

12.03.07**In - Fz - Vk****Verordnung
des Bundesministeriums
des Innern**

Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV)**A. Problem und Ziel**

Durch die Herauslösung der Vorschriften zum Schutz des Luftverkehrs vor Angriffen Dritter aus dem Luftverkehrsgesetz und der Schaffung eines eigenen Luftsicherheitsgesetzes sowie der Umsetzung von Anforderungen der „Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt“ (ABl. EG Nr. L 355 S.1, im Folgenden: Europäische Luftsicherheitsverordnung) wird es erforderlich, die entsprechenden Gebührentatbestände aus der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung in eine eigene Luftsicherheitsgebührenverordnung zu übernehmen. Durch die Europäische Luftsicherheitsverordnung sind neue Aufgaben vorgegeben, die entsprechende Gebührentatbestände erforderlich machen.

B. Lösung

Die bisher in der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung geregelten Gebühren für den Bereich Luftsicherheit sind nach dem Inkrafttreten des Luftsicherheitsgesetzes am 15. Januar 2005 in einer eigenen Gebührenverordnung auf der Grundlage von § 17 Absatz 2 LuftSiG zu regeln.

Übernommen und redaktionell überarbeitet wurden die nachfolgenden Tatbestände, die bisher in dem Abschnitt VII des in der Anlage zu § 2 Absatz 1 Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) enthaltenen Gebührenverzeichnisses aufgeführt sind: Nr. 2 (Zulassung der Ausnahme vom Verbot des Mitführens von Waffen), Nr. 29 (Luftsicherheitsmaßnahmen auf dem Flugplatzgelände) und Nr. 40 (Zuverlässigkeitsüberprüfung).

Die Europäische Luftsicherheitsverordnung schreibt den Mitgliedstaaten einige neue Maßnahmen vor, deren Durchführung und Verantwortlichkeit im Luftsicherheitsgesetz geregelt werden. Hierzu werden mit den Nrn. 4, 7 und 8 des Gebührenverzeichnisses entsprechende Gebührentatbestände geschaffen.

Die Tätigkeit der Zulassung von Luftsicherheitsplänen für die Flugplatzbetreiber, Luftfahrzeughalter und Luftfahrtunternehmen hat sich in der Vergangenheit als sehr umfangreich und zeitaufwendig herausgestellt. Zudem wird die Europäische Kommission die Aktualität und erforderliche nachträgliche Auflagen im Rahmen von Inspektionen kontrollieren. Für diese umfangreichen Tätigkeiten der Luftsicherheitsbehörden werden nunmehr in dem Gebührenverzeichnis mit den Nrn. 5, 6 und 9 Gebührentatbestände geschaffen.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

Die Aufnahme neuer Gebührentatbestände führt bei Bund und Ländern haushalterisch zu Mehreinnahmen in Höhe von 1 409 000 €, davon entfallen auf den Bund im Bereich des Luftfahrt-Bundesamtes (Kapitel 1216) 654 000 €.

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

2. Vollzugaufwand

Für Bund und Länder entstehen durch die in die Luftsicherheitsgebührenverordnung aufgenommenen Gebühren keine höheren Aufwendungen und kein höherer Vollzugaufwand.

E. Sonstige Kosten

In die einheitliche Erhebung von Gebühren für die Zuverlässigkeitsüberprüfungen (Nr. 3) sind künftig auch Personen nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 und 5 LuftSiG, d.h. Luftfahrer und Flugschüler von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen und Motorseglern sowie Mitglieder flugplatzansässiger Vereine und sonstige Berechtigte, einbezogen. Durch die Aufnahme neuer Tatbestände in das Gebührenverzeichnis (Nrn. 4 - 9) entstehen den Luftfahrtunternehmen, den Luftfahrzeughaltern und den Flughafensbetreibern zusätzliche Kosten. Diese Kosten sind teilweise durch die Einführung neuer Sicherheitsmaßnahmen in der Europäischen Luftsicherheitsverordnung verursacht. Kosteninduzierte Erhöhungen von Einzelpreisen können deshalb nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

12.03.07

**Verordnung
des Bundesministeriums
des Innern**

In - Fz - Vk

Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV)

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 8. März 2007

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Harald Ringstorff

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium des Innern zu erlassende

Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas de Maizière

Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV)

Vom ...

Auf Grund des § 17 Abs. 2 des Luftsicherheitsgesetzes vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), der zuletzt durch Artikel 337 der Verordnung vom 7. November 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) verordnet das Bundesministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

§ 1 Gebühren

Die gebührenpflichtigen Amtshandlungen und die Gebührensätze ergeben sich aus dem anliegenden Gebührenverzeichnis, soweit nichts anderes bestimmt ist.

§ 2 Pflichten der Luftfahrtunternehmer und Luftfahrzeughalter

Im Falle von Amtshandlungen nach Nummer 2 des Gebührenverzeichnisses sind Luftfahrtunternehmer und Luftfahrzeughalter verpflichtet, der für den Vollzug des § 5 des Luftsicherheitsgesetzes zuständigen Luftsicherheitsbehörde die Anzahl der durchsuchten oder überprüften Fluggäste mitzuteilen. Die Einzelheiten werden von der nach § 5 des Luftsicherheitsgesetzes zuständigen Behörde festgelegt und den Gebühren- und Auslagenschuldnern (§ 3) bekannt gegeben.

§ 3 Gebühren- und Auslagenschuldnerschaft

Gebühren- und Auslagenschuldner sind

1. für Amtshandlungen nach Nummern 1 und 4 des Gebührenverzeichnisses der Antragsteller;
2. für Amtshandlungen nach den Nummern 2, 6 und 9 des Gebührenverzeichnisses das Luftfahrtunternehmen und der Halter von Luftfahrzeugen;
3. für Amtshandlungen nach Nummer 3 des Gebührenverzeichnisses der Antragsteller oder im Fall des § 7 Abs. 2 Satz 2 LuftSiG der Arbeitgeber des Antragstellers;
4. für Amtshandlungen nach Nummer 5 des Gebührenverzeichnisses der Flugplatzbetreiber;
5. für Amtshandlungen nach den Nummern 7 und 8 des Gebührenverzeichnisses der jeweilige Antragsteller nach Kapitel 6 und 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 355 S.1).

§ 4 Auslagen

- (1) Auslagen sind nach § 10 Abs. 1 Nr. 1 bis 8 des Verwaltungskostengesetzes zu erheben, soweit nichts anderes bestimmt ist.
- (2) Auslagen für innerhalb des Geltungsbereiches dieser Verordnung geführte Ferngespräche sowie für entsprechend gesendete Fernschreiben und Telefaxe werden nicht erhoben.
- (3) Die Aufwendungen für den Einsatz von Dienstkraftfahrzeugen bei Dienstgeschäften außerhalb der Dienststelle sind gesondert zu erheben.

§ 5 Gebühren- und Auslagenermäßigung und -befreiung

Aus Gründen der Billigkeit oder des öffentlichen Interesses können im Einzelfall Gebührenermäßigung und Auslagenermäßigung sowie Gebührenbefreiung und Auslagenbefreiung zugelassen werden.

§ 6 Übergangsregelungen

Ist für die in den Nummern 1 bis 4, 7 und 8 des Gebührenverzeichnisses aufgeführten Amtshandlungen, die ab dem 15. Januar 2005 beantragt waren, durch diese Verordnung eine Gebührenpflicht neu begründet worden, so können die Gebühren nach dieser Verordnung erhoben werden.

§ 7 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister des Innern

Dr. Wolfgang Schäuble

Anhang

Anlage
(zu § 1)

Gebührenverzeichnis

1	Zulassung einer Ausnahme von dem Verbot des Mitführens von Waffen oder anderen verbotenen Gegenständen (§ 11 Abs. 2 in Verbindung mit § 11 Abs. 1 LuftSiG)		
1.1	allgemein	30 bis	110 €
1.2	im Einzelfall	15 bis	55 €
2	Durchsuchung von Fluggästen und mitgeführten Gegenständen (einschließlich des aufgegebenen Gepäcks) oder deren Überprüfung in sonstiger Weise je Fluggast	2 bis	10 €
3	Zuverlässigkeitsüberprüfung von Personen nach § 7 LuftSiG je Person	5 bis	150 €
4	Zulassung von Ausbildern für die Schulung von Personen nach § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6, § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftSiG und für die Schulung von Personen zur Wahrnehmung von Aufgaben nach § 5 Abs. 1 bis 3 LuftSiG		500 €
5	Zulassung eines Luftsicherheitsplanes nach § 8 Abs. 1 LuftSiG	1 000 bis	100 000 €
5.1	Erlass von nachträglichen Auflagen	100 bis	5 000 €
5.2	Zulassung von Änderungen	100 bis	1 000 €
6.	a) Zulassung eines Luftsicherheitsplanes nach § 9 Abs. 1 LuftSiG (für deutsche Luftfahrtunternehmen)	1 000 bis	10 000 €
	b) Zulassung eines Luftsicherheitsplans nach § 9 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 Nr. 2 LuftSiG (für ausländische Luftfahrtunternehmen)	500 bis	5 000 €
6.1	Erlass von nachträglichen Auflagen	100 bis	1 000 €
6.2	Zulassung von Änderungen	100 bis	1 000 €

7	Zulassung eines reglementierten Beauftragten nach Kapitel 6. des Anhangs der Verordnungen (EG) 2320/2002 und 622/2003	200 bis 10 000 €
7.1	Zulassung von Änderungen	100 bis 2 500 €
7.2	Verlängerung der Zulassung	100 bis 2 500 €
8	Zulassung einer reglementierten Postbehörde/-verwaltung nach Kapitel 7 des Anhangs der Verordnung (EG) 2320/2002	100 bis 10 000 €
8.1	Zulassung von Änderungen	100 bis 2 500 €
8.2	Verlängerung der Zulassung	100 bis 2 500 €
9	Überwachung der im Luftsicherheitsplan dargestellten Sicherungsmaßnahmen nach § 16 Abs. 3 Satz 1 LuftSiG pro Kalenderjahr	500 bis 20 000 €
10	Vollständige oder teilweise Zurückweisung eines Widerspruchs	Für die vollständige oder teilweise Zurückweisung eines Widerspruchs wird eine Gebühr bis zur Höhe der für die angefochtene Amtshandlung festgesetzten Gebühr erhoben. Dies gilt nicht, wenn der Widerspruch nur deshalb keinen Erfolg hat, weil die Verletzung einer Verfahrens- oder Formvorschrift nach § 45 VwVfG unbeachtlich ist. War für die angefochtene Amtshandlung eine Gebühr nach diesem Verzeichnis nicht vorgesehen, war die Amtshandlung gebührenfrei oder ist ein Widerspruch von einem Dritten eingelegt worden, wird eine Gebühr bis zu 2 500 € erhoben. Bei einem erfolglosen Widerspruch, der sich ausschließlich gegen eine Kostenentscheidung richtet, beträgt die Gebühr höchstens 1/10 der Gebühr des streitigen Betrages. Wird ein Widerspruch nach Beginn seiner sachlichen Bearbeitung, jedoch vor deren Beendigung zurückgenommen, beträgt die Gebühr höchstens 3/4 der Gebühr nach den Sätzen 1 bis 3. In allen Fällen beträgt die Gebühr jedoch mindestens 25 €.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Nach § 17 Abs. 2 LuftSiG sind die Gebühren für die Durchführung von Luftsicherheitsmaßnahmen durch Rechtsverordnung zu regeln.

Den Luftfahrtunternehmen, den Luftfahrzeughaltern und den Flughafenbetreibern sowie Personen nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 und 5 LuftSiG, d.h. Luftfahrern und Flugschülern von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen und Motorseglern, Mitgliedern flugplatzansässiger Vereine oder sonstigen Berechtigten, entstehen zusätzliche Kosten. Ob bei den Regelungsadressaten infolge der Neuregelungen einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten Einzelpreis erhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen aufgrund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil an den jeweiligen Preisindizes) jedoch nicht ausreichen, um unmittelbare Effekte auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherpreinsniveau zu induzieren. Da die öffentlichen Haushalte nicht belastet werden, gehen hiervon keine mittelbar preisrelevanten Effekte aus.

II. Besonderer Teil

Die §§ 1, 4 und 5 wurden mit redaktionellen Anpassungen an das LuftSiG aus der LuftKostVO (dort § 2 Abs. 1, §§ 3 und 5) übernommen. Sie stellen die im Bereich der Luftsicherheitsgebühren weiterhin zusätzlich zu den Regelungen des Verwaltungskostengesetzes erforderlichen Bestimmungen dar. Eine rechtliche Änderung tritt dadurch nicht ein.

Die Regelung des § 2 war in dem Gebührentatbestand VII Nr. 29 der Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftKostV enthalten. Materiell ist diese Regelungen aber nicht Teil des Gebührentatbestandes. Sie war daher in die Verordnung selbst zu übernehmen. Eine Änderung der Rechtslage tritt dadurch nicht ein. Die Befugnis in § 2 Satz 2 zur Festlegung von Einzelheiten schließt die Verpflichtung zur differenzierten Mitteilung der nachfolgenden Angaben ein: Anzahl der kontrollierten einsteigenden Fluggäste, der kontrollierten umsteigenden Fluggäste, der kontrollierten Transitfluggäste sowie die Anzahl der nicht kontrollierten umsteigenden Fluggäste und der nicht kontrollierten Transitfluggäste. In Zweifelsfällen kann das Luftfahrtunternehmen oder der Halter von Luftfahrzeugen um Vorlage von geeigneten, begründenden Unterlagen (z.B. einer monatlichen Zusammenfassung von Flugberichten, die u.a. zur Weitergabe an das Statistische Bundesamt gefertigt wird) gebeten werden.

Die Möglichkeit der Gebühren- und Auslagenermäßigung und -befreiung in § 5 beruht auf einem Bedürfnis der Praxis, in besonders gelagerten Einzelfällen auf die Erhebung von Gebühren und Auslagen zu verzichten, wenn die Erhebung grob unbillig wäre.

§ 6 enthält eine Rückwirkungsregelung für die in den Nummern 1 bis 4, 7 und 8 des Gebührenverzeichnisses aufgeführten Amtshandlungen. Die Gebührenschuldner konnten mit dem Inkrafttreten des Luftsicherheitsgesetzes nicht schutzwürdig auf die Gebührenfreiheit ver-

trauen, da gemäß § 17 Abs. 2 LuftSiG für alle Amtshandlungen nach dem Luftsicherheitsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 Gebühren erhoben werden können. Soweit allerdings bereits nach dem Luftverkehrsgesetz aufgrund des § 32 Abs. 1 S. 1 Nr. 13 LuftVG eine Gebührenpflicht möglich gewesen wäre, aber nicht eingeführt worden war, kann sich hieran ein Vertrauen knüpfen, dass von der Ermächtigung des § 17 Abs. 2 LuftSiG nicht abweichend Gebrauch gemacht werden würde. Deshalb werden die Nummern 5, 6 und 9 des Gebührenverzeichnisses von der Rückwirkung ausgenommen.

§ 7 regelt das Inkrafttreten.

Gebührenverzeichnis:

Die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden nach §§ 5, 7 und 8 LuftSiG werden nach § 16 Abs. 2 LuftSiG von den Ländern im Auftrag des Bundes ausgeführt, sofern nicht auf der Mehrzahl der größeren Flughäfen die Bundespolizei die Aufgaben nach § 5 LuftSiG übernommen hat. Die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden nach § 9 LuftSiG werden durch das Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommen. Die ausgebrachten Gebühren beruhen dementsprechend hinsichtlich der Nrn. 2 bis 5 im Wesentlichen auf Kalkulationen der Länder, sowie hinsichtlich Nr. 2 zusätzlich der Bundespolizei und hinsichtlich der Nrn. 6 bis 9 des Luftfahrt-Bundesamtes.

Nr. 1: Der Tatbestand entspricht dem bisherigen in Ziff. VII Nr. 2 der Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftKostV in Verbindung mit § 27 Abs. 1 und 3 LuftVG und wurde bei unveränderter Gebührenhöhe redaktionell angepasst.

Gebührengläubiger ist der Bund, da dieser nach § 11 Abs. 2 LuftSiG die Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Nr. 2: Die Luftsicherheitsgebühr für die Fluggäste (Originär- und Transferfluggäste) befand sich bisher in Ziff. VII Nr. 29 der Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftKostV in Verbindung mit § 29 c Abs. 1 und 2 LuftVG a. F. Durch die vorgesehene Rahmengebühr mit der Untergrenze 2,00 € und der Obergrenze 10,00 € bedürfen Gebührenerhöhungen und Gebührenabsenkungen innerhalb dieses Gebührenrahmens nicht der Änderung der LuftSiGebV. Die Gebühren werden vom Bundesministerium des Innern i. V. m. den Behörden der Bundespolizei bzw. von den Landesluftsicherheitsbehörden selbstständig anhand von Kalkulationsgrundlagen jährlich für jeden Flughafen neu berechnet und festgesetzt. Dabei ist neben dem jeweiligen Passagieraufkommen die Effizienz der Luftsicherheitskontrollen ein wichtiger Kostenfaktor. Gegenwärtig beträgt die tatsächlich erhobene niedrigste Gebühr 3,04 € (FH Hamburg) und die tatsächlich erhobene höchste Gebühr 10,00 € (FH Neubrandenburg). Die Regelungen zur Auskunftspflicht und Gebühren- und Auslagenschuldnerschaft wurden unmittelbar in die §§ 2 und 3 der Verordnung übernommen. Gebührengläubiger ist der Bund bzw. die Landesluftsicherheitsbehörde, je nachdem welche Luftsicherheitsbehörde die Aufgaben der Sicherheit des Luftverkehrs wahrnimmt.

Nr. 3: Die Gebühr für die Überprüfung der Zuverlässigkeit nach § 7 LuftSiG entspricht materiell der bisherigen Gebühr nach Ziff. VII Nr. 40 der Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftKostV in Verbindung mit § 29 d LuftVG a. F. Der Kreis der zu überprüfenden Personen ist allerdings durch § 7 Abs. 1 Nr. 4 und 5 LuftSiG ausgeweitet worden. In den Fällen, in denen der An-

tragsteller zuverlässig ist und nur eine Abfrage der beteiligten Behörden und Stellen erforderlich ist, bewegen sich die tatsächlich erhobenen Gebühren zurzeit im Rahmen von 15,00 € bis 50,00 €. Die gegenüber der bisher erhobenen Rahmengebühr abgesenkte Obergrenze richtet sich in der Regel nach dem Gesamtaufwand. Bei unzuverlässigen Antragstellern oder aufwändigen Recherchen (Akteneinsichten, Anhörungen, Ablehnungsbescheide) wird die Gebühr individuell, orientiert am Verwaltungsaufwand, festgesetzt. Beispielsweise kann die Vorbereitung und Durchführung einer Anhörung bei Vorhandensein umfangreichen Aktenmaterials durch einen Mitarbeiter des gehobenen Dienstes bis zu 3 Stunden dauern, bei einem Stundensatz von 50 € (Vollkosten) entspricht dies (3h x 50 €) 150 €. Eine Differenzierung nach den in § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 5 LuftSiG genannten Personengruppen ist nicht vorgesehen. Gebührengläubiger sind die Luftsicherheitsbehörden der Länder nach § 16 Abs. 2 LuftSiG; im Bereich des § 7 LuftSiG ist in keinem Fall eine Rückübertragung der Zuständigkeit auf den Bund nach § 16 Abs. 3 LuftSiG erfolgt.

Nr. 4: Kapitel 12.2 Nr. 1 Buchstabe a Ziffer ii des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 sieht vor, dass Ausbilder für die Schulung von Sicherheits- und sonstigem Personal behördlich zuzulassen sind. Die Gebührenhöhe ergibt sich aus dem behördlichen Aufwand für die Prüfung der einzureichenden Antragsunterlagen, der im zeitlichen Aufwand für die Durchsicht und Nachfragen zu sehen ist. Für einen Beamten der Besoldungsgruppe A 12 ergibt sich bei Zugrundelegung der Vollkosten ein Stundensatz von 50 €. Da die Zulassungsvoraussetzungen Auslegungsspielraum beinhalten, muss von einer Prüfungs- und Bearbeitungsdauer von zwei Stunden je Antrag ausgegangen werden. Bei der Ausbilderzulassung handelt es sich um eine begünstigende Amtshandlung, da die Zulassung die Tätigkeit als Ausbilder ermöglicht. Der wirtschaftliche Wert einer Ausbilderzulassung wird durch einen Aufschlag von 400 € auf die tatsächlich entstehenden Kosten angemessen berücksichtigt. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Ausbilder je Kurs durchschnittlich 20 Personen schult, so dass der hieraus sich ergebende Vorteil sich aus (fiktiven) Schulungskostenbeiträgen zur Ausbildung ergibt, die bei nur 20 € pro Person einmalig schon 400 € betragen. Dieser Vorteil wird einmalig in die Gebühr eingerechnet, so dass sich eine Festgebühr von 500 € ergibt. Gebührengläubiger ist der Bund bzw. die Landesluftsicherheitsbehörde, je nachdem welche Luftsicherheitsbehörde die Aufgaben der Sicherheit des Luftverkehrs wahrnimmt.

Nrn. 5 und 6: Die Luftsicherheitspläne der Flugplatzbetreiber, Luftfahrzeughalter und Luftfahrtunternehmen haben nunmehr umfangreiche und bindende Vorgaben der Europäischen Luftsicherheitsverordnung (EG 2320/2002) zu erfüllen und sind stets auf dem Laufenden zu halten. Konkrete Schulungsprogramme der Flugplatzbetreiber, Luftfahrtunternehmen oder dritter Anbieter sind vor dem Einsatz durch die Behörde zu genehmigen, um ihre Übereinstimmung mit den Vorgaben der Europäischen Luftsicherheitsverordnung festzustellen. Durch den Erlass weiterer Durchführungsbestimmungen durch die Europäische Kommission in den kommenden Jahren werden nachträgliche Auflagen in den Luftsicherheitsplänen erforderlich. Diese umfangreichen Tätigkeiten der Luftsicherheitsbehörden sollen gebührenfinanziert werden. Die in der Kalkulation zu Nr. 6 verwendeten Daten wurden der Kosten-Leistungs-Rechnung des LBA für die Bereiche Luftfahrtunternehmen, Instandhaltung und Luftverkehrssicherheit des 1. Halbjahres 2005 entnommen. Um dem Äquivalenzprinzip Rechnung zu tragen, ist ein Berechnungsfaktor z. B. anhand der Unternehmensgröße zu bilden.

Für den Bereich des § 8 Abs. 1 LuftSiG (Nr. 5) wird bei der Zulassung eines Luftsicherheitsplans nach Erfahrungen bei einem großen Flughafen ein Aufwand von insgesamt bis zu ca.

200 Arbeitstagen zugrunde gelegt. Der entstehende Aufwand ist abhängig von der Größe des jeweiligen Verkehrsflughafens und dem damit zusammenhängenden Umfang der Sicherungsmaßnahmen. Dieser Aufwand kann grundsätzlich auch bei einer Änderung des Luftsicherheitsplans entstehen. Für den Erlass von nachträglichen Auflagen muss mit einem Arbeitsaufwand von insgesamt bis zu 10 Arbeitstagen gerechnet werden. Als Berechnungsfaktoren können zusätzlich die Anzahl der Fluggäste bzw. der Starts herangezogen werden. Gebührengläubiger zu Nr. 5 sind nach § 16 Abs. 2 LuftSiG die Landesluftsicherheitsbehörden.

Für den Bereich des § 9 Abs. 1 LuftSiG (Nr. 6a) wird im Rahmen der Zulassung eines Luftsicherheitsplanes der Aufwand für die Sichtung, Bewertung und mögliche Korrekturen einschließlich des erforderlichen Schriftverkehrs und der Zulassung selbst berechnet. Abhängig von der Größe des Unternehmens nimmt die Komplexität der erforderlichen Aufbau- und Ablauforganisation zu. Dies wird durch die Bildung eines Massefaktors (gewichtetes Abfluggewicht der eingesetzten Luftfahrzeuge nach drei Größenordnungen) sowie durch einen Stationsfaktor (Anzahl der Flugplätze, die ein Luftfahrtunternehmen in Deutschland bedient) berücksichtigt.

Bei der Zulassung von Luftsicherheitsplänen für ausländische Luftfahrtunternehmen (Nr. 6b) liegt z. B. für europäische Luftfahrtunternehmen die originäre Verantwortung für deren Sicherheitsmaßnahmen nach den Europäischen Vorschriften (VO EG 2320/2002 einschließlich Durchführungsbestimmungen) nicht bei den deutschen Luftsicherheitsbehörden. Der durchschnittliche Aufwand ist daher geringer als bei Luftfahrtunternehmen mit Sitz in Deutschland. Da der Aufwand proportional zu den angeflogenen Flugplätzen steigt, kommt hier ebenfalls ein Stationsfaktor zur Anwendung.

Gebührengläubiger ist der Bund (Luftfahrt-Bundesamt) nach § 16 Abs. 3 Satz 1 LuftSiG.

Nr. 7 und 8: Soweit die Sicherheitsmaßnahmen von Fracht und Post den Luftfahrtunternehmen obliegen, können diese bestimmte Aufgaben nach der Europäischen Luftsicherheitsverordnung (EG 2320/2002 Anhang Kapitel 6.2 und 7.2.1) einem reglementierten Beauftragten bzw. einer reglementierten Postbehörde/-verwaltung überlassen. Diese werden von der Luftsicherheitsbehörde zugelassen. Für die Feststellung, dass die Voraussetzungen vorliegen, soll ebenfalls eine Gebühr erhoben werden können. Um dem Äquivalenzprinzip Rechnung zu tragen, ist ein Berechnungsfaktor anhand der Anzahl der neben dem Hauptstandort unterhaltenen weiteren Betriebsstätten vorgesehen. Weiterhin wird hilfsweise die Unternehmensgröße (z.B. Anzahl der im Bereich der Luftfracht Beschäftigten oder Masse der Luftfracht) bei der Festlegung der Gebühr berücksichtigt, um ggf. eine Übervorteilung großer Unternehmen mit wenigen oder keiner weiteren Betriebsstätte zu vermeiden. Die in der Kalkulation verwendeten Daten wurden der Kosten-Leistungs-Rechnung des LBA für die Bereiche Luftfahrtunternehmen, Instandhaltung und Luftverkehrssicherheit entnommen und aufgerundet. Gebührengläubiger ist der Bund (Luftfahrt-Bundesamt) nach § 16 Abs. 3 und 4 LuftSiG.

Nr. 9: Die Verpflichtung zur Durchführung von Aufsichtsmaßnahmen ist über die Europäischen Bestimmungen zu Qualitätskontrollmaßnahmen hinaus auch in § 16 Abs. 3 LuftSiG explizit vorgesehen. Darüber hinaus ist die Erteilung einer Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen nach § 20 Abs. 2 Satz 2 LuftVG zu versagen, wenn die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann. Die Aufsichtstätigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes dient daher der fortlaufenden Kontrolle des Fortbestehens der Genehmigungsvoraussetzung

für ein Luftfahrtunternehmen und damit Bezug zu einem begünstigendem Verwaltungsakt aufweist; von Verfassungs wegen sind diese Kosten nicht bei der Allgemeinheit zu belassen. Der Erhebung von Verwaltungsgebühren im Bereich der staatlichen Aufsichtstätigkeit steht von Verfassungs wegen nicht entgegen, dass sie allein aus Steuermitteln zu finanzieren sei (OVG Lüneburg, Urteil vom 01.12.1996, Az.: 12 L 182/95).

Im Gegensatz zu den Flughäfen, wo sich die Aufsicht der zuständigen Behörde lokal auf den jeweiligen Standort reduziert, ist die Aufsicht des Luftfahrt-Bundesamtes über die Einhaltung der Eigensicherungsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen bei allen von den Luftfahrtunternehmen angeflogenen Flugplätzen erforderlich. Die erforderliche Aufsicht wird darüber hinaus überwiegend von den betrieblichen Rahmenbedingungen der Luftfahrtunternehmen bestimmt und muss ggf. kurzfristig angepasst werden.

Die Aufsichtsgebühr wird auf der Grundlage von Massen- Stations- und Flugfaktor berechnet. Dem Äquivalenzprinzip wird insbesondere durch den Massenfaktor, aber auch durch den Stationsfaktor ausreichend Rechnung getragen. Der Flugfaktor errechnet sich aus der in der jeweiligen Gewichtsgruppe errechneten durchschnittlichen Anzahl der Flüge. Die Aufsichtsdichte über die einzelnen Luftfahrtunternehmen ergibt sich insbesondere über den Stations- und Flugfaktor, die gut den erforderlichen Aufsichtsaufwand darstellen. Die durchgeführten Kontrollen werden künftig auch auf Anzahl und Schwere der festgestellten Beanstandungen ausgewertet. Dies wird dann die Bildung eines entsprechenden Aufwandfaktors erlauben. Gebührengläubiger ist der Bund (Luftfahrt-Bundesamt).

Nr. 10: Auch bei vollständiger oder teilweiser Zurückweisung eines Widerspruchs oder dessen Rücknahme soll, wie bisher schon in der LuftKostV, in Anlehnung an den ursprünglichen Gebührentatbestand eine Gebühr erhoben werden können.