



*Verkehr*

REPUBLIK ÖSTERREICH  
Bundesministerium für öffentliche  
Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2  
1031 Wien

Pr.Zl. 5730/3-4/91

21/ME

Sachbearbeiter: Dr. Prachner  
Tel.: 711 62/DW 9109

<b>Gesetzentwurf</b>	
Zl. 21	<del>110</del> GE/19 P1
Datum	20.3.1991 P1
Verteilt 22. März 1991	

*Dr. Klausgruber*

An

1. Österreichische Präsidentschaftskanzlei
2. Verfassungsgerichtshof
3. Verwaltungsgerichtshof
4. Rechnungshof
5. Parlamentsdirektion
6. Volksanwaltschaft
7. Bundeskanzleramt
8. Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
9. Bundeskanzleramt - Sektion IV
10. Bundeskanzleramt - Sektion VI
11. Bundeskanzleramt - Sektion VII
12. Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
13. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
14. Bundesministerium für Arbeit und Soziales
15. Bundesministerium für Finanzen
16. Bundesministerium für Inneres
17. Bundesministerium für Justiz
18. Bundesministerium für Landesverteidigung
19. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
20. Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie
21. Bundesministerium für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz
22. Bundesministerium für Unterricht und Kunst
23. Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung
24. Frau Bundesministerin Johanna DOHNAL
25. Herrn Bundesminister für Föderalismus und Verwaltungsreform Dipl. Ing. Josef RIEGLER
26. Österreichischer Rat für Wissenschaft und Forschung beim Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung, Referat 21a,
27. Sekretariat, Herrn Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen  
Dr. Günter STUMMVOGL
28. Sekretariat, Herrn Staatssekretär im Bundeskanzleramt  
Dr. Peter KOSTELKA

- 2 -

29. Sekretariat, Herrn Staatssekretär  
im Bundeskanzleramt  
Dr. Peter JANKOWITSCH
30. Generaldirektion der Österreichischen Bundesforste
31. Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
32. Generaldirektion für die Post- und  
Telegraphenverwaltung
33. Amt der Burgenländischen Landesregierung
34. Amt der Kärntner Landesregierung
35. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
36. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
37. Amt der Salzburger Landesregierung
38. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
39. Amt der Tiroler Landesregierung
40. Amt der Vorarlberger Landesregierung
41. Amt der Wiener Landesregierung
42. Verbindungsstelle der Österreichischen Bundesländer
43. Datenschutzzrat, z.Hd. des Büros der  
Datenschutzkommision und des Datenschutzrates
44. Österreichischen Städtebund
45. Österreichischen Gemeindebund
46. Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
47. Vereinigung Österreichischer Industrieller
48. Österreichischen Arbeiterkammertag
49. Österreichischen Gewerkschaftsbund
50. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern  
Österreichs
51. Österreichischen Landarbeiterkammertag
52. Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
53. Rechtsanwaltskammer für Kärnten
54. Oberösterreichische Rechtsanwaltskammer
55. Salzburger Rechtsanwaltskammer
56. Steiermärkische Rechtsanwaltskammer
57. Tiroler Rechtsanwaltskammer
58. Vorarlberger Rechtsanwaltskammer
59. Rechtsanwaltskammer für Wien, Niederösterreich  
und Burgenland
60. Österreichische Notariatskammer
61. Österreichische Patentanwaltkammer
62. Österreichische Ärztekammer
63. Österreichische Dentistenkammer
64. Bundeskammer der Tierärzte Österreichs
65. Österreichische Apothekerkammer
66. Bundes-Ingenieurkammer
67. Kammer der Wirtschaftstreuhänder
68. Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe  
Österreichs
69. Gewerkschaft öffentlicher Dienst
70. Verhandlungsausschuß  
der Gewerkschaft des öffentlichen Dienstes
71. Hauptverband der Österreichischen  
Sozialversicherungsträger
72. Österreichische Bischofskonferenz
73. Österreichische Rektorenkonferenz
74. Verband der Professoren Österreichs

- 3 -

75. Österreichisches Normungsinstitut
76. Verband Österreichischer Zeitungsherausgeber
77. Bundessportorganisation
78. Hauptverband der Land- und Forstwirtschaftsbetriebe Österreichs
79. Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Club
80. Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
81. Vereinigung Österr. Richter
82. Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
83. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien
84. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Graz
85. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Linz
86. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg
87. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck
88. Österreichischen Bundesfeuerwehrverband
89. Österreichischen Wasserwirtschaftsverband (ÖWWV)
90. Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein
91. Evangelischer Oberkirchenrat A und HB Wien
92. Verband Österreichischer Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels
93. Bundespolizeidirektion Wien - Verkehrsamt
94. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge
95. Kuratorium für Verkehrssicherheit
96. Motorboot-Sportverband für Österreich
97. Österreichischer Segel-Verband
98. Arbeitsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsflughäfen
99. Bundesamt für Zivilluftfahrt
100. Österreichischen AERO CLUB
101. Alle Mitglieder und Ersatzmitglieder des Kraftfahrbeirates

**Betrifft:** Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem  
Vollzugszuständigkeiten des Bundes-  
ministers für öffentliche Wirtschaft und  
Verkehr geändert werden;  
Allgemeines Begutachtungsverfahren

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und  
Verkehr übermittelt den **Entwurf eines Bundesgesetzes mit**

- 4 -

dem Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers für  
öffentliche Wirtschaft und Verkehr geändert werden sollen,  
samt Erläuterungen und Textgegenüberstellung, mit dem  
Ersuchen hiezu bis längstens

20. Mai 1991

eine Stellungnahme abzugeben. Sollte bis zu diesem  
Zeitpunkt keine Stellungnahme eingelangt sein, wird  
angenommen, daß gegen den Entwurf keine Bedenken bestehen.

Gleichzeitig wird ersucht, eine allfällige Stellungnahme  
auch in 25-facher Ausfertigung dem Präsidium des  
Nationalrates zuzuleiten.

Wien, am 18. März 1991  
Für den Bundesminister:  
MMag. Dr. STADLER

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*Müller*



# REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für öffentliche

Wirtschaft und Verkehr

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2

Teletex (232)3221155 bmoww  
 Telex 61 3221155 bmoww  
 Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)  
 Telefax (0222) 73 03 26  
 DVR: 009 02 04

An/die/das/den

Sachbearbeiter: Dr. Prachner  
 Tel.: (0222) 711 62 DW 9109

GZ:5730/10-4/91

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl  
 dieses Schreibens anführen.

21/ME

*H Klempfeder*

Gesetzentwurf

*zu 21.09.91 P1*

Datum 13.5.91

Verteilt *dell*

1. Österreichische Präsidentschaftskanzlei
2. Verfassungsgerichtshof
3. Verwaltungsgerichtshof
4. Rechnungshof
5. Parlamentsdirektion
6. Volksanwaltschaft
7. Bundeskanzleramt
8. Bundeskanzleramt - Verfassungsdi
9. Bundeskanzleramt - Sektion IV
10. Bundeskanzleramt - Sektion VI
11. Bundeskanzleramt - Sektion VII
12. Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten
13. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
14. Bundesministerium für Arbeit und Soziales
15. Bundesministerium für Finanzen
16. Bundesministerium für Inneres
17. Bundesministerium für Justiz
18. Bundesministerium für Landesverteidigung
19. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
20. Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie
21. Bundesministerium für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz
22. Bundesministerium für Unterricht und Kunst
23. Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung
24. Frau Bundesministerin Johanna DOHNAL
25. Herrn Bundesminister für Föderalismus und Verwaltungsreform Dipl.Ing. Josef RIEGLER
26. Österreichischer Rat für Wissenschaft und Forschung beim Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung, Referat 21a
27. Sekretariat, Herrn Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen Dr. Günter STUMMVOLL
28. Sekretariat, Herrn Staatssekretär im Bundeskanzleramt Dr. Peter KOSTELKA
29. Sekretariat, Herrn Staatssekretär im Bundeskanzleramt Dr. Peter JANKOWITSCH
30. Generaldirektion der Österreichischen Bundesforste
31. Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
32. Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung
33. Amt der Burgenländischen Landesregierung

- 2 -

34. Amt der Kärntner Landesregierung
35. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
36. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
37. Amt der Salzburger Landesregierung
38. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
39. Amt der Tiroler Landesregierung
40. Amt der Vorarlberger Landesregierung
41. Amt der Wiener Landesregierung
42. Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer
43. Datenschutzzrat, z.Hd. des Büros der  
Datenschutzkommission und des Datenschutzzrates
44. Österreichischen Städtebund
45. Österreichischen Gemeindebund
46. Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
47. Vereinigung Österreichischer Industrieller
48. Österreichischen Arbeiterkammertag
49. Österreichischen Gewerkschaftsbund
50. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern  
Österreichs
51. Österreichischen Landarbeiterkammertag
52. Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
53. Rechtsanwaltskammer für Kärnten
54. Oberösterreichische Rechtsanwaltskammer
55. Salzburger Rechtsanwaltskammer
56. Steiermärkische Rechtsanwaltskammer
57. Tiroler Rechtsanwaltskammer
58. Vorarlberger Rechtsanwaltskammer
59. Rechtsanwaltskammer für Wien, Niederösterreich  
und Burgenland
60. Österreichische Notariatskammer
61. Österreichische Patentanwaltskammer
62. Kammer der Wirtschaftstreuhänder
63. Gewerkschaft öffentlicher Dienst
64. Verhandlungsausschuß der  
Gewerkschaft des öffentlichen Dienstes
65. Österreichisches Normungsinstitut
66. Österreichischen Automobil-, Motorrad- und  
Touring-Club
67. Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
68. Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
69. Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein
70. Bundespolizei Wien - Verkehrsamt
71. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge
72. Kuratorium für Verkehrssicherheit

- 3 -

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem  
Vollzugszuständigkeiten des Bundes-  
ministers für öffentliche Wirtschaft und  
Verkehr geändert werden;  
Korrektur des Art. I, Ziff. 6

Bei dem mit ho. Schreiben vom 18. März 1991,  
Pr.Zl. 5730/37-4/91 zur Begutachtung versendeten Gesetz-  
entwurf hat sich bedauerlicherweise ein Redaktionsfehler  
ereignet:

In Artikel I (Änderungen des Eisenbahngesetzes) hat die  
Ziffer 6 richtig zu lauten:

"6. § 17 Abs. 7 wird aufgehoben."

Erläuterungen:

"Diese Bestimmung sieht die Verlautbarung der Verleihung der  
Konzession und die Verlängerung der Konzessionsdauer im Amts-  
blatt zur Wiener Zeitung vor. Aus Gründen der Verwaltungs-  
vereinfachung kann diese Verlautbarung in Zukunft entfallen."

Die im Entwurf falsch zitierte Bestimmung des § 17 Abs. 3  
soll unverändert aufrecht bleiben.

Wien, am 1. Mai 1991

Für den Bundesminister:

SL MMag. Dr. Gerhard STADLER

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:



- 3 -

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem  
Vollzugszuständigkeiten des Bundes-  
ministers für öffentliche Wirtschaft und  
Verkehr geändert werden;  
Korrektur des Art. I, Ziff. 6

Bei dem mit ho. Schreiben vom 18. März 1991,  
Pr.Zl. 5730/37-4/91 zur Begutachtung versendeten Gesetz-  
entwurf hat sich bedauerlicherweise ein Redaktionsfehler  
ereignet:

In Artikel I (Änderungen des Eisenbahngesetzes) hat die  
Ziffer 6 richtig zu lauten:

"6. § 17 Abs. 7 wird aufgehoben."

Erläuterungen:

"Diese Bestimmung sieht die Verlautbarung der Verleihung der  
Konzession und die Verlängerung der Konzessionsdauer im Amts-  
blatt zur Wiener Zeitung vor. Aus Gründen der Verwaltungs-  
vereinfachung kann diese Verlautbarung in Zukunft entfallen."

Die im Entwurf falsch zitierte Bestimmung des § 17 Abs. 3  
soll unverändert aufrecht bleiben.

Wien, am 1. Mai 1991

Für den Bundesminister:

SL MMag. Dr. Gerhard STADLER

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*Udo*

## E n t w u r f

Bundesgesetz vom ..... über die Änderung von Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, mit dem das Eisenbahngesetz, Eisenbahnbeförderungsgesetz, Kraftfahrliniengesetz, Kraftfahrgesetz, Gefahrgutgesetz-Straße, Gelegenheitsverkehrsgesetz, Güterbeförderungsgesetz, Luftfahrtgesetz, Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, Seeschiffahrtsgesetz und das Schiffahrtsgesetz geändert werden.

Der Nationalrat hat beschlossen:

### Artikel I

#### Änderungen des Eisenbahngesetzes

Das Eisenbahngesetz BGBI.Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI.Nr. 305/1976, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Z. I Pkt. 3 lautet:  
"3. Personenseilbahnen;"

2. § 6 lautet:

"§ 6. (1) Personenseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte, durch Seile oder seilartige Einrichtungen bewegte Verkehrseinrichtungen, deren Fahrbetriebsmittel auf dem Boden spurgebunden oder in der Luft schwebend geführt werden. Sie werden in Hauptseilbahnen und Sessellifte unterteilt.

(2) Hauptseilbahnen sind Personenseilbahnen, deren Fahr-  
betriebsmittel auf Schienen oder sonstigen Führungselementen fahren (Standseilbahnen), Seilschwebebahnen mit geschlossenen Fahrbetriebsmitteln (Pendelbahnen, Kabinenumlaufbahnen und dgl.) und Seilschwebebahnen mit offenen Fahrbetriebsmitteln, soferne diese mit dem Seil betrieblich lösbar verbunden sind (Sesselbahnen).

(3) Sessellifte sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Personenseilbahnen mit offenen Fahrbetriebsmitteln, die mit dem Förderseil betrieblich nicht lösbar verbunden sind und bei denen in den Stationen zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste normalerweise keine Verminderung der Streckenfahrgeschwindigkeit eintritt.

(4) Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit Skiern oder anderen Sportgeräten auf dem Boden gleitenden Personen durch ein Seil gemäß Abs. 1 fortbewegt werden (Schlepplifte), Beförderungsanlagen, bei denen die Streckenführung von der Senkrechten um weniger als 30 Grad abweicht sowie Beförderungsanlagen, bei denen die Fahrbe-triebsmittel weder spurgebunden am Boden noch an einem

- 2 -

**Seil hängend, wohl aber durch ein Seil fortbewegt werden (Schräglifte), fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes."**

**3.a) In § 12 Abs. 1 erster Satz wird die Formulierung "Abs. 2 und 3" durch die Formulierung "Abs. 2 bis 4" ersetzt.**

**b) § 12 Abs. 2 bis 4 lauten; nach dem Abs. 4 werden folgende Abs. 5 bis 9 eingefügt:**

**"(2) Unter den im Abs. 1 genannten Voraussetzungen kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für Sessellifte (§ 6 Abs. 3), die wegen einer Betriebsgemeinschaft mit einer Hauptseilbahn (§ 6 Abs. 2) seiner Zuständigkeit unterliegen, den örtlich zuständigen Landeshauptmann zur Wahrnehmung der aus diesem Bundesgesetz erfließenden Aufgaben und Befugnisse ermächtigen. In diesen Fällen ist der Landeshauptmann als erste und letzte Instanz zuständig.**

**(3) Für Straßenbahnen (§ 5), mit Ausnahme solcher besonderer Bauart, wie z.B. U-Bahnen und für nicht öffentliche Eisenbahnen (§ 3) ist der Landeshauptmann zuständig. Für Sessellifte (§ 6), soferne diese Verkehrseinrichtungen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unterliegenden Seilbahn in Betriebsgemeinschaft stehen, ist der Landeshauptmann zuständig. Erstreckt sich ein Sessellift auf zwei oder mehrere Bundesländer bleibt gemäß § 12 Abs. 1 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig.**

**(4) Für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Erstreckt sich eine der hier genannten Materialbahnen oder Materialseilbahnen auf zwei oder mehrere Bezirksverwaltungen bleibt gemäß Abs. 3 der Landeshauptmann zuständig.**

**(5) Die Abs. 3 und 4 gelten nicht, soferne dieses Bundesgesetz ausdrücklich etwas anderes bestimmt.**

**(6) Für Straßenbahnen und Anschlußbahnen ist zur Überwachung gemäß § 13 Abs. 1 und zur Überwachung der Erhaltung gemäß Abs. 2 sowie zur Vollziehung des § 19 Abs. 3, § 21, § 24, § 27 und § 28 sowie des § 36 Abs. 3 hinsichtlich der Genehmigung von Fahrbetriebsmitteln aufgrund von Typenplänen und im Einzelfall sowie der Genehmigung von eisenbahn-technischen Einrichtungen auf Grund von Typenplänen der Bun-**

- 3 -

desminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig.

(7) Für Straßenbahnen ist zur Vollziehung des § 17, § 22 Abs. 1, 3 und 5, § 26 Abs. 1 und 3, § 29 Abs. 1 und 2, § 30, § 55 und § 56 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig.

(8) Für Anschlußbahnen ist zur Vollziehung des § 51 Abs. 2 bis 4 und § 52 Abs. 1, 3 und 4 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig."

(9) Für Sessellifte ist zur Vollziehung des § 36 Abs. 3 hinsichtlich der Genehmigung von Fahrbetriebsmitteln aufgrund von Typenplänen und im Einzelfall sowie der Genehmigung von eisenbahntechnischen Einrichtungen aufgrund von Typenplänen der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig."

#### 4. § 14 Abs. 3 lautet:

"(3) Bei Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten geringeren Umfanges, bei Veränderungen eisenbahntechnischer Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel in geringerem Umfang sowie bei Abtragungen bedarf es keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keiner Betriebsbewilligung. Voraussetzung ist, daß das Eisenbahnunternehmen diese Maßnahmen unter der Leitung einer gemäß § 15 verzeichneten Person ausführt und Rechte oder Interessen Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, durch das Bauvorhaben nicht berührt werden."

#### 5. § 16 Abs. 3 erster Satz lautet:

"Die Bewilligung ist je nach Umfang der Vorarbeiten für eine bestimmte Dauer zu erteilen und erlischt sodann."

#### 6. § 17 Abs. 3 wird aufgehoben.

#### 7. § 29 Abs. 2 bis 5 lauten:

"(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteils) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären.

(3) Der Landeshauptmann hat nach Maßgabe der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen entspricht. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.

- 4 -

(4) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmers hat die Behörde die Auflassung von Bahnhöfen oder Haltestellen zu bewilligen, wenn dem Eisenbahnunternehmen unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen wirtschaftlich nicht zugemutet werden kann, sie in Betrieb zu halten. Vor Erteilung der Bewilligung der Auflassung von Bahnhöfen ist der Landeshauptmann anzuhören. Zur Erteilung der Bewilligung der Auflassung von Haltestellen ist der Landeshauptmann zuständig.

(5) Die gemäß Abs. 1 und 4 erteilten Bewilligungen sind im "Amtsblatt zur Wiener Zeitung" zu verlautbaren."

8. § 38 Abs. 4 lautet:

"(4) Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 bedürfen der Bewilligung der Behörde, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist."

9. Im § 39 wird nach Abs. 2 folgender Abs. 3 eingefügt:

"(3) Die Bewilligung gemäß Abs. 3 entfällt, wenn es sich um eine Anlage handelt, für die nach einer anderen bundesgesetzlichen oder landesgesetzlichen Vorschrift eine Bewilligung erteilt und den sicherheitstechnischen Einwendungen des Eisenbahnunternehmens Rechnung getragen wurde."

10. § 40 Abs. 1 erster Satz lautet:

"Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 50 m von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn regelmäßig Dampflokomotiven in Betrieb stehen."

11. § 43 Abs. 7 lautet:

"(7) Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benutzt werden. Die Sicherung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge ist analog zu den Bestimmungen über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen vorzunehmen. Für die Feststellung des Kreises der Berechtigten, für die Festlegung der Benützungsbedingungen sowie für die Sicherung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge ist der Landeshauptmann zuständig. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann durch Verordnung

- 5 -

nähere Vorschriften erlassen."

12. § 53 Abs. 1 erster Satz lautet:

"Für das Verhalten gegenüber der Eisenbahn und im Eisenbahnverkehr gelten die Bestimmungen der §§ 39 bis 44 und 46 sinngemäß; § 38 gilt, wenn dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit zuerkannt wird, sinngemäß."

13. Dem § 54 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

"An der Vollziehung durch die Bezirksverwaltungsbehörde hat die Bundesgendarmerie mitzuwirken. Die Bundesgendarmerie hat weiters

- a) die Einhaltung der im ersten Satz angeführten Vorschriften zu überwachen und
- b) Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu treffen."

14. Im § 57 werden nach Abs. 6 folgende Abs. 7 und 8 (Verfassungsbestimmung) eingefügt:

"(7) (Verfassungsbestimmung) Eine nach diesem Bundesgesetz erteilte eisenbahnrechtliche Genehmigung (§§ 14 und 51) ersetzt sämtliche in anderen Bundesgesetzen oder Landesgesetzen in diesen Angelegenheiten vorgesehenen Genehmigungen.

(8) (Verfassungsbestimmung) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist bei allen Maßnahmen der Länder und Gemeinden soweit sie die Raumordnung betreffen, mitzubefassen, um die sich aus dem Eisenbahngesetz ergebenden Interessen des Bundes wahren zu können."

## Artikel II

### Änderung des Eisenbahn beförderungsgesetzes

Das Eisenbahnbeförderungsgesetz, BGBI.Nr. 180/1988, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 6 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

"Die Eisenbahn kann ferner im Einzelfall Ermäßigungen des Beförderungspreises und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen gewähren, sofern dies aus kaufmännischen Rücksichten notwendig ist; Sie hat Schriftstücke über die Ermäßigungen des Beförderungspreises sieben Jahre lang, gerechnet vom Ausfertigungsdatum an, aufzubewahren."

- 6 -

### Artikel III

#### Änderungen des Kraftfahrliniengesetzes

Das Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl.Nr. 84, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 457/1990 wird wie folgt geändert:

1. Der bisherige Wortlaut des § 3 erhält die Absatzbezeichnung "(1)"; diesem Abs. 1 wird folgender Abs. 2 angefügt:

"(2) In jedem Fall ist der Landeshauptmann zur Festsetzung der Haltestellen zuständig."

2. Nach § 6 wird folgender § 6 a eingefügt:

"§ 6 a. (1) Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf einer auf fünfzehn Jahre erteilten Konzession den Antrag auf Verlängerung der Konzessionsdauer bei sonst unverändertem Inhalt der Konzession, so ist diesem Antrag stattzugeben, soferne kein anderer Konzessionswerber vorhanden ist, die Kraftfahrlinie ständig betrieben wurde und der Ausschließungsgrund des § 4 Abs. 1 Z 5 lit. a nicht vorliegt.

(2) Im Verfahren über die Verlängerung der Konzessionsdauer findet § 5 keine Anwendung."

### Artikel IV

#### Änderungen des Kraftfahrgesetzes

Das Kraftfahrgesetz, BGBl.Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 458/1990 wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 4 wird aufgehoben.

2. In § 57a Abs. 7, § 109 Abs. 2 und § 116 Abs. 2 wird der Ausdruck "Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" durch "Landeshauptmann" ersetzt.

3. Dem § 109 Abs. 2 wird als letzter Satz angefügt:  
"Eine solche Befreiung gilt für das gesamte Bundesgebiet."

4. § 123 Abs. 1 lautet:

- 7 -

"(1) Für die ir. diesem Bundesgesetz vorgesehenen Amtshandlungen ist, sofern darin nichts anderes bestimmt ist, in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde diese, und in zweiter Instanz der Landeshauptmann zuständig. Bei Bescheiden, mit denen für die Dauer von mindestens fünf Jahren eine Lenkerberechtigung entzogen oder das Recht, von einem ausländischen Führerschein Gebrauch zu machen aberkannt wird, sind in dritter Instanz die unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern zuständig. Entscheidet der Landeshauptmann in erster Instanz, so sind in zweiter Instanz die unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern zuständig."

5. § 125 Abs. 3 lautet:

"(3) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 2 Z. 1 lit.a und Z. 2 lit.b angeführten Diplome und Reifezeugnisse zu Sachverständigen gem. Abs. 1 bestellen, wenn er festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 2 Z. 1 lit.a und Z. 2 lit.b angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen in Abs. 2 angeführten Voraussetzungen vorliegen. Eine solche Feststellung gilt für das gesamte Bundesgebiet."

6. § 126 Abs. 4 lautet:

"(4) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 3 Z. 1 lit.a und Z. 2 lit.b angeführten Diplome und Reifezeugnisse zu technischen Sachverständigen gem. Abs. 1 bestellen, wenn er festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 3 Z. 1 lit.a und Z. 2 lit.b angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 3 angeführten Voraussetzungen vorliegen. Eine solche Feststellung gilt für das gesamte Bundesgebiet."

7. § 127 Abs. 4 lautet:

"(4) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 3 lit.a angeführten Diplome zu technischen Sachverständigen gem. Abs. 1 bestellen, wenn er festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 3 lit.a angeführten gleichwertigen Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 3 angeführten Voraussetzungen vorliegen. Eine solche Feststellung gilt für das gesamte Bundesgebiet."

8. § 136 Abs. 1 lit.b wird aufgehoben.

- 8 -

## Artikel V

### Anderungen des Gefahrgutgesetzes-Straße

Das Bundesgesetz über die Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Straße (Gefahrgutgesetzes-Straße), BGBI.Nr. 209/1979, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI.Nr. 181/1988, wird wie folgt geändert:

1. § 6 lautet:

"§ 6. Der Landeshauptmann, in dessen örtlichen Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, kann auf Antrag einzelne Verpackungen und Versandstücke, die den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften nicht entsprechen, für nationale Beförderungen genehmigen, wenn vom Standpunkt der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit keine Bedenken bestehen. Diese Ausnahmegenehmigung darf jedoch nur befristet, auf nicht länger als ein Jahr und nur

1. zum Zwecke der Erprobung oder
2. wegen anderer besonderer Gegebenheiten unter denen die Verpackungen oder die Versandstücke verwendet werden, erteilt werden."

2. § 14 Abs. 1 lautet:

"(1) Der Landeshauptmann, in dessen örtlichen Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, kann auf Antrag einzelne Fahrzeuge, die den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften nicht entsprechen, unter sinngemäßer Anwendung des § 12 zur Beförderung gefährlicher Güter besonders genehmigen, wenn vom Standpunkt der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit keine Bedenken bestehen (besondere Ausnahmegenehmigung). § 6 gilt sinngemäß."

3. § 14 Abs. 2 wird aufgehoben. Der bisherige Abs. 3 wird als Abs. 2 bezeichnet.

4. § 17 Abs. 3 dritter Satz wird aufgehoben.

5. § 25 Abs. 1 lautet:

"(1) Der Landeshauptmann, in dessen örtlichen Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohn-

- 9 -

sitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, kann auf Antrag die Beförderung eines gefährlichen Gutes, die im Sinne des § 22 nicht zulässig ist, für nationale Beförderungen bewilligen, wenn vom Standpunkt der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit keine Bedenken bestehen. Die Genehmigung darf jedoch nur erteilt werden

1. zum Zwecke der Erprobung oder
2. wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen die Beförderung durchgeführt werden soll."

#### Artikel VI

##### Anderungen des Gelegenheitsverkehrsgesetzes

Das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, BGBl.Nr. 85/1952, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 457/1990 wird wie folgt geändert:

1. Im § 5 Abs. 7 wird die Bezeichnung "Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" durch die Bezeichnung "Der Landeshauptmann" ersetzt.
2. Im § 15 wird nach Abs. 3 folgender Abs. 4 eingefügt:  
"(4) Geht der administrative Instanzenzug bis zum Bundesminister, so treten in Angelegenheiten dieses Bundesgesetzes an dessen Stelle die unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern. Dies gilt auch für Verfahren gemäß § 361 der Gewerbeordnung."

#### Artikel VII

##### Anderungen des Güterbeförderungsgesetzes

Das Güterbeförderungsgesetz, BGBl.Nr. 63/1952, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 630/1982 wird wie folgt geändert:

1. In § 5 Abs. 5 treten an die Stelle der Worte "Der Bundesminister für Verkehr" die Worte "Der Landeshauptmann".
2. Im § 15 b wird nach Abs. 2 folgender Abs. 3 eingefügt:  
"(3) Geht der administrative Instanzenzug bis zum Bundesminister, so treten in Angelegenheiten dieses Bundes-

- 10 -

gesetzes an dessen Stelle die unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern. Dies gilt auch für Verfahren gemäß § 361 der Gewerbeordnung."

### Artikel VIII

#### Änderungen des Luftfahrtgesetzes

Das Luftfahrtgesetz BGBI.Nr. 253/1957 zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI.Nr. 238/1975 wird wie folgt geändert:

1. Im § 5 Abs. 3, § 6 Abs. 1 lit a und Abs. 3, § 7 Abs. 4, § 8 Abs. 2, § 16 Abs. 4, § 21 Abs. 1 und 2, § 23, § 28 Abs. 1, § 29 Abs. 2, § 31 Abs. 1, § 35, § 36 Abs. 1 und 2, § 37 Abs. 1, § 38 Abs. 1 und 2, § 49, § 61 Abs. 2, § 62 Abs. 3, § 66, § 67 Abs. 2, § 68 Abs. 2, § 70 Abs. 2, § 74 Abs. 1, § 78 Abs. 2 und 3, § 82 Abs. 1, § 84 Abs. 1, § 93 Abs. 2 lit. a, § 99 Abs. 6, § 103 Abs. 1, § 108 Abs. 1 und 2, § 111 Abs. 1, § 112, § 113 Abs. 2, § 114 Abs. 1 und 2, § 121, § 124 Abs. 2 und 3, § 126 Abs. 4, § 127, § 131 Abs. 2, § 134 Abs. 2, § 135 Abs. 2, § 137 Abs. 1, 2 und 3, § 139, § 140 Abs. 1, § 143 Abs. 1, 6 und 9, § 144 Abs. 2 sowie § 153 Abs. 1, 3 und 4 werden die Worte "Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft" durch die Worte "Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" ersetzt.

2. § 3 Abs. 2 lautet:

"(2) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit überwachte Lufträume durch Verordnung festzulegen. Diese Verordnung ist in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen."

3. § 5 Abs. 1 erster Satzteil lautet:

"Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung und der sonstigen in ihren Wirkungsbereich berührten Bundesminister durch Verordnung Luftraumbeschränkungen im Sinne der § 4 Abs. 1 lit. a und b festzulegen, oder auf Gefahrengebiete im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. c hinzuweisen, soweit dies erforderlich ist."

4. § 6 lautet:

"§ 6. Die im § 5 bezeichneten Verordnungen über Luftraumbeschränkungen und Hinweise auf Gefahrengebiete sind in

- 11 -

luftfahrtüblicher Weise kundzumachen."

5. § 7 Abs. 3 lautet:

"(3) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung und unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse die für die Zivilluftfahrt erforderlichen Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen unter denen die in den Abs. 1 und 2 genannten Tätigkeiten vom Bundesamt zu bewilligen sind, durch Verordnung festzulegen."

6. Im § 11 Abs. 1 werden nach dem Wort "Segelflugzeuge," die Worte "Hänge- und Paragleiter," eingefügt.

7. § 34 Abs. 2 lautet:

"(2) Über die fachliche Befähigung zum Segelflieger, zum Fallschirmspringer sowie zum Piloten von Hänge- und Paragleitern ist ein Gutachten zweier Zivilfluglehrer einzuholen.

8. § 28 Abs. 2 lautet:

"(2) Soweit in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, gebührt den Prüfern für jede Prüfung eine Prüfervergütung, deren Höhe vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unter Bedachtnahme auf den Umfang der Prüfungstätigkeit durch Verordnung zu bestimmen ist."

9. § 41 wird aufgehoben.

10. Im § 72 Abs. 1 lit. c werden die Worte "40 Millionen" durch die Worte "zwei Milliarden" ersetzt.

11. § 78 Abs. 2 zweiter Satz wird aufgehoben.

12. Im § 86 wird nach Abs. 2 folgender Abs. 3 (Verfassungsbestimmung) eingefügt:

"(3) (Verfassungsbestimmung) Innerhalb der im Sicherheitszonenplan (§ 88) festgelegten Anflugsektoren und Übergangsflächen darf im Rahmen der Raumordnung die Widmung Bauland/Wohngebiet nur mit Zustimmung der gemäß § 68 Abs. 2 zuständigen Behörde erfolgen."

- 12 -

13. Im § 93 Abs. 2 lit. b werden die Worte "Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung" durch die Worte "Bundesamt für Zivilluftfahrt" ersetzt.

14. § 94 Abs. 2 lautet:

"(2) Über die Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen entscheidet für den Fall, daß sich die Anlage außerhalb der Sicherheitszone befindet, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und für den Fall, daß sich die Anlage innerhalb der Sicherheitszone befindet, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr."

15. § 104 Abs. 4 wird aufgehoben.

16. Im § 109 werden im Abs. 1 die Worte "Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft" durch die Worte "Die für die Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung zuständige Behörde" ersetzt; und im Abs. 2 werden die Worte "Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft" durch die Worte "die zuständige Behörde" ersetzt.

17. Im § 110 werden die Worte "Die Beförderungsbewilligung ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft" durch die Worte "Die für die Erteilung der Beförderungsbewilligung zuständige Behörde hat diese" ersetzt.

18. Im § 117 Abs. 1 wird der Punkt am Ende der lit.b durch einen Beistrich und durch das Wort "und" ersetzt und folgende lit.c angefügt:

"c) die für die Vermietung in Aussicht genommenen Zivilluftfahrzeuge die österreichische Staatszugehörigkeit besitzen."

19. § 119 samt Überschrift lautet:

#### "Begriff der Flugsicherung"

§ 119. (1) Die Flugsicherung im Sinne dieses Bundesgesetzes umfaßt die im folgenden bezeichneten Flugsicherungsdienste, deren Aufgaben in der gemäß § 124 Abs. 2 zu erlassenden Verordnung abzugrenzen sind:

a) den Flugverkehrskontrolldienst,

- 13 -

- b) den Fluginformationsdienst,
- c) den Alarmdienst,
- d) den Luftfahrtinformationsdienst,
- e) den Flugfernmelddienst,
- f) den flugsicherungstechnischen Dienst und
- g) den Flugwetterdienst.

(2) Die Bewegungslenkung auf Flugplätzen gehört nur insoweit zum Flugverkehrskontrolldienst, als sie der Vermeidung von Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen untereinander oder zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf jenen Teilen von Flugplätzen dient, die für Start und Landung zu verwenden sind, sowie auf jenen für das Rollen bestimmten Teilen von Flugplätzen, die in der gemäß § 124 Abs. 2 zu erlassenden Verordnung näher zu bezeichnen sind.

(3) Den Flugsicherungsorganen obliegt weiters die Überwachung der Einhaltung der im Luftverkehr einzuhaltenen Rechtsvorschriften und die luftfahrtbehördliche Abfertigung der Luftfahrzeuge und ihrer Besatzungen. In diesen Angelegenheiten sind sie Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes (§ 35 VStG 1950) gleichzuhalten."

**20. § 120 Abs. 2 erster Satz lautet:**

"Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann Personen, die nicht seinem Personalstand angehören, im besonderen mit Zustimmung des Bundesministers für Inneres Angehörige der Bundespolizei und der Bundesgendarmerie zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiet der Flugsicherung ermächtigen."

**21. Dem § 121 wird folgender Satz angefügt:**

"Diese Verordnung ist in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen."

**22. § 122 lautet:**

"§ 122. Flugsicherungseinrichtungen

(1) Ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) dürfen nur errichtet und betrieben werden, wenn vom Bundesamt für Zivilluftfahrt aufgrund eines Ermittlungsverfahrens festgestellt worden ist, daß hiervon die Sicherheit von Personen und Sachen nicht gefährdet wird. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes, BGBI. Nr. 170/1949, in der jeweils geltenden Fassung, bleiben unberührt.

(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann die Kosten (Anlagen und Personal) für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Verordnung festlegen und den Nutznießern

der Flugsicherung vorschreiben. Dabei sind die gebührenpflichtigen Tatbestände zu bestimmen und dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit der Flugsicherung verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Zwischenstaatliche und bundesgesetzliche Bestimmungen über Flugsicherungsstrecken-gebühren bleiben unberührt."

**23. § 130 samt Überschrift lautet:**

**"§ 130. Luftbildaufnahmen**  
 Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bei einem Einsatz des Bundesheeres im Falle des § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 1990 sowie bei der Vorbereitung eines solchen Einsatzes einschließlich der Durchführung einsatzähnlicher Übungen die Herstellung von Luftbild- und Messungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge oder von zivilen Luftfahrtgeräten aus durch Verordnung zu verbieten, soweit dies zur Wahrung der militärischen Interessen erforderlich ist. Hinsichtlich der Kundmachung dieser Verordnung gelten die Bestimmungen des § 6 sinngemäß."

**24. a) § 137 Abs. 2 dritter Satz lautet:**

"Die Flugunfallskommission setzt sich aus einem vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu bestellenden Leiter und einer nach dem Ausmaß des Flugunfalles notwendigen Anzahl von Mitgliedern zusammen, die aus einer vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu führenden Liste von Sachverständigen zu bestimmen sind."

b) Im § 137 wird nach Abs. 3 folgender Abs. 4 eingefügt:

"(4) Soweit zur Erreichung des Zweckes einer Flugunfallsuntersuchung behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Leiter der Flugunfallskommission unter Bedachtnahme darauf anzurufen, daß hierdurch Beweisaufnahmen im Zuge von Gerichtsverfahren nicht behindert werden."

**25. Im § 140 wird nach Abs. 2 folgender Abs. 3 eingefügt:**

"(3) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr das Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen einschließlich der Entscheidungsbefugnisse hinsichtlich der in den §§ 78, 103 und 108 geregelten Angelegenheiten durch Verordnung ermächtigen. In diesen Fällen entscheidet das Bundesamt für Zivilluftfahrt

- 15 -

als erste und letzte Instanz."

26. Die Überschrift des X. Teiles lautet:

"X. Teil. Strafbestimmungen und einstweilige Zwangs- und Sicherheitsmaßnahmen".

27. § 146 Abs. 1 lautet:

"(1) Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes, der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder den Anordnungen der Flugsicherungsorgane zuwiderhandelt oder zuwiderhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung. Dabei sind Personen, die unmittelbar durch dieses Bundesgesetz, der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder durch die Anordnungen der Flugsicherungsorgane berechtigt bzw. verpflichtet werden, vom Bundesamt für Zivilluftfahrt, alle anderen Personen von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 300.000 S oder mit einer Arreststrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so können Geld- und Arreststrafen nebeneinander verhängt werden. Im Falle der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen ohne die nach §§ 103 bzw. 108 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 100.000 S und im Wiederholungsfall die Strafe des Verfalles des eingesetzten Luftfahrzeuges zu verhängen."

28. Nach § 146 wird folgender § 146a samt Überschrift eingefügt:

"Beschlagnahme von Verfallsgegenständen  
 § 146a. Die Strafbehörde hat im Falle der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit Zivilluftfahrzeugen ohne die nach §§ 103 bzw. § 108 erforderlichen Bewilligungen bei Gefährdung von öffentlichen Interessen die Beschlagnahme des eingesetzten Zivilluftfahrzeuges zu veranlassen, sofern diese zur Sicherung des Verfalles erforderlich ist. Hierüber ist jedoch binnen zwei Wochen ein schriftlicher Bescheid zu erlassen, widrigenfalls die getroffene Maßnahme als aufgehoben gilt. Der Bescheid gilt auch dann als erlassen, wenn er gemäß § 19 des Zustellgesetzes wegen Unzustellbarkeit an die Behörde zurückgestellt worden ist."

Artikel IX  
**Aenderung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr**

Das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr

- 16 -

BGBl.Nr. 393/1973, wird wie folgt geändert:

1. § 14 Abs. 1 lautet:

"(1) Ausländische Luftbeförderungsunternehmen bedürfen für die Ausübung einer kommerziellen Tätigkeit wie insbesondere das Anbieten und Verkaufen von Flugscheinen im eigenen Stadtbüro oder durch Agenten einer Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sofern österreichische Luftbeförderungsunternehmen im betreffenden anderen Staat einer derartigen Bewilligung bedürfen."

Artikel X

Änderungen des Seeschiffahrtsgesetzes

Das Seeschiffahrtsgesetz, BGBl.Nr. 74/1981, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Z 10, § 3 Abs. 4, § 4 Abs. 5, § 5, § 7 Abs. 1, § 8 Abs. 6, § 10 Abs. 3, 4, 5 und 6, § 15 Abs. 1, 2, 4 und 5, § 27 Abs. 5, § 28 Abs. 3, § 29 Abs. 6, § 30 Abs. 3, § 31 Abs. 3 und 4, § 32 Abs. 3, § 33 Abs. 1, § 36 Abs. 3, § 41 Abs. 2, § 42 Abs. 2, § 43 Abs. 4, § 54 Abs. 2 Z 5 und 8, § 55 Abs. 2, § 57 Z 1 und 3 sowie § 60 Abs. 1 und 2 werden die Worte "Bundesminister für Verkehr" durch die Worte "Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" ersetzt.

2. -In § 4 Abs. 5, § 7 Abs. 3, § 8 Abs. 7, § 9 Abs. 2, § 10 Abs. 7 und 8, § 14 Abs. 1, § 25 Abs. 3, § 33 Abs. 4, § 37 Abs. 2 sowie § 54 Abs. 2 Z 7 werden die Worte "Bundesministerium für Verkehr" durch die Worte "Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" ersetzt.

3. Dem § 11 werden folgende Abs. 2 und 3 angefügt:

"(2) Für die Zulassung von Jachten bis zu einer Länge von 24 m ist abweichend von den Bestimmungen der § 2 Z 10, 4 Abs. 5, § 7 Abs. 1 und 3, § 8 Abs. 7 sowie § 10 Abs. 6 und 8 der Landeshauptmann zuständig, in dessen Bereich der Wohnsitz (Sitz) des Eigentümers der Jacht liegt; in Erlangung eines Wohnsitzes ist der Landeshauptmann von Wien zuständig.

(3) Ist gemäß Abs. 2 der Landeshauptmann für die Zulassung zuständig, so hat er dem Bundesministerium für öffent-

- 17 -

liche Wirtschaft und Verkehr Ausfertigungen der in den §§ 7 Abs. 1 und 10 Abs. 6 genannten Bescheide sowie des Seebriefes zu übersenden; Berichtigungen des Seebriefes gemäß § 4 Abs. 5 sind dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bekanntzugeben."

4. Dem § 12 wird folgender Abs. 3 angefügt:  
"(3) Der Name darf nicht bereits im Verzeichnis gemäß § 14 für eine andere zur Seeschiffahrt zugelassene Jacht eingetragen sein."
5. Im § 15 Abs. 2 entfällt der letzte Satz.
6. § 15 Abs. 5 entfällt.
7. Im § 60 Abs. 1 wird folgende Ziffer 10 angefügt:  
"10. hinsichtlich des § 11 Abs. 2 der Landeshauptmann."

#### Artikel XI

Das Schiffahrtsgesetz 1990, BGBl.Nr. 87/1989, wird wie folgt geändert:

1. Im § 17 Abs. 1 lautet das Zitat: "§ 15 Abs. 1 Z 1 bis 6 sowie 11".
2. Im § 38 Abs. 4, zweiter Satz, wird der Ausdruck "Die Überprüfung" durch "Der Nachweis" ersetzt.
3. Im § 66 lautet der erste Satzteil wie folgt: "Durch Verordnung sind Maßnahmen und Mindestabmessungen zur Einhaltung der im § 48 Abs. 1 genannten Erfordernisse für sonstige Anlagen vorzuschreiben, ...."
4. § 70 Abs. 1 Z 1 lit a) entfällt.
5. § 72 Abs. 2 lautet:  
"(2) Die Behörde hat bei Schiffsanlagen und Anlagen gemäß § 65, deren Bewilligungen gemäß Abs. 1 weitergelten, durch Bescheid jene Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, damit diese Anlagen den Bestimmungen

- 18 -

dieses Teils und der auf Grund dieses Teils erlassenen Verordnungen entsprechen.

6. Im § 92 Abs. 2 entfallen die Worte: "von ihr".

7. Dem § 92 wird folgender Abs. 6 angefügt:

"(6) Die Behörde kann von der Durchführung einer Eichung absehen, wenn eine Bescheinigung einer vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit Bescheid anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder eines Ziviltechnikers für Schiffstechnik über eine den Bestimmungen dieses Teils und der auf Grund dieses Teils erlassenen Verordnungen entsprechende Eichung vorliegt. Die Bescheinigung darf zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht älter als sechs Monate sein."

8. Im § 109 wird folgender Satzteil angefügt:

"... und die Voraussetzungen des § 15 Abs. 1 Z 1, 3 und 4 dem Stand der Technik entsprechend erfüllt sind."

9. § 110 Abs. 3 und 4 lauten:

"(3) Fahrzeuge für den Transport gefährlicher Güter müssen ein Klassenzertifikat einer gemäß Abs. 2 anerkannter Klassifikationsgesellschaft besitzen.

(4) Fahrzeuge für die Beförderung von Fahrgästen, Fahrzeuge für die Güterbeförderung und schwimmende Geräte müssen nach den Vorschriften einer gemäß Abs. 2 anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut sein; für Fahrzeuge mit einer zugelassenen Fahrgastanzahl von mehr als 300 Personen und für Fahrzeuge mit Fahrgastkabinen für mehr als 12 Fahrgäste ist der Nachweis darüber durch einen Bauschein dieser Klassifikationsgesellschaft zu führen."

10. Im § 119 Abs. 1 wird der Strichpunkt durch einen Punkt ersetzt; der darauffolgende Satzteil entfällt.

11. Im § 123 Abs. 4 lautet das Zitat: "Abs. 1 Z 5 und 7".

12. Im § 123 Abs. 5 lautet das Zitat: "Abs. 1 Z 6".

13. § 126 Abs. 1 lautet:

"(1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat bei Gewährleistung der Gegenseitigkeit im Einzelfall österreichischen Inhabern eines ausländischen,

- 19 -

auf die Berechtigung zur selbständigen Führung von Fahrzeugen lautenden Ausweises einen Befähigungsausweis gemäß § 128 Abs. 1 auszustellen, wenn der Inhaber zum Zeitpunkt des Erwerbes seinen Wohnsitz im dem Staat gehabt hat, der den ausländischen Befähigungsausweis ausgestellt hat, und wenn der ausländische Befähigungsausweis unter Voraussetzungen erlangt wurde, die den Anforderungen der §§ 129 bis 131 entsprechen."

14. In § 143 Abs. 2 Z 1 entfallen die Worte: "die Verfügberechtigung über".

15. In der Anlage 2 (zu § 14) entfällt die Z 5.

### Artikel XII

#### **Übergangsbestimmungen**

- (1) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes anhängige Verwaltungsverfahren nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz und dem Güterbeförderungsgesetz sind nach den Vorschriften dieses Bundesgesetzes weiterzuführen.
- (2) Alle anderen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Vorschriften weiterzuführen

### Artikel XIII

#### **Inkrafttreten, Vollziehung**

(1) Dieses Bundesgesetz tritt am 1. Jänner 1992 in Kraft.

(2) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden. Sie dürfen jedoch frühestens mit

- 20 -

1. Jänner 1992 in Kraft treten.

(3) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, so weit nichts anderes bestimmt ist, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

- 21 -

## Vorblatt

### Problem

Die aktuelle Verkehrssituation ist durch starke Expansion in allen Verkehrsbereichen gekennzeichnet. Ernstzunehmende Prognosen weisen für die Zukunft eine weitere Steigerung aus. Die sich aus dieser Situation ergebende vielfältige Problematik stellt das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vor neue Anforderungen, die im Interesse aller Beteiligten rasch und effizient zu lösen sind. Dazu müssen für die zukünftige Entwicklung grundsätzliche verkehrspolitische Entscheidungen getroffen und darauf aufbauende Konzepte erstellt werden.

Gegenwärtig ist allerdings das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durch eine Reihe von Routineaufgaben belastet, die vor allem bei Verwaltungsverfahren in zweiter und dritter Instanz einen großen Personalaufwand erfordern.

### Lösung

Anpassung des Verkehrsressorts an die neuen Aufgabenstellungen vor allem in organisatorischer und personeller Hinsicht. Auch als Folge der in den Bereichen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durchgeföhrten Gemeinkostenanalyse wird für alle Verkehrsbereiche eine Abgabe von Zuständigkeiten an die Landesverwaltungen bzw. an die Verwaltungssenate sowie die Streichung von als überholt anzusehenden behördlichen Verfahren vorschlagen.

### Alternativen

Bei Beibehaltung des bisherigen Rechtszustandes deutliche Erhöhung des Personalstandes des Ressorts.

### Kosten

Dem Bund erwachsen keine zusätzlichen Kosten; Die vorgesehenen Maßnahmen lassen eine weitere Reduktion der Kosten und des Personalstandes erwarten.

### Vereinbarkeit mit EG-Recht

Da es sich überwiegend um Änderungen von Zuständigkeiten handelt, ist eine Vergleichbarkeit mit EG-Recht nicht gegeben. Bei den einzelnen Bestimmungen des materiellen Rechts wurden aber Entwicklungen in EG-Mitgliedstaaten zum Ausgangspunkt der hier vorgeschlagenen Regelungen genommen.

## Erläuterungen

### A. Allgemeiner Teil

Die Entwicklung des Verkehrs hat in den letzten Jahren ein Ausmaß erreicht, welches in dieser Dimension und den damit verbundenen Problemen nicht vorhersehbar gewesen ist. Von dieser Entwicklung waren und sind alle Verkehrsträger betroffen. Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig und können als bekannt vorausgesetzt werden.

Eine Reihe neuer Probleme ist gegeben - wobei das des Gütertransitverkehrs auf der Straße der wegen seiner ökologischen Nicht-Mehr-Vertretbarkeit eine von Österreich ausgehende europaweite Umorientierung erfährt, das für unsere Mitmenschen bedeutendste und auch außenpolitisch wichtigste ist. Die Verkehrspolitik rückt immer mehr von einer technisch zu beurteilenden Materie in den Mittelpunkt der allgemeinen Politik. Diese neuen Dimensionen des Verkehrs verlangen fundierte Grundsatzentscheidungen, neue Konzepte sind zu erstellen. Es wird aber in diesem Zusammenhang auch notwendig sein, bisher übliche Systeme und Strukturen zu überdenken und neu zu ordnen. Diese Lösungen können zwar nur im Zusammenwirken aller Beteiligten gefunden werden, dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als für die Verkehrspolitik zuständigen Organ kommt dabei aber zentrale Bedeutung zu.

Durch diese neuen Anforderungen hat sich für das Verkehrsressort in allen Bereichen eine deutlich nach oben zeigende Erweiterung der zu bewältigenden Aufgaben ergeben. Diese zu den bisherigen Aufgaben neu hinzutretenden müssen rasch und effizient gelöst werden. Damit ergaben sich aber auch für das Ressort neue Fragen in organisatorischer und in personeller Hinsicht. Eine einfache Lösung des Problems hätte sich in einer deutlichen Erhöhung des Personalstandes ergeben. Diese Maßnahme ist aus mehrfachen Gründen nicht angebracht. Es sind nicht nur budgetäre Gründe, die dagegen sprechen, sondern auch die derzeit vielfach diskutierte Reform der öffentlichen Verwaltung steht von ihrer Zielsetzung her einer derartigen Maßnahme entgegen. Eine im Jahre 1988 im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durchgeföhrte Gemeinkostenanalyse - die erste, die Vorbild für die anderen Bundesministerien wurde - sollte Rationalisierungsmöglichkeiten definieren und Maßnahmen zur Minimierung der Gemeinkosten vorschlagen. Als eines der Ergebnisse dieser Analyse wurde ein beachtliches Einsparungspotential im Personalbereich festgestellt, das inzwischen auch zu einer Reduktion des Personalstandes um 8 % geführt hat.

Die Antinomie zwischen den an das ho. Ressort herangetragenen neuen, vermehrten Aufgaben und Problemstellungen und Einsparungen auf dem Personalsektor führte zur Überlegung, die verschiedenen

- 23 -

dem Ressort gesetzlich festgeschriebenen Vollzugsagenden einer grundsätzlichen Prüfung zu unterziehen.

Es wird grundsätzlich nicht als Aufgabe eines Bundesministeriums angesehen, Einzelfallentscheidungen zweiter oder dritter Instanz zu treffen, sondern es soll künftig eine Konzentration auf die verkehrspolitisch richtungsweisenden Grundsatzentscheidungen erfolgen können.

In konsequenter Fortführung der Gemeinkostenanalyse wurden daher alle Tätigkeitsbereiche des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr - ausgenommen die Post- und Telegraphenverwaltung - auf mögliche Verlagerungen von Zuständigkeiten und auf Aufhebung von als überholt anzusehenden Verfahren durchsucht und daraus der vorgelegte Gesetzentwurf gestaltet, der in seinen 11 materiellen Artikeln für alle wesentlichen dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zugeordneten Bereichen Änderungen vorschlägt, die sich auf verwaltungsreformatorische Gesichtspunkte konzentrieren und mit folgenden Zielen charakterisiert werden sollen:

- a) Im Sinne des Föderalismus und des Forderungsprogrammes der Bundesländer sowie unter Ausfüllung der Verfassungsnovelle über die Einrichtung der unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern (BVG, BGBI.Nr. 685/1988) sollen Verwaltungsverfahren, soweit mit Ihnen regelmäßig keine verkehrspolitischen Fragen verbunden sind und weder internationalrechtliche Verbindungen noch grundsätzliche Probleme der Verkehrssicherheit zu beachten sind, nicht mehr in die Zuständigkeit des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr fallen. In diesen Fällen kann angenommen werden, daß in den Unterbehörden - gegenüber denen das Aufsichtsrecht gewahrt wird - genügend Sachverstand vorhanden ist, und daß diese Lösung nicht nur dem Grundgedanken des Föderalismus entspricht, sondern auch durch die Betrauung der unabhängigen Verwaltungssenate in Rechtsmittelverfahren der Verfassungslage, wie sie sich durch die Rechtsprechung zur Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten herausgebildet hat. Diese Verringerung der Zuständigkeiten des Bundesministers wirkt zudem für den Staatsbürger, da dieser rascher zu rechtskräftigen Entscheidungen kommt, ohne daß sein Rechtsschutzinteresse leidet.
- b) Einige behördliche Zuständigkeiten, die durch die technische oder wirtschaftliche Entwicklung überholt sind, werden zur ersatzlosen Aufhebung vorgeschlagen.
- c) Einige Anregungen des Rechnungshofes werden aufgegriffen.
- d) Schließlich sollen in einigen Bereichen praktische Erfahrungen, die sich aus der Vollziehung von Gesetzen ergeben haben, zu Gesetzesänderungen führen, die Verfahren vereinfachen.
- e) Die Aufgabe von ministeriellen Zuständigkeiten, die vielleicht auch auf Bereiche anderer Ressorts von Einfluß sein könnte, soll

einerseits eine weitere Verringerung des Personalstandes des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermöglichen und andererseits dessen Personal eine Konzentration auf die verkehrspolitisch wichtigeren Aufgaben, auf die Verkehrsgestaltung der Zukunft, die Konstruktion neuer Eisenbahnstrecken und die Annäherung Österreichs an die EG erfordern. Eine Gesetzwerdung dieses Entwurfes könnte auch zu Organisationsänderungen im Ressortbereich Anlaß geben.

f) Der Entwurf soll aber auch die verkehrsplanerischen Möglichkeiten des Bundes dort verstärken, wo sich durch allein an örtlichen oder regionalen Interessen orientierte Entscheidungen Schwierigkeiten für die Aufrechterhaltung bzw. Errichtung überregional bedeutsamer Verkehrseinrichtungen ergeben haben. Hier soll unter Ausnutzung der dem Bund nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG zustehenden Verfassungsrechtslage die letztliche Entscheidung im Sinne einer bundes-verkehrspolitischen Planung ausdrücklich zugeordnet werden.

g) Da die Überprüfung gegebener Verwaltungsstrukturen und -abläufe als ständiger Prozess gesehen wird, ist nicht auszuschließen, daß sich aus dem gegenwärtig laufenden Analysen und Arbeiten der internen Revision, aus einer Umsetzung von Arbeiten der ressortübergreifenden Verwaltungsreform und den Stellungnahmen im Begutachtungsverfahren Anregungen ergeben, die im Zuge des weiteren Gesetzesvorbereitungsverfahrens einfließen könnten.

h) Zu den hier vorgeschlagenen Änderungen ist noch zu erwähnen, daß für einige der von ihnen betroffenen Gesetze tiefgreifende Reformen vorbereitet werden, die in den nächsten Jahren den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt werden sollen.

Mit dem hier vorgeschlagenen Gesetzesentwurf wird für den Bereich des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auch ein wesentlicher Punkt des Arbeitsübereinkommens zwischen SPÖ und ÖVP für die Dauer der XVIII. Gesetzgebungsperiode des Nationalrates erfüllt, da in diesem Übereinkommen ausgeführt ist: "Die behördlichen Zuständigkeiten der Bundesministerien sind auf jene Fälle zu beschränken, in denen eine bundesweit zentrale Entscheidung absolut unerlässlich ist ..."

B. Der Entwurf stützt sich in seinen Bestimmungen kompetenzrechtlich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ("Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie der Schiffahrt, soweit diese nicht unter Artikel 11 fällt; Kraftfahrwesen") bzw. auf Artikel 10 Abs. 1 Z 8 B-VG, erster Tatbestand.

- 25 -

### C. Besonderer Teil

#### I. Zu den Änderungen des Eisenbahngesetzes

##### Zu Art. I Z 2 (§ 6):

Zu den Personenseilbahnen, die für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, gehören die Standseilbahnen und die Seilschwebebahnen mit Pendel- oder Umläufbetrieb, gleichgültig ob es sich dabei um Ein- oder Mehrseilbahnen, mit offenen oder geschlossenen Fahrtriebsmitteln, mit kontinuierlichem oder intermittierendem Fahrbetrieb, mit betrieblich lösbarer oder nicht lösbarer Klemmvorrichtungen handelt. Die Unterscheidung in Hauptseilbahnen und Sessellifte entspricht in Verbindung mit § 12 dem Länderförderungsprogramm, welches die Verlagerung der Kompetenz für Doppel-sesselbahnen in die mittelbare Bundesverwaltung vorsieht. Da sich eine Abgrenzung nach der Sitzplatzanzahl als wenig sinnvoll erweist und immer zu Kritik Anlaß gab, wurde nunmehr eine solche nach technischen Gesichtspunkten und nach dem Ausmaß der notwendigen Mitwirkung der Fahrgäste am Beförderungsvorgang gewählt. Zu den Sesselliften sollen alle jene Seilbahnsysteme gehören, bei denen die Fahrgäste die Fahrtriebsmittel bei normaler Strecken-fahrgeschwindigkeit besteigen und verlassen.

Zur Abgrenzung von Aufzügen, denen auch das Prinzip der Seilförderung und der Schienenführung immanent ist, wurde in Übereinstimmung mit der ÖNORM B 2450 die Schrägführung der Seilbahnen limitiert.

##### Zu Art. I Z 3 (§ 12)

Aus Abs. 1 erster Satz und Abs. 3 erster Satz ergibt sich, daß für U-Bahnen der BMÖWUv weiterhin zuständig bleibt. Die generelle Ausnahme von Straßenbahnen besonderer Bauart trägt dem Umstand Rechnung, daß innerstädtische Bahnen mit besonderer Verkehrsbedeutung und mit hochentwickelten Technologien nach wie vor in der Zuständigkeit des BMÖWUv verbleiben sollen. Für die sonstigen Straßenbahnen hingegen soll die Zuständigkeit für Bewilligungsverfahren an den Landeshauptmann übertragen werden.

Mit BGBI. 1976/305 mußte der Abs. 1, den der Verfassungsgerichtshof (VfSlg 7594) als verfassungswidrig aufgehoben hatte, neu gefaßt werden. In Anlehnung und nach teilweiser Übernahme dieser szt. Neufassung gilt es nun mit Abs. 2 eine Möglichkeit zu schaffen, die Zuständigkeit für namentlich genannte Sessellifte in Bausch und Bogen dem Landeshauptmann zu übertragen. Der neue Abs. 2 wird den Intentionen des Verfassungsgerichtshofes dadurch gerecht, daß von der Ermächtigung des Zuständigkeitswechsels nur im Interesse der Verwaltungsökonomie und zwar unter den in Abs. 1

bereits festgeschriebenen Umständen und in Ansehung eines konkreten Sesselliftes Gebrauch gemacht werden darf.

Für Sessellifte ist der Landeshauptmann jedoch nur insofern zuständig, als diese Verkehrseinrichtungen nicht mit einer dem Bundesminister unterstehenden Hauptseilbahn in Betriebsgemeinschaft stehen. Die Notwendigkeit dieser Einschränkung ergibt sich daraus, daß die behördlichen Verpflichtungen, die sich aus dem Eisenbahn gesetz ergeben, in den meisten Fällen auf das Unternehmen und nicht auf die einzelne Seilbahn Bezug nehmen. Daraus ergibt sich, daß nicht zwei Behörden für ein und dasselbe Unternehmen, das mehrere Seilbahnkategorien betreibt, zuständig sein können. Eine Betriebsgemeinschaft entsteht nicht erst mit der Inbetriebnahme der betreffenden Seilbahn, sondern mit dem Antrag auf Konzessionsverleihung.

Weiters ergibt sich zu Abs. 3 sowie 6 bis 8: Insbesondere das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren erster Instanz bei Anschlußbahnen und Straßenbahnen (einschließlich U-Bahnen) wird vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr an den Landeshauptmann übertragen. Dadurch wird dem Anliegen der Länder nach einer stärkeren Ausprägung des Föderalismus Rechnung getragen. Dies ist deshalb möglich, weil die für das Eisenbahnwesen erforderliche einheitliche Vollziehung durch die beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr verbleibenden Agenden (Abs. 6 bis 8) gewahrt bleibt. Ausgenommen von der Zuständigkeit des Landeshauptmannes sind die Konzession und das Aufsichtsrecht (Überwachung) mit den unmittelbar zusammenhängenden Agenden. Solche Agenden sind für Straßenbahnen und Anschlußbahnen z.B. die eisenbahnbehördliche Überwachung, die Betriebseinstellung, allgemeine Anordnungen (Vorschriftenwesen), Betriebsleitung, Unternehmensaufsicht und Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen sowie Typengenehmigung von eisenbahntechnischen Einrichtungen. Für Straßenbahnen sind solche Agenden z.B. das Tarifwesen, Satzungen und die Verkehrseinstellung. Diese Agenden sind untrennbar sowohl mit der Konzession als auch mit der Wahrnehmung der Aufsicht und untereinander verbunden; denn diese Agenden beeinflussen einander gegenseitig und wirken sich auf den gesamten Eisenbahnunternehmensbereich aus.

#### Zu Art. I Z 4 (§ 14 Abs. 3):

Die klarstellenden Ergänzungen im Abs. 3 (Umbauten, eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel; Fälle berührter Rechte und Interesse Dritter, deren Zustimmung bereits vorliegt) sollen die einfache Vorgangsweise nach § 14 Abs. 3 auch in diesen Fällen ermöglichen.

#### Zu Art. I Z 5 (§ 16 Abs. 3):

Bewilligungen zu Vorarbeiten können auch für länger als ein Jahr erteilt werden, somit können allfällige Erneuerungsbescheide erspart werden.

- 27 -

Zu Art. I Z 6 (§ 29 Abs. 2 bis 5):

Während die Einstellung des Eisenbahnverkehrs und das "für erloschen erklären" der Konzession Aufgabe des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist, wird die Zuständigkeit für das "Beseitigungs"-Verfahren an den Landeshauptmann abgetreten (Abs. 2; Entscheidung darüber, welche Beseitigungsmaßnahmen von Eisenbahnanlagen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des früheren Zustandes aus Sicherheitserfordernissen notwendig sind).

Im § 29 wird auch die Zuständigkeit zur Bewilligung der Auflassung von Haltestellen (für die derzeit der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig ist) an den Landeshauptmann abgetreten (Abs. 4).

Zu Art. I Z 7 (§ 38 Abs. 4):

In allen Fällen, wo sich Eisenbahnunternehmen und Anrainer über die Bedingungen des Baues im Bauverbotsbereich einigen - was im Regelfall zu erwarten ist - entfällt in Hinkunft eine Befassung der Eisenbahnbehörde.

Zu Art. I Z 8 (§ 39 Abs. 4):

Für derartige Anlagen sind in einer großen Zahl von Fällen Bewilligungen in der Hauptsache nach anderen bundesgesetzlichen oder landesgesetzlichen Vorschriften (z.B. Gewerberecht, Bergrecht, Wasserrecht) einzuholen. Eine äquivalente Bestimmung findet sich auch in der Wiener Bauordnung (§ 61). Da im Regelfall erwartet werden kann, daß bei diesen Bewilligungsverfahren auch den Sicherheitsaspekten der Eisenbahn Rechnung getragen wird, wird sich hinkünftig die gesonderte Befassung der Eisenbahnbehörde im Sinne des § 39 Abs. 4 in vielen Fällen erübrigen. Für die verbleibenden Fälle bleibt die Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde aufrecht.

Zu Art. I Z 9 (§ 40 Abs. 1):

Die Vollziehung des Feuerbereiches wird auf jene - relativ wenigen - Eisenbahnstrecken beschränkt, auf denen ein regelmäßiger, dh nach Fahrplan (§ 22 Abs. 1 Eisenbahngesetz), Dampfbetrieb, stattfindet.

Wenn hingegen Dampflokomotiven nur im Rahmen von Sonderfahrten eingesetzt werden, gilt § 40 nicht mehr. In diesen Fällen hat das Eisenbahnunternehmen nach § 19 Abs. 1 und 2 vorzugehen und für eine entsprechende Sicherheit beim Betrieb zu sorgen.

Zu Art. I Z 10 (§ 43 Abs. 7):

Unter Hinweis auf die bereits in den Erläuterungen zu § 12 Abs. 3 sowie 6 bis 8 ausgeführte Zielsetzung (Föderalismus) wird auch bei den nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen die Feststellung des Kreises der Berechtigten, die Festlegung der Benützungsbedingungen sowie die Entscheidung über die Sicherung dem Landeshauptmann übertragen. Die Verordnungsermächtigung für den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gewährleistet auch hier die für das Eisenbahnwesen erforderliche einheitliche Vollziehung.

Zu Art. I Z 11 (§ 53 Abs. 1):

Die Erläuterungen zu § 38 Abs. 4 gelten auch im Fall des § 53 Abs. 1.

Nach § 53 Abs. 1 soll § 38 nur bei jenen Anschlußbahnen sinngemäß zur Anwendung kommen, denen Gemeinnützigkeit (§ 52 Abs. 1) zuerkannt worden ist.

Zu Art. I Z 12 (§ 54 Abs. 1):

Die angeführte Regelung stellt eine analoge Regelung zu den Bestimmungen des § 123 Abs. 2 KFG (Statuierung einer Mitwirkungspflicht der Bundesgendarmerie bei Begehung von Verwaltungsübertretungen) dar. Das Erfordernis einer ausdrücklichen diesbezüglichen Regelung wurde insbesonders seitens des Amts der Niederösterreichischen Landesregierung und seitens des Bundesministeriums für Inneres an die Oberste Eisenbahnbehörde herangetragen. Die vorgeschlagene Ergänzung des § 54 Abs. 1 trägt diesem Ersuchen um Klarstellung Rechnung.

■ Zu Art. I Z 13 (§ 57 Abs. 7 und 8):

Unter Berufung auf die Gesichtspunktentheorie erlassen die Länder, speziell in den Bereichen Natur- und Landschaftsschutz Regelungen mit denen die Vollzugskompetenz des Bundes speziell auf dem Sektor des Eisenbahnwesens unterlaufen und damit wesentlich erschwert wird. Die vorgeschlagene Regelung ist im Sinn einer einheitlichen Planung auf diesem Sektor notwendig.

Mit der Beteiligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr an Maßnahmen der Raumordnung soll diesem die Möglichkeit eingeräumt werden, zu den geplanten Maßnahmen aus der Sicht verkehrspolitischer Planungen im Bereich der Eisenbahn Stellung zu nehmen. Diese Beteiligung ist zur Wahrung der öffentlichen Verkehrsinteressen unabdingbar.

Aus kompetenzrechtlichen Gründen (Art. 15 B-VG - Raumordnung) und im Hinblick auf die o.g. Gesichtspunktentheorie kann davon ausgegangen werden, diese beiden Bestimmungen als Verfassungsbestimmungen zu erlassen.

II. Zur Änderung des EisenbahnbeförderungsgesetzesZu Art. II Z 1 (§ 6 Abs. 3)

Durch den neuen letzten Halbsatz des Abs. 3 entfallen die zahlreichen Ermäßigungsanzeigen bei Frachtgeschäften. Die Möglichkeit der behördlichen Einsicht bleibt aber gewahrt. Die Pflicht der Kaufleute zur Aufbewahrung von Handelsbüchern und Belegen dauert gem. § 44 HGB sieben Jahre.

### III. Zu den Änderungen des Kraftfahrliniengesetzes

Das derzeit geltende Kraftfahrliniengesetz wurde im Jahre 1952 erlassen und geht in seinen Grundzügen auf deutsche und österreichische Rechtsvorschriften zurück.

Durch die rasante Entwicklung des Kraftfahrlinienvverkehrs seit Erlassung des geltenden Gesetzes - derzeit werden von den Kraftfahrlinien pro Jahr rund 494 Millionen Fahrgäste befördert - ist eine Überarbeitung des Kraftfahrliniengesetzes erforderlich geworden, die zur Zeit in Arbeit ist. Noch vor Erlassung einer diesbezüglichen Gesetzesnovelle sollen bereits jetzt einzelne Verfahrensvorschriften vereinfacht werden.

#### Zu Art. III Z. 1 (§ 3)

Aus Gründen der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis wurde zur Durchführung der für die Festsetzung der Haltestellen erforderlichen mündlichen Verhandlung auch bei Kraftfahrlinien, die konzessionsmäßig beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ressortieren, der Landeshauptmann ermächtigt. Aus denselben Verfahrensgrundsätzen soll nunmehr auch die Erlassung des Bescheides vom Landeshauptmann vorgenommen werden.

#### Zu Art. III Z. 2 (6a)

Da - sofern der Konzessionsinhaber die Kraftfahrlinie während der gesamten Konzessionsdauer ständig betrieben hat - das Erfordernis des Betriebes der Kraftfahrlinie und deren Wirtschaftlichkeit auch nach Ablauf der Konzessionsdauer anzunehmen ist, wäre bei Antragstellung auf Verlängerung der Konzessionsdauer nur die Verkehrssicherheit und der Bauzustand der von dieser Kraftfahrlinie befahrenen Straßen zu prüfen (§ 4 Abs. 1 Z 5 lit a KfLG 1952). Ein Verfahren nach § 5 KfLG 1952 ist deshalb entbehrlich, weil sich am Bestand und Umfang der Kraftfahrlinie nichts ändert.

### IV. Zu den Änderungen des Kraftfahrgesetzes

Mit diesem Bundesgesetz sollen auch aus dem Kraftfahrgesetz bestimmte Agenden aus dem Bereich des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ausgegliedert werden und so zu einer Entlastung des Bundesministeriums führen.

#### Zu Art. IV Z 1 (§ 1 Abs. 4)

Der Abs. 4 des § 1 kann ersatzlos entfallen, da die Entscheidung, ob ein Fahrzeug ein Kraftfahrzeug im Sinne des KfG ist, ohne weiteres durch die Gerichte selbst im Lichte der einschlägigen Judikatur beurteilt werden kann und daher eine Befassung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr entbehrlich ist.

- 30 -

Zu Art. IV Z 2 (§§ 57a Abs. 7, 109 Abs. 2, 116 Abs. 2)

Dadurch wird nunmehr der Landeshauptmann zuständig zur Verleihung von Berechtigungen zur Herstellung von Begutachtungsplaketten (§ 57a Abs. 7) sowie zur Erteilung von Dispensen vom Schulbesuch bei der Erteilung von Fahrschulbewilligungen (§ 109 Abs. 2) und zur Erteilung von Dispensen vom Erfordernis eines in Österreich gültigen Reifezeugnisses bei der Erteilung von Fahrschullehrerberechtigungen (§ 116 Abs. 2).

Zu Art. IV Z 3 (§ 109 Abs. 2)

Bisher galt eine Dispens des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bundesweit. Es soll daher sichergestellt werden, daß auch die vom Landeshauptmann erteilten Befreiungen bundesweite Geltung haben. Dies deshalb, da diese Befreiung nur erteilt werden darf, wenn der Antragsteller eine gleichwertige andere Schulausbildung genossen hat. Die Gleichwertigkeit der Ausbildung ist aber aufgrund der Vollzugsklausel des § 136 Abs. 1 lit.f und g im Einvernehmen mit dem jeweils zuständigen Bundesminister für Wissenschaft und Forschung bzw. Bundesminister für Unterricht und Kunst festzustellen. Der Landeshauptmann hat daher vor seiner Entscheidung Stellungnahmen der jeweils sachlich zuständigen Stellen einzuholen.

Die Vollzugsbestimmung des § 136, in der der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als verfassungsmäßig oberstes Organ zur Vollziehung dieser Bestimmung genannt ist wurde unverändert belassen, es wurde nunmehr nur der Landeshauptmann als Organ der mittelbaren Bundesverwaltung als zuständig zur Entscheidung dieser konkreten Frage erklärt (siehe auch Z. 2).

Zu Art IV Z 4 § 123 Abs. 1)

Durch diese Bestimmung wird der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Berufungsbehörde durch die unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern ersetzt. Dadurch soll eine weitgehende Entlastung des Bundesministers erwirkt werden, gleichzeitig aber auch die in speziellen Paragraphen enthaltenen Kompetenzen, insbesondere bezüglich der Typengenehmigung aufrechterhalten und darüber hinaus auch das zentrale Aufsichtsrecht des Bundesministers gesichert werden. Dieses könnte sogar nach Wegfall der Rechtsmittel und damit Entlastung verstärkt ausgeübt werden.

Zu Art IV Z 5, 6 und 7 (§§ 125 Abs. 3, 126 Abs. 4, 127 Abs. 4)

In diesen Fällen wird nunmehr die Feststellung der Gleichwertigkeit der Ausbildung vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf den Landeshauptmann übertragen (im übrigen siehe die Ausführungen zu Z. 3).

Zu Art IV Z 8 (§ 136 Abs. 1 lit b)

Durch Wegfall des § 1 Abs. 4 kann auch diese Vollzugsbestimmung entfallen (siehe auch zu Z. 1).

- 31 -

## V. Zu den Änderungen des Gefahrqugesetzes

Durch die vorliegenden Änderungen des Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (GGSt) sollen erstinstanzliche Bescheiderlassungskompetenzen für die Genehmigung von Verpackungen und Versandstücken, für die besondere Ausnahmegenehmigung von Kraftfahrzeugen und Anhängern, für die besondere Zulassung von Kraftfahrzeugen und Anhängern und für die Ausnahmebewilligung von Beförderungen den Landeshauptmännern übertragen werden.

Da aufgrund der knappen personellen Ressourcen des Bundesministeriums die Dauer dieser Verfahren erheblich in die Länge gezogen wird und eine einheitliche Vollziehung des GGSt auch unter Umständen durch Erlässe gewährleistet werden kann, erscheint diese Kompetenzübertragung zum Zweck der Verwaltungsvereinfachung geboten. Im übrigen steht der verladenden Wirtschaft und den Beförderern die Möglichkeit offen, durch Zwischenschaltung eines Bahntransports die Anzahl der für bestimmte Beförderungen erforderlichen Bescheide auf maximal zwei zu reduzieren.

### Zu Art V Z. 1 (§ 6)

Es kann Fälle geben, wo eine Ausnahmegenehmigung notwendig und vertretbar ist. Es könnte in manchen Fällen zu ganz unnötigen Erschwerissen für die Wirtschaft kommen, wenn Ausnahmegenehmigungen nicht vorgesehen sind. Man denke in diesem Zusammenhang an Beförderungen, die nur auf Strecken stattfinden, bei denen die üblichen Folgen von Zwischenfällen nicht befürchtet werden müssen, z.B.: Strecken ohne in der Nähe befindliche Gewässer, ohne Grundwassergefährdung, ohne besondere Vegetationsgefährdung, etwa zwischen einem Industriestandort und einem Bahnhof. Vor allem muß aber auch bedacht werden, daß eine Beförderung aus Versuchsgründen notwendig sein kann, die bei Einhaltung besonderer Vorsichtsmaßnahmen ohne weiteres vertretbar wäre, obwohl die Bestimmungen des ADR nicht eingehalten werden.

Schließlich wäre aber auch eine unvertretbare Schlechterstellung der nationalen Beförderer gegenüber den ADR-Beförderern gegeben, weil für die Letzteren die Möglichkeit von Sondervereinbarungen gem. Rn. 2010 oder 10 602 geschaffen wurde, die als generelle Ausnahmegenehmigungen anzusehen sind.

Die Bestimmungen des § 5, das sind alle Vorschriften betreffend die dem Antrag auf Genehmigung beizulegenden Gutachten von Prüfanstalten oder Sachverständigen, sind entsprechend anzuwenden.

Gemäß § 5 Abs. 7 hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Möglichkeit, den Landeshauptmann zur Genehmigung von einzelnen Verpackungen zu ermächtigen. Es erscheint somit naheliegend den Landeshauptmann generell mit der Erteilung derartiger Ausnahmegenehmigungen zu trauen.

### Zu Art. V Z. 2 und 3 (§ 14)

Der nunmehr außer Kraft zu setzende § 14 Abs. 2 sieht eine Ermächtigung zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen des Landes-

hauptmannes durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vor, wenn dadurch eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrens oder eine erhebliche Erleichterung für den Antragsteller erzielt wurde.

Da dies bei den meisten Anträgen, die an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gestellt wurden, der Fall war, erscheint eine generelle Betrauung der Landeshauptmänner mit diesen Agenden geboten.

#### Zu Art. V Z 4 (§ 17 Abs. 3)

Die besondere Zulassung gem. § 17 Abs. 5 für bestimmte Arten von Straßen oder Straßenstrecken entspricht der kraftfahrrrechtlichen, eingeschränkten Zulassung (§ 39 KFG 1967). Im Hinblick auf die für diese Zulassung notwendigen besonderen Ermittlungen der wichtigen Straßenstrecken oder Arten von Straßen und die damit verbundene besondere Beurteilung des Ergebnisses des Ermittlungsverfahrens kann die Entscheidung über diese Zulassung dem Landeshauptmann übertragen werden.

#### Zu Art. V Z 5 (§ 25)

Das ADR ermöglicht den Abschluß von Sondervereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten z.B. für Zwecke der Erprobung, bei denen von einzelnen Bestimmungen des ADR abgewichen werden kann. Es ist zweifellos erforderlich, auch für nationale Beförderungen eine analoge Möglichkeit zu schaffen.

Den Ländern wird durch die Kompetenzübertragung die Möglichkeit gegeben, in Hinblick auf ihre Interessen und besonderen verkehrs- und sicherheitstechnischen und sonstigen Gegebenheiten zu entscheiden.

Das Erfordernis mehrerer Bescheide bei Beförderung über mehrere Bundesländer kann durch Einbeziehung des Schienenverkehrs in die Beförderungsstrecke weitgehend vermieden werden. Notwendige (generelle) Ausnahmen für den Schienenverkehr können mit Genehmigungen des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Eisenbahntarif (Sonderheft 1 zum ÖGT I und IGT I) festgelegt werden.

### VI. Zu den Änderungen des Gelegenheitsverkehrsgegesetzes

#### Zu Art. VI Z 1 (§ 5 Abs. 7)

Diese Änderung ergibt sich aus der Notwendigkeit einer weitgehenden administrativen Entlastung des Bundesministers. Im übrigen wird auf die Ausführungen zu Z. 2 verwiesen.

#### Zu Art. VI Z 2 (§ 15 Abs. 4 und 5)

Die im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz geregelte Materie steht im engen Konnex zum gesamten Gewerberecht. Dies manifestiert sich nicht zuletzt in § 1 Abs. 3 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, demzufolge, soweit dieses Bundesgesetz nicht besondere Bestimmungen trifft, für die diesem Bundesgesetz unterliegenden Gewerbezweige

die Bestimmungen der Gewerbeordnung 1973 gelten. Diese bilden folglich die Rechtsgrundlage für viele auf der Basis des Gelegenheitsverkehrs-gesetzes beruhende Verfahren und bestimmen nicht zuletzt auch deren administrative Abwicklung wie etwa in gewissen Fällen auch die Regelung des Instanzenzuges.

Aus gesamtgewerberechtlicher Sicht bewirken die nunmehrigen legistischen Maßnahmen zwar im Bereich des Instanzenzuges ein gewisses Abgehen von der bisherigen gewerberechtlich weitgehend einheitlichen Regelung. Dies etwa dort, wo die Gewerbeordnung ein dreinstanzliches Verfahren oder eine Zuständigkeit des Bundesministers als Behörde erster Instanz vorsieht. Da es sich beim Gelegenheitsverkehrs-Gesetz um eine lex specialis handelt, ist die Möglichkeit für eine partielle Abkehr von den Bestimmungen der Gewerbeordnung 1973 gegeben.

Durch die nunmehr getroffene Regelung soll - nicht zuletzt auch in Verfolgung der Ziele der Verwaltungsreform - eine weitgehende Entlastung des Bundesministers erwirkt werden. Diese wird auch eintreten durch die Zuständigkeit der Verwaltungssenate für Säumnisverfahren nach § 73 AVG, wenn der Landeshauptmann nicht fristgemäß seine Entscheidung getroffen hat - eine in den letzten Jahren im Gelegenheitsverkehrsgesetz leider häufig festzustellende Vorgangsweise.

Hervorzuheben ist hiebei, daß den Parteien im Verwaltungsverfahren durch die Neuregelung weder rechtliche noch finanzielle Nachteile erwachsen. Festzuhalten ist weiters, daß das zentrale Aufsichtsrecht des Bundesministers gesichert ist und den Parteien die Möglichkeit, dieses in Anspruch zu nehmen, weiterhin offensteht. Überdies ist nicht von der Hand zu weisen, daß die jeweiligen gewerberechtlichen Befugnisse weitgehend dem Begriff der "civil rights" im Sinne der Europäischen Menschenrechtskonvention zurechenbar sein dürften, sodaß der letztinstanzlichen Entscheidungskompetenz der Verwaltungssenate in diesem Zusammenhang verfassungsrechtliche Bedeutung zukommt.

## VII. Zu den Änderungen des Güterbeförderungsgesetzes

### Zu Art. VII Z 1 (§ 5 Abs. 5)

Diese Änderung ergibt sich aus der Notwendigkeit einer weitgehenden administrativen Entlastung des Bundesministers. Im übrigen wird auf die Ausführungen zu Z. 2 verwiesen.

### Zu Art. VII Z 2 (§ 15b Abs. 3 und 4)

Die zur grundsätzlichen Neuordnung des Instanzenzuges und zur Möglichkeit des Abweichens von Gewerberechtsverfahren im Gelegenheitsverkehrsgesetz gegebenen Erläuterungen (Art. VI Z 2) gelten mutatis mutandis auch für das Güterbeförderungsgesetz.

### VIII. Zu den Änderungen des Luftfahrtgesetzes

1. Anlaß für die geplante Novelle zu dem seit seiner Erlassung im Jahre 1956 im wesentlichen unverändert gebliebenen - jedoch durch Neben- und Sondergesetze ergänztem - Luftfahrtgesetz waren Überlegungen zur Zweckmäßigkeit einiger Zuständigkeitsbestimmungen aufgrund der seit Inkrafttreten des Gesetzes gewonnenen Erfahrungen. Im besonderen sollen erstinstanzliche Agenden, die im Aufbaustadium der Luftfahrt vom Bundesminister zu führen waren, an das Bundesamt für Zivilluftfahrt übertragen werden, soweit ihnen keine besondere luftfahrtpolitische Bedeutung zukommt. Dabei soll eine zentrale Verwaltung gewahrt werden, soweit dies im Hinblick auf die Materie erforderlich ist. Bei der Erarbeitung der Novelle waren daneben jedenfalls ständig zu beachtende Leitmotive (wie besonders Rechtsbereinigung, Verwaltungsvereinfachung, formelle Gesetzeskorrekturen aufgrund der praktischen Erfahrungen u.dgl. im allgemeinen sowie die Erhöhung der Sicherheit, die Effektivierung der Durchsetzbarkeit der Rechtsvorschriften, kleine materielle Gesetzesänderungen bzw. Gesetzesergänzungen im besonderen) mitzuberücksichtigen. Darüberhinaus werden in das Novellierungsvorhaben fällige Neuerungen zur Entlastung des Bundeshaushaltes miteinzogen.
2. Die Sicherheit der Luftfahrt ist das weitaus umfassendste Anliegen der Luftfahrtrechtssetzung für die Verwaltung. Auch hier sind bei jeder Gelegenheit Verbesserungen - seien sie auch noch so geringfügig - durchzusetzen, die sich aus der praktischen Erfahrung ergeben. Hier sind beispielsweise Verbesserungen der Flugunfallsuntersuchungen anzuführen, deren Zweck es ist, durch die völlige Aufklärung von Unfallursachen ähnliche Unfälle zu vermeiden.
3. Ebenfalls zur edukativen und präventiven Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt soll eine effektivere Sanktionierung der Luftfahrtrechtsvorschriften durch teilweise Zentralisierung der Strafverfolgung beim Bundesamt für Zivilluftfahrt dienen. Der wegen der Schwierigkeit der Materie notwendige Sachverständ für die Abwicklung derartiger Strafverfahren ist nur im Bundesamt für Zivilluftfahrt konzentriert vorhanden.
4. Die über die bisher aufgezeigten Motive hinausgehenden Novellierungsvorschläge - betreffend Flugsicherungskosten und Luftbeförderungsunternehmen - sind deutlich abgegrenzt beziehungsweise abgrenzbar. Sie ergeben sich aus Anregungen des Rechnungshofes und sollen der Kostenentwicklung der modernen Flugsicherung Rechnung tragen. Während die Luftfahrtindustrie in den letzten Jahren, auch in Österreich, erfreuliche Gewinne verzeichnete, mußten die infolge der technischen und mengenmäßigen Entwicklung vor allem für die Flugsicherung der gewerblichen Luftfahrt stark gestiegenen Personal- und Investitionskosten von der Bundesverwaltung und damit aus dem Bundeshaushalt getragen werden.

- 35 -

5. Seit dem Inkrafttreten des Luftfahrtgesetzes (mit 1. Jänner 1958) hat sich der gewerbsmäßige Luftverkehr - verglichen mit anderen Arten des Verkehrs - weltweit, wie auch in Österreich, überdurchschnittlich entwickelt; damit haben sich die Struktur des internationalen gewerbsmäßigen Luftverkehrs und die Aufgabenbereiche der Luftverkehrsunternehmen grundlegend geändert. Die gesetzlichen Vorschriften sind der Entwicklung des Luftverkehrs und den Erfordernissen anzugeleichen. Eine Anpassung an die EG-Regelungen wird noch nicht vorgenommen, da die Rechtssetzung in der EG derzeit nicht abgeschlossen ist und diesbezügliche Gespräche der EFTA-Staaten mit den EG-Staaten noch nicht abgeschlossen sind.

6. Die von den Landeshauptmännern im Hinblick auf die bessere Verfolgbarkeit angeregte Kennzeichnung von Hänge- und Paragleitern wurde ausführlich diskutiert. Es bestünde die Möglichkeit, die Registrierung den Landeshauptmännern oder dem Österreichischen Aero-Club zu übertragen. Auch das Anbringen einer Kennzeichnung an den Piloten selbst wurde überlegt. Alle Möglichkeiten erwiesen sich aber aus technischen Gründen als nicht durchführbar und die Nichteffektivität der Verfolgung einzelner, sich nicht gemäß den Regeln verhaltender Sportler wäre weiterhin gegeben. Eine weitere Beobachtung der Situation auf dem Sektor der Hänge- und Paragleiter ist aber erforderlich. Da manche Übertretungen durch die Nichtkenntnis der Vorschriften begründet sein dürften (vor allem von Tagesgästen aus dem Ausland in westösterreichischen Fremdenverkehrsorten), wird in Zusammenarbeit mit Fremdenverkehrsexperten eine Aufklärungskampagne gestartet.

7. Im übrigen ist zu dem Entwurf im allgemeinen zu bemerken:  
a) Die Fassung der Novelle soll möglichst weitgehend dem geltenden LFG angepaßt werden, die Neuerungen sollen deutlich erkennbar und möglichst wenig umfangreich sein.  
b) Durch die geplante Novellierung erwachsen dem Bund keine Mehrbelastungen und kein Personalmehrbedarf. Bei Ü erwälzung der gesamten Flugsicherungsaufwendungen sind vielmehr wesentliche Entlastungen des Staatshaushaltes zu erzielen.  
c) Geplant ist noch eine wesentliche Vereinfachung der Funkerprüfungen, die durch die Novellierung der Funker-Zeugnisverordnung erfolgen müsste, sowie eine Beschränkung der Verwendung von im Ausland registrierten Luftfahrzeugen in Österreich.

#### Zu Art. VIII Z 2 (§ 3 Abs. 2)

Überwachte Lufträume werden nach den Gegebenheiten und Bedürfnissen der Flugverkehrskontrolle festgelegt. Außer den militärischen Interessen sind auch die Interessen besonders der Allgemeinen Luftfahrt zu berücksichtigen. Die Flugsicherung obliegt gemäß § 120 LFG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt. Sinnvollerweise ist deshalb auch die Festlegung überwachter Lufträume der Fachbehörde zu übertragen, wobei die Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung beibehalten werden könnte. Die Festlegungen erfolgen durch Höhen- und Koordinatenangaben, die

dem Nichtfachmann nichts sagen und das Bundesgesetzblatt nur belasten. Eine Kundmachung in den nach internationalen Richtlinien herausgegebenen Luftfahrtveröffentlichungen, wie z.B. NOTAM, AIP, Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer, scheint daher angebracht. Auch eine durch das BGB1G nicht ausgeschlossene Entlastung des BGB1. (und damit des BKA-VD) kann als kleiner Beitrag zur Verwaltungsreform gesehen werden, die Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise war auch bisher notwendig.

#### Zu Art. VIII Z 3 (§ 5 Abs.1, erster Satz)

Bezüglich der Festlegung von Luftraumbeschränkungen gilt ähnlich wie bei den überwachten Lufträumen, daß dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Verordnungsgeber eine vorwiegend formelle und allenfalls vermittelnde Funktion zukommt. Die Beschränkungsgebiete sind vor allem zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt als Fachbehörde und dem Bundesminister für Landesverteidigung (sowie allenfalls sonst berührten Bundesministern) auszuhandeln.

#### Zu Art. VIII Z 4 (§ 6)

Wie überwachte Lufträume sollen auch Flugbeschränkungsgebiete nur mehr in luftfahrtüblicher Weise (d.h. in den nach internationalen Richtlinien herausgegebenen Luftfahrtveröffentlichungen) kundgemacht werden. Normadressaten sind ausschließlich Luftfahrer, zu einem nicht geringen Teil Ausländer. Die Luftfahrtveröffentlichungen stehen Luftfahrern im Inland jedenfalls, im Ausland gezielt zur Verfügung. Die Veröffentlichung in luftfahrtüblicher Weise muß jedenfalls erfolgen. Kundmachungen im Bundesgesetzblatt oder durch Anschlag an Amtstafeln sind eine bloße Formalität und daher nicht mehr vorzusehen.

#### Zu Art. VIII Z 5 (§ 7 Abs. 3)

Für die Festlegung von Übungs- und Erprobungsbereichen gilt dasselbe wie für andere Luftraumbeschränkungen (überwachte Lufträume, Luftraumbeschränkungsgebiete). Aus systematischen Gründen wären die Regelungen deshalb anzupassen.

#### Zu Art VIII Z 6 (§ 11)

Wenngleich kein Zweifel besteht, daß Hänge- und Paragleiter unter die Legaldefinition der Luftfahrzeuge fallen, wären diese (als im LFG in Sonderbestimmungen meistgenannten Luftfahrzeugarten) in die demonstrative Aufzählung im § 11 aufzunehmen.

Hängegleiter ist ein nicht-kraftangetriebenes, einsitziges Luftfahrzeug schwerer als Luft, dessen Tragfläche aus starren und nichtstarren Teilen besteht, das ausschließlich durch die Kraft des Piloten gestartet sowie gelandet, und das im wesentlichen durch Schwerpunktverlagerung gesteuert wird.

Paragleiter ist ein nicht-kraftangetriebenes, einsitziges Luftfahrzeug schwerer als Luft, mit nichtstarrer Tragfläche, das ausschließlich durch die Kraft des Piloten gestartet sowie gelandet, und das im wesentlichen wie ein Fallschirm gesteuert wird.

- 37 -

Zu Art. VIII Z 7 (§ 34 Abs. 2)

Zur Feststellung der fachlichen Befähigung zum Fallschirmspringer sowie zum Piloten von Hänge- und Paragleitern ist es aus verwaltungswirtschaftlichen Gründen nicht erforderlich, das Gutachten einer vollständigen Prüfungskommission einzuholen. Die vereinfachte Lösung des Abs. 2 hat sich bei den Segelfliegern durchaus bewährt und wird hiemit erweitert.

Weiters wird in einer künftigen Novelle des LFG zu überlegen sein, ob nicht auch das sonstige Luftfahrtpersonal (insbesonders die Luftfahrzeugwarte) einer kontrollierten Ausbildung unterworfen werden soll.

Zu Art. VIII Z 8 (§ 38 Abs. 2)

Während die Höchstgrenze für die Prüfungstaxe von 1500 Schilling im Abs. 1 durchaus noch realistisch erscheint, ist die Höchstgrenze der Prüfervergütung von 50 Schilling (seit 1958 unverändert) als nicht mehr ausreichend anzusehen. Auf eine Höchstgrenze kann verzichtet werden, da die Prüfungsvergütungen jedenfalls mit den Prüfungstaxen hereingebracht werden müssen.

Zu Art. VIII Z 9 (§ 41)

Die Bestellung eines Kollegiums von drei Sachverständigen vor dem Widerruf und der Untersagung einer Tätigkeit als Zivilluftfahrer ist nicht erforderlich, da das Bundesamt für Zivilluftfahrt vor Scheinentziehungen ohnehin bei Auftreten von Unklarheiten Gutachten von Sachverständigen einholt und deren Ergebnisse den Entscheidungen zugrundelegt.

Zu Art. VIII Z 10 (§ 72 Abs. 1)

Die Erhöhung der Summe erscheint zeitgemäß; auch in der Bundesrepublik Deutschland wurden jüngst die Haftungssummen erhöht.

Zu Art. VIII Z 11 (§ 78 Abs. 2)

Das Erfordernis der Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Landesverteidigung hat sich in der Vergangenheit als unnötig erwiesen, da es sich bei der Erklärung der Landesverteidigung im Verfahren zur Errichtung von zivilen Bodeneinrichtungen um eine reine Formalität gehandelt hat. Im Sinne der Verwaltungswirtschaft wird vorgeschlagen, den Satz zu streichen.

Zu Art. VIII Z 12 (§ 86 Abs. 3)

Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde zur Widmung Bauland/Wohngebiet für Flächen, die in bestimmten Bereichen der Sicherheitszone liegen, ist zur Verbesserung der Sicherheits-, aber insbesondere der Lärmsituation der Flugplatzanrainer erforderlich. Es hat sich nämlich gezeigt, daß in der näheren Umgebung der Flughäfen zunehmend Wohnbauten errichtet werden, was in der Folge zu Schwierigkeiten der Bewohner mit der Lärmentwicklung und entsprechenden Protesten geführt hat. Und dieser Entwicklung, die letztlich den Bestand der Flughäfen gefährden könnte, entgegenzuwirken, muß der für die Luftfahrt zuständigen Behörde eine Möglichkeit zur Einwirkung auf die Raumordnung gegeben werden.

Da es verfassungsrechtlich zweifelhaft sein könnte, ob diese Bestimmung noch als Annexmaterie zur Luftfahrt angesehen werden kann, wird wegen des Naheverhältnisses zur Raumordnung ihre Ermittlung als Verfassungsbestimmung vorgeschlagen.

Es darf darauf hingewiesen werden, daß die hier vorgeschlagene Regelung einer Resolution der Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) vom 26. Oktober 1990 entspricht. Hierin werden die Mitgliedstaaten dringend aufgefordert "to promote and develop an integral approach to the problem of aircraft noise including land use procedures around international airports, so that any residential, industrial or other land-use that might be adversely affected by aircraft noise is minimal."

#### Zu Art. VIII Z 13 (§ 93 Abs. 2 lit. b)

Für Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen soll jedenfalls eine einzige Behörde zuständig sein. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt ist bereits mit Luftfahrthindernisanangelegenheiten (§ 95 LFG) befaßt und kann die flugbetrieblichen Erfordernisse selbst beurteilen. Außerdem hat es aus den vorher erwähnten Gründen bereits personelle (Kennzeichnungsreferat) und einrichtungsmäßige (Geländewagen, Funktelefone und Seil- sowie Gelände-vermessungsgeräte) Vorkehrungen getroffen. Hinsichtlich des Verwaltungsablaufes ist zu beachten, daß es bei Hindernissen außerhalb der Sicherheitszone, welche eine Personenseilbahnanlage darstellen, einer eisenbahnbehördlichen Genehmigung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bedarf und somit hinsichtlich des Sachausganges zwischen Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Eisenbahnbehörde (vgl. auch Art. I Z. 3) dieses Entwurfes) eine Koordination anzustreben ist, um divergierende Entscheidungen hintanzuhalten. Die Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Landesverteidigung könnte aus verwaltungsökonomischen Gründen entfallen, da auf die Sicherheitsbedürfnisse aller Bereiche der Luftfahrt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt Bedacht genommen werden kann.

#### Zu Art. VIII Z 14 (§ 94 Abs. 2)

Aus sachlichen Gründen (Zuständigkeit für Flugsicherungsanlagen) bietet sich bezüglich der Anlagen mit optischen oder elektrischen Störwirkungen außerhalb von Sicherheitszonen eine Kompetenzübertragung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt an. Dies auch unter Berücksichtigung einer weitgehenden Kompetenzvereinfachung (d.h. etwa, daß für Luftfahrthindernisse und für Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung grundsätzlich dieselbe Behörde zuständig sein soll; dies nicht nur aus Gründen der Zuständigkeitsübersichtlichkeit, sondern auch der Kostenminimierung und zur Vermeidung von Doppelzuständigkeiten). Die Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Landesverteidigung könnte aus verwaltungsökonomischen Gründen, in diesem Fall jedoch auch aus Gründen der Verfassungsmäßigkeit der Bestimmung im Hinblick auf die Möglichkeit einer Berufung entfallen.

- 39 -

Zu Art. VIII Z 15 (§ 104 Abs. 4)

Die Möglichkeit der Vorschreibung von weiteren, verfahrensrelevanten Unterlagen und Angaben durch die Behörde ist bereits durch das AVG 1950 gegeben. Eine Bestimmung im LFG ist somit entbehrlich.

Zu Art. VIII Z 16 (§ 109 Abs. 1 und 2)

Stellt nur eine Gesetzesbereinigung im Hinblick auf die Änderung des § 140 dar. Es erfolgen keine inhaltlichen Änderungen.

Zu Art. VIII Z 17 (§ 110)

Stellt nur eine Gesetzesbereinigung im Hinblick auf die Änderung des § 140 dar. Es erfolgen keine inhaltlichen Änderungen.

Zu Art. VIII Z 18 (§ 117)

Aufgrund eines Anlaßfalles ergab sich die Notwendigkeit dieser Einfügung. Es soll damit gewährleistet werden, daß die in österreichischen Vermietungsunternehmen eingesetzten Luftfahrzeuge auch der Aufsicht und Kontrolle der österreichischen Behörden hinsichtlich der Wartung unterstehen, um dem Sicherheitsaspekt volle Rechnung tragen zu können.

Zu Art. VIII Z 19 (§ 119)

Als "Flugsicherung" im Sinne des LFG soll nur die zivile, vom Bundesamt für Zivilluftfahrt selbst besorgte Flugsicherung gelten. Die Umschreibung der Aufgaben der Flugsicherung soll den internationalen und tatsächlichen Gegebenheiten angepaßt werden: im Abs. 1 sollen die "eigentlichen" Aufgaben in der internationalen Luftfahrtterminologie angeführt werden (im Interesse der Lesbarkeit unter Vernachlässigung der weiteren systematischen Gliederung: a, b und c = Flugverkehrsdiest, a, b, c, d und e = Flugsicherungsbetriebsdienst) und im Abs. 3 sonstige Aufgaben der Flugsicherungsorgane.

Im Abs. 3 ist eine Ergänzung durch das praktisch notwendige Festnahmerecht vorgesehen (vgl. § 35 lit. d VStG 1950), da Sicherheitsorgane sehr oft nicht oder nicht rechtzeitig verfügbar sind, um Zwangsmaßnahmen zur Verhinderung unmittelbarer Sicherheitsgefährdungen zu ergreifen.

Da gegenwärtig in Vertiefung der im Bundesamt für Zivilluftfahrt bereits 1989 durchgeföhrten Gemeinkostenanalyse eine vom Bundeskanzleramt beauftragte GKA über die Frage einer Zusammenlegung der drei gegenwärtig bestehenden Bundes-Wetterdienste erfolgt, ist nicht auszuschließen, daß künftig hinsichtlich der lit. g) Organisationsänderungen vorgeschlagen werden.

Zu Art. VIII Z 20 (§ 120 Abs. 2)

Die geltende Formulierung des § 120 Abs. 2 LFG wird teilweise in dem Sinne mißverstanden, daß andere Personen als Angehörige der Bundespolizei oder Bundesgendarmerie keinesfalls zur Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben ermächtigt werden dürfen. Tatsächlich besteht jedoch die Notwendigkeit im besonderen Angehörige von Militärflugleitungen (mit Zustimmung der militärischen Kommandostellen), aber auch Organe von Flugplatzhaltern zur Wahr-

- 40 -

nehmung bestimmter Flugsicherungsaufgaben heranzuziehen (Angestellte von Militärflugleitungen auf Militärflugplätzen auch zu Verkehrsreglungsaufgaben, Organe von Haltern nichtkontrollierter Flugplätze vor allem zur luftfahrtbehördlichen Abfertigung). Der Zusatz dient somit nur einer Klarstellung.

Zu Art. VIII Z 21 (§ 121)

Die Ergänzung entspricht den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechenden Praxis.

Zu Art. VIII Z 22 (§ 122)

Der Begriff der Flugsicherungsanlagen kann aus der geltenden Fassung des § 122 LFG übernommen werden, ebenso der Grundgedanke, daß solche Anlagen nur errichtet und betrieben werden dürfen, wenn keine Sicherheitsgefährdungen gegeben erscheinen. In der geltenden Fassung des § 122 LFG ist kein Bewilligungsverfahren vorgesehen, weil vermieden werden sollte, daß sich das Bundesamt für Zivilluftfahrt als ausschließlich für die Errichtung und den Betrieb von Flugsicherungsanlagen in Betracht kommend angesehen wurde selbst Bewilligungen erteilt. Mangels Bewilligungserfordernisses werden auch Ermittlungsverfahren zur Feststellung des Vorliegens der gesetzlichen Erfordernisse als zumindest überflüssig angesehen (VwGH 8.2.1968, Zl. 1596/67) und keine Beteiligtenrechte anerkannt. Im rechtsstaatlichen Interesse erscheint es jedoch geboten, daß wenigstens ein solches Ermittlungsverfahren durchgeführt wird, da die Errichtung von Flugsicherungsanlagen u.U. weitreichende Wirkungen im Hinblick auf die Bestimmungen in den §§ 94, 96 und 97 ff haben kann. Der Begriff der Sicherheit der Person oder des Eigentums könnte in besserer Anpassung an die sonstige Terminologie des Luftfahrtgesetzes durch den Begriff der Sicherheit von Personen und Sachen ersetzt werden (vgl. z.B. § 128 LFG). Dieser Begriff umfaßt neben der Sicherheit der Luftfahrt im engeren Sinne auch die Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde. In diesem Zusammenhang an Eigentumsgefährdungen zu denken, war im Hinblick auf die luftfahrtgesetzlichen Regelungen nicht ganz passend. Mit Rücksicht auf die Aufgabenstellung für die Flugsicherung (§§ 119 und 120 Abs. 1 LFG) kann die Errichtung und der Betrieb von Flugsicherungsanlagen nur bei vorliegendem öffentlichen Interesse (an der sicheren und raschen Abwicklung des Luftverkehrs) in Betracht kommen. Eigentumsgefährdungen sind undenkbar, wenn nicht unzutreffenderweise gemeint sein sollte, daß die Errichtung einer Anlage in der weiteren Folge allenfalls zu einer Enteignung führen könnte (die jedoch gemäß § 97 LFG nur zulässig wäre, wenn darauf im öffentlichen Interesse nicht verzichtet werden kann). Zweck des vorgesehenen Ermittlungsverfahrens ist es also, festzustellen, ob die Anlage und ihr Betrieb für die Luftfahrt einerseits sicher sind, und andererseits auch keine sonstigen Sicherheitsgefährdungen in Betracht kommen. Da der Begriff der Flugsicherungsanlagen von Bauwerken bis zu elektrischen Einrichtungen alle möglichen Anlagen umfaßt, sind auch von Bau-sicherheits- bis zu Störwirkungsermittlungen alle möglichen Sicherheitsgesichtspunkte in Betracht zu ziehen.

Hinsichtlich der Kostentragung für Flugsicherungseinrichtungen (Abs. 2) hat der Luftfahrtgesetzgeber des Jahres 1957 - übereinstimmend damals mit den Regelungen in den meisten anderen Staaten - die Förderungsnotwendigkeit der noch als im Pionierstadium befindlich anzusehenden Luftfahrt im allgemeinen berücksichtigt. Die Staaten stellten fast durchwegs die - nach und nach immer teurer werdenden - Flugsicherungseinrichtungen grundsätzlich kostenfrei zur Verfügung. Lediglich zu den An- und Abflugkosten sollten die Flugplatzhalter Beiträge leisten, die ohne besonderen Einhebungsaufwand auf die Benutzer überwälzt werden können (so § 122 Abs. 1 LFG in der geltenden Fassung, dazu Erk. des VwGH vom 22.6.1988, Zl. 86/03/0115-5). Die Entwicklung aller Bereiche der Luftfahrt vom Pionierstadium zu einem prosperierenden und expandierenden Wirtschafts- wie Freizeitbereich hat international bald dazu geführt, deren Subventionierung (durch die kostenlose Zurverfügungstellung von Flugsicherungseinrichtungen und -personal) zu hinterfragen. Die Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren zur Deckung der Kosten der Überflüge ist inzwischen fast weltweit üblich (für Österreich vgl. die seit 1973 bestehende Mitgliedschaft im Eurocontrol-Abrechnungssystem, an dem durch die Vorbereitung befindliche Vollmitgliedschaft Österreichs bei Eurocontrol und durch die hier vorgeschlagene Gesetzesänderung keine Änderung eintreten soll). Die Überwälzung der Kosten auch des Anfluges entspricht nun der derzeitigen Entwicklung in Europa: Z.B. wurden in den Schweiz, in Frankreich und Großbritannien und 1990 in der Bundesrepublik Deutschland in Vorbereitung der Privatisierung der Bundesanstalt für Flugsicherung sogen. "approach charges" je nach dem Gewicht der Flugzeuge (MTOW) eingeführt, in anderen Staaten (z.B. Belgien) sind diese Kosten bereits in der Kalkulation der Landegebühren der Flughäfen beinhaltet. Für Österreich hat der Rechnungshof bereits in seinem Bericht 1977 über die Überprüfung der Gebiarung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt einer Novellierung des Luftfahrtgesetzes in diesem Sinne dringend empfohlen, und in späteren Prüfberichten wiederholt - etwa betreffend den Flughafen Salzburg u.a. - eine Überwälzung der luftfahrtspezifischen Auslagen des Bu desamtes für Zivilluftfahrt durch entsprechende Novellierung des Luftfahrtgesetzes als notwendig bezeichnet. Durch die vorgesehene Verordnungsermächtigung wird die Möglichkeit geschaffen, die Kosten der Flugsicherung (und zwar zur Gänze, d.h. auch die Betriebs- einschließlich der Personalkosten) auf die Benutzer zu überwälzen. Damit kann erwartet werden, daß den Aufwendungen für das Bundesamt für Zivilluftfahrt, soweit dieses Flugsicherungsaufgaben im Sinne des LFG wahrnimmt äquivalente Einnahmen durch Flugsicherungsstreckengebühren und die neugeschaffenen Anflugsicherungsgebühren entsprechen. Es wird auch ein Kostenersatz für die nach § 120 Abs. 2 LFG auf einzelnen Flugplätzen eingerichteten Flugsicherungshilfsstellen vorgesehen, soweit Angehörige der Bundespolizei oder Bundesgendarmerie Aufgaben der Flugsicherung übernehmen.

Die Bestimmungen des § 122 ist als lex specialis zu § 75 anzusehen.

Zu Art. VIII Z 23 (§ 130)

Aus der Sicht der heutigen Entwicklung des zivilen Flugverkehrs ist diese aus 1957 stammende Bestimmung wohl nicht sanktionierbar und im Hinblick auf den seinerzeitigen Zweck und die heutige technische Entwicklung (vgl. Satellitenphotographie) wahrscheinlich auch überholt. Die vergleichbare Bestimmung in der Bundesrepublik Deutschland wurde ebenfalls aufgehoben.

In drei Verwaltungsbereichen können damit jährlich je ca. 300 Verfahrensschritte ersatzlos entfallen.

Zu Art. VIII Z 24 (§ 137)

Durch die Änderung des Abs. 2 wird einerseits eine Entlastung der rechtskundigen Beamten erreicht, aber auch andererseits der Aufwand der Flugunfallsuntersuchungen hinsichtlich der Kommissionsmitglieder auf das jeweils erforderliche Ausmaß reduziert.

Weiters hat sich gezeigt, daß es im Rahmen der Untersuchung erforderlich ist, dem Leiter die Möglichkeit einzuräumen, Obduktionen und Beschlagnahmen selbst zu veranlassen. Die gemäß der StPO zuständigen Organe sind meist mit den Gegebenheiten und Notwendigkeiten aufgrund eines Flugunfalles nicht vertraut. Der neu einzufügende Gesetzespassus bringt große Zeiter sparnis mit sich und wurde auch vom Bundesministerium für Justiz angeregt.

Zu Art. VIII Z 25 (§ 140)

Durch die Delegationsmöglichkeit wird eine erhebliche Entlastung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorgenommen. Nur im Falle von luftverkehrspolitisch bedeutsamen Verfahren ist keine Kompetenzübertragung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt anzuraten.

Zu Art. VIII Z 26 (X. Teil)

Da die Beschlagnahme von Verfallsgegenständen als einstweilige Zwangs- und Sicherheitsmaßnahme in den X. Teil des Luftfahrtgesetzes aufgenommen wurde, mußte die Überschrift erweitert werden.

Zu Art. VIII Z 27 (§ 146)

Die Einhaltung von bestimmten An- und Abflugverfahren soll durch Anordnungen der Flugsicherungsorgane garantiert werden. Damit sollen auch Abweichungen von den vorgeschriebenen, durch ein Lärmüberwachungssystem festgestellten Verfahren unter Strafe gestellt werden.

Die vollständige Dezentralisierung der Strafkompetenz auf dem komplizierten Spezialrechtsgebiet der Luftfahrt hat sich nicht bewährt, da die einzelnen Bezirksverwaltungsbehörden naturgemäß nur sehr selten mit Luftfahrtstrafsachen befaßt sind. Sie nehmen in diesen Fällen regelmäßig die Hilfe der Luftfahrtbehörden in Anspruch, wenn nicht überhaupt schon die Anzeige vom Bundesamt für Zivilluftfahrt, das auch entsprechende Erhebungen führen muß, erstattet wird. Die Möglichkeit der Amtshilfe, von der weitgehend Gebrauch zu machen sein wird, ist jedoch gegeben. Analoge Regelungen bestehen im Schifffahrtsrecht, die Strafkompetenz liegt hier beim Bundesamt für Schifffahrt.

- 43 -

Im Falle der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen ohne Bewilligungen wurde die Mindesthöhe der Geldstrafe und die Strafe des Verfalles des eingesetzten Luftfahrzeuges neu festgelegt.

#### Zu Art. VIII Z 28 (§ 146 a)

Die einstweilige Beschlagnahme von Verfallsgegenständen vor Rechtskraft des Bescheides muß im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gesehen werden. Die Praxis hat gezeigt, daß nur mit der Verhängung von (meist geringen) Geldstrafen die unbefugte Ausübung der gewerbsmäßigen Beförderung nicht verhindert werden kann. Da jedoch massive öffentliche Interessen bedroht sind, mußte eine Handhabe geschaffen werden, Sofortmaßnahmen setzen zu können.

#### IX. Zur Änderung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr

##### Zu Art. IX Z 1 (§ 14)

Die Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Einrichtung von Stadtbüros hat sich in der Vergangenheit als bedeutungslos erwiesen und ist daher nicht erforderlich. Für die Behörde ist lediglich die Ausübung einer kommerziellen Tätigkeit relevant. Diese soll einer Bewilligung bedürfen und somit der Behörde zur Kenntnis gebracht und von ihr genehmigt werden. Die bloße Einrichtung eines Büros erscheint nebensächlich.

#### X. Zu den Änderungen des Seeschiffahrtsgesetzes

Der geplanten Novelle zum Seeschiffahrtsgesetz und zum Schiffahrtsgesetz 1990 liegen Überlegungen für eine weitere Harmonisierung der schiffahrtsrechtlichen Vorschriften und eine zweckmäßige Gestaltung der Zuständigkeitsbestimmungen zugrunde. Die Übertragung der Zuständigkeit vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf den Landeshauptmann in jenen Fällen, denen aus verkehrspolitischer Sicht keine zentrale Bedeutung zukommt, soll dem föderalistischen Prinzip Rechnung tragen.

Die neue Regelung im Seeschiffahrtsgesetz, wonach die Zulassung für Jachten bis zu einer Länge von 24 m nunmehr vom Landeshauptmann erteilt wird, bringt eine Angleichung an die Systematik des Schiffahrtsgesetzes 1990 und bietet dem Antragsteller eine Vereinfachung des Verfahrens für Jachten, die sowohl in der Binnen- als auch in der Seeschiffahrt eingesetzt werden, und begründet weiters einen Instanzenzug im Verwaltungsverfahren.

Neben formalen Korrekturen wie der Bereinigung von Druckfehlern und Fehlzitaten, sollen durch die Novelle auch einige inhaltliche

- 44 -

Anpassungen vorgenommen werden, die seit Inkrafttreten der beiden Bundesgesetze aufgrund der praktischen Erfahrungen geboten erscheinen.

Zu Art. X Z 1 und 2:

Es erfolgt eine Anpassung der Behördenbezeichnung im Sinne des Bundesministeriengesetzes.

Zu Art. X Z 3 und 7:

Mit diesen Bestimmungen wird die Zuständigkeit für die Zulassung zur Seeschiffahrt für Jachten bis zu einer Länge von 24 m vom Bundesminister auf den Landeshauptmann übertragen. Dies ist sowohl im Hinblick auf eine Anpassung an die Zulassungsvorschriften des Schiffahrtsgesetzes 1990 als auch auf den erstinstanzlichen Charakter dieser Agenden wünschenswert. Die Beibehaltung des zentralen Verzeichnisses beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ergibt sich aus internationalen Verpflichtungen (Abkommen über die Anerkennung des Flaggenrechtes für Staaten ohne Meeresküste, BGBI.Nr. 430/1924) und ist darüberhinaus für die Vollziehung der Auskunftspflicht gemäß § 14 Abs. 3 zweckmäßig.

Für jene Fälle, in denen die Zuständigkeit nunmehr beim Landeshauptmann liegt, waren somit die für die zentrale Registerführung erforderlichen Verständigungs- und Übermittlungspflichten festzulegen.

Zu Art. X Z 4 (§ 12 Abs. 3):

Diese Bestimmung dient der Klarstellung, daß der von einer Jacht zu führende Name sich von dem anderer zur Seeschiffahrt zugelassener Jachten zu unterscheiden hat.

Zu Art. X Z 5 (§ 15 Abs. 2):

Mit dieser Änderung soll die Möglichkeit einer administrativen Vereinfachung bei der Anerkennung der vom Motorboot-Sportverband für Österreich (MSVÖ) oder vom Österreichischen Segelverband (ÖSV) ausgestellten Befähigungsausweisen geschaffen werden. Künftig soll von der bisherigen Praxis, jeden einzelnen Ausweis mit einem eigenhändig unterfertigten Bestätigungsvermerk zu versehen, abgegangen werden und eine allgemeine Anerkennung durch Verordnung erfolgen.

Zu Art. X Z 6 (§ 15 Abs. 5):

Da aufgrund des Schiffahrtsgesetzes nunmehr seit rund zehn Jahren die Möglichkeit des Erwerbes österreichischer Befähigungsausweise besteht, sollte ein Bedarf für die Anerkennung ausländischer Befähigungsausweise nicht mehr vorliegen.

**XI. Zu den Änderungen des Schiffahrtsgesetzes**

Zu Art XI Z 1 und 2:

Es handelt sich um die Korrektur von Druckfehlern.

- 45 -

Zu Art. XI Z 3 (§ 66):

Die geänderte Textfassung ermöglicht es, auch für bereits bestehende sonstige Anlagen Anpassungsmaßnahmen vorzuschreiben, um die Einhaltung der in § 48 des Schiffahrtsgesetzes 1990 genannten Erfordernisse für Schiffahrtsanlagen sicherzustellen.

Zu Art. XI Z 4 (§ 70):

In der vorgesehenen Novelle wird dem Umstand Rechnung getragen, daß aufgrund der Wasserrechtsnovelle 1990, BGBl. Nr. 252/1990, eine Erklärung zum "bevorzugten Wasserbau" nicht mehr vorgesehen ist. Da diesem Kompetenztatbestand somit künftig keine rechtliche Relevanz zukommt, hat er zu entfallen.

Zu Art. XI Z 5 (§ 72 Abs. 2):

Ergänzend zu der in Art. II Z 3 der geplanten Novelle auf bestehende sonstige Anlagen erweiterten Verordnungsermächtigung soll der Behörde die Befugnis eingeräumt werden, für diese Anlagen bescheidmäßig Maßnahmen aufzuerlegen, die sicherstellen, daß diese den Bestimmungen des Schiffahrtsgesetzes 1990 beziehungsweise den Durchführungsverordnungen entsprechen.

Zu Art. XI Z 6 und 7 (§ 92):

Durch diese geplante Änderung wird die Möglichkeit geboten, bei Vorlage einer entsprechenden Erklärung einer mit Bescheid anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder eines Ziviltechnikers für Schiffstechnik von einer Vornahme der Eichung durch die Behörde abzusehen. Damit kann auch im Bereich der Eichung eine bereits im Zulassungswesen bestehende Verwaltungsvereinfachung Platz greifen.

Zu Art. XI Z 8 (§ 109):

Die Fahrtauglichkeitserfordernisse für Fahrzeuge werden durch den Verweis auf § 15 Abs. 1 Z. 3 und 4 über die Betriebs- und Verkehrssicherheit hinaus auf Aspekte des Umweltschutzes, wie die Lärmproblematik und den Gewässerschutz, ausgedehnt. Diese Interessen können nun bei der Erlassung von Verordnungen und in den konkreten Zulassungsverfahren verstärkt Berücksichtigung finden.

Zu Art. XI Z 9 (§ 110 Abs. 3 und 4):

Diese Bestimmungen bringen eine Erleichterung gegenüber der derzeitigen Rechtslage; es werden dadurch wirtschaftliche Nachteile für bauwillige Schiffahrtsunternehmen weitgehend vermieden, ohne daß Sicherheitseinbußen in Kauf genommen werden müssen.

Zu Art. XI Z 10 (§ 119 Abs. 1):

Der Hinweis auf die Erteilung einer Zulassung nach den nunmehr geltenden Bestimmungen erscheint entbehrlich.

Zu Art. XI Z 11 und 12 (§ 123 Abs. 4 und 5):

Es handelt sich um die Korrektur von Druckfehlern.

Zu Art. XI Z 13 (§ 126 Abs. 1):

Durch diese Bestimmungen soll klar zum Ausdruck kommen, daß die Anerkennung ausländischer Befähigungsausweise nur in jenen Fällen

- 46 -

gerechtfertigt ist, in denen der im Ausland gelegene Mittelpunkt der Lebensinteressen des Antragstellers den Erwerb eines Befähigungsausweises in Österreich unzumutbar erscheinen läßt.

Zu Art. XI Z 14 (§ 143 Abs. 2):

Die Verwendung des Begriffes "Verfügungsberechtigung" im bisherigen Wortlaut der Bestimmung hat zu der Auslegung geführt, daß die Schulungsräume im Eigentum des Betreibers der Schiffführer zu stehen haben. Da die Normierung dieses Erfordernisses nicht in der Intention des Gesetzgebers liegt, sondern lediglich sichergestellt sein soll, daß geeignete Räumlichkeiten vorhanden sind, war eine entsprechende Korrektur erforderlich.

Zu Art. XI Z 15 (Anlage 2 zu § 14):

Mit dem Donaualtarm Wallsee soll durch die beabsichtigte Novelle ein Altarm, der von der Donau nicht durch eine Schwelle getrennt ist, wieder dem Regime der Wasserstraße zugeordnet werden. Die im Schifffahrtsgesetz 1990 getroffene Qualifizierung als "Nicht-Wasserstraße" hat sich insofern nicht voll bewährt, als in der Praxis Schwierigkeiten bei der Markierung und Überwachung dieses Gewässerteiles aufgetreten sind. Die intensive, auch schiffahrtsbezogene Nutzung dieses Gewässerabschnitts (Motorbootsport, Barfußwasserschilaufen) rechtfertigt die neuerliche Einstufung als Wasserstraße und den vorgesehenen Entfall der Ziffer 5 der Anlage 2 zu § 14.

Zu Art. XII Z 1:

Die sofortige Abtretung der Vollzugskompetenzen im Bereich des Gelegenheitsverkehrsgesetzes und Güterbeförderungsgesetzes erscheint deshalb notwendig, weil gerade in diesen Verfahren bei Einhaltung der normalen Übergangsbestimmungen iS der Z 2 durch die bisherigen komplizierten Verfahrensvorschriften eine spürbare Entlastung des ho. Ressorts erst in einigen Jahren zu erwarten wäre und dadurch die schon laufenden Verwaltungsverfahren noch weiter verzögert würden.

Textgegenüberstellungen

Da es sich bei der Mehrzahl der Änderungen des vorliegenden Entwurfes nur um Änderungen von Bestimmungen über die Zuständigkeiten handelt, deren Grundsätze im einleitenden Teil detailliert erläutert wurden, wird eine Gegenüberstellung nur für das Eisenbahnge- setz und das Luftfahrtgesetz angeschlossen.

**TEXTGEGENÜBERSTELLUNG****Eisenbahngesetz****geltender Text:**

1. § 1 Z. I Pkt. 3:
3. Haupt- und Kleinseilbahnen
  
2. § 6 (1) Hauptseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Standseilbahnen sowie Seilschwebebahnen mit Pendelbetrieb oder mit Umlaufbetrieb, wenn bei letzteren die Fahrbetriebsmittel mindestens zwei Personen fassen. Kleinseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte, nicht unter die Hauptseilbahnen fallende Seilbahnen (Sessellifte, Schräglifte und dergleichen).
  
- (2) Standseilbahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrzeuge (Wagen) auf Schienen rollen. Seilschwebebahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrzeuge (Kabinen, Sessel und dergleichen) an einem Seil hängen. Schräglifte sind Seilbahnen, bei denen die weder auf Schienen rollenden noch an einem Seil hängenden Fahrzeuge (Wagen oder Schlitten) durch ein Seil fortbewegt werden.

**Entwurfstext:**

1. § 1 Z. I Pkt. 3:
3. Personenseilbahnen
  
2. § 6. (1) Personenseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte, durch Seile oder seilartige Einrichtungen bewegte Verkehrseinrichtungen, deren Fahrbetriebsmittel auf dem Boden spurgebunden oder in der Luft schwebend geführt werden. Sie werden in Hauptseilbahnen und Sessellifte unterteilt.
  - (2) Hauptseilbahnen sind Personenseilbahnen, deren Fahrbetriebsmittel auf Schienen oder sonstigen Führungselementen fahren (Standseilbahnen), Seilschwebebahnen mit geschlossenen Fahrbetriebsmitteln (Pendelbahnen, Kabinenumlaufbahnen usgl.) und Seilschwebebahnen mit offenen Fahrbetriebsmitteln, soferne diese mit dem Seil betrieblich lösbar verbunden sind (Sesselbahnen).
  - (3) Sessellifte sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Personenseilbahnen mit offenen Fahrbetriebsmitteln, die mit dem Förderseil betrieblich nicht lösbar verbunden sind und bei denen in den Stationen zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste normalerweise keine Verminde rung der Streckenfahrgeschwindigkeit eintritt.

(3) Beförderungsanlagen ohne Fahrtriebsmittel, bei denen die mit Skiern auf dem Boden gleitenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schleplifte) fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

(4) Beförderungsanlagen ohne Fahrtriebsmittel, bei denen die mit Skiern oder anderen Sportgeräten auf dem Boden gleitenden Personen durch ein Seil gemäß Abs. 1 fortbewegt werden (Schleplifte), Beförderungsanlagen, bei denen die Streckenführung von der Senkrechten um weniger als 30 Grad abweicht sowie Beförderungsanlagen, bei denen die Fahrtriebsmittel weder spurgebunden am Boden noch an einem Seil hängend, wohl aber durch ein Seil fortbewegt werden (Schräglifte), fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

3. § 12 (1) Für Eisenbahnen, mit Ausnahme der in den Abs. 2 und 3 genannten, ist der Bundesminister für Verkehr zuständig. Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr im Einzelfall den örtlich zuständigen Landeshauptmann zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse, insbesondere zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens, des Betriebsbewilligungsverfahrens, der Verfahren gemäß §§ 38 und 39 sowie zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten, ermächtigen. In

3. § 12 (1) bleibt unverändert.

"(2) Unter den im Abs. 1 genannten Voraussetzungen kann der BMÖWUv für Sessellifte (§ 6 Abs. 3), die wegen einer Betriebsgemeinschaft mit einer Hauptseilbahn (§ 6 Abs. 2) seiner Zuständigkeit unterliegen, den örtlich zuständigen Landeshauptmann zur Wahrnehmung der aus diesem Bundesgesetz erfließenden Aufgaben und Befugnisse ermächtigen. In diesem Falle ist der Landeshauptmann als erste und letzte Instanz zuständig.

(3) Für die nicht öffentlichen Eisenbahnen (§ 3), und für Straßenbahnen (§ 5) ist der Landeshauptmann zuständig. Für Sessellifte (§ 6), soferne diese Verkehrseinrichtungen

diesem Fall ist der Landeshauptmann als erste und letzte Instanz zuständig.

(2) Für Kleinseilbahnen sowie für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs.4), jedoch mit Werksverkehr (§ 51 Abs.3), ist der Landeshauptmann zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen.

(3) Für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs.4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs.3) ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen. Der Instanzenzug endet beim Landeshauptmann.

(4) Die Abs.2 und 3 gelten nicht, sofern dieses Bundesgesetz ausdrücklich etwas anderes bestimmt.

nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des BMÖWuV unterliegenden Seilbahn in Betriebsgemeinschaft stehen, ist der Landeshauptmann zuständig. Erstreckt sich ein Sessellift auf zwei oder mehrere Bundesländer bleibt gemäß § 12 Abs. 1 der BMÖWuV zuständig.

(4) Für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Erstreckt sich eine der hier genannten Materialbahnen oder Materialseilbahnen auf zwei oder mehrere Bezirksverwaltungen bleibt gemäß Abs. 3 der Landeshauptmann zuständig.

(5) Die Abs. 3 und 4 gelten nicht, soferne dieses Bundesgesetz ausdrücklich etwas anderes bestimmt.

(6) Für Straßenbahnen und Anschlußbahnen ist zur Überwachung gemäß § 13 Abs. 1 und zur Überwachung der Erhaltung gemäß Abs. 2 sowie zur Vollziehung des § 19 Abs. 3, § 21, § 24, § 27 und § 28 sowie des § 36 Abs. 3 hinsichtlich der Genehmigung von Fahrbetriebsmitteln aufgrund von Typenplänen und im Einzelfall sowie der Genehmigung von eisenbahntechnischen Einrichtungen auf Grund von Typenplänen der BMÖWuV zuständig.

(7) Für Straßenbahnen ist zur Vollziehung des § 17, § 22 Abs. 1, 3 und 5, § 26 Abs. 1, 3 und 4, § 29 Abs. 1 und 2, § 30, § 55 und § 56 der BMÖWuV zuständig.

(8) Für Anschlußbahnen ist zur Vollziehung des § 51 Abs. 2 bis 4 und § 52 Abs. 1, 3 und 4 der BMÖWuV zuständig."

(9) Für Sessellifte ist zur Vollziehung des § 36 Abs. 3 hinsichtlich der Genehmigung von Fahrbetriebsmitteln aufgrund von Typenplänen und im Einzelfall sowie der Genehmigung von eisenbahntechnischen Einrichtungen auf Grund von Typenplänen der BMÖWuV zuständig.

#### 4. § 14 Abs.3:

(3) Bei Erweiterungs- und Erneuerungsbauten geringeren Umfangs sowie bei Abtragungen bedarf es keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keiner Betriebsbewilligung, wenn das Eisenbahnunternehmen diese Bauten unter der Leitung einer gemäß § 15 verzeichneten Person ausführt und Rechte oder Interessen Dritter durch das Bauvorhaben nicht berührt werden.

#### 4. § 14 Abs. 3:

(3) Bei Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten geringeren Umfanges, bei Veränderungen eisenbahntechnischer Einrichtungen und Fahrtriebmittel in geringerem Umfang sowie bei Abtragungen bedarf es keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keiner Betriebsbewilligung. Voraussetzung ist, daß das Eisenbahnunternehmen diese Maßnahmen unter der Leitung einer gemäß § 15 verzeichneten Person ausführt und Rechte oder Interessen Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, durch das Bauvorhaben nicht berührt werden.

## 5. § 16 Abs. 3 erster Satz:

(3) Die Bewilligung wird höchstens für die Dauer eines Jahres erteilt und erlischt sodann.

6. § 29 (1) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmens hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung, die vorübergehende oder dauernde Einstellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Bei heimfallspflichtigen Eisenbahnen (§ 31) darf die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn ein im öffentlichen Verkehrsinteresse notwendiger und wirtschaftlich zumutbarer Ersatzverkehr sichergestellt ist. Vor der Entscheidung über den Antrag ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteils) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig

## 5. § 16 Abs. 3 erster Satz:

(3) Die Bewilligung ist je nach Umfang der Vorarbeiten für eine bestimmte Dauer zu erteilen und erlischt sodann.

## 6. § 29. (1) bleibt unverändert.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären.

(3) Der Landeshauptmann hat nach Maßgabe der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen entspricht. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.

(4) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmens hat die Behörde die Auflassung von Bahnhöfen oder Haltestellen zu bewilligen, wenn dem Eisenbahnunternehmen unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen wirtschaftlich nicht zugemutet werden kann,

die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären. Sie hat weiters nach Maßgabe der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen entspricht. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.

(3) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmens hat die Behörde die Auflassung von Bahnhöfen oder Haltestellen zu bewilligen, wenn dem Eisenbahnunternehmen unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen wirtschaftlich nicht zugemutet werden kann, sie in Betrieb zu halten. Vor Erteilung der Bewilligung ist der Landeshauptmann sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(4) Die gemäß Abs. 1 und 3 erteilten Bewilligungen sind im "Amtsblatt zur Wiener Zeitung" zu verlautbaren.

sie in Betrieb zu halten. Vor Erteilung der Bewilligung der Auflassung von Bahnhöfen ist der Landeshauptmann anzuhören. Zur Erteilung der Bewilligung der Auflassung von Haltestellen ist der Landeshauptmann zuständig.

(5) Die gemäß Abs. 1 und 4 erteilten Bewilligungen sind im "Amtsblatt zur Wiener Zeitung" zu verlautbaren.

**7. § 38 Abs.4:**

(4) Die Behörde kann von den Bestimmungen der Abs.1 bis 3 Ausnahmen bewilligen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist.

**8. § 39 Abs.3:**

(3) Wenn im Gefährzungsbereich Steinbrüche, Stauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Eisenbahnbetrieb gefährdet werden kann, so ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde einzuhören; diese ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes ausschließen.

**7. § 38 Abs. 4:**

(4) Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 bedürfen der Bewilligung der Behörde, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.

**8. § 39 Abs. 3 und 4 (neu):**

(3) bleibt unverändert.  
(4) Die Bewilligung gemäß Abs. 3 entfällt, wenn es sich um eine Anlage handelt, für die nach einer anderen bundesgesetzlichen Vorschrift eine Bewilligung erteilt und den sicherheitstechnischen Einwendungen des Eisenbahnunternehmens Rechnung getragen wurde.

**9. § 40 Abs.1 erster Satz:**

(1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünfzig Meter von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn auch nur zeitweise zündungsgefährdende Fahrzeuge in Betrieb stehen (Feuerbereich).

**10. § 43 Abs.7:**

(7) Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Behörde aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benutzt werden.

**9. § 40 Abs. 1 erster Satz:**

(1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 50 m von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn regelmäßig Dampflokomotiven in Betrieb stehen.

**10. § 43 Abs. 7:**

(7) Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benutzt werden. Die Sicherung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge ist analog zu den Bestimmungen über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen vorzunehmen. Für die Feststellung des Kreises der Berechtigten, für die Festlegung der Benützungsbedingungen sowie für die Sicherung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge ist der Landeshauptmann zuständig. Der BMÖWuV kann durch Verordnung nähere Vorschriften erlassen.

**11. § 53 Abs.1 erster Satz:**

(1) Für das Verhalten gegenüber der Eisenbahn und im Eisenbahnverkehr gelten die Bestimmungen der §§ 38 bis 44 und 46 sinngemäß.

**12. § 54 Abs.1:**

(1) Wer den Bestimmungen der §§ 38 bis 44 oder den auf Grund der §§ 46 und 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, sofern nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde von dieser, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 3 und 4, mit einer Geldstrafe bis zu 10.000 S oder mit Arrest bis zu zwei Wochen zu bestrafen.

**11. § 53 Abs. 1 erster Satz:**

(1) Für das Verhalten gegenüber der Eisenbahn und im Eisenbahnverkehr gelten die Bestimmungen der §§ 39 bis 44 und 46 sinngemäß; § 38 gilt, wenn dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit zuerkannt wird, sinngemäß.

**12. § 54 Abs. 1:**

(1) Wer den Bestimmungen der §§ 38 bis 44 oder den auf Grund der §§ 46 und 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, sofern nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde von dieser, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 3 und 4, mit einer Geldstrafe bis zu 10.000 S oder mit Arrest bis zu zwei Wochen zu bestrafen. An der Vollziehung durch die Bezirksverwaltungsbehörde hat die Bundesgendarmerie mitzuwirken. Die Bundesgendarmerie hat weiters

- a) die Einhaltung der im ersten Satz angeführten Vorschriften zu überwachen und
- b) Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu treffen.

**Eisenbahnbeförderungsgesetz****geltender Text:****§ 6 Abs.3 letzter Satz:**

(3) ..... Die Eisenbahn kann ferner im Einzelfall Ermäßigungen des Beförderungspreises und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen gewähren, sofern dies aus kaufkännischen Rücksichten notwendig ist; sie hat Ermäßigungen des Beförderungspreises dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr anzugeben.

**Entwurfstext:****§ 6 Abs. 3 letzter Satz:**

(3) ..... Die Eisenbahn kann ferner im Einzelfall Ermäßigungen des Beförderungspreises und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen gewähren, sofern dies aus kaufmännischen Rücksichten notwendig ist; sie hat Schriftstücke über die Ermäßigungen des Beförderungspreises sieben Jahre lang, gerechnet vom Ausfertigungsdatum an, aufzubewahren.

TEXGEGENÜBERSTELLUNG- LuftfahrtgesetzÄnderungsvorschlag§ 3. Überwachte Lufträume.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit überwachte Lufträume durch Verordnung festzulegen

Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers

festzulegen, und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

§ 5. Zuständigkeit zur Festlegung von Luftraumbeschränkungen.

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung und den sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministerien durch Verordnung Luftraumbeschränkungen im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. a und b festzulegen oder auf Gefahrengebiete im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. c hinzuweisen, soweit dies erforderlich ist:

Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers

der  
Bundesminister

§ 6. Kundmachung von Luftraumbeschränkungen.

(1) Die in § 5 bezeichneten Verordnungen sind, soweit ihre Geltungsdauer vier Wochen nicht überschreitet,

a) im Falle des § 5 Abs. 1 durch Anschlag an der Amtstafel des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und

b) in den Fällen des § 5 Abs. 3 und 4 durch Anschlag an der Amtstafel des Bundesministeriums für Landesverteidigung kundzumachen.

(2) Wenn in den im § 5 bezeichneten Verordnungen kein späterer Zeitpunkt des Inkrafttretens bestimmt wird, treten sie eine Stunde nach der Kundmachung gemäß Abs. 1 in Kraft.

(3) Die Bundesministerien für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und für Landesverteidigung haben die gemäß Abs. 1 kundzumachenden Verordnungen und den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens vor dem Anschlag an der Amtstafel im Wege des Bundesamtes für Zivilluftfahrt allen Flugsicherungsstellen mitzuteilen.

(4) Hinweise auf Gefahrengebiete (§ 4 Abs. 1 lit. c) sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in der in der Luftfahrt üblichen Weise zu verlautbaren.

Die in § 5 bezeichneten Verordnungen über Luftraumbeschränkungen und Hinweise auf Gefahrengebiete sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

- 2 -

**Änderungsvorschlag**

<p><b>§ 7. Übungsbereiche und Erprobungsbereiche.</b></p> <p>(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung und unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse die für die Zivilluftfahrt erforderlichen Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen. Hierbei sind nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen anzugeben, unter denen die in den Abs. 1 und 2 genannten Tätigkeiten vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu bewilligen sind.</p>	<p>Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers</p> <p>Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat durch Verordnung festzulegen.</p>
<p><b>§ 11. Begriffsbestimmung.</b></p> <p>(i) Luftfahrzeuge sind Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig, ob sie schwerer als Luft (zum Beispiel Flugzeuge, Segelflugzeuge, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (zum Beispiel Luftschiffe und Freiballone) sind.</p>	<p>Männe- und Paragleiter</p>
<p><b>§ 34. Fachliche Befähigung, Zivilluftfahrerprüfung.</b></p> <p>(2) Über die fachliche Befähigung zum Segelflieger ist das Gutachten zweier Zivilluftlehrer einzuholen.</p>	<p>, zum Fallschirmspringer sowie zum Piloten von Männe- und Paragleitern</p>
<p><b>§ 38. Prüfungstaxen und Prüfervergütungen.</b></p> <p>(2) Soweit in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, gebührt den Prüfern für jede Prüfung eine Prüfervergütung, deren Höhe vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unter Bedachtnahme auf den Umfang der Prüfungstätigkeit durch Verordnung zu bestimmen ist und so für jeden einzelnen Prüfungswerber nicht übersteigen darf. Ferner haben die Prüfer Anspruch auf Ersatz der Reise- und Aufenthaltskosten sowie eines allfälligen Verdienstentganges nach den für Geschworne und Schöffen geltenden Bestimmungen.</p>	<p><i>wird aufgehoben</i></p>

- 3 -

**Änderungsvorschlag****S 41. Einholung eines Gutachtens.**

(1) Vor Erlassung eines Bescheides gemäß § 40 ist das Gutachten eines Kollegiums von drei Sachverständigen einzuholen.

(2) Die Sachverständigen werden vom Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft auf die Dauer von drei Jahren bestellt. Es dürfen nur Personen bestellt werden, die verlässlich und seit mindestens drei Jahren selbst als Zivilluftfahrer tätig sind. Für jeden Sachverständigen ist nach den gleichen Grundsätzen ein Ersatzmann zu bestellen.

(3) Die Sachverständigen und die Ersatzmänner bekleiden ihr Amt als unentgeltliches Ehrenamt und sind bei ihrer Bestellung mit Handschlag zu verpflichten, ihre Gutachten nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben und über die amtlich zu ihrer Kenntnis gelangten Angelegenheiten Stillschweigen zu bewahren.

(4) Die Sachverständigen und die Ersatzmänner sind vom Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ihres Amtes zu entheben, wenn sie ihre Amtspflichten in schwerwiegender Weise verletzen oder die Voraussetzung ihrer Bestellung nicht mehr erfüllen.

(5) Das Sachverständigenkollegium ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt unter gleichzeitiger Darstellung des zu begutachtenden Falles so rechtzeitig einzuberufen, daß die Sachverständigen (Ersatzmänner) vorbereitet erscheinen können. Das Gutachten kommt durch Stimmeamehrheit zurzande und ist in einer Niederschrift zusammenzufassen.

*entfällt***S 72. Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung.**

(1) Der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung hat zu bestimmen:

a) die Arten der Luftfahrzeuge, die diesen Zivilflugplatz unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit und die zweckmäßige Gestaltung des Luftverkehrs benützen dürfen,

b) den Inhalt der allenfalls in Aussicht genommenen Sicherheitszonen-Verordnung,

c) den Auftrag zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung bis zu einem Höchstbetrag von 40 Millionen Schilling nach Maßgabe des Betriebsumfangs,

d) einen angemessenen Zeitraum, innerhalb dessen die Erteilung der Betriebsaufnahmewilligung beantragt werden muß, und

e) Bedingungen und Auflagen, soweit sie mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 71 Abs. 1 und insbesondere unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes erforderlich sind.

**zwei Milliarden**

**Änderungsvorschlag****§ 78. Bewilligung von zivilen Boden einrichtungen.**

(1) Zur Erteilung dieser Bewilligung ist das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig, wenn die Höhe der Boden einrichtung die in § 85 Abs. 2 lit. a und b festgelegten Grenzen übersteigt oder wenn die Anlage eine optische oder elektrische Störwirkung (§ 94) hervorruft. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung zu entscheiden.

der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

entfällt

**§ 86. Sicherheitszonen.**

(1) Sicherheitszone ist der Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung, innerhalb dessen für die Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses im Sinne des § 85 Abs. 1 unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften eine Bewilligung nach diesem Bundesgesetz erforderlich ist (Ausnahmebewilligung).

(2) Für Flughäfen und Militärflugplätze ist eine Sicherheitszone auf jeden Fall, für Flugfelder jedoch nur dann festzulegen, wenn an der Festlegung derselben ein öffentliches Interesse besteht und andere öffentliche Interessen, die allenfalls einer solchen Festlegung entgegenstehen, nicht überwiegen.

(3) Innerhalb der im Sicherheitszonenplan (§ 88) festgelegten Anflugsektoren und Übergangsflächen darf im Rahmen der Raumordnung die Widmung Bauland/Siedlungsgebiet nur mit Zustimmung der gemäß § 68 Abs. 2 zuständigen Behörde erfolgen.

**§ 93. Zuständigkeit zur Erteilung der Ausnahmebewilligung.**

(2) Wenn das Luftfahrthindernis die im § 85 Abs. 2 lit. a oder b festgelegte Höhe übersteigt, ist zur Erteilung der Ausnahmebewilligung zuständig:

a) im Bereich der Sicherheitszone eines Militärflugplatzes das Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft,

b) ansonsten das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung.

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Änderungsvorschlag**§ 94. Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung.**

(2) Für die Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen ist das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig, welches das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung herzustellen hat.

Über die Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen entscheidet für den Fall, daß sich die Anlage außerhalb der Sicherheitszone befindet, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und für den Fall, daß sich die Anlage innerhalb der Sicherheitszone befindet, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

**§ 104. Erfordernisse des Antrages auf Erteilung der Beförderungsbewilligung.**

(4) Soweit dies zur Feststellung des Vorliegen der Voraussetzungen gemäß § 106 erforderlich ist, hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft weitere Angaben und Unterlagen vorzuschreiben.

*entfällt*

**§ 109. Untersagung des Beförderungsbetriebes.**

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Ausübung des Beförderungsbetriebes zu untersagen, wenn eine der Voraussetzungen der Betriebsaufnahmebewilligung nicht mehr vorliege oder im Zeitpunkt der Erteilung dieser Bewilligung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fortduert.

Die für die Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung zuständige Behörde

(2) Zugleich mit der Untersagung des Beförderungsbetriebes hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft eine Frist zu setzen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung des Beförderungsbetriebes begründeten Mängel behoben sein müssen.

die zuständige Behörde

**§ 110. Widerruf der Beförderungsbewilligung.**

Die Beförderungsbewilligung ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu widerrufen, wenn

Die für die Erteilung der Beförderungsbewilligung zuständige Behörde hat diese

- a) eine der Voraussetzungen gemäß § 106 Abs. 1 lit. a und b nicht mehr vorliege oder im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fortduert, oder
- b) die Betriebsaufnahmebewilligung (§ 108) rechtskräftig verzeugt worden ist, oder
- c) der Betrieb länger als ein Jahr gerecht hat, oder
- d) der Beförderungsbetrieb gemäß § 106 untersagt wurde und die festgestellten Mängel nicht fristgerecht behoben worden sind.

- 6 -

**Änderungsvorschlag****§ 117. Voraussetzungen für die Erteilung der Vermietungsbewilligung.**

- (1) Die Vermietungsbewilligung ist zu erteilen, wenn,
- der Antragsteller die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt, verlässlich, fachlich geeignet und Halter (§ 13) der zu vermietenden Luftfahrzeuge ist,
  - die Sicherheit des Betriebes gewährleistet und ein Bedarf vorhanden ist.



- die für die Vermietung in Aussicht genommenen Zivilluftfahrzeuge die österreichische Staatszugehörigkeit besitzen.

**§ 119. Begriff der Flugsicherung.****Die Flugsicherung umfasst:**

- die Luftverkehrsregelung einschließlich der Bewegungskontrolle auf Flugplätzen,
- die Unterstützung der Luftfahrtführung durch Orientierungshilfen (Luftnavigationshilfe),
- die Flugberatung,
- den Flugwetterdienst,
- die Überwachung der Einhaltung der für Luftfahrzeuge geltenden Sicherheitsvorschriften,
- die luftfahrtbehördliche Abfertigung der Luftfahrzeuge einschließlich ihrer Besatzung,
- den Fernmeldeverkehr für Flugsicherungszwecke und
- die Mitwirkung an dem der Luftfahrt dienenden Such- und Rettungsdienst, insbesondere den Alarndienst.

(1) Die Flugsicherung im Sinne dieses Bundesgesetzes umfasst die in folgenden bezeichneten Flugsicherungsdienste, deren Aufgaben in der nach § 124 Abs. 2 zu erlassenden Verordnung festzulegen sind:

- den Flugverkehrscontrollidienst,
- den Fluginformationsdienst,
- den Alarndienst,
- den Kurzfristinformationsdienst,
- den Flugfernmelddienst,
- den Flugsicherungstechnischen Dienst und
- den Flugsicherungs-Rettungsdienst.

(2) Die Bewegungskontrolle auf Flugplätzen gehört nur insoweit zum Flugverkehrscontrollidienst, als sie der Zusammenstoßvermeidung zwischen Luftfahrzeugen untereinander oder zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf jenen Teilen von Flugplätzen dient, die für Start und Landung zu verwenden sind, sowie auf jenen für das Rollen bestimmten Teilen von Flugplätzen, die in der nach § 124 Abs. 2 zu erlassenden Verordnung näher zu bezeichnen sind.

(3) Den Flugsicherungsorganen obliegt weiters die Überwachung der Einhaltung der im Luftverkehr einzuhaltenden Rechtsvorschriften und die luftfahrtbehördliche Abfertigung der Luftfahrzeuge und ihrer Besatzungen. In diesen Angelegenheiten sind sie Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes (§ 35 VSÜ 1950) gleichzuhalten.

- 7 -

**Änderungsvorschlag****§ 120. Wahrnehmung der Flugsicherung.**

(2) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann mit Zustimmung des Bundesministeriums für Inneres Angehörige der Bundespolizei und der Bundesgendarmerie zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur Personen erteilt werden, die für die in Betracht kommenden Aufgaben geschult sind. Personen, denen eine Ermächtigung erteilt wurde, sind zur Wahrnehmung der in der Ermächtigung bezeichneten Aufgaben verpflichtet. Sie unterstehen bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben unmittelbar dem Bundesamt für Zivilluftfahrt.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann Personen, die nicht seinem Personalstand angehören, insbesondere mit Zustimmung des Bundesministers für Inneres Angehörige der Bundespolizei und der Bundesgendarmerie zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen.

**§ 121. Bereich der Flugsicherung.**

Die Flugsicherung erstreckt sich auf das ganze Bundesgebiet und den Luftraum über diesem mit Ausnahme jener Bereiche, die vom Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unter Bedachtnahme auf die Interessen der Landesverteidigung und der Zivilluftfahrt durch Verordnung festgelegt werden.

und in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht

**§ 122. Flugsicherungsanlagen.**

(1) Orosfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) dürfen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt nur errichtet und betrieben werden, wenn hierdurch die Sicherheit der Person oder des Eigentums nicht gefährdet wird. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes, BGBl. Nr. 170/1949, bleiben unberührt.

(2) Der Zivilflugplatzhalter hat die mit der Errichtung und Erhaltung von Flugsicherungsanlagen, die ausschließlich der Sicherung des Abfluges oder der Landung dienen, verbundenen Kosten zu tragen.

**§ 122. Flugsicherungseinrichtungen**

(1) Ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) dürfen nur errichtet und betrieben werden, wenn vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Grund eines Ermittlungsverfahrens festgestellt worden ist, daß hierdurch die Sicherheit von Personen und Sachen nicht gefährdet wird. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes, BGBl. Nr. 170/1949, in der jeweils geltenden Fassung, bleiben unberührt.

(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die Kosten (Anlagen und Personal) für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Verordnung festzulegen und den Nutzniedern der Flugsicherung vorzuschreiben. Dabei sind die gebührenpflichtigen Tatbestände zu bestimmen und dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der damit verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Zwischenstaatliche und bundesrechtliche Bestimmungen über Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt.

- 8 -

### Änderungsvorschlag

#### § 130. Luftbildaufnahmen.

- (1) Für Luftbildaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge sowie für deren Verbreitung ist, unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften und soweit in Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, die Bewilligung des Bundesministeriums für Landesverteidigung erforderlich, das im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres zu entscheiden hat.
- (2) Für Vermessungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften die Bewilligung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau erforderlich, das im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung zu entscheiden hat. Über Vermessungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge, die vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen durchgeführt werden sollen, ist das Einvernehmen zwischen den Bundesministerien für Landesverteidigung und für Handel und Wiederaufbau herzustellen.

- (3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Sie sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen und zur Hintanhaltung von Schädigungen Dritter erforderlich ist.

*entfällt*

#### § 137. Flugunfallskommission.

- (2) Die Flugunfallskommission ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft für jeden Unfall gesondert zu bestellen. Es dürfen nur Personen bestellt werden, deren volle Unbefangenheit außer Zweifel steht. Die Flugunfallskommission setzt sich aus einem rechtskundigen Beamten des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft als Leiter und vier weiteren Mitgliedern zusammen, die aus einer vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu führenden Liste von Sachverständigen zu bestimmen sind. Vor der Aufnahme von Sachverständigen in diese Liste ist der Zivilluftfahrtbeirat zu hören.

- (3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die näheren Vorschriften über die Führung der Untersuchungen unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung durch Verordnung zu erlassen.

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

von Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu bestellenden Leiter und einer dem Ausmaß des Flugunfalls angemessenen Anzahl von Mitgliedern

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

- (4) Soweit zur Erreichung des Zwecks einer Flugunfallsuntersuchung behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Leiter der Flugunfallskommission unter Bedachtnahme darauf anzuordnen, daß hierdurch Bemühungen im Zuge von Gerichtsverfahren nicht behindert werden.

- 9 -

### Änderungsvorschlag

#### § 140. Oberbehörde und Instanzenzug.

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ist in den Angelegenheiten der Zivilluftfahrt im Verhältnis zum Landeshauptmann und zum Bundesamt für Zivilluftfahrt die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und im Instanzenzug unmittelbar übergeordnet.

(2) Gegen eine Entscheidung des Landeshauptmannes ist in den Fällen der §§ 9, 126, 128, 129 und 133 eine Berufung nicht zulässig.



Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

(3) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr das Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen einschließlich der Entscheidungsbefugnisse in den in den §§ 78, 103 und 108 geregelten Angelegenheiten durch Verordnung ermächtigen. In diesen Fällen entscheidet das Bundesamt für Zivilluftfahrt als erste und letzte Instanz.

#### X. Teil: Strafbestimmungen

und einstweilige Zwangs- und Sicherungsmaßnahmen

#### § 146. Ahndung von Zu widerhandlungen.

(1) Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zu widerhandelt oder zu widerzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein vom Gericht zu ahndender Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 300.000 Schilling oder mit einer Arreststrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden.

(2) Auf Zu widerhandlungen, die von Angehörigen des Bundesheeres in Ausübung des Dienstes begangen werden, findet Abs. 1 keine Anwendung.

(1) Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes, der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder den Anordnungen der Flugsicherungsorgane zu widerhandelt oder zu widerhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein vom Gericht zu ahndender Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung. Dabei sind Personen, die unmittelbar durch dieses Bundesgesetz, der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder die Anordnungen der Flugsicherungsorgane berechtigt bzw. verpflichtet werden, von Bundesamt für Zivilluftfahrt, alle anderen Personen von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 300.000 Schilling oder mit einer Arreststrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. Im Falle der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen ohne die nach § 103 ff bzw. 108 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 100.000 Schilling und im Wiederholungsfall die Strafe des Verfalles des eingesetzten Zivilluftfahrzeugs zu verhängen.

- 10 -

### Änderungsvorschlag

#### § 146a. Beschlagnahme von Verfallsgegenständen

Die Strafbehörde hat im Falle der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit Zivilluftfahrzeugen ohne die nach § 103 ff bzw. § 108 erforderlichen Bewilligungen bei Gefährdung von öffentlichen Interessen die Beschlagnahme des eingesetzten Zivilluftfahrzeugs zu veranlassen, sofern diese zur Sicherung des Verfalles erforderlich ist. Hierüber ist jedoch binnen zwei Wochen ein schriftlicher Bescheid zu erlassen, widrigfalls die getroffene Maßnahme als aufgehoben gilt. Der Bescheid gilt auch dann als erlassen, wenn er gemäß § 19 des Zustellgesetzes wegen Unzustellbarkeit an die Behörde zurückgestellt worden ist.