

7. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

5. März 1958

229/J

A n f r a g e

der Abgeordneten P o l c a r, P r i n k e, M a c h u n z e und Genossen an den Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, betreffend Verordnungen auf Grund des neuen Luftfahrtgesetzes.

- - - -

Das am 1. Jänner 1958 in Kraft getretene Luftfahrtgesetz sieht die Erlassung einer Reihe von Verordnungen durch das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vor. Den in Betracht kommenden gesetzlichen Bestimmungen muss entnommen werden, dass die Luftfahrtbehörden ohne diese Verordnungen vielfach keine Bescheide in Luftfahrtangelegenheiten erlassen können bzw. dass ohne diese Verordnungen ein sicherer Luftverkehr überhaupt nicht gewährleistet ist. Es handelt sich hiebei insbesondere - die nachstehende Aufzählung ist keineswegs erschöpfend - um folgende, nach dem Luftverkehrsge setz zu erlassenden Verordnungen:

1. Übungs- und Erprobungsbereiche (§ 7),
2. Überfliegen der Bundesgrenze (§ 8),
3. Führung des Luftfahrzeugregisters (§ 16),
4. Kennzeichnung von Luftfahrzeugen (§ 21 Abs.1 lit.d),
5. Feststellung der Lufttüchtigkeit auf Grund ausländischer Lufttüchtigkeitszeugnisse (§ 21 Abs.1 lit.f),
6. Luftfahrerscheine, Luftfahrerausbildung, Prüfung des Luftfahrpersonales (§§ 25 ff),
7. Zivilflugplatz-Betriebsordnung (§ 74),
8. Sicherheitszonen-Verordnungen (§ 89),
9. Luftverkehrsregeln (§ 124),
10. Flugunfallskommission (§ 137).

Die unterfertigten Abgeordneten stellen mit Besorgnis fest, dass diese Verordnungen nahezu zwei Monate nach dem Inkrafttreten des Luftfahrtgesetzes noch immer nicht erlassen sind und dass, da der Zivilluftfahrtbeirat noch immer nicht konstituiert ist und sich daher mit diesen Angelegenheiten nicht befassen kann, auch nicht mit der alsbaldigen Erlassung gerechnet werden kann. Die Folgen dieses Mangels sind für die österreichische Zivilluftfahrt, die nach der Jahrzehntelangen Behinderung während des Krieges und der Zeit der alliierten Besetzung ohnedies genug nachzuholen hat, geradezu unabsehbar.

Solange keine Übungs- und Erprobungsbereiche festgelegt sind, sind Übungs- und Erprobungsflüge verboten. Das Überfliegen der Bundesgrenze ist

8. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

5. März 1958

nicht geregelt. In Ermangelung einer Verordnung über die Führung des Luftfahrzeugregisters kann ein solches in rechtsverbindlicher Weise nicht geführt werden, und da nur in das Register eingetragene Luftfahrzeuge die österreichische Staatszugehörigkeit besitzen, ist die Annahme gerechtfertigt, dass es zur Zeit überhaupt keine österreichischen Zivilluftfahrzeuge gibt. Ohne Kennzeichenverordnung bleibt es jedem Halter eines Zivilluftfahrzeuges überlassen, ob und wie er sein Luftfahrzeug kennzeichnen und bemalen und beschriften will. Mangels einer Bestimmung, ob und inwieweit ausländische Lufttüchtigkeitszeugnisse als Beweis für die Lufttüchtigkeit dienen, sind solche Lufttüchtigkeitszeugnisse unerheblich. Das Fehlen jedweder Verordnung über Luftfahrscheine, über die Ausbildung und die Prüfung von Luftfahrern verhindert die rechtmässige Tätigkeit des Bundesamtes für Zivilluftfahrt in diesen Belangen. Die Unternehmer öffentlicher Flugplätze sind ohne Zivilflugplatz-Betriebsordnung nicht in der Lage, Zivilflugplatzbenützungsbedingungen aufzustellen. Das Fehlen der Sicherheitszonenverordnungen hat zur Folge, dass der Verbauung eines Zivilflugplatzes luftfahrtrechtlich nicht entgegengetreten werden kann. Die Tätigkeit der Flugsicherung entbehrt ohne Verordnung über die Luftverkehrsregeln der rechtlichen Grundlage. Aus demselben Grunde kann von keinem Luftfahrer ein bestimmtes Verhalten verlangt werden. Schliesslich ist, da die Verordnung über die Flugunfallskommission noch nicht erlassen ist, der Zweck dieser Unfallsuntersuchung nicht erreichbar.

Dazu kommt noch, dass das neue Luftfahrtgesetz Aufgaben der Hoheitsverwaltung in Luftfahrtsangelegenheiten den Landeshauptleuten in mittelbarer Bundesverwaltung überträgt und dass Durchführungserlasse an diese Behörden so gut wie überhaupt noch nicht ergangen sind. Da diese Behörden bisher mit solchen Agenden noch nicht befasst waren, fehlt ihnen die entsprechende Erfahrung. Sie werden daher in gesteigertem Masse auf Durchführungserlasse angewiesen sein.

Die Absicht des Gesetzgebers, mit dem Luftfahrtgesetz eine der österreichischen Rechtsordnung entsprechend moderne Neuregelung als Voraussetzung für eine zweckmässige Entwicklung der Zivilluftfahrt zu schaffen, ist durch die aufgezählten Unterlassungen geradezu in das Gegenteil verkehrt worden und wird die Zivilluftfahrt durch die mangelhafte Vollziehung fast vollständig lahmgelegt.

9. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

5. März 1958

Die anfragenden Abgeordneten sind der Meinung, dass die obige kurz gefasste Aufzählung der Folgen des Fehlens der genannten Verordnungen für den Bereich des innerstaatlichen Rechtes allein bereits für die Behauptung genügt, dass die staatliche Hoheitsverwaltung auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt zusammengebrochen ist. Angesichts dieser Tatsache können es sich die anfragenden Abgeordneten ersparen, auch noch auf die nicht minder schwerwiegenden Folgen des Fehlens der genannten Verordnungen für den Bereich des zwischenstaatlichen Rechtes hinzuweisen.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft die

Anfrage:

Ist der Herr Bundesminister bereit, umgehend alle sachlichen und personellen Vorkehrungen zu treffen, damit die fehlenden Verordnungen und Erlässe raschestens ergehen?

- - - - -