

21.05.03

Vk

Gesetzesantrag

der Freien und Hansestadt Hamburg

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

A. Problem und Ziel

Gemäß Artikel 14 Absatz 3 des Grundgesetzes ist eine Enteignung nur zum „Wohle der Allgemeinheit“ zulässig. Sie darf nur durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes erfolgen, das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt.

Nach § 28 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) ist die Enteignung „für Zwecke der Zivilluftfahrt“ zulässig. Ob jedoch Werkflugplätze „Zwecken der Zivilluftfahrt“ dienen, wird von der jüngsten Rechtsprechung mit dem Argument in Zweifel gezogen, dass Sonderplätze nicht wie Verkehrsflughäfen bzw. -landeplätze der Abwicklung eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses dienen, da es an dem für eine Enteignung vorausgesetzten Wohl der Allgemeinheit fehle.

Diese Rechtsprechung hat eine erhebliche Rechtsunsicherheit zum Nachteil von nicht-militärischen Sonderflugplätzen, deren Betrieb zugleich dem Wohl der Allgemeinheit dient, eintreten lassen.

Betroffen sind insbesondere produktionstechnisch in die Luftfahrtindustrie eingegliederte Sonderflugplätze, deren Betrieb primär dem Unternehmenszweck dient, die aber wegen ihrer herausragenden Bedeutung für bestimmte vom Gesetzgeber zu definierende Allgemeininteressen (z.B. Industrie- und Standortpolitik) zugleich dem Allgemeinwohl dienen.

B. Lösung

Weist ein Sonderflugplatz, wie oben dargestellt, einen Bezug zum Allgemeinwohl auf, so sind Enteignungen zugunsten dieser Plätze nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Insoweit bedarf es einer ausdrücklichen Klarstellung im Luftverkehrsgesetz.

C. Alternativen

Aufrechterhaltung des eingetretenen rechtsunsicheren Zustandes im Hinblick auf die Errichtung und Erweiterung von Sonderflugplätzen mit unter Umständen gravierenden nachteiligen Folgen für die Wirtschaft und die Arbeitsplätze in Deutschland, insbesondere für die Luftfahrtindustrie und die Luftfahrttechnologie.

D. Finanzielle Auswirkungen**1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand**

Für Bund, Länder und Gemeinden entstehen durch die Änderung der Luftverkehrsgesetzes keine Aufwendungen.

2. Vollzugsaufwand

Für Bund, Länder und Gemeinden entsteht durch die Änderung der Luftverkehrsgesetzes kein Vollzugsaufwand.

E. Sonstige Kosten

Keine

21.05.03

Vk

Gesetzesantrag
der Freien und Hansestadt Hamburg

**Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrs-
gesetzes**

Der Präsident des Senats
der Freien und Hansestadt Hamburg

Hamburg, den 20. Mai 2003

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Prof. Dr. Wolfgang Böhmer

Sehr geehrter Herr Präsident,

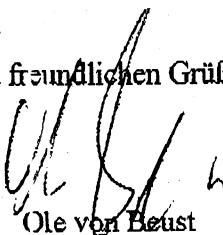
der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat beschlossen, dem Bundesrat
den in der Anlage beigefügten

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag gemäß
Artikel 76 Absatz 1 des Grundgesetzes zu beschließen.

Ich bitte Sie, den Antrag gemäß § 36 Absatz 1 der Geschäftsordnung des
Bundesrates den zuständigen Ausschüssen zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen



Ole von Beust
Erster Bürgermeister

**Entwurf eines
... Gesetzes
zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1
Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

Dem § 28 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. August 2002 (BGBl. I S. 3355), wird folgender Satz angefügt:

„Die Befugnis der Länder, Enteignungen für Sonderflugplätze vorzusehen, bleibt unberührt.“

**Artikel 2
Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Gemäß Artikel 14 Absatz 3 des Grundgesetzes ist eine Enteignung nur zum „Wohle der Allgemeinheit“ zulässig. Sie darf nur durch ein Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes erfolgen, das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt.

§ 28 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) erklärt die Enteignung zum „Zwecke der Zivilluftfahrt“ für zulässig. Ob jedoch Werkflugplätze dem „Zwecke der Zivilluftfahrt“ dienen, wird von der jüngsten Rechtsprechung in Zweifel gezogen. Enteignungen für die Anlage und den Betrieb solcher Sonderflugplätze werden daher mangels anderer ausreichender gesetzlicher Grundlage abgelehnt.

Diese Rechtsprechung hat eine erhebliche Rechtsunsicherheit zum Nachteil der Sonderflugplätze eintreten lassen.

Sonderflugplätze dienen nicht wie Verkehrsflughäfen bzw. -landeplätze der Abwicklung eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses. Ihre Anlage und ihr Betrieb sind vielmehr auf die Unterstützung der besonderen wirtschaftlichen und produktionstechnischen Belange des jeweiligen Flugplatzunternehmers ausgerichtet. Der Sonderzweck schließt aber nicht aus, dass auch ein Sonderflugplatz Zwecken der Zivilluftfahrt und damit dem Wohl der Allgemeinheit dienen kann. Sonderflugplätze können insbesondere durch ihre unmittelbare Einbindung in das Produktionsgeschehen eines Luftverkehrsunternehmens eine für die Allgemeinheit herausragende wirtschafts- und industriepolitische Bedeutung besitzen, die Wert ist, seitens des staatlichen Gemeinwesens gefördert und unterstützt zu werden.

§ 28 Abs. 1 Satz 1 LuftVG wird teilweise so verstanden, als sei durch Bundesrecht - abschließend und die Länder bindend – die Enteignung allein im Hinblick auf den allgemeinen Verkehr dienende Flughäfen zugelassen. Demgegenüber ist die Enteignung auch für solche Flughäfen (Landplätze) zulässig, die in erster Linie privaten Zwecken dienen, zugleich aber durch Förderung von industriellen und wirtschaftlichen Zielen das Gemeinwohl fördern. Die Enteignung für solche Zwecke entsprechend der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 74, 264ff.) bedarf einer – in § 28 Abs. 1 Satz 1 LuftVG noch nicht enthaltenen – gesonderten Regelung des Gesetzgebers.

Solche Regelungen für herausgehobene Einzelprojekte werden regelmäßig von den Ländern zur Verfolgung ihrer Wirtschaftspolitik getroffen; ihnen muss daher auch – neben dem Bund – die Kompetenz zu Enteignungsregelungen bleiben.

Insoweit ist daher in das Luftverkehrsgesetz eine ausdrückliche Klarstellung in § 28 Abs. 1 LuftVG einzufügen.

Ländern und Gemeinden entstehen durch dieses Gesetz keine Kosten.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich hierbei aus Artikel 73 Absatz 1 Nr. 6 i.V.m. Artikel 74 Absatz 1 Nr. 6 des Grundgesetzes. Eine bundesgesetzliche Regelung ist nach Artikel 72 Absatz 2 Grundgesetz erforderlich, weil die Klarstellung zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erfolgt.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Während bei Verkehrsflughäfen bzw. -landeplätzen die Tatsache, dass sie dem „Zwecke der Zivilluftfahrt“ dienen, unbestritten ist, wird dies von der neueren Rechtsprechung bei Sonderflugplätzen verneint. Nach Auffassung der Rechtsprechung seien diese Flugplätze gerade nicht dem allgemeinen Verkehr gewidmet. Derartige Flugplätze dienten vielmehr privatnützigen Zwecken, insbesondere den wirtschaftlichen und produktionstechnischen Belangen des jeweiligen Flugplatzunternehmers, jedoch nicht der „Zivilluftfahrt“.

Dieser besondere Zweck – der geradezu charakteristisch für Sonderflugplätze ist – ist jedoch ebenfalls Teil der „Zwecke der Zivilluftfahrt“. Auch ein Sonderflugplatz dient Zwecken der Zivilluftfahrt, schließlich findet auf einem solchen Flugplatz ziviler Luftverkehr statt, sind die für die Errichtung und den Betrieb von zivilen Flugplätzen geltenden Bestimmungen und Verfahren zu beachten.

Die Länder haben nach Artikel 72 Abs. 1 i.V.m. Artikel 74 Absatz 1 Nr. 14 Grundgesetz die Gesetzgebungskompetenz für die Enteignung, d.h. für materielle Regelungen, die das Sachgebiet Luftverkehr betreffen, solange und soweit der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit nicht durch Gesetz Gebrauch gemacht hat.

Mit der Regelung des § 28 Abs. 1 Satz 1 LuftVG hat jedoch der Bundesgesetzgeber keine die Länder nach Artikel 72 Absatz 1 i.V.m. Artikel 74 Absatz 1 Nr. 14 Grundgesetz ausschließende Regelung der Enteignung für alle Arten von Flugplätzen treffen wollen.

Diese Tatsache ergibt sich durch einen Rückblick auf das Zustandekommen der Regelung.

Die ursprüngliche Fassung des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 (RGBl. I S. 681) in der Fassung des Gesetzes über die Reichsluftfahrtverwaltung vom 15. Dezember 1933 (RGBl. I S. 1077) sah in § 15 Abs. 2 die Zulässigkeit der Enteignung für alle „Zwecke der Luftfahrt“ vor. Nach Wiederherstellung der Lufthoheit erfolgte die Einschränkung dieses Zwecks auf die „Zivilluftfahrt“ durch Artikel 1 Nr. 19 des Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 5. Dezember 1958 (BGBl. I S. 899).

Die Einschränkung hatte jedoch nur zum Ziel, Enteignungsverfahren für zivile Flugplätze von den Enteignungen für militärische Flugplätze nach den Regelungen des Landesbeschaffungsgesetzes (vgl. auch Giemulla/Schmid, Luftverkehrsgesetz, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, § 28 Rdn. 1; Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, § 28 Rdn. 1) deutlich abzugrenzen. Ein weiter gehender Ausschluss des Landesgesetzgebers für Enteignungsregelungen kann dieser rechtsgeschichtlichen Betrachtung jedoch nicht entnommen werden.

Durch Einfügung einer entsprechenden ausdrücklichen Klarstellung in § 28 Abs. 1 LuftVG ist deshalb diese Befugnis des Landesgesetzgebers, für alle Sonderlandeplätze eigene Regelungen treffen zu dürfen, noch einmal deutlich hervorzuheben.

Damit kann den insoweit erkennbaren gegenläufigen Tendenzen in der Rechtsprechung erfolgreich begegnet werden.

Zu Artikel 2

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten des Änderungsgesetzes.