



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
BUNDESMINISTERIUM  
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

Geschäftszahl 15.205/4-I/1/84

An das  
Präsidium des Nationalrates  
1017 W i e n  
Parlament

1011 Wien, Stubenring 1

Telefon 0222/7500

Name des Sachbearbeiters:

Koär. Dr. Österreicher

Klappe 5331 Durchwahl

Fernschreib-Nr. 111145, 111780

Bitte in der Antwort die  
Geschäftszahl dieses  
Schreibens anführen.

*Klausgraber*

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem  
das Luftfahrtgesetz geändert wird  
(LFG-Novelle 1984);  
Begutachtungsverfahren

4.14.1985

Zl.

56

WUR-  
19-84

D. 07.11.1985

Verteilt 1985-01-08 Kreuz

Unter Bezugnahme auf die Entschliebung des Nationalrates  
anlässlich der Verabschiedung des Geschäftsordnungsgesetzes, BGBl.  
Nr. 178/1961, beehrt sich das Bundesministerium für Handel, Ge-  
werbe und Industrie 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum  
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert  
wird (LFG-Novelle 1984) zu übermitteln.

Wien, am 20. Dezember 1984

Für den Bundesminister:

Dr. Schwarz

*25* Beilage *w*

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*Reyer*



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
BUNDESMINISTERIUM  
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

Geschäftszahl 15.205/4-I/1/84

An das  
Bundesministerium für Verkehr  
  
Elisabethstraße 9  
1010 W i e n

1011 Wien, Stubenring 1

Telefon 0222/7500

Name des Sachbearbeiters:

Koär.Dr.Österreicher

Klappe 5331 Durchwahl

Fernschreib-Nr. 111145, 111780

Bitte in der Antwort die  
Geschäftszahl dieses  
Schreibens anführen.

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit  
dem das Luftfahrtgesetz geändert  
wird (LFG-Novelle 1984);  
Begutachtungsverfahren

4.1.1985

Zu dem Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird (LFG-Novelle 1984), der mit Schreiben vom 6.9.1984, Zl. 38.502/195-I/3-84 übermittelt wurde, beehrt sich das ho. Ressort folgendes mitzuteilen:

A. 1. Zu Art. I Z 17 (§ 70 Abs. 4):

Nach dieser Bestimmung soll in Hinkunft im Verfahren zur Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung, wenn eine Sicherheitszone (§ 86 LFG) vorgesehen ist, keine persönliche Verständigung der "bekannten Beteiligten" von der Anberaumung der mündlichen Verhandlung mehr erfolgen, sondern diese nur noch durch Anschlag in den Gemeinden, die ganz oder teilweise im Bereich der geplanten Sicherheitszone liegen, kundgemacht werden.

Als Begründung dieser geplanten Neuregelung wird angegeben, daß die derzeitige Bestimmung nicht vollziehbar sei, da als "bekannte Beteiligte" tausende von Personen in Betracht kämen.

Im Hinblick auf die erheblichen Eigentums- bzw. Nutzungsbeschränkungen, die sich hinsichtlich eines Grundstückes, das in eine Sicherheitszone im Sinne des Luftfahrtgesetzes einbezogen wird, ergeben - gemäß § 86 Abs. 1 LFG bedarf es für die Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses (d.s. gemäß § 85 Abs. 1 LFG Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Anpflanzungen, gespannte Seile und Drähte sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Boden-

erhebungen, Verkehrswege sowie Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenverformungen), unbeschadet der sonstigen behördlichen Bewilligungen, auch einer luftfahrtrechtlichen Ausnahmegewilligung - erscheint die vorgesehene Regelung eine Beschneidung des Rechtes auf das rechtliche Gehör, die mit der gegebenen Begründung allein kaum zu rechtfertigen ist. Es ist auch schwer einzusehen, warum die derzeitige Bestimmung mit Rücksicht auf die gemäß § 70 Abs. 1 LFG vom Antragsteller auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung vorzulegenden Unterlagen nicht vollziehbar sein soll. Es erschiene daher sinnvoll, die im § 70 Abs. 4 des Entwurfes enthaltene Regelung zu überdenken bzw. die Neuregelung sogenannter "Massenverfahren" in den Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzen abzuwarten.

2. Zu Art. I Z 20:

Nach dieser Bestimmung sollen im § 75 Abs. 1 LFG die Worte "unmittelbar und ausschließlich" entfallen, so daß in Zukunft der Flugplatzhalter unbeschadet entgegenstehender landesgesetzlicher Vorschriften auch solche Hilfsbetriebe führen darf, die den Verkehrsaufgaben seines Zivilflugplatzes bloß mittelbar bzw. nicht ausschließlich dienen.

Begründet wird diese Änderung damit, daß die zu enge Eingrenzung des geltenden Textes zu Auslegungen führt, die den international üblichen Praktiken und den Erfordernissen nicht entsprechen. So sei beispielsweise in manchen (!) anderen Staaten das Bereithalten von Wartungsmöglichkeiten für Luftfahrzeuge eine wesentliche Verpflichtung von Flughafenunternehmen.

Vom gewerberechtlichen Standpunkt betrachtet soll diese Änderung des LFG eine Ausdehnung des Geltungsbereiches des LFG auf Kosten der GewO 1973 bringen (vgl. hierzu § 2 Abs. 1 Z 16 GewO 1973, wonach u.a. Hilfsbetriebe der Zivilflugplatzunternehmen vom Anwendungsbereich der GewO 1973 ausgenommen sind). Würde somit im LFG der Begriff der Hilfsbetriebe der Zivilflugplatzunternehmen eine Ausdehnung erfahren, so würde - ohne daß es einer gleichzeitigen Änderung der GewO 1973 bedürfte - der Anwendungsbereich der GewO 1973 eingeschränkt.

Vom ho. Standpunkt ist zu dieser vorgeschlagenen Änderung zu bemerken, daß die hierzu gegebenen Erläuterungen in keiner Weise plausibel machen, warum diese Änderung erforderlich ist. Denn die derzeitige Rechtslage hindert ja die Zivilflugplatzunternehmen in keiner Weise, auch Hilfsbetriebe zu führen, die nicht unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben des betreffenden Zivilflug-

platzes dienen. Denn es steht den Zivilflugplatzunternehmern jederzeit frei, hiefür nach den in Betracht kommenden Rechtsvorschriften die entsprechenden Berechtigungen zu begründen. So würde etwa das angestrebte "Bereithalten von Wartungsmöglichkeiten" einer Konzession für das Luftfahrzeugmechanikergewerbe (§ 183 GewO 1973) bedürfen.

Von ho. muß darauf bestanden werden, daß an der bisherigen Formulierung des § 75 Abs. 1 LFG nichts geändert wird. Das Entfallen der Worte "unmittelbar und ausschließlich" könnte dazu führen, daß alle üblicherweise mit einem Zivilflugplatz verbundenen gewerblichen Aktivitäten, die ja im weitesten Sinn meist in irgendeiner Weise den Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes zugute kommen, in den Anwendungsbereich des LFG fallen und somit von der GewO 1973 ausgenommen werden. Aus den "international üblichen Praktiken" und dem Umstand, daß die Zivilflugplatz-Bewilligung nach dem LFG nicht alle vom Standpunkte irgendwelcher Interessen "erforderlichen" Aktivitäten auf einem Zivilflugplatz abdeckt, kann jedenfalls nicht abgeleitet werden, daß es einer Erweiterung des Begriffes der Hilfsbetriebe der Zivilflugplatzunternehmen bedarf. Es ist diesen Unternehmen durchaus zumutbar, für die Hilfsbetriebe, die nicht unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben der Zivilflugplätze dienen, die nach den einschlägigen Rechtsvorschriften erforderlichen Berechtigungen z.B. gemäß der GewO 1973 zu begründen.

### 3. Zu Art. I Z 30:

Das unter Z 1 zu § 75 Abs. 1 LFG Gesagte gilt auch für die durch diese Bestimmung vorgesehene Änderung des § 103 Abs. 2 LFG hinsichtlich der Hilfsbetriebe der Luftbeförderungsunternehmen, zumal hier nicht einmal der Versuch unternommen wird, in den Erläuterungen darzulegen, welchen international üblichen Praktiken und welchen Erfordernissen der derzeitige Begriff der Hilfsbetriebe der Luftbeförderungsunternehmen nicht entspricht. Auch hier ist zu sagen, daß es den Luftbeförderungsunternehmen durchaus möglich und zuzumuten ist, für Hilfsbetriebe, die nicht unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben ihres Luftbeförderungsunternehmens dienen, die entsprechenden Berechtigungen gemäß den in Betracht kommenden Rechtsvorschriften (z.B. GewO 1973) zu begründen. Für die im vorliegenden Gesetzentwurf vorgeschlagene Ausdehnung des Begriffes der

Hilfsbetriebe der Luftbeförderungsunternehmen ua. zu Lasten des Anwendungsbereiches der GewO 1973 besteht somit nach ho. Ansicht überhaupt kein Anlaß.

4. Zu Art. I Z 44 (§ 122):

Nach § 122 ("Flugsicherungsanlagen") Abs. 1 LFG i.d.g.F. dürfen ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (diesem obliegt gem. § 20 Abs. 1 LFG die Flugsicherung für die Zivilluftfahrt) nur errichtet und betrieben werden, wenn hiedurch die Sicherheit der Person oder des Eigentums nicht gefährdet wird.

Nach § 122 ("Flugsicherungseinrichtungen") Abs. 1 LFG i.d.F. des Entwurfes dürfen Flugsicherungsanlagen nur errichtet und betrieben werden, wenn vom Bundesamt für Zivilluftfahrt "auf Grund eines Ermittlungsverfahrens festgestellt worden ist, daß hiedurch die Sicherheit von Personen und Sachen nicht gefährdet wird."

Zu dieser Bestimmung wird in den Erläuterungen des gegenständlichen Entwurfes im wesentlichen ausgeführt, daß mangels eines Bewilligungserfordernisses für die Errichtung und den Betrieb von Flugsicherungsanlagen gegenwärtig auch Ermittlungsverfahren zum Feststellen des Vorliegens der gesetzlichen Erfordernisse als zumindest überflüssig angesehen und keine Beteiligtenrechte anerkannt würden. Hiezu wird auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 8. Feber 1968, Zl. 1596/67, verwiesen. Im Sinne des Rechtsstaatsinteresses erscheine es jedoch geboten, daß wenigstens ein solches Ermittlungsverfahren durchgeführt werde, da die Errichtung von Flugsicherungsanlagen unter Umständen im Hinblick auf die §§ 94, 96 und 97 ff. LFG weitreichende Wirkungen hätten. (Diese Bestimmungen sehen u.a. vor, daß für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen, die eine Betriebsstörung von Flugsicherungseinrichtungen verursachen könnten, eine luftfahrtrechtliche Ausnahmebewilligung erforderlich ist sowie daß Gegenstände, die durch ihre Beschaffenheit, ihre Lage oder die Art ihrer Lagerung geeignet sind, den Betrieb von Flugsicherungsanlagen zu stören, über Bescheid des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zu beseitigen sind. Weiters ist eine Enteignungsmöglichkeit zum Zwecke der Errichtung oder Erweiterung von Anlagen der Flugsicherung vorgesehen).

Während § 122 Abs. 1 LFG i.d.F. des Entwurfes vorsieht, daß das Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Grund eines Ermittlungsverfahrens festzustellen hat, daß durch die beabsichtigte Flugsicherungsanlage

eine Gefährdung der Sicherheit von Personen und Sachen nicht gegeben ist bzw. dessen Begründung in Verbindung mit § 139 LFG, wonach für das Verfahren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt die Verwaltungs-Verfahrensgesetze, somit auch das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz, anzuwenden sind, darauf schließen läßt, daß über das Ergebnis des vorgesehenen Ermittlungsverfahrens in einer der Rechtskraft fähigen Weise, d.h. durch Bescheid abgesprochen werden soll, wird am Schluß der Erläuterungen der gegenständlichen Entwurfsbestimmung ausgeführt, daß das Ergebnis des vorgesehenen Ermittlungsverfahrens durch einen "bescheidähnlichen Amtsvermerk" abzuschließen sein werde.

Das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz sieht eine Erledigung des Verwaltungsverfahrens durch einen "bescheidähnlichen Amtsvermerk" nicht vor. Erledigungen der Verwaltungsbehörden, durch die in bestimmten einzelnen Angelegenheiten der Verwaltung gegenüber individuell bestimmten Personen in einer förmlichen und der Rechtskraft fähigen Weise über Rechtsverhältnisse materieller oder verfahrensrechtlicher Art abgesprochen wird - davon wird man bei der Entscheidung über die Errichtung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen im Hinblick auf die oben bereits erwähnten u.U. sich ergebenden erheblichen Eigentumsbeschränkungen für Dritte ausgehen können - erfolgen durch Bescheid.

Im Sinne der vom Entwurf angestrebten Rechtssicherheit erscheint daher eine Klarstellung erforderlich.

B. Weiters vertritt das ho. Ressort auch zu diesem Entwurf weiterhin jene Auffassungen, die es bereits zu einem früheren Novellierungsentwurf im Jahr 1980, in seiner Stellungnahme vom 21.5.1980, Zl. 15.205/2-I/1/80, bekanntgegeben hat. Es wird daher ersucht, diese Ausführungen auch zu dem nun vorgelegten Entwurf zu berücksichtigen, soweit die darin enthaltenen Bestimmungen jenen des früheren Entwurfes entsprechen.

C. Es wird darauf hingewiesen, daß die mit 1.1.1985 in Kraft tretende Änderung durch die Novellierung des Bundesministeriengesetzes 1973 und des ÖIAG-Gesetzes geändert sowie damit zusammenhängende Bestimmungen über den Wirkungsbereich einzelner Bundesministerien berücksichtigt werden müßte.

- 6 -

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

Wien, am 20. Dezember 1984

Für den Bundesminister:

Dr. Schwarz

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Peter", written in dark ink.