

Referentenentwurf

Bundesministerium für Verkehr

Verordnung zur Übertragung von Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und zur Aufhebung und Änderung von Rechtsverordnungen für den Bürokratierückbau im Bereich der Flugsicherung

A. Problem und Ziel

Die Bundesregierung will den Staat einfacher, digitaler und leistungsfähiger machen. Entscheidungen, Prozesse und Strukturen der öffentlichen Verwaltung sollen modernisiert werden. Diese Verordnung dient dem Bürokratierückbau und der Modernisierung staatlicher Strukturen sowie Arbeitsweisen bei der Flugsicherung. Zur schnelleren Anpassung nationaler Regelungen wird das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) als sachnähere Behörde ermächtigt, folgende Rechtsverordnungen selbst zu erlassen oder zu ändern:

1. Flugsicherungs-Anlagen- und Geräte-Musterzulassungs-Verordnung (FSMusterzulV),
2. Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV),
3. Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung (FSDurchführungsV),
4. Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung (FSPersAV),
5. FS-An- und Abflug-Kostenverordnung (FSAAKV) und
6. FS-Strecken-Kostenverordnung (FSStrKV).

Diese Rechtsverordnungen müssen regelmäßig geändert oder grundlegend überarbeitet werden, z.B. weil europäische Regelungen das nationale Recht insoweit überlagern. Die Übertragung auf das BAF soll die Änderung der oben genannten Verordnungen erleichtern und beschleunigen. Die Tätigkeit des BMV wird auf ministerielle Kernaufgaben konzentriert.

Die FSMusterzulV ist durch die Übertragung entsprechender Regelungen auf die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) obsolet geworden und wird gestrichen.

In der FSAAKV werden die Gebührensätze ab dem 1. Januar 2026 für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Luftfahrzeuge beim An- und Abflug festgelegt. Zudem wird der Flugplatz Speyer ergänzt, um diesen in den Gebührenbereich 2 aufzunehmen und eine Rechtsgrundlage für die Erhebung von entsprechenden Kosten an diesem zu schaffen. Dies erfolgt rückwirkend zum 1. Mai 2025, da dort bereits ab diesem Zeitpunkt Flugplatz-Fluginformationsdienste bereitgestellt werden.

In die FSDurchführungsV wird ein weiterer luftsicherheitsrechtlicher Vorrang bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle aufgenommen für Fälle, die nicht bereits erfasst sind.

Ferner wird die FSDurchführungsV angepasst, um die knappen Ressourcen der Flugsicherung noch effizienter zu nutzen und Schadstoffemissionen sowie Fluglärmemissionen oder deren jeweilige Auswirkungen zu verringern. Dazu soll das in der Flugsicherung geltende Prioritätsprinzip „First Come First Served“ in geeigneten Fällen durch das Effizienzprinzip „Most Capable Best Served“ (MCBS; zuvor auch: „Best Equipped Best Served“ oder „Best Efficiency Best Served“ – BEBS) ergänzt werden. Die Regelung soll nach zwei Jahren evaluiert werden. Das ist – soweit bekannt – die erste rechtliche Regelung dieser Art weltweit.

B. Lösung; Nutzen

Zum Bürokratierückbau und zur Modernisierung staatlicher Strukturen und Arbeitsweisen im Bereich der Flugsicherung wird die Ermächtigungen zum Erlass oder zur Anpassung der sechs oben genannten Rechtsverordnungen auf das BAF zu übertragen. Die obsoletere FSMusterzulV wird aufgehoben. In der FSAAKV werden die Gebührensätze aktualisiert und der Gebührenbereich 2 um den Flugplatz Speyer erweitert. In die FSDurchführungsV wird ein ergänzender luftsicherheitsrechtlicher Vorrang sowie das Effizienzprinzip „Most Capable Best Served“ eingefügt, um die Effizienz zu steigern und Emissionen zu verringern.

C. Alternativen

Keine. Die Beibehaltung des status quo hätte zur Folge, dass eine zeitnahe Anpassung der oben genannten Rechtsverordnungen ausbliebe und Unklarheit für die Rechtsanwender, eventuelle Regelungslücken und eine eventuelle Überregulierung fortbestehen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Ermächtigungsübertragung auf das BAF führt bei diesem zu einem Mehraufwand bei der Erstellung dieser Rechtsverordnungen; dieser Mehraufwand ist voraussichtlich durch das vorhandene Personal im Regelfall leistbar und erfordert kein zusätzliches Personal.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner, insbesondere nicht für die Aufnahme des Effizienzprinzips „Most Capable Best Served“ beim Vorrang nach der FSDurchführungsV. Luftfahrtunternehmen entscheiden selbst, ob sie für Flüge eine Vorrangbehandlung beantragen und ob der Nachweis der nötigen Anforderungen wirtschaftlich ist. Hinsichtlich der Flugsicherungsorganisationen wird erwartet, dass die Effizienzgewinne den dortigen Erfüllungsaufwand mindestens kompensieren.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Erfüllungsaufwand auf Bundesebene 1.804,15 Euro für die Änderungen der FSAAKV.

F. Weitere Kosten

Keine.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Verordnung zur Übertragung von Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und zur Aufhebung und Änderung weiterer Verordnungen

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr verordnet aufgrund des § 27d Absatz 1b, des § 31f Absatz 3a Satz 1 und 2, des § 32 Absatz 4 Nummer 2, 3, 4, 4a, 5, 7 und 7a, Absatz 4a Satz 1 und Nummer 2, Absatz 4b Satz 1 und 2 sowie Absatz 4c Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetz vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) im Benehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend:

Artikel 1

Änderung der Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Luftverkehrsgesetz zur Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation

Die Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Luftverkehrsgesetz zur Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation vom 9. August 2021 (BGBl. I S. 3568, 3569) wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„Verordnung zur Übertragung von Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Luftverkehrsgesetz auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF-Ermächtigungsübertragungsverordnung - BAF-ErmÜberV)“.

2. Der Satz wird durch die folgenden §§ 1 und 2 ersetzt:

„§ 1

Ermächtigungsübertragung nach § 31f Absatz 3a Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wird ermächtigt, Verordnungen nach Maßgabe des § 31f Absatz 3a Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327) geändert worden ist, zu erlassen.

§ 2

Ermächtigungsübertragung nach § 32 Absatz 4c Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wird ermächtigt, Verordnungen nach Maßgabe des § 32 Absatz 4 Nummer 2, 3, 4, 4a, 5, 7 und 7a des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327) geändert worden ist, zu erlassen.“

Artikel 2

Änderung der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung

Die Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung vom 17. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2068), die zuletzt durch Artikel 571 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 11 wird durch den folgenden § 11 ersetzt:

„§ 11

Vorrang

(1) Bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle ist folgenden Flügen in der angegebenen Reihenfolge Vorrang einzuräumen:

1. Flüge, bei denen der Luftfahrzeugführer eine Notlage erklärt hat oder bei denen eine Notlage offensichtlich ist, einschließlich der von einem widerrechtlichen Eingriff betroffenen oder bedrohten Flüge;
2. Schutzflüge der Luftverteidigung;
3. Flüge im Such- und Rettungseinsatz;
4. Flüge mit kranken und verletzten Personen, die sofortiger ärztlicher Hilfe bedürfen;
5. Regierungsflüge einschließlich Flüge mit Staatsoberhäuptern nach den Bestimmungen des Bundesministeriums für Verkehr;
6. Flüge, bei denen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs eine Vorrangbehandlung erforderlich ist, soweit nicht Nummer 1 Anwendung findet.

(2) Das Bundesministerium des Innern kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr allgemein oder im Einzelfall anordnen, in welchen Fällen eine Vorrangbehandlung nach Absatz 1 Nummer 6 zu erfolgen hat. Das Bundesministerium des Innern kann die Ermächtigung zum Erlass der Anordnungen nach Satz 1 dem Bundespolizeipräsidium übertragen.“

2. Nach § 11 wird der folgende § 11a eingefügt:

„§ 11a Vorrang aufgrund des Effizienzprinzips

(1) Soweit ein Vorrang nach § 11 Absatz 1 dem nicht entgegensteht, sollen die für den deutschen Luftraum zuständigen zivilen Flugsicherungsorganisationen einen Vorrang für diejenigen Flüge einräumen, für welche die Beauftragte nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens allgemein oder im Einzelfall vorab anerkannt hat, dass diese aufgrund ihrer Flugstreckenplanung, betrieblichen Organisation oder technischen Ausstattung

1. zu einer Reduzierung führen können von
 - a) Schadstoffemissionen oder deren Auswirkungen oder
 - b) Fluglärmemissionen oder deren Auswirkungen und
2. die Durchführung der Flugverkehrskontrolle erleichtern können.

(2) Die allgemeine Anerkennung und die Anerkennung im Einzelfall sowie die Voraussetzungen für solche werden durch die Beauftragte nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht und im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlicht.

(3) Die Anwendung der Absätze 1 und 2 ist von der Beauftragten nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens zu evaluieren. Zu beteiligen sind Luftfahrtunternehmen und andere Flugsicherungsorganisationen, die von der Anwendung der Vorschrift betroffen sind, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie das Umweltbundesamt. Der Evaluationszeitraum beginnt am 1. Januar 2026 und beträgt zwei Jahre. Über das Ergebnis der Evaluation ist dem Bundesministerium für Verkehr bis zum 31. März 2028 Bericht zu erstatten.“

Artikel 3

Änderung der FS-An- und Abflug-Kostenverordnung

Die FS-An- und Abflug-Kostenverordnung vom 28. September 1989 (BGBl. I S. 1809), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 17. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 421) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1a wird nach der Angabe „**Siegerland**,“ die Angabe „**Speyer**,“ eingefügt.
2. In § 2 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „1. Januar 2025 380,71 Euro“ durch die Angabe „1. Januar 2026 365,18 Euro“ ersetzt.
3. In § 2 Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „1. Januar 2025 380,71 Euro“ durch die Angabe „1. Januar 2026 365,18 Euro“ ersetzt.
4. In der Anlage (zu § 1 Absatz 1b) wird in Nummer 2 nach der Angabe „**Siegerland**“ die Angabe „**Speyer**“ eingefügt.

Artikel 4

Außerkräftreten

Am Tag nach der Verkündung dieser Verordnung tritt die [Flugsicherungs-Anlagen- und Geräte-Musterzulassungs-Verordnung vom 21. Dezember 2001 \(BGBl. 2002 I S. 27\)](#), die zuletzt durch Artikel 576 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, außer Kraft.

Artikel 5

Inkräfttreten

- (1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Artikel 1 und Artikel 3 Nummer 2 und 3 treten am 1. Januar 2026 in Kraft.
- (3) Artikel 3 Nummer 1 und 4 tritt mit Wirkung vom 1. Mai 2025 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Staat einfacher, digitaler und leistungsfähiger zu machen. Entscheidungen, Prozesse und Strukturen der öffentlichen Verwaltung sollen dazu modernisiert werden. Diese Verordnung dient dem Bürokratierückbau und der Modernisierung staatlicher Strukturen sowie Arbeitsweisen im Bereich der Flugsicherung. Zur Beschleunigung einer Anpassung nationaler Regelungen an europäisches Recht wird das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) als sachnähere Behörde ermächtigt, detaillierte Regelungen in bestimmten Rechtsverordnungen selbst zu erlassen oder zu ändern. Dies betrifft die FSMusterzulV, FSAV, FSDurchführungsV, FSPersAV, FSAAKV, FSStrKV. Bezogen auf die Rechtsprüfung gelten die Regelungen der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) auch für Verordnungen anderer Stellen, die auf Grund einer Subdelegation dazu ermächtigt sind (entsprechend § 62 Absatz 2 i.V.m. § 46 Absatz 1 GGO).

§ 32 Absatz 4c in Verbindung mit Absatz 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) sowie in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) zum Erlass und zur Anpassung bestimmter Rechtsverordnungen in Bezug auf die Durchführung der Flugsicherung in Deutschland, darunter die

- Verordnung über Art, Umfang, Beschaffenheit, Zulassung, Kennzeichnung und Betrieb von Anlagen und Geräten für die Flugsicherung (Flugsicherungs-Anlagen- und Geräte-Musterzulassungs-Verordnung - FSMusterzulV) nach § 32 Absatz 4 Nummer 2 LuftVG,
- Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV) nach § 32 Absatz 4 Nummer 2 LuftVG,
- Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung (FSDurchführungsV) nach § 32 Absatz 4 Nummer 3 LuftVG.
- Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal der Flugsicherung und seine Ausbildung (Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung - FSPersAV) nach § 32 Absatz 4 Nummer 4, 4a und 5 LuftVG,
- Verordnung über die Erhebung von Kosten für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug (FS-An- und Abflug-Kostenverordnung - FSAAKV) nach § 32 Absatz 4 Nummer 7 LuftVG und
- Verordnung über die Erhebung von Kosten für die Inanspruchnahme von Streckennavigations-Diensten und Streckennavigations-Einrichtungen der Flugsicherung (FS-Strecken-Kostenverordnung - FSStrKV) nach § 32 Absatz 4 Nummer 7 und 7a LuftVG).

Die vorstehenden Verordnungen müssen regelmäßig geändert oder grundlegend überarbeitet werden, weil europäische Regelungen das nationale Recht überlagern. Die Übertra-

gung auf das BAF soll die Änderung der obengenannten Verordnungen erleichtern und beschleunigen. Die Tätigkeit des BMV wird auf ministerielle Kernaufgaben konzentriert.

Das BMV hat bereits zuvor die Ermächtigung zum Erlass der Verordnung zur Regelung des Verfahrens der Beauftragung von Flugsicherungsorganisationen (Flugsicherungsbeauftragungsverordnung - FSBV) nach § 31f Absatz 3a Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes auf das BAF übertragen. Dies erfolgte durch Artikel 2 der Verordnung zur Änderung der FS-An- und Abflug-Kostenverordnung und zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Luftverkehrsgesetz zur Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation vom 9. August 2021 (BGBl. I S. 3568, 3569). Damit wurde die Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Luftverkehrsgesetz zur Beauftragung einer Flugsicherungsorganisation geschaffen. Zur besseren Übersichtlichkeit, wird diese Verordnung um die obenstehenden Ermächtigungen ergänzt und umbenannt.

Mehrere Regelungen der FSPersAV sind mittlerweile durch Europarecht entbehrlich geworden und werden gestrichen.

Die FSMusterzulV ist durch die Übertragung der entsprechenden Regelungsgebiete auf die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) gänzlich obsolet geworden und wird deshalb außer Kraft gesetzt.

In der FSAAKV werden die Gebührensätze für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug an das für das Jahr 2026 an Flugplätzen im Gebührenbereich 1 vorausgeschätzte Kostenniveau unter Berücksichtigung der prognostizierten dortigen Verkehrsentwicklung angepasst.

Die FSAAKV wird um den Flugplatz Speyer ergänzt, um diesen in den Gebührenbereich 2 aufzunehmen und eine Rechtsgrundlage für die Erhebung von entsprechenden Kosten an diesem zu schaffen. Dies erfolgt rückwirkend zum 1. Mai 2025, da bereits ab diesem Zeitpunkt Flugplatz-Fluginformationsdienste am Flugplatz Speyer bereitgestellt werden.

In die FSDurchführungsV wird ein Vorrang aufgenommen für Flüge, bei denen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs eine Vorrangbehandlung erforderlich ist, soweit nicht bereits eine andere luftsicherheitsrechtliche Vorrangregelung Anwendung findet.

Ferner wird die FSDurchführungsV angepasst, um die knappen Ressourcen der Flugsicherung noch effizienter zu nutzen und Schadstoffemissionen sowie Fluglärmemissionen oder deren jeweilige Auswirkungen zu verringern. Dazu soll das in der Flugsicherung allgemein geltende Prioritätsprinzip „First Come First Served“ in geeigneten Fällen durch das Effizienzprinzip „Most Capable Best Served“ (MCBS; zuvor auch: „Best Equipped Best Served“ oder „Best Efficiency Best Served“ – BEBS) ergänzt werden. Die Regelung soll nach zwei Jahren evaluiert werden. Das ist – soweit bekannt – die erste rechtliche Regelung dieser Art weltweit. Anwendungsfälle sind beispielsweise:

- Kondensstreifen vermeiden, indem Luftfahrzeuge eisübersättigte Luftschichten umfliegen. Dies erfordert eine spezielle Flugplanung, Flugdurchführung und Flugverkehrskontrolle.
- Fluglärm reduzieren und Treibstoff sparen, indem Luftfahrzeuge durch die Nutzung neuer Anflugtechnologien den Sinkflug in größerer Höhe beginnen und Umwege bis zum Beginn des Endanfluges vermeiden.
- Flugverkehrskontrolle erleichtern, indem Luftfahrtunternehmen nach dem Abflug bereits die berechneten Ankunftszeiten einzelner Flüge an die zuständige Flugsiche-

rungsorganisation übermitteln, damit diese mit den „Soll-Anflugzeiten“ (Target Time of arrival) eine verzögerungsfreie Staffelung am Zielflughafen erreichen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Zum Bürokratierückbau und zur Modernisierung staatlicher Strukturen und Arbeitsweisen werden die sechs obengenannten Ermächtigungen zum Erlass und zur Anpassung der obengenannten Rechtsverordnungen auf das BAF übertragen, um die Erarbeitung und Änderung detaillierter Regelungen im Zuständigkeitsbereich dieser sachnäheren Behörde direkt durch diese selbst zu ermöglichen und damit zu beschleunigen.

Zudem werden entbehrliche Regelungen der FSPersAV gestrichen, die mittlerweile durch Europarecht entbehrlich geworden sind. Die obsoleete MusterzulV wird außer Kraft gesetzt.

In der FSAAKV werden die Gebührensätze ab dem 1. Januar 2026 für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Luftfahrzeuge beim An- und Abflug festgelegt. Der Flugplatz Speyer wird in den Gebührenbereich 2 aufgenommen.

Die Vorrangregelung in § 11 FSDurchführungsV wird um einen luftsicherheitsrechtlichen Vorrang ergänzt, um bislang nicht erfasste Fälle abzudecken.

Der Grundsatz des Prioritätsprinzips wird in geeigneten Fällen um das Effizienzprinzip ergänzt, um Schadstoff- und Fluglärmissionen oder deren jeweilige Auswirkungen zu reduzieren und die Durchführung der sicheren, geordneten und flüssigen Flugverkehrskontrolle zu erleichtern. Dadurch soll die Anwendung geeigneter Verfahren und der Einsatz entsprechend ausgestatteter Luftfahrzeuge gefördert werden. Nach zwei Jahren ist eine Evaluierung vorgesehen.

III. Exekutiver Fußabdruck

Interessensvertreter haben keinen Änderungsbedarf angemeldet. Zu dem Referentenentwurf gab es einen Austausch mit der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH.

IV. Alternativen

Keine. Die Beibehaltung des status quo hätte zur Folge, dass eine zeitnahe Anpassung der oben genannten Rechtsverordnungen ausbliebe und die Unklarheit für die Rechtsanwender, eventuelle Regelungslücken oder eine eventuelle Überregulierung fortbeständen.

V. Regelungskompetenz

Der Erlass der Verordnung wird auf § 32 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2, 3, 4, 4a, 5, 7 und 7a und Absatz 4c des Luftverkehrsgesetzes gestützt. Die Beteiligung des Bundesrates ist nicht erforderlich. Gründe gegen eine Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen sind nicht ersichtlich.

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

Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland geschlossen hat, vereinbar.

VII. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen an das sachnähere Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wird eine verbesserte und vereinfachte Rechtssetzung ermöglicht. Der Grundsatz „First Come First Served“ (Prioritätsprinzip) bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle wird in geeigneten Fällen durch den Grundsatz „Most Capable Best Served“ (MCBS; zuvor auch: „Best Equipped Best Served“ oder „Best Efficiency Best Served“ – BEBS; Effizienzprinzip) ergänzt, sofern dadurch Flüge die knappen Ressourcen der Flugsicherung noch effizienter nutzen und Schadstoffemissionen sowie Fluglärmemissionen oder deren jeweilige Auswirkungen verringern können.

Dass sich gegenüber dem grundlegenden Prioritätsprinzip „First Come First Served“ ein Vorrang ergeben kann, steht in Einklang mit den Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM, ICAO DOC 4444), wonach die Flugverkehrskontrollfreigaben so zu vergeben sind, dass die Ankunft und Bearbeitung der größtmöglichen Anzahl von Luftfahrzeugen mit der geringsten durchschnittlichen Verspätung ermöglicht wird. Auch das Global Air Traffic Management Operational Concept (ICAO DOC 9854) sieht vor, dass im Allgemeinen das erste Luftfahrzeug, das bereit ist, die Ressourcen der Flugsicherung zu nutzen, Vorrang erhält, es sei denn, die Gesamtsicherheit oder die betriebliche Effizienz des Systems würde erheblich verbessert werden.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die elektronische Nachhaltigkeitsprüfung wurde durchgeführt. Es werden keine Auswirkungen auf eine nachhaltige Entwicklung erwartet.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Übertragung der Ermächtigung zum Erlass dieser Rechtsverordnungen führt zu einem Mehraufwand beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bei der Erarbeitung, Abstimmung und Veröffentlichung der Rechtsverordnungen; dieser Mehraufwand ist voraussichtlich durch das beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vorhandene Personal im Regelfall leistbar; ein personeller Mehrbedarf wird dadurch nicht begründet.

4. Erfüllungsaufwand

Der Erfüllungsaufwand ändert sich weder für die Bürger, noch für die Wirtschaft. Hinsichtlich des eingeführten Effizienzprinzips „Most Capable Best Served“ (MCBS) können die Luftfahrtunternehmen selbst entscheiden, ob sie für bestimmte Flüge eine Vorrangbehandlung nutzen wollen und ob der Nachweis der dafür nötigen Anforderungen wirtschaftlich sinnvoll erscheint. Hinsichtlich der Flugsicherungsorganisationen wird diesbezüglich erwartet, dass die Effizienzgewinne den dortigen Erfüllungsaufwand mindestens kompensieren.

Für die Verwaltung entsteht durch die Aufnahme des Flugplatzes Speyer in den Gebührenbereich 2 ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand auf Bundesebene in Höhe von 1.804,15 Euro p.a., auf Länderebene inklusive Kommunen begründet die Verordnung keinen Erfüllungsaufwand. Für das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist ein Personalmehraufwand von etwa 30 Arbeitsstunden pro Jahr zu erwarten, wovon 2/3 auf Tätigkeiten entfallen, die im höheren Dienst (hD) wahrzunehmen sind, und 1/3 auf Tätigkeiten, die dem gehobenen Dienst (gD) zuzuordnen sind. Dabei handelt es sich um den durchschnittlichen Personalaufwand pro Flugplatz im Gebührenbereich 2. Darüber hinaus entfallen auf den Flugplatz Speyer noch etwa 70 Minuten pro Jahr für allgemeine Tätigkeiten. Diese können etwa im Verhältnis 7 (hD) zu 8 (gD) den Laufbahngruppen zugeordnet werden. Daraus folgt gemäß Anhang VII „Lohnkostentabelle Verwaltung“ des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung

des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Stand Dezember 2018:

20h p.a. (hD Bund) x 65,40 Lohnkosten in Euro pro Stunde = 1.308 Euro p.a.,

10h p.a. (gD Bund) x 43,40 Lohnkosten in Euro pro Stunde = 434 Euro p.a.,

32,6 min. p.a. (hD Bund) x 65,40 Lohnkosten in Euro pro Stunde = 35,53 Euro p.a.,

36,8 min. p.a. (gD Bund) x 43,40 Lohnkosten in Euro pro Stunde = 26,62 Euro p.a.,

Summe: 1.804,15 Euro p.a. zusätzlicher Erfüllungsaufwand auf Bundesebene.

5. Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Einzelpreisniveau und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf die Verbraucherpreise, sind nicht zu erwarten

6. Weitere Regelungsfolgen

Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher, gleichstellungspolitische und demografische Auswirkungen sowie Auswirkungen auf die Wahrung und Förderung gleichwertiger Lebensverhältnisse sind nicht zu erwarten.

VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht vorgesehen. Eine Evaluierung ist im Hinblick auf die Einführung des Effizienzprinzips „Most Capable Best Served“ (MCBS) in die FSDurchführungsV vorgesehen. Die Anwendbarkeit der Norm wird jedoch nicht befristet, um Verwaltungsaufwand zu reduzieren: Es wird ein Fortbestand der Regelung angestrebt, etwa hinsichtlich des Projektes D-KULT (Demonstrator Klima- und Umweltfreundlicher Lufttransport).

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung)

Zu § 1 (Subdelegation nach § 31f Absatz 3a Satz 1 LuftVG)

Die bereits bestehende Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach § 31f Absatz 3a Satz 1 LuftVG wird zur größeren Übersichtlichkeit durch diese Verordnung um die obengenannten Ermächtigungsübertragungen ergänzt.

Zu § 2 (Subdelegation nach § 32 Absatz 4 Satz 1 LuftVG)

Hier werden die Regelungsgebiete bezeichnet, in denen das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die Ermächtigung zum Erlass von Verordnungen erhält. In den Regelungsgebieten hat bislang das Bundesministerium für Verkehr Verordnungen erlassen.

Zu Artikel 2 (Änderung der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a)

Folgeänderung zu Nummer 3.

Zu Buchstabe b)

Die Angabe „und digitale Infrastruktur“ wird gestrichen, um die Bezeichnung des Ministeriums im Sinne des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 08.12.2021 (BGBl. I S. 5176) sowie denjenigen vom 06.05.2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131 vom 09.05.2025) anzupassen.

Zu Buchstabe c)

§ 11 Absatz 1 Nummer 6 FS-DurchführungsV regelt eine Vorranggewährung zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs, in Fällen die nicht bereits von Nummer 1 erfasst sind. Dabei erfasst die Nummer 6 abstrakte Gefahren. Diese werden an sechster Stelle eingereiht, da sie weniger vorrangbedürftig erscheinen als Regierungsflüge, bei denen eine abstrakte Gefahr regelmäßig nicht ausgeschlossen werden kann.

Zu Buchstabe d)

§ 11 Absatz 2 FS-DurchführungsV ermächtigt das Bundesministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr dazu, die Fälle festzulegen in denen aus Gründen der Luftsicherheit eine Vorrangbehandlung nach Absatz 1 Nummer 6 zu erfolgen hat. Nach Satz 2 kann das BMI die Anordnungsermächtigung nach Satz 1 auf das Bundespolizeipräsidium übertragen. Soweit dies erforderlich ist, werden die Anordnungen gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum materiellen Geheimschutz eingestuft.

Zu Nummer 2

§ 11a der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung (FSDurchführungsV) ergänzt den bereits jetzt nicht ausschließlich geltenden Grundsatz „First Come First Served“ durch den Grundsatz „Most Capable Best Served“ (zuvor auch: „Best Equipped Best Served“ oder „Best Efficiency Best Served“ – BEBS, vgl. ICAO AN-Conf/12-WP/58), wenn dadurch bestimmte ökologische Ziele oder Verbesserungen in der Flugverkehrsabwicklung erreicht werden können. Insbesondere sollen Schadstoff- und Fluglärmemissionen oder deren jeweilige Auswirkungen reduziert und die Durchführung der sicheren, geordneten und flüssigen Flugverkehrskontrolle erleichtert werden. Letzteres soll helfen, die verfügbaren Kapazitäten effizienter zu nutzen.

Für die Erreichung der genannten Ziele sind eine technische Ausstattung der Luftfahrzeuge oder Fähigkeit von Luftverkehrsteilnehmern erforderlich, die über die vorgeschriebene Ausstattung und Fähigkeiten hinausgehen. Im Zusammenspiel mit der für den deutschen Luftraum zuständigen Flugsicherung lassen sich solche Luftfahrzeuge in die Verkehrsabwicklung so integrieren, dass entstehende Lücken oder Verzögerungen ausgeglichen werden können. Eine einschlägige Vorrangregelung dafür bestand bislang noch nicht, sie steht aber in Einklang mit der gängigen Praxis und punktuell bereits definierten Vorgaben für unterschiedlich ausgestattete Luftfahrzeuge.

Beispiele für die Anwendung von „Most Capable Best Served“ sind:

- Vermeidung von Kondensstreifen: Eine spezielle Flugplanung, Flugdurchführung und Flugverkehrskontrolle ermöglicht es, eisübersättigte Luftschichten zu umfliegen und dadurch die Bildung von Kondensstreifen zu vermeiden. Das Umfliegen dieser Lufträume erfordert eine genaue horizontale und vertikale Befolgung der im Flugplan hinterlegten Flugstrecke. Zudem muss ein Luftfahrtunternehmen in der Lage sein, eisübersättigte Luftschichten zu erkennen und im Flugplanungssystem zu berücksichtigen. Die zuständige Flugsicherungsorganisation kann unter Anwendung

des Grundsatzes „Most Capable Best Served“ dem Flug eine priorisierte Freigabe zum Befolgen der berechneten Trajektorie einräumen.

- Neue Anflugtechnologien: Förderung der Nutzungsquote von Anflügen auf Basis neuer Technologien. Luftfahrzeuge können z.B. in größerer Höhe den Sinkflug beginnen und Umwege bis zum Beginn des Endanfluges vermeiden. Fluglärm kann so reduziert, Treibstoff eingespart und Schadstoffemissionen können verringert werden.
- Target Time Concept (Geplante Ankunftszeit): Die Durchführung der Flugverkehrskontrolle kann unter anderem dadurch erleichtert werden, dass Luftfahrtunternehmen nach Abflug einzelner Flüge der Flugsicherung bereits die berechneten Ankunftszeiten übermitteln, damit die zuständige Flugsicherungsorganisation „Soll-Anflugzeiten“ (Target Time of arrival) für eine verzögerungsfreie Staffelung am Ziel Flughafen errechnen kann; im Zusammenspiel von Flugsicherung und Cockpitbesatzungen wird anschließend die genaue Einhaltung sichergestellt.

Dass sich gegenüber dem Grundprinzip „First Come First Served“ (Prioritätsprinzip) ein Vorrang ergeben kann, steht in Einklang mit den Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM, ICAO DOC 4444), wonach die Flugverkehrskontrollfreigaben so zu vergeben sind, dass die Ankunft und Bearbeitung der größtmöglichen Anzahl von Luftfahrzeugen mit der geringsten durchschnittlichen Verspätung ermöglicht wird. Auch das Global Air Traffic Management Operational Concept (ICAO DOC 9854) sieht vor, dass im Allgemeinen das erste Luftfahrzeug, das bereit ist, die Ressourcen der Flugsicherung zu nutzen, Vorrang erhält, es sei denn, die Gesamtsicherheit oder die betriebliche Effizienz des Systems würde erheblich verbessert werden.

Die Beauftragte nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens (FS-AuftragsV) muss die geeignete Flugstreckenplanung, betriebliche Organisation oder technische Ausstattung und die dadurch mögliche Erreichung der Ziele dieser Norm vorab anerkannt haben, dies soll grundsätzlich für gleichartige Fälle abstrakt erfolgen. Stets erforderlich ist, dass die Durchführung der Flugverkehrskontrolle erleichtert wird; zudem sollen alternativ entweder Schadstoffemissionen oder deren Auswirkungen oder Fluglärmemissionen oder deren Auswirkungen reduzieren. Falls ein Zielkonflikt zwischen der Senkung von Schadstoffemissionen oder deren Auswirkungen einerseits und Fluglärmemissionen oder deren Auswirkungen andererseits auftritt, soll im Nahbereich von Flugplätzen Letzteres präferiert werden; außerhalb davon hingegen Ersteres.

Derzeit ist die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Beauftragte nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens (FS-AuftragsV) und wird hoheitlich als Beliehene tätig, sofern sie die Flugverkehrskontrolldienste im Sinne des § 27c Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe a des Luftverkehrsgesetzes wahrnimmt. Hierunter fällt auch die Einräumung eines Vorrangs bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle. Deshalb soll die Anerkennung im Sinne des § 11a der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung in der Regel als Allgemeinverfügung oder ausnahmsweise als Verwaltungsakt im Einzelfall erfolgen, sofern ein ausreichender zeitlicher Vorlauf Letzteres erlaubt. In geeigneten Fällen kann eine zeitliche oder lokale Befristung erfolgen, um neue Verfahren oder eine Ausweitung auf andere Bereiche zu erproben. Bei der Entscheidung über eine Anerkennung hat der Gleichheitsgrundsatz besondere Bedeutung. Insbesondere ist zu vermeiden, dass Luftfahrtunternehmen benachteiligt werden bei der Erleichterung der Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch eine geeignete Flugstreckenplanung oder betriebliche Organisation. Die allgemeine Anerkennung und die Anerkennung im Einzelfall sowie die Voraussetzungen für diese werden durch die Beauftragte nach § 1 FS-AuftragsV deshalb in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht, dies orientiert sich an § 43 der Luftverkehrs-Ordnung. Zudem soll dies im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlicht werden, das auf der Internetseite der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in deutscher und engli-

scher Sprache kostenlos verfügbar ist. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung soll im Wege seiner Rechts- und Fachaufsicht die diskriminierungsfreie Vorranggewährung besonders überwachen.

Zuständig für den (hier besonders relevanten oberen) deutschen Luftraum ist derzeit neben der Beauftragten nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens (FS-AuftragsV) auch die von EUROCONTROL betriebene Bezirkskontrollzentrale Maastricht (Maastricht Upper Area Control Centre – MUAC). Gemäß Artikel 2 in Verbindung mit Anlage I der Vereinbarung vom 25. November 1986 über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und -diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale Maastricht (Maastricht Vereinbarung, BGBl. 1989 II S. 666; 1990 II S. 104, zuletzt geändert durch Gesetz vom 2. Juni 2021, BGBl. 2021 II S. 538; 2022 II S. 430) ist die Organisation beauftragt, von der Bezirkskontrollzentrale Maastricht aus Flugsicherungs-Streckeneinrichtungen und -dienste bereitzustellen – unter anderem in der Bundesrepublik Deutschland in dem Luftraum in den horizontalen Grenzen des oberen Fluginformationsgebietes Hannover und vertikal ab Flugfläche 250 für den darüber liegenden Luftraum.

Absatz 3 regelt eine Evaluierung des § 11a der FS-Durchführungsverordnung durch die Beauftragte nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens und die Beteiligung der Luftfahrtunternehmen und andere Flugsicherungsorganisationen, die von der Anwendung der Vorschrift betroffen sind, des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung sowie des Umweltbundesamtes. Der Evaluationszeitraum beträgt zwei Jahre ab dem 01.01.2026. Ein Bericht über das Ergebnis der Evaluierung ist dem Bundesministerium für Verkehr bis zum 31.03.2028 vorzulegen.

Zu Artikel 3 (Änderung der FS-An- und Abflug-Kostenverordnung)

Zu Nummer 1

Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen gemäß § 27d Absatz 1a des Luftverkehrsgesetzes vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr dafür die Notwendigkeit anerkennt nach Artikel 3a Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 062 vom 8.3.2017, S. 1, L 015 vom 20.1.2020, S. 9, ABl. L 106 vom 6.4.2020, S. 15, ABl. L 108 vom 7.4.2022, S. 69), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/2345 (ABl. L 311 vom 2.12.2022, S. 58) geändert worden ist. Demgemäß stellen die Mitgliedstaaten die Notwendigkeit der Erbringung von Flugverkehrsdiensten anhand folgender Faktoren fest:

- a) Art des jeweiligen Flugverkehrs;
- b) Flugverkehrsdichte;
- c) Wetterbedingungen;
- d) sonstige relevante Faktoren im Zusammenhang mit den Zielen der Flugverkehrsdienste gemäß Anhang IV Punkt ATS.TR.100.

Anhand dieser Faktoren und des für den Flugplatz Speyer gestellten Antrags erkennt das Bundesministerium für Verkehr an, dass dort ein Flugplatz-Fluginformationsdienst derzeit als notwendig betrachtet werden kann. Für die Inanspruchnahme von Diensten und Ein-

richtungen der Flugsicherung durch Luftfahrzeuge beim An- und Abflug an entsprechenden Flugplätzen werden Kosten (Gebühren und Auslagen) gemäß § 1 Absatz 1a der FS-An- und Abflug-Kostenverordnung erhoben (Gebührenbereich 2). Der Flugplatz Speyer ist deshalb in der Auflistung zu ergänzen. Das Bundesministerium für Verkehr hat mit Schreiben vom 14.04.2025 die TRIAC GmbH mit der Erbringung des Flugplatz-Fluginformationsdienstes an dem Flugplatz Speyer zum 01.05.2025 beauftragt. Eine Aufnahme in den Gebührenbereich 2 durch den Erlass der erforderlichen Änderungsverordnung konnte jedoch nicht gleichzeitig umgesetzt werden. Eine rückwirkende Aufnahme ist aus Gründen der Gleichbehandlung geboten, da die Flugplatz-Fluginformationsdienste am Flugplatz Speyer ab diesem Zeitpunkt bereitgestellt werden.

Zu Nummer 2

Der Gebührensatz wird aufgrund des derzeit gültigen Leistungsplanentwurfes für den laufenden Bezugszeitraum errechnet, indem zunächst die algebraische Summe aus den festgestellten Kosten des jeweiligen Jahres und bestimmten gesetzlich vorgesehenen Anpassungen (s.u.) gebildet wird. Diese ist sodann durch die prognostizierte Gesamtzahl der An- und Abflugdienstleistungseinheiten für das betreffende Jahr zu teilen.

Diese Annahmen zu Kosten und Verkehr ergeben sich aus den nationalen Anteilen des Leistungsplanentwurfs für den funktionalen Luftraumblock „Europe Central“ (FABEC). Dieser wurde für die Jahre des vierten Bezugszeitraums (RP4, 2025 bis einschließlich 2029) entsprechend den Vorschriften der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 (ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1) erstellt. Die gemeinsame Gebührenregelung dient der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums, fördert die Transparenz hinsichtlich der Festlegung, Erhebung und Durchsetzung von Gebühren für den Luftraumnutzer und verbessert die finanzielle und betriebliche Effizienz.

Nach erstmaliger Übermittlung des Leistungsplanentwurfs an die Europäische Kommission im Herbst 2024 war aufgrund des Durchführungsbeschlusses (EU) 2025/1040 der Kommission vom 16. Mai 2025 dessen Revision insbesondere im Hinblick auf die für Deutschland festgelegten Kosteneffizienzziele vorzunehmen. Die überarbeitete Entwurfsfassung wurde am 17. Oktober 2025 der Europäischen Kommission erneut zur Bewertung vorgelegt. Auf diesem Entwurfsstand basiert auch die Gebührenfestlegung für das Jahr 2026.

Weiterhin enthalten die aktualisierten Gebührensätze die Überträge aus den Vorjahren, wie sie sich aus den einschlägigen Rechtsvorschriften, insbesondere aus Artikel 25 der bereits genannten Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergeben. Darüber hinaus wird unter Anwendung von Artikel 29 Absatz 6 der besagten Durchführungsverordnung insbesondere die Spitzabrechnung des in RP3 geplanten aber in weiten Teilen nicht umgesetzten Systems zur Detektion von Drohnen (DDS) umgesetzt.

Die Kostenbasis enthält dabei die festgestellten Kosten der leistungserbringenden Flugsicherungsorganisation DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), des Deutschen Wetterdienstes (DWD), des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) und des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF).

Die Notwendigkeit für Anpassungen gegenüber dieser Kostenbasis ergibt sich nach den einschlägigen Vorschriften u. a. aufgrund von Abweichungen gegenüber der ursprünglichen Planung betreffend Inflationsrate und Verkehrsentwicklung, die grundsätzlich zwei Jahre nachlaufend (n+2) die Gebühr beeinflussen.

Anpassungen des Gebührensatzes können zudem notwendig werden aufgrund von Veränderungen bei den von der Kostenrisikoteilung ausgenommenen Kosten, der Zahlung bzw.

Rückzahlung von öffentlichen Mitteln, der Gewährung leistungsbezogener Boni bzw. Malusse oder einem vorläufig nicht angenommenen Leistungsplanentwurf und der damit verbundenen Anwendung vorübergehender Gebührensätze.

Der Gebührensatz wird ab 1. Januar 2026 auf 365,18 Euro pro Dienstleistungseinheit festgesetzt.

Er berechnet sich wie folgt:

Die Summe aus umlagefähigen Kosten und entsprechender Anpassungen im An- und Abflugbereich werden für das Jahr 2026 auf rund 517 Mio. Euro festgesetzt.

Sie teilen sich auf in:

Personalkosten DFS	253.786.956,21Euro
Sonstige Betriebskosten DFS	63.115.781,39,73 Euro
Abschreibungen DFS	27.633.836,38 Euro
Kapitalkosten DFS	15.483.818,538 Euro
Gesamtkostengrundlage DFS	360.020.392,51 Euro
Kostengrundlage des DWD	5.261.992,70 Euro
Kostengrundlage BMV/BAF	1.226.879,61 Euro
<u>Gesamtkostengrundlage</u>	<u>366.509.264,82 Euro</u>
Anpassungen aufgrund Abweichungen von der prognostizierten Inflationsrate aus dem Jahr 2024	40.896.512,02 Euro
Anpassungen aufgrund der von der Kostenrisikoteilung ausgenommenen Kosten aus den Jahren 2024	-9.444.953,20 Euro
Anpassungen bei Teilung des Verkehrsrisikos aus dem Jahr 2024, Übertrag auf das Jahr 2026	45.661.140,99 Euro

Verkehrsanpassungen, Übertrag auf das Jahr 2026 nach Art. 25 Abs. 2 Buchst. g und h DVO (EU) 2019/317 23.789.772,58 Euro

Anpassung aufgrund von öffentlichen Mitteln aus den Jahren 2024-2026 -526.727,83 Euro

Anpassungen aufgrund eines zunächst nicht angenommenen Leistungsplanentwurfes und der damit verbundenen Anwendung vorübergehender Gebührensätze in den kombinierten Jahren 2020/2021 50.233.863,87 Euro

Anpassungen gesamt 150.609.608,44 Euro

Kostengrundlage für die Gebührenberechnung für das Jahr 2026 **517.118.873,25 Euro**

Die maßgeblichen prognostizierten Dienstleistungseinheiten (DLE), basierend auf dem am 17. Oktober 2025 eingereichten Entwurf des Leistungsplans, betragen entsprechend dem zugrundeliegenden Base Scenario der STATFOR-Verkehrsvorhersage vom 03. März 2025 im Jahre 2026 1.288.257 Dienstleistungseinheiten.

Die (An- und Abflug-)Dienstleistungseinheit entspricht dem Faktor „Gewicht“ des betreffenden Luftfahrzeugs. Der Faktor „Gewicht“ entspricht dem auf zwei Dezimalstellen berechneten Quotienten aus der durch fünfzig geteilten Zahl, die das in Tonnen ausgedrückte höchstzulässige Startgewicht des Luftfahrzeugs gemäß Anhang VIII Nummern 1.3 bis 1.5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 angibt, potenziert mit 0,7 (vgl. Artikel 25 Absatz 2 i. V. m. Anhang VIII Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317).

Für das Jahr 2026 erfolgt eine außerordentliche Gebührensenkung gem. Art. 29 Abs. 6 DVO (EU) 2019/317 i. H. v. -36,23 Euro pro DLE.

Aus dem Verhältnis von anrechenbaren Kosten und prognostizierten Dienstleistungseinheiten ergibt sich für 2026 folgender Gebührensatz:

$$(t) = 517.118.873,25 \text{ Euro} / 1.288.257 \text{ DLE} - 36,23 \text{ Euro} =$$

365,18 Euro je DLE (gerundet).

Zu Nummer 3

Folgeänderung zu Nummer 2. Bezogen auf den Gebührenbereich 2 wird ausweislich der Begründung des Sechzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (Bundestags-Drucksache 19/28788, S. 6) ein möglichst einheitliches Gebührenniveau angestrebt, wobei verfügbare Bundesmittel eingesetzt werden, um die nach Einnahme der Gebühren verbleibende Finanzierungslücke in diesem Gebührenbereich auszugleichen (§ 31f Absatz 2a Satz 2 bis 4 des Luftverkehrsgesetzes).

Zu Nummer 4

Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Artikel 4 (Außerkräftreten)

Diese Vorschrift regelt das Außerkräfttreten der Flugsicherungs-Anlagen- und Geräte-Musterzulassungs-Verordnung. Letztere ist durch die Übertragung der entsprechenden Regelungsgebiete auf die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) obsolet geworden. Die Verordnung wird seit September 2023 nicht mehr angewendet, da die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 aufgehoben wurde. Die dort geregelten Aufgaben der Interoperabilität und der Musterzulassung verschmelzen zur Konformitätsbewertung. Grundlage dafür ist die am 05.10.2023 in Kraft getretene delegierte Verordnung (EU) 2023/1768 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für die Zertifizierung von Flugverkehrsmanagement-/Flugsicherungssystemen und deren Komponenten sowie die Abgabe entsprechender Erklärungen. Gemäß § 3 der Verordnung (EU) 2023/1768 ist die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) die hierfür zuständige Behörde. Diese kann gegebenenfalls über vertragliche Regelungen („Partnership Agreements“) eine Unterbeauftragung vornehmen. Daher bedarf es keiner gesonderten nationalen Verordnung in diesem Bereich mehr.

Zu Artikel 5 (Inkräfttreten)

Artikel 5 regelt das Inkräfttreten. Ein zügiges Inkräfttreten ist insbesondere für Artikel 2 notwendig, um nach Nummer 1 eine Rechtsgrundlage für die Vorrangbehandlung zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs zu schaffen, soweit eine solche nicht bereits besteht, sowie um nach Nummer 2 die kurzfristige Einführung des Effizienzprinzips zu erlauben.

Artikel 3 Nummer 1 und 4 tritt mit Wirkung vom 1. Mai 2025 in Kraft. Eine rückwirkende Aufnahme des Flugplatzes Speyer in den Gebührenbereich 2 gemäß § 1 Absatz 1a der FS-An- und Abflug-Kostenverordnung und in deren Anlage ist aus Gründen der Gleichbehandlung geboten, da die Flugplatz-Fluginformationsdienste am Flugplatz Speyer ab diesem Zeitpunkt bereitgestellt werden. Damit die Flugsicherungsorganisation Gebühren und Auslagen von den Luftraumnutzern erheben sowie von der Unterstützung durch Bundesmittel gemäß § 31f Absatz 2a Satz 2 ff. des Luftverkehrsgesetzes teilhaben kann, muss die FSAKV entsprechend geändert werden.

Die Übertragung der Ermächtigung zum Erlass der sechs oben genannten Rechtsverordnungen in Artikel 1 und die Änderung der Gebührensätze in Artikel 3 Nummer 2 und 3 treten am 1. Januar 2026 in Kraft.