



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

Geschäftszahl 15.209/1-I/1/84

An das
Präsidium des Nationalrates
1017 Wien
Parlament

1011 Wien, Stubenring 1
Telefon 0222/7500
Name des Sachbearbeiters:
Dr. Österreicher
Klappe 5331 Durchwahl
Fernschreib-Nr. 111145, 111780

14.2.1984
Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

8. FEB. 1984

15.2.1984-02-14 J. Hansen
Dr. Klausgruber

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes betr.
das Verbot von Ultraleichtflugzeugen;
Begutachtungsverfahren

15. 2. 1984

Unter Bezugnahme auf die Entschließung des Nationalrates anlässlich der Verabschiedung des Geschäftsordnungsgesetzes, BGBI. Nr. 178/1961, beeckt sich das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie, 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend das Verbot von Ultraleichtflugzeugen zu übermitteln.

Wien, am 30. Jänner 1984
Für den Bundesminister
Dr. Schwarz

25 Beilage W

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Peyrel



REPUBLIK ÖSTERREICH

BUNDESMINISTERIUM
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

1011 Wien, Stubenring 1

Telefon 0222/7500

Name des Sachbearbeiters:

Dr. Österreicher

Klappe 5331 Durchwahl

Fernschreib-Nr. 111145, 111780

Geschäftszahl 15.209/1-I/1/84

An das

Bundesministerium für Verkehr
Elisabethstraße 9
1010 Wien

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes betr.
das Verbot von Ultraleichtflugzeugen;
Begutachtungsverfahren

15. 2. 1984

Zu dem Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend das Verbot von Ultraleichtflugzeugen, der mit Schreiben vom 22.12.1983, Zl. 38.537/109-I/3/83 übermittelt wurde, beeckt sich das ho. Ressort folgendes mitzuteilen:

Das ho. Ressort anerkennt und teilt grundsätzlich die Bedenken des do. Ressorts gegen die Verwendung von Ultraleichtflugzeugen.

Ein generelles Verbot, wie es der Entwurf vorsieht, wird jedoch als eine zu weitgehende Maßnahme angesehen. Innerhalb des Systems der geltenden Rechtsordnung gäbe es genügend andere Regelungsmöglichkeiten, durch die den Gefahren und Belästigungen, die von Ultraleichtflugzeugen ausgehen können, vorbeugt werden könnte. Dazu darf etwa auf die Rechtsvorschriften über die Verwendung von Motorbooten, Motorschlitten sowie auf die Luftverkehrsregeln verwiesen werden. In diesen Regelungen werden zum Beispiel zeitliche und örtliche Beschränkungen für den Betrieb festgelegt. Überdies wären Anforderungen technischer Art, das Erfordernis einer Pilotenausbildung für die Benutzer von Ultraleichtflugzeugen, das Gebot, für Start und Landung ausschließlich Flugplätze zu benützen, Grenzwerte für Lärm- und andere Emissionen und dgl. denkbar. Dadurch könnten neben einer weitgehenden Verringerung der Gefahren und Belästigungen auch eine bedeutende

- 2 -

zahlenmäßige Begrenzung solcher Flugzeuge im österreichischen Hoheitsgebiet sowie eine wirkungsvolle Überwachung erreicht werden.

Eine Regelung, die die Verwendung von Ultraleichtflugzeugen solchen Beschränkungen unterwirft, wäre aus wirtschaftspolitischer Sicht, insbesondere im Interesse der Sicherung von Arbeitsplätzen, einem Verbot unbedingt vorzuziehen. In Österreich sind derzeit bereits mehrere Industrieunternehmen im Bereich der Herstellung solcher Flugzeuge tätig, wobei diese Sparte einen beträchtlichen Teil ihres Umsatzes ausmacht. Daneben gibt es zahlreiche Klein- und Mittelbetriebe, die für diese Unternehmen als Zulieferfirmen bedeutend sind. Ein Verbot der Verwendung von Ultraleichtflugzeugen in Österreich würde in all diesen Betrieben Arbeitsplätze gefährden und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Unternehmen, die Ultraleichtflugzeuge erzeugen, sind dabei auch wesentlich für den Export tätig. Der Text des Gesetzes selbst läßt nicht klar erkennen, ob überhaupt und wie eine Zulassung zu Exportzwecken erreicht werden könnte, da nur in den Erläuterungen angeführt wird, daß eine solche möglich wäre. Würde das Gesetz jedoch jede Zulassung von Ultraleichtflugzeugen in Österreich verhindern, so wären sowohl in den Erzeuger- als auch in den Zulieferfirmen Arbeitsplätze gefährdet.

2. Selbst wenn wenigstens eine Zulassung zu Exportzwecken zu erreichen wäre, käme es dennoch zu schwerwiegen- den Problemen für die betroffenen Unternehmen. Mangels einer Absatzmöglichkeit im Inland wären sie in einem bedeutenden Bereich ihrer Produktion ausschließlich vom Export abhängig. Diese Lage wäre dadurch erschwert, daß sie sich auf keinerlei Referenzen aus ihrem Sitzstaat berufen könnten.

3. Es ist weiters zu befürchten, daß ausländische Er- zeuger, die Zulieferungen aus Österreich beziehen, zu dem Entschluß kommen, deren Bezug einzustellen, weil sie aufgrund des Gesetzes keine Möglichkeit zum Absatz ihrer eigenen Produkte in Österreich hätten.

- 3 -

4. Schließlich würde ein Verbot die Teilnahme Österreichs am technischen Fortschritt auf dem Gebiet des Baues von Kleinluftfahrzeugen, auf dem in den letzten Jahren bedeutende Entwicklungen vor sich gegangen sind, verhindern. Dadurch wäre aber die internationale Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Unternehmen in diesem Sektor wesentlich beeinträchtigt, was ebenfalls zu einer Gefährdung von Arbeitsplätzen führen könnte.

Das ho. Ressort lehnt daher ein generelles Verbot der Verwendung von Ultraleichtflugzeugen im Flug ab, da es überzeugt ist, daß es - wie bereits ausgeführt - andere Möglichkeiten gibt, das Problem der Ultraleichtflugzeuge rechtlich wirksam in den Griff zu bekommen, bei denen die Interessen der österreichischen Wirtschaft nicht in dem Maße gefährdet wären. Es darf darauf hingewiesen werden, daß der Herr Bundesminister den Herrn Bundesminister für Verkehr bereits in einem Schreiben vom 23.11.1983 ersucht hat, einen derartigen Interessenausgleich zu finden.

Das ho. Ressort ersucht daher um die Aufnahme interministerieller Gespräche, in denen gesetzliche Regelungsmöglichkeiten erörtert werden sollten, die die Interessen aller betroffenen Kreise weitgehend berücksichtigen. Dazu darf angeregt werden, auch gesetzliche Lösungen in anderen Staaten, die dem do. Ressort aufgrund seiner Auslandskontakte bekannt sind, in die Betrachtung einzubeziehen.

Weiters darf in sprachlicher bzw. legistischer Hinsicht bemerkt werden:

1. Zu § 1:

Nach dem Wort "bleiben" in der dritten Zeile sollte ein Beistrich gesetzt werden. Ansonsten würden sich nämlich die Worte, die sich auf das Wort "Luftfahrzeuge" beziehen sollen, "und deren Leermasse 250 kg nicht übersteigt" auf das Wort "Flächen" beziehen.

- 4 -

2. Zu § 2 Abs. 1:

Unvorgreiflich der Beurteilung des hiefür zuständigen BKA-VD stellt sich die Frage, ob die Androhung einer über das im § 16 Abs. 2 VStG 1950 festgelegte Ausmaß hinausgehenden Ersatzfreiheitsstrafe im Hinblick auf Art. 5 der Europäischen Menschenrechtskonvention vertretbar ist. Mit diesem Hinweis soll aber nicht der Beurteilung durch das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst vorgegriffen werden.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Wien, am 30. Jänner 1984
Für den Bundesminister:
Dr. Schwarz

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

