlechtert haben. Diese Bestimmung gilt bei Schuldtiteln des § 794 Abs. 1 Nr. 1 und 5 der Zivilprozessordnung entsprechend.

§ 39

Auf die Verjährung finden die für unerlaubte Handlungen geltenden Verjährungsvorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs entsprechende Anwendung.

§ 40

Der Ersatzberechtigte verliert die Rechte, die ihm nach diesem Gesetz zustehen, wenn er nicht spätestens drei Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, diesem den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines Umstandes unterblieben ist, den der Ersatzberechtigte nicht zu vertreten

hat, oder wenn der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise von dem Unfall Kenntnis erhalten hat.

§ 41

(1) Wird ein Schaden durch mehrere Luftfahrzeuge verursacht und sind die Luftfahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadensersatz verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Halter untereinander Pflicht und Umfang des Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Dasselbe gilt, wenn der Schaden einem der Halter entstanden ist, bei der Haftpflicht, die einen anderen von ihnen trifft.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend, wenn neben dem Halter ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

§ 42

Unberührt bleiben die bundesrechtlichen Vorschriften, wonach für den beim Betrieb eines Luftfahrzeugs entstehenden Schaden der Halter oder Benutzer (§ 33 Abs. 2) in weiterem Umfang oder der Führer oder ein anderer haftet.

§ 43

(1) Für die Versicherung zur Deckung der Haftung des Halters eines Luftfahrzeugs nach diesem Unterabschnitt gelten die Vorschriften der nachfolgenden Absätze, soweit die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) und die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. EU Nr. L 138 S. 1), in der jeweils geltenden Fassung, nicht anwendbar sind oder keine Regelung enthalten.

(2) Der Halter eines Luftfahrzeugs ist verpflichtet, zur Deckung seiner Haftung auf Schadensersatz nach diesem Unterabschnitt eine Haftpflichtversicherung in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe zu unterhalten. Satz 1 gilt nicht, wenn der Bund oder ein Land Halter des Luftfahrzeugs ist.

(3) Für die Haftpflichtversicherung gelten die besonderen Vorschriften für die Pflichtversicherung des Gesetzes über den Versicherungsvertrag.

2. Unterabschnitt

Haftung für Personen und Gepäck, die im Luftfahrzeug befördert werden; Haftung für verspätete Beförderung

§ 44

Anwendungsbereich

Für die Haftung auf Schadensersatz wegen der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes durch einen Unfall, wegen der verspäteten Beförderung eines Fluggastes oder wegen der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Beförderung seines Reisegepäcks bei einer aus Vertrag geschuldeten Luftbeförderung sowie für die Versicherung zur Deckung die-

ser Haftung gelten die Vorschriften dieses Unterabschnitts, soweit

1. das Abkommen vom 12. Oktober 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Erstes Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts) (RGBl. 1933 II S. 1039) (Warschauer Abkommen) und das Gesetz zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-2, veröffentlichten bereinigten Fassung,
 2. das Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1958 II S. 292),
 3. das Zusatzabkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1963 II S. 1160),
 4. das Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 2004 II S. 458) (Montrealer Übereinkommen) und das Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550, 1027),
 5. die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1), in der jeweils geltenden Fassung,
 6. die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. EG Nr. L 285 S. 1), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 140 S. 2), in der jeweils geltenden Fassung, und
 7. die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. EU Nr. L 138 S. 1), in der jeweils geltenden Fassung,
- nicht anwendbar sind oder keine Regelung enthalten.

§ 45

Haftung für Personenschäden

(1) Wird ein Fluggast durch einen Unfall an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, körperlich verletzt oder gesundheitlich geschädigt, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 haftet der Luftfrachtführer für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 100 000 Rechnungseinheiten, wenn

1. der Schaden nicht durch sein rechtswidriges und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen oder das rechtswidrige und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen seiner Leute verursacht wurde oder
2. der Schaden ausschließlich durch das rechtswidrige und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen eines Dritten verursacht wurde.

Der Höchstbetrag nach Satz 1 gilt auch für den Kapitalwert einer als Schadensersatz zu leistenden Rente.

(3) Übersteigen in den Fällen des Absatzes 1 die Entschädigungen, die mehreren Ersatzberechtigten wegen der Tötung, Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes zu leisten sind, insgesamt den Betrag von 100 000 Rechnungseinheiten und ist eine weitergehende Haftung des Luftfrachtführers nach Absatz 2 ausgeschlossen, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in welchem ihr Gesamtbetrag zu diesem Betrag steht.

§ 46

Haftung bei verspäteter Personenbeförderung

(1) Wird ein Fluggast verspätet befördert, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Haftung ist ausgeschlossen, wenn der Luftfrachtführer und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder solche Maßnahmen nicht treffen konnten.

(2) Im Falle des Absatzes 1 Satz 1 haftet der Luftfrachtführer für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 4 150 Rechnungseinheiten. Dies gilt nicht, wenn der Schaden vom Luftfrachtführer oder seinen Leuten in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurde.

§ 47

Haftung für Gepäckschäden

(1) Wird aufgegebenes Reisegepäck, das sich an Bord eines Luftfahrzeugs oder sonst in der Obhut des Luftfrachtführers befindet, zerstört oder beschädigt oder geht es verloren, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Haftung ist ausgeschlossen, wenn der Schaden durch die Eigenart des Reisegepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel verursacht wurde.

(2) Wird aufgegebenes Reisegepäck, das sich an Bord eines Luftfahrzeugs oder sonst in der Obhut des Luftfrachtführers befindet, verspätet befördert, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Haftung ist ausgeschlossen, wenn der Luftfrachtführer und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder solche Maßnahmen nicht treffen konnten.

(3) Werden nicht aufgegebenes Reisegepäck oder andere Sachen, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, zerstört oder beschädigt oder gehen sie verloren, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, wenn der Schaden von dem Luftfrachtführer oder seinen Leuten schuldhaft verursacht wurde. Werden sie verspätet befördert, gilt Absatz 2 entsprechend.

(4) In den Fällen der Absätze 1 bis 3 haftet der Luftfrachtführer für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 1 000 Rechnungseinheiten. Satz 1 gilt für aufgegebenes Reisegepäck nicht, wenn der Fluggast bei der Übergabe an den Luftfrachtführer den Betrag des Interesses an der Ablieferung am Bestimmungsort angegeben und das für die Haftung für dieses Interesse verlangte Entgelt gezahlt hat. In diesem Fall haftet der

Luftfrachtführer bis zur Höhe des angegebenen Betrages, es sei denn, dass dieser höher als das tatsächliche Interesse ist.

(5) Absatz 4 gilt nicht, wenn der Schaden vom Luftfrachtführer oder seinen Leuten in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurde.

(6) Ist aufgegebenes Reisegepäck beschädigt oder verspätet befördert worden, können Ansprüche nach Absatz 1 oder 2 nur geltend gemacht werden, wenn der Fluggast dem Luftfrachtführer den Schaden unverzüglich nach seiner Entdeckung, bei der Beschädigung von Reisegepäck spätestens binnen sieben Tagen nach der Annahme, bei der verspäteten Beförderung von Reisegepäck spätestens binnen 21 Tagen, nachdem das Reisegepäck dem Fluggast zur Verfügung gestellt worden ist, schriftlich anzeigt. Dies gilt nicht, wenn der Luftfrachtführer arglistig gehandelt hat. Für die Einhaltung der Frist ist die Übergabe der Anzeige oder ihre Absendung maßgeblich. Nimmt der Fluggast aufgegebenes Reisegepäck vorbehaltlos an, so begründet dies die Vermutung, dass es unbeschädigt abgeliefert worden ist.

(7) Ist aufgegebenes Reisegepäck verloren gegangen, können Ansprüche nach Absatz 1 nur geltend gemacht werden, wenn der Luftfrachtführer den Verlust anerkannt hat oder 21 Tage seit dem Tag vergangen sind, an dem das Reisegepäck hätte eintreffen sollen.

§ 48

Haftung auf Grund sonstigen Rechts

(1) Ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, kann gegen den Luftfrachtführer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Unterabschnitt vorgesehen sind.

(2) Die gesetzlichen Vorschriften, nach denen andere Personen für den Schaden haften, bleiben unberührt. Haben die Leute des Luftfrachtführers in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt, können sie sich jedoch auf die Voraussetzungen und Beschränkungen dieses Unterabschnitts berufen.

(3) Soweit die in diesem Unterabschnitt bestimmten Beträge die Haftung des Luftfrachtführers und seiner Leute begrenzen, darf der Gesamtbetrag, der von ihnen als Schadensersatz zu leisten ist, diese Beträge nicht überschreiten.

§ 48a

Luftbeförderung durch mehrere Luftfrachtführer

(1) Wird die Luftbeförderung nacheinander durch mehrere Luftfrachtführer ausgeführt und wird dabei ein Fluggast getötet, körperlich verletzt, gesundheitlich geschädigt oder verspätet befördert, ist nur der Luftfrachtführer zum Schadensersatz verpflichtet, der die Luftbeförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf der Unfall oder die Verspätung eingetreten ist. Dies gilt nicht, wenn der erste Luftfrachtführer die Haftung für die gesamte Luftbeförderung übernommen hat.

(2) Wird bei einer Luftbeförderung nach Absatz 1 Reisegepäck zerstört oder beschädigt, geht es verloren oder wird es verspätet befördert, sind der erste, der letzte und derjenige Luftfrachtführer zum Schadensersatz

satz verpflichtet, der die Luftbeförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf die Zerstörung, die Beschädigung, der Verlust erfolgt oder die Verspätung eingetreten ist. Diese Luftfrachtführer haften als Gesamtschuldner.

§ 48b

Haftung des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers

(1) Wer eine Luftbeförderung, zu der sich ein anderer verpflichtet hat, mit dessen Einverständnis ausführt (ausführender Luftfrachtführer), haftet neben dem anderen (vertraglicher Luftfrachtführer) nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts. Das Vorliegen des Einverständnisses wird vermutet. Der vertragliche und der ausführende Luftfrachtführer haften als Gesamtschuldner.

(2) Führt der ausführende Luftfrachtführer die Luftbeförderung nur auf einer Teilstrecke aus, haftet er nur für Schäden, die auf dieser Teilstrecke entstehen.

(3) Die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Luftfrachtführers und seiner in Ausführung ihrer Verrichtungen handelnden Leute gelten als solche des vertraglichen Luftfrachtführers. Die Handlungen und Unterlassungen des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner in Ausführung ihrer Verrichtungen handelnden Leute gelten als solche des ausführenden Luftfrachtführers, soweit sie sich auf die von ihm ausgeführte Luftbeförderung beziehen. Er haftet für diese Handlungen und Unterlassungen in jedem Fall nur bis zu den Beträgen der §§ 45 bis 47. Eine Vereinbarung über die Übernahme von Verpflichtungen, die in den Vorschriften dieses Unterabschnitts nicht vorgesehen sind, ein Verzicht auf die in diesen Vorschriften begründeten Rechte sowie Erklärungen eines Interesses nach § 47 Abs. 4 Satz 2 wirken nicht gegen den ausführenden Luftfrachtführer, es sei denn, dass er zugestimmt hat.

(4) Die Schadensanzeige nach § 47 Abs. 6 kann sowohl gegenüber dem vertraglichen als auch gegenüber dem ausführenden Luftfrachtführer mit Wirkung gegen den jeweils anderen erklärt werden.

(5) Soweit der ausführende Luftfrachtführer die Luftbeförderung vorgenommen hat, gilt wegen der Haftung der Leute des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers § 48 Abs. 2 entsprechend; maßgeblich sind dabei die Voraussetzungen und Beschränkungen, die für den Luftfrachtführer gelten, zu dessen Leuten sie gehören.

(6) Für die Beträge, die der vertragliche Luftfrachtführer und seine Leute sowie der ausführende Luftfrachtführer und seine Leute als Schadensersatz zu leisten haben, gilt § 48 Abs. 3 entsprechend. Der Gesamtbetrag, der von ihnen als Schadensersatz zu leisten ist, darf den höchsten Betrag nicht überschreiten, den einer von ihnen zu leisten verpflichtet ist. Jeder von ihnen haftet jedoch nur bis zu dem für ihn geltenden Höchstbetrag.

§ 49

Anzuwendende Vorschriften

Für die Haftung nach diesem Unterabschnitt sind im Übrigen die Vorschriften der §§ 34 bis 36 und 38 anzuwenden.

§ 49a

Ausschlussfrist

Die Klage auf Schadensersatz kann nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden. Die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist, an dem es hätte ankommen sollen oder an dem die Luftbeförderung abgebrochen worden ist.

§ 49b

Umrechnung von Rechnungseinheiten

Die in den §§ 45 bis 47 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro nach dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht zum Zeitpunkt der Zahlung oder, wenn der Anspruch Gegenstand eines gerichtlichen Verfahrens ist, zum Zeitpunkt der die Tatsacheninstanz abschließenden Entscheidung umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

§ 49c

Unabdingbarkeit

(1) Im Falle einer entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Luftbeförderung darf die Haftung des Luftfrachtführers nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts im Voraus durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden.

(2) Eine Vereinbarung, die der Vorschrift des Absatzes 1 zuwider getroffen wird, ist nichtig. Ihre Nichtigkeit hat nicht die Nichtigkeit des gesamten Vertrages zur Folge.

§ 50

Obligatorische Haftpflichtversicherung

(1) Der Luftfrachtführer ist verpflichtet, zur Deckung seiner Haftung auf Schadensersatz wegen der in § 44 genannten Schäden während der von ihm geschuldeten oder der von ihm für den vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Luftbeförderung eine Haftpflichtversicherung in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe zu unterhalten. Satz 1 gilt nicht, wenn die Bundesrepublik Deutschland Luftfrachtführer ist. Ist ein Land Luftfrachtführer, gilt Satz 1 nur für Luftbeförderungen, auf die das Montrealer Übereinkommen anwendbar ist.

(2) Für die Haftpflichtversicherung gelten die besonderen Vorschriften für die Pflichtversicherung des Gesetzes über den Versicherungsvertrag.

§ 51

Subsidiarität der Versicherung des vertraglichen Luftfrachtführers

Führt ein ausführender Luftfrachtführer eine Luftbeförderung für einen vertraglichen Luftfrachtführer aus, besteht eine Pflicht zur Unterhaltung einer Haftpflichtversicherung für den vertraglichen Luftfrachtführer nur, soweit

1. der ausführende Luftfrachtführer keine Haftpflichtversicherung bei einem in Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Versicherer unterhält, die den Anforderungen der jeweils anwendbaren Vorschriften des § 50 oder des Artikels 4 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 6 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entspricht, oder
2. seine Haftung über die Haftung des ausführenden Luftfrachtführers hinausgeht.

§ 52

(weggefallen)

3. Unterabschnitt Haftung für militärische Luftfahrzeuge

§ 53

Haftung für Schäden außerhalb eines militärischen Luftfahrzeugs

(1) Für Schäden der in § 33 genannten Art, die durch militärische Luftfahrzeuge verursacht werden, haftet der Halter nach den Vorschriften des ersten Unterabschnitts dieses Abschnitts; jedoch ist § 37 nicht anzuwenden.

(2) War der Getötete oder Verletzte kraft Gesetzes einem Dritten zur Leistung von Diensten in dessen Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet, so hat der Halter des militärischen Luftfahrzeugs dem Dritten auch für die entgehenden Dienste durch Entrichtung einer Geldrente Ersatz zu leisten.

§ 54

Haftung für Schäden bei Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug

(1) Wird bei der Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug durch einen Unfall jemand getötet, sein Körper verletzt oder seine Gesundheit geschädigt, ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Er haftet für jede beförderte Person nur bis zu einem Betrag von 600 000 Euro, wenn

1. der Schaden nicht durch sein rechtswidriges und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen oder das rechtswidrige und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen seiner Leute verursacht wurde oder
2. der Schaden ausschließlich durch das rechtswidrige und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen eines Dritten verursacht wurde.

(2) Werden bei der Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug Reisegepäck oder andere Sachen, die der Beförderte an sich trägt oder mit sich führt, durch einen Unfall zerstört oder beschädigt, ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Haftung ist für jeden Beförderten auf einen Höchstbetrag von 1 700 Euro beschränkt, es sei denn, der Schaden ist von dem Halter oder seinen Leuten in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden.

(3) Die §§ 40 und 45 Abs. 3 sowie die §§ 48 und 49 sind entsprechend anzuwenden.

(4) Die Haftung darf im Voraus durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden.

4. Unterabschnitt Gemeinsame Vorschriften für die Haftpflicht

§ 55

Verhältnis zu sozial- und versorgungsrechtlichen Vorschriften

Unberührt bleiben die Vorschriften des Siebten Buches Sozialgesetzbuch über die Unfallversicherung von Personen, die im Betrieb des Luftfahrzeughalters beschäftigt sind. Das Gleiche gilt für die sonstigen Vorschriften über Unfallschäden nach den beamtenrechtlichen Vorschriften des Bundes und der Länder und den versorgungsrechtlichen Vorschriften für die Bundeswehr.

§ 56

Gerichtsstand

(1) Für Klagen, die auf Grund dieses Abschnitts erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Unfall eingetreten ist.

(2) Für Klagen, die auf Grund der §§ 45 bis 47 erhoben werden, ist außerdem das Gericht des Bestimmungsorts zuständig. Im Falle des § 48b kann die Klage gegen den ausführenden Luftfrachtführer auch in dem Gerichtsstand des vertraglichen Luftfrachtführers und die Klage gegen den vertraglichen Luftfrachtführer auch in dem Gerichtsstand des ausführenden Luftfrachtführers erhoben werden.

(3) Ist auf die Luftbeförderung eine der in § 44 Nr. 1 bis 4 genannten Übereinkünfte anzuwenden, bestimmt sich der Gerichtsstand nach dieser Übereinkunft. Sind deutsche Gerichte nach Artikel 33 Abs. 2 des Montrealer Übereinkommens zuständig, ist für Klagen auf Ersatz des Schadens, der durch Tod oder Körperverletzung eines Reisenden entstanden ist, das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk der Reisende zum Zeitpunkt des Unfalls seinen Wohnsitz hatte.

§ 57

(weggefallen)

Dritter Abschnitt Straf- und Bußgeldvorschriften

§ 58

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. den im Rahmen der Luftaufsicht (§ 29) erlassenen Verfügungen zuwiderhandelt,
2. es unternimmt, ohne die Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 Luftfahrer auszubilden,
3. ohne die nach § 6 Abs. 1 oder 4 erforderliche Genehmigung einen Flugplatz anlegt, wesentlich erweitert, ändert oder betreibt,
4. Luftfahrthindernisse, die nach § 15 Abs. 2 der Genehmigung bedürfen, ohne Genehmigung errichtet oder entgegen § 16a Abs. 1 Satz 2 das Beste-

- hen oder den Beginn des Errichtens oder Abbaus der dort genannten Anlagen nicht unverzüglich anzeigt,
- 4a. (weggefallen)
 - 4b. (weggefallen)
 - 4c. (weggefallen)
 - 4d. (weggefallen)
 - 4e. (weggefallen)
 - 4f. (weggefallen)
 5. ohne die nach § 20 Abs. 1 oder 4 Satz 1 oder § 21a Satz 1 erforderliche Genehmigung Luftfahrtunternehmen betreibt oder Luftfahrzeuge verwendet,
 6. entgegen § 21 Abs. 1 oder 4 Satz 1 oder § 21a ohne die erforderliche Genehmigung Fluglinienverkehr betreibt,
 - 6a. entgegen § 21 Abs. 2 Satz 1, auch in Verbindung mit § 21a Satz 2, oder Abs. 4 Satz 2 Flugpläne, Beförderungsentgelte oder Beförderungsbedingungen nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt oder entgegen § 21 Abs. 2 Satz 2, auch in Verbindung mit § 21a Satz 2, oder Abs. 4 Satz 3 diese anwendet,
 7. entgegen den nach § 22 vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen oder ausgesprochenen Untersagungen Gelegenheitsverkehr betreibt,
 8. ohne Genehmigung nach § 24 Abs. 1 Luftfahrtveranstaltungen durchführt,
 - 8a. als Führer eines Luftfahrzeugs entgegen § 25 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 oder 3 startet oder landet,
 9. sich der Pflicht zur Auskunftserteilung nach § 25 Abs. 2 entzieht,
 10. einer auf Grund des § 32 erlassenen Rechtsverordnung oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung ergangenen vollziehbaren Auflage zuwiderhandelt, wenn die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
 11. den schriftlichen vollziehbaren Auflagen einer Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 oder 7, § 5 Abs. 1, § 25 Abs. 1, § 27 Abs. 1 oder 2 oder einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1, § 15 Abs. 2 Satz 1, § 20 Abs. 1, §§ 21, 22 oder 24 Abs. 1 oder einer Beschränkung nach § 23a zuwiderhandelt,
 12. ohne Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 mit einem Luftfahrzeug den Geltungsbereich dieses Gesetzes verlässt,
 - 12a. ohne Erlaubnis nach § 2 Abs. 7 mit einem Luftfahrzeug in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegt oder auf andere Weise ein Luftfahrzeug dorthin verbringt,
 13. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft, die das Luftrecht regeln, zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 5a für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
 14. entgegen § 1b Abs. 1 die international verbindlichen Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften

außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes nicht beachtet und befolgt oder

15. entgegen
 - a) § 43 Abs. 2 Satz 1,
 - b) § 50 Abs. 1 Satz 1 oder
 - c) Artikel 4 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 6 Abs. 1 oder 2 oder Artikel 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. EU Nr. L 138 S. 1), soweit nicht die Versicherung zur Deckung der Haftung für die Zerstörung, die Beschädigung und den Verlust von Gütern betroffen ist,

jeweils in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 12 Satz 1, eine Haftpflichtversicherung nicht unterhält.

(2) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 2, 3, 8a, 9, 12 und 12a kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 5 bis 7 und 13 mit einer Geldbuße bis zu fünfundzwanzigtausend Euro, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 1, 4, 8, 10, 11, 14 und 15 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden.

§ 59

(1) Wer als Führer eines Luftfahrzeugs oder als sonst für die Sicherheit Verantwortlicher durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen eine im Rahmen der Luftaufsicht erlassene Verfügung (§ 29) verstößt und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 60

(1) Wer

1. ein Luftfahrzeug führt, das nicht zum Luftverkehr zugelassen ist, oder als Halter einem Dritten das Führen eines solchen Luftfahrzeugs gestattet,
2. ein Luftfahrzeug ohne die Erlaubnis nach § 4 Abs. 1 führt oder bedient oder als Halter eines Luftfahrzeugs die Führung oder das Bedienen Dritten, denen diese Erlaubnis nicht erteilt ist, gestattet,
3. praktische Flugausbildung ohne eine Lehrberechtigung nach § 5 Abs. 3 erteilt,
4. als Führer eines Luftfahrzeugs entgegen § 25 Abs. 1 Satz 1 oder Satz 3 Nr. 1 startet oder landet,
5. ohne Erlaubnis nach § 27 Abs. 1 Satz 1 Stoffe oder Gegenstände, die durch Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Nr. 7 als gefährliche Güter bestimmt sind, mit Luftfahrzeugen befördert,
6. ohne Erlaubnis nach § 27 Abs. 2 Satz 1 Stoffe oder Gegenstände, die durch Rechtsverordnung als gefährliche Güter bestimmt sind, ohne Erlaubnis in Luftfahrzeugen im Handgepäck mit sich führt oder an sich trägt,

7. entgegen § 27 Abs. 3 Satz 1 elektronische Geräte betreibt,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft.

§ 61

(weggefallen)

§ 62

(1) Wer als Führer eines Luftfahrzeugs den Anordnungen über Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen zuwiderhandelt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft.

§ 63

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

1. das Luftfahrt-Bundesamt im Bereich der Aufgaben, die ihm übertragen sind oder für die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zuständig ist, sowie für Ordnungswidrigkeiten, die von militärischen Luftfahrzeugführern mit militärischen Luftfahrzeugen begangen werden, und für Ordnungswidrigkeiten nach § 58 Abs. 1 Nr. 15,
2. das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bereich der Aufgaben, die nach den §§ 31a bis 31c den dort genannten natürlichen oder juristischen Personen des privaten Rechts übertragen sind; § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend,
3. das Bundesamt für Güterverkehr im Bereich der Vorlage und Untersagung von Beförderungsentgelten nach den §§ 21 und 21a.

Vierter Abschnitt

Luftfahrtdateien

§ 64

(1) Beim Luftfahrt-Bundesamt und bei den Beauftragten nach § 31c werden Daten aller im Inland zum Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge in Luftfahrzeugregistern (Luftfahrzeugrolle, Luftsportgeräteverzeichnis) gespeichert. Die Speicherung erfolgt bei der Verkehrszulassung

1. für Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge und bemannte Ballone beim Luftfahrt-Bundesamt in der Luftfahrzeugrolle;
2. für Luftsportgeräte bei den Beauftragten nach § 31c im Luftsportgeräteverzeichnis.

(2) Die in den Luftfahrzeugregistern gespeicherten Daten dienen der Überwachung der Verkehrssicherheit der in ihnen erfassten Luftfahrzeuge (§ 2 Abs. 1). Sie dienen darüber hinaus der Erteilung von Auskünften, um

1. Personen in ihrer Eigenschaft als Eigentümer oder Halter von Luftfahrzeugen,
2. Luftfahrzeuge eines Eigentümers oder Halters oder
3. Luftfahrzeugdaten festzustellen oder zu bestimmen.

(3) In den Luftfahrzeugregistern werden folgende Daten gespeichert:

1. Art und Muster des Luftfahrzeugs sowie Werknummer der Zelle,
2. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
3. Nummer des Blattes des Luftfahrzeugregisters,
4. soweit erforderlich, Bezeichnung des Registerblattes des Registers für Pfandrechte an Luftfahrzeugen,
5. Name und die Anschrift des Eigentümers
 - a) bei natürlichen Personen:
Name, Vorname und Anschrift,
 - b) bei juristischen Personen und Gesellschaften des Handelsrechts:
Firmenname und Anschrift,
 - c) zusätzlich bei mehreren Eigentümern:
Anteile der Berechtigten in Bruchteilen oder das für die Gemeinschaft maßgebende Rechtsverhältnis, ferner einen von den Berechtigten bevollmächtigten Vertreter,
 - d) im Falle der Ausnahme nach § 3 Abs. 2 dieses Gesetzes:
zusätzlich auch Name und Wohnsitz oder Sitz des Luftfahrzeughalters, wenn ein ausländischer Eigentümer
 - Vermieter des Luftfahrzeugs über eine Zeitspanne von mehr als sechs Monaten oder
 - Sicherungs- oder Vorbehaltseigentümer des Luftfahrzeugs ist.

(4) In der Luftfahrzeugrolle werden neben den Daten nach Absatz 3 folgende Daten gespeichert:

1. regelmäßiger Standort des Luftfahrzeugs,
2. Angabe seines Verwendungszwecks,
3. Angaben über Muster von Triebwerk oder Propeller, Ausrüstung und Notausrüstung sowie über durchgeführte Nachprüfungen des Luftfahrzeugs,
4. Angaben über den Schallschutz,
5. Angaben über die Haftpflichtversicherung,
6. Name und Anschrift des Halters, wenn der Eigentümer nicht zugleich Halter ist; Absatz 3 Nr. 5 gilt entsprechend.

(5) Wer die Verkehrszulassung eines Luftfahrzeugs beantragt, hat den zuständigen Stellen nach Absatz 1 die zu speichernden Daten mitzuteilen und auf Verlangen zu belegen. Der Eigentümer eines Luftfahrzeugs hat den zuständigen Stellen nach Absatz 1 jede Änderung der Daten unverzüglich mitzuteilen.

(6) Mit Zustimmung des Halters des Luftfahrzeugs können für Luftfahrzeuge nach Absatz 1 Nr. 1 die Daten nach Absatz 3 Nr. 1 bis 3 sowie sein Name und seine Anschrift vom Luftfahrt-Bundesamt veröffentlicht werden.

(7) Die Daten nach den Absätzen 3 und 4 dürfen, soweit dies erforderlich ist,

1. für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Luftverkehrs,
2. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Luftverkehrsvorschriften oder
3. zur Verfolgung von Straftaten oder zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit

vom Luftfahrt-Bundesamt und von den Beauftragten nach § 31c an Behörden und sonstige öffentliche Stellen im Inland übermittelt werden.

(8) Die nach Absatz 3 Nr. 1, 2 und 5 gespeicherten Daten dürfen an nicht-öffentliche Stellen übermittelt werden, wenn der Empfänger glaubhaft macht, dass er

1. die Daten zur Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung oder zur Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr oder zur Erhebung einer Privatklage wegen im Luftverkehr begangener Verstöße benötigt und
2. ohne Kenntnis der Daten zur Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung, zur Befriedigung oder Abwehr des Rechtsanspruchs oder zur Erhebung der Privatklage nicht in der Lage wäre.

Der Empfänger darf die übermittelten Daten nur für den in Satz 1 Nr. 1 genannten Zweck verarbeiten oder nutzen. Die übermittelnde Stelle hat den Empfänger darauf hinzuweisen.

(9) Die Daten nach den Absätzen 3 und 4 dürfen, soweit dies erforderlich ist, vom Luftfahrt-Bundesamt

1. den in Artikel 21 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411) genannten Stellen,
2. an das Flugsicherungsunternehmen zur Weitergabe an die Organisation EUROCONTROL zur Durchführung von Flugsicherungsaufgaben sowie zur Erhebung von Kosten für die Inanspruchnahme von Streckennavigations-Diensten und Streckennavigations-Einrichtungen der Flugsicherung

übermittelt werden. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, dass die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet oder genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden.

(10) Die Daten nach Absatz 3 Nr. 4 und 5 und Absatz 4 Nr. 5 und 6 sind nach Ablauf von sechs Monaten nach Erlöschen der Verkehrszulassung für allgemeine Auskünfte zu sperren. Sie können im Einzelfall für die in Absatz 7 und 8 genannten Zwecke bis zum Ablauf des fünften Jahres nach Erlöschen der Verkehrszulassung genutzt oder übermittelt werden; nach Ablauf dieser Frist sind sie zu löschen.

§ 65

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt eine Datei über die von ihm, den Luftfahrtbehörden der Länder und den Beauftragten nach § 31c im Rahmen ihrer Zustän-

digkeit erteilten Erlaubnisse oder Berechtigungen für Luftfahrer (Zentrale Luftfahrerdatei).

(2) Die Zentrale Luftfahrerdatei dient der Feststellung, welche Erlaubnisse und Berechtigungen ein Luftfahrer besitzt.

(3) In der Zentralen Luftfahrerdatei werden folgende Daten gespeichert:

1. Familienname, Geburtsname, sonstige frühere Namen, Vorname, Geschlecht, Geburtsdatum und -ort;
2. Anschrift;
3. Art und Nummer der Erlaubnis und der sonstigen Berechtigung, Datum ihrer Erstaussstellung, ihre Gültigkeitsdauer sowie die jeweilige Ausstellungsbehörde;
4. rechtskräftige, unanfechtbare oder vorläufig wirksame Entscheidungen der Verwaltungsbehörden:
 - a) über die Tauglichkeit von Luftfahrtpersonal,
 - b) über die Ausstellung einer Erlaubnis oder über die Erneuerung oder Verlängerung einer Berechtigung nach den Bestimmungen der Verordnung über Luftfahrtpersonal oder nach den anderen in § 20 Abs. 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung genannten Bestimmungen,
 - c) über die Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis nach § 28 oder § 28a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - d) über das Ergebnis der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 des Luftverkehrssicherheitsgesetzes durch die Luftverkehrssicherheitsbehörden einschließlich des Zeitpunktes der Überprüfung;
5. Art des Tauglichkeitszeugnisses, Datum der Ausstellung, Gültigkeitsdauer, Referenznummer, ausstellender flugmedizinischer Sachverständiger und die im Tauglichkeitszeugnis eingetragenen Auflagen und Einschränkungen, untersuchender flugmedizinischer Sachverständiger bei und Datum von nicht abgeschlossenen Tauglichkeitsuntersuchungen, die Verweigerung einer Ausstellung einschließlich Datum und entscheidendem flugmedizinischen Sachverständigen bei festgestellter Untauglichkeit.

(4) Wer die Erteilung, Verlängerung, Erneuerung oder Änderung einer Erlaubnis oder sonstigen Berechtigung als Luftfahrer oder zur Ausbildung von Luftfahrern beantragt, hat der für die Ausstellung der Erlaubnis oder sonstigen Berechtigung zuständigen Stelle die erforderlichen Daten mitzuteilen und auf Verlangen zu belegen.

(5) Die Daten nach Absatz 3 dürfen, soweit dies zu dem in Absatz 2 genannten Zweck erforderlich ist,

1. für die Verfolgung von Straftaten,
2. für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten auf Grund dieses Gesetzes,
3. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften, soweit sie Erlaubnisse oder Berechtigungen für Luftfahrer betreffen,
4. zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs an ausländische Stellen,

5. für die Überprüfung der Zuverlässigkeit nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 des Luftsicherheitsgesetzes an die zuständige Luftsicherheitsbehörde

übermittelt werden. Eine Übermittlung für andere Zwecke als nach Absatz 2 ist nur zulässig, wenn dies zur Abwehr erheblicher Nachteile für das Gemeinwohl oder einer sonst unmittelbar drohenden Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist. In den Fällen der Nummer 4 sind die Empfänger darauf hinzuweisen, dass die Daten nur zu dem Zweck genutzt und verarbeitet werden dürfen, zu dem sie übermittelt worden sind.

(6) Die Luftfahrtbehörden der Länder und die Beauftragten nach § 31c übermitteln dem Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich die nach Absatz 3 zu speichernden Daten zur Aufnahme in die Zentrale Luftfahrerdatei.

(7) Das Luftfahrt-Bundesamt hat die in der Zentralen Luftfahrerdatei gespeicherten personenbezogenen Daten zu löschen, wenn ihre Kenntnis für die Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich ist. Es prüft bei der Einzelfallbearbeitung und jeweils nach Ablauf von fünf Jahren, ob gespeicherte personenbezogene Daten zu berichtigen oder zu löschen sind. Die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das letzte Ereignis eingetreten ist, das zur Speicherung der Daten geführt hat. Die maßgeblichen Gründe für die Aufrechterhaltung der Speicherung des jeweiligen Datensatzes sind aktenkundig zu machen.

(8) Jeder Beauftragte nach § 31c führt eine Datei über die von ihm im Rahmen seiner Zuständigkeiten erteilten Erlaubnisse und Berechtigungen. Die Absätze 2 bis 5 und 7 sind entsprechend anzuwenden.

§ 66

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt ein Register zur Speicherung von Daten, die für die Entscheidung über die Beschränkung, das Ruhen, den Widerruf, die Rücknahme oder die Versagung der Erlaubnis oder Berechtigung eines Luftfahrers erforderlich sind (Luftfahrer-Eignungsdatei).

(2) In der Luftfahrer-Eignungsdatei werden gespeichert:

1. Familienname, Geburtsname, Vorname, Geburtsdatum und -ort,
2. Daten über rechtskräftige, unanfechtbare oder vorläufig wirksame Entscheidungen der Verwaltungsbehörden:
 - a) über die Beschränkung, das Ruhen, den Widerruf oder die Rücknahme einer Erlaubnis für Luftfahrtpersonal nach § 29 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - b) wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 58 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4a bis 7, 8a bis 16 dieses Gesetzes,
 - c) über die Versagung der Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis nach § 28 oder § 28a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - d) über die Versagung oder den Widerruf der Erlaubnis zur Ausbildung von Luftfahrern nach § 5 dieses Gesetzes,
 - e) über das Nichtbestehen der Prüfung nach § 128 Abs. 6 der Verordnung über Luftfahrtpersonal,

3. rechtskräftige Entscheidungen der Gerichte:

- a) in den in Nummer 2 Buchstabe a bis d genannten Fällen,
- b) bei Straftaten und in Fällen, in denen von Strafe abgesehen worden ist, die für die Beurteilung der Tauglichkeit und Zuverlässigkeit von Personen für den Umgang mit Luftfahrzeugen erforderlich sind,

4. Entscheidungen der Gerichte oder der Staatsanwaltschaften nach § 153a der Strafprozessordnung, die für die Beurteilung der Tauglichkeit und Zuverlässigkeit von Personen für den Umgang mit Luftfahrzeugen erforderlich sind, jedoch ohne Angabe der festgesetzten Auflagen und Weisungen.

(3) Die in der Luftfahrer-Eignungsdatei gespeicherten Daten dürfen, soweit dies zu dem in Absatz 1 genannten Zweck erforderlich ist,

1. für die Verfolgung von Straftaten,
2. für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten auf Grund dieses Gesetzes,
3. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften, soweit sie Erlaubnisse oder Berechtigungen für Luftfahrer betreffen,
4. zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs an ausländische Stellen

übermittelt werden. Eine Übermittlung für andere Zwecke als nach Absatz 1 ist nur zulässig, wenn dies zur Abwehr erheblicher Nachteile für das Gemeinwohl oder einer sonst unmittelbar drohenden Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist. In den Fällen der Nummer 4 sind die Empfänger darauf hinzuweisen, dass die Daten nur zu dem Zweck genutzt und verarbeitet werden dürfen, zu dem sie übermittelt worden sind.

(4) Die nach § 31 Abs. 2 Nr. 1 und 3 für die Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrtpersonal zuständigen Landesbehörden und die Beauftragten nach § 31c teilen dem Luftfahrt-Bundesamt die für eine Speicherung nach Absatz 2 Nr. 1 und 2 und die für eine Änderung oder Löschung einer Eintragung erforderlichen Daten unverzüglich mit. Satz 1 gilt entsprechend, wenn diesen Behörden Daten nach Absatz 2 Nr. 3 und 4 von Gerichten und Staatsanwaltschaften übermittelt wurden.

(5) Die nach Absatz 2 gespeicherten Daten sind spätestens nach Ablauf folgender Fristen zu löschen:

1. zwei Jahre
 - a) bei Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit,
 - b) bei Entscheidungen der Gerichte oder der Staatsanwaltschaft nach § 153a der Strafprozessordnung,
2. fünf Jahre,
 - a) wenn auf Geldstrafe oder auf Freiheitsstrafe von nicht mehr als drei Monaten erkannt worden ist,
 - b) wenn von Strafe abgesehen worden ist,
3. zehn Jahre
in allen übrigen Fällen.

Die Frist beginnt mit der Rechtskraft oder Unanfechtbarkeit der Entscheidung. Eine Entscheidung, mit der

die Erteilung einer Erlaubnis oder die Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis für immer untersagt worden ist, wird gelöscht, wenn der Betroffene gestorben ist.

§ 67

Über die vom Luftfahrt-Bundesamt erteilten Erlaubnisse und Berechtigungen des Flugsicherungspersonals können folgende Daten

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

an das Flugsicherungsunternehmen, an den Flugplatzunternehmer, soweit auf dessen Flugplatz Beauftragte nach § 31 Abs. 2 Satz 2 dieses Gesetzes Flugsicherungsaufgaben durchführen, 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 Erlaubnisse und Berechtigungen ein Angehöriger des Flugsicherungspersonals besitzt, erforderlich ist.

§ 68

(1) Rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Straftat nach § 60 oder wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 58, die von einem in- oder ausländischen Halter eines Luftfahrzeugs oder von einer für die Leitung eines in- oder ausländischen Luftfahrtunternehmens verantwortlichen Person im Inland begangen wurde, werden vom Luftfahrt-Bundesamt in einem Deliktsregister gespeichert. Die Eintragungen dienen der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Halters oder der für die Leitung des Unternehmens verantwortlichen Personen bei der Erteilung und Überwachung von Genehmigungen und Erlaubnissen nach § 20 Abs. 1 und § 21a sowie für Ermessensentscheidungen nach § 2 Abs. 7. Sie sind nach Ablauf von zwei Jahren zu löschen. Die Frist beginnt mit der Rechtskraft der Entscheidung.

(2) Die nach § 31 Abs. 2 Nr. 11 für die Erteilung von Genehmigungen für Luftfahrtunternehmen zuständigen Landesbehörden teilen dem Luftfahrt-Bundesamt die ihnen mitgeteilten Entscheidungen von Gerichten und Staatsanwaltschaften nach Absatz 1 Satz 1 unverzüglich mit.

(3) Die Daten dürfen nur zu den in Absatz 1 Satz 2 genannten Zwecken verwendet werden.

(4) Das Luftfahrt-Bundesamt darf den Stellen, denen die Aufgaben nach Absatz 1 Satz 2 obliegen, die Daten übermitteln, soweit dies zur Erfüllung der genannten Aufgaben erforderlich ist.

(5) Der Empfänger darf die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verwenden, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt worden sind.

§ 69

(weggefallen)

§ 70

(1) Die Luftaufsichtsstelle oder auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle die Flugleitung darf

1. zum Zwecke der Erfüllung der ihr nach § 29 dieses Gesetzes zugewiesenen Aufgaben,
2. zum Zwecke der Strafverfolgung nach den §§ 59, 60 und 62 dieses Gesetzes,
3. zum Zwecke der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 58 dieses Gesetzes, § 108 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und nach § 43 der Luftverkehrs-Ordnung,
4. zum Zwecke der Durchführung des Such- und Rettungsdienstes,
5. zum Zwecke der Flugunfalluntersuchung,
6. zum Zwecke der Luftfahrtstatistik,
7. zum Zwecke der zollrechtlichen Überwachung

folgende Daten über den Start und die Landung von Luftfahrzeugen erheben, verarbeiten und nutzen:

- Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
- Luftfahrzeugmuster,
- Anzahl der Besatzungsmitglieder,
- Anzahl der Fluggäste,
- Art des Fluges,
- Start- und Zielflugplatz (nur bei Überlandflug).

Die Daten sind im Hauptflugbuch zu speichern.

(2) Die Daten nach Absatz 1 dürfen an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Bundesministerium der Verteidigung, die Strafverfolgungs- und Justizbehörden, das Luftfahrt-Bundesamt, das Flugsicherungsunternehmen, die für die Untersuchung von Flugunfällen zuständige Behörde, an die zuständigen Zolldienststellen und an die Luftfahrtbehörden der Länder übermittelt werden, wenn dies für die in Absatz 1 genannten Zwecke im Einzelfall erforderlich ist.

(3) Die Daten sind im Hauptflugbuch zu löschen, soweit sie zur Erfüllung der in Absatz 1 aufgeführten Aufgaben und Zwecke nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch nach zwei Jahren. Dies gilt nicht, soweit die nach Absatz 1 erhobenen Daten durch Löschung der letzten drei Buchstaben des Eintragungszeichens anonymisiert worden sind.

Fünfter Abschnitt

Übergangsregelungen

§ 71

(1) Ein bis zum 2. Oktober 1990 in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet (Beitrittsgebiet) angelegter Flugplatz, der am 1. März 1999 noch betrieben wird, gilt im Sinne der §§ 6 bis 10 als genehmigt und, wenn er der Planfeststellung bedarf, als im Plan festgestellt. Dies gilt nicht, wenn seit dem 3. Oktober 1990 für den Flugplatz eine Genehmigung oder eine Änderungsgenehmigung nach § 6 erteilt oder eine erteilte Genehmigung oder Änderungsgenehmigung bestandskräftig zurückgenommen oder widerrufen worden ist.

(2) Absatz 1 Satz 1 gilt für einen bis zum 31. Dezember 1958 in dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach dem Stand bis zum 3. Oktober 1990 angelegten Flugplatz, der am 1. März 1999 noch betrieben wird, entsprechend. Satz 1 findet keine Anwendung auf die in § 2 Abs. 5 des Sechsten Überleitungsgesetzes vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106) genannten Flugplätze.

(3) Vor dem 17. Dezember 2006 begonnene Planungsverfahren werden nach den Vorschriften dieses Gesetzes in der ab dem 17. Dezember 2006 geltenden Fassung weitergeführt. § 11 Abs. 2 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes bleibt unberührt.

§ 72

(1) Die durch das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (BGBl. I S. 550) geänderten Vorschriften des 2. Unterabschnitts des Zweiten Abschnitts und des § 56 gelten nicht, wenn der Vertrag, aus dem die Luftbeförderung geschuldet wird, vor seinem Inkrafttreten geschlossen wurde.

(2) § 54 in der durch das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (BGBl. I S. 550) geänderten Fassung gilt nicht, wenn sich der Unfall vor seinem Inkrafttreten ereignet hat.