



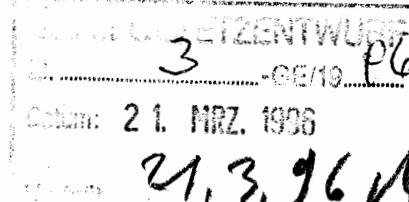
WIRTSCHAFTSKAMMER

 ÖSTERREICH

Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Nachrichtlich an:
1. alle Bundessektionen
2. alle Wirtschaftskammern

Wiedner Hauptstraße 63
Postfach 191
1045 Wien
Telefon +43(1)50105-DW
Telefax +43(1)50206-233



Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter

Durchwahl

Datum
12.03.1996

Vp 25517/05/96/Mag.Tr/Ai 4004
Mag. Rainer Trybus

Entwurf einer Novelle zum Luftfahrtgesetz

Die Wirtschaftskammer Österreich erlaubt sich, zum gegenständlichen Entwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Vorblatt:

Soweit mit dem gegenständlichen Gesetzesentwurf eine Anpassung des Luftfahrtgesetzes an die von der EU geschaffene Rechtslage beabsichtigt ist und insbesondere die im nationalen Luftverkehrsbereich geltenden Haftungsnormen des Luftverkehrsgesetzes in das Luftfahrtgesetz übernommen werden und hiemit eine Vereinheitlichung des Rechtsbestandes vorgenommen wird, ist dies begrüßenswert.

Die vorgesehene Anhebung der Haftungshöchstsummen übersteigt jedoch bei weitem das europäische Niveau, wie im folgenden noch ausgeführt werden wird.

Die vorgesehenen Haftungshöchstsummen und die daraus resultierenden Versicherungsprämien würden für die österreichische Luftverkehrswirtschaft eine unzumutbare finanzielle Mehrbelastung darstellen und eine massive Beeinträchtigung ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen europäischen Luftverkehrsunternehmen bewirken.

Kosten:

Entgegen den weiteren Ausführungen im Vorblatt sind durch den gegenwärtigen Gesetzesentwurf für den Bund zukünftig nicht unerhebliche Kosten zu erwarten. Dies deshalb, da in § 122 (1) dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Kompetenz zur Bewilligung der Errichtung und des Betriebes von Flugsicherungsanlagen auferlegt wird.

Die Erfüllung dieses Gesetzesauftrages erfordert zusätzliches, hochqualifiziertes Personal auf dem Gebiet der Flugsicherungstechnik, insbesondere der Hochfrequenztechnik und des Flugsicherungsbetriebes.

In Österreich bestehen hunderte Flugsicherungsanlagen (zB Radar, ILS, VOR, NDB, RVR-Meßanlagen etc.), deren Betrieb nunmehr einer Bewilligung bedarf, da im Gesetz eine Ausnahme für den Betrieb bereits bestehender Anlagen nicht vorgesehen ist.

Zu bemerken ist noch, daß die notwendigen Sachverständigen nicht aus dem Bereich der Antragsteller (Austro Control GmbH) beigezogen werden können, da ja diese Parteistellung haben.

Es wird jedenfalls erforderlich sein, die tatsächlich zu erwartenden Mehrkosten im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen (insbesondere dauernder Personalaufwand) detailliert darzustellen. Andernfalls bleibt zu befürchten, daß derartige Kosten auf die Luftverkehrswirtschaft im Wege einer Gebührenerhöhung überwälzt werden. Diese Befürchtung scheint vor allem deswegen gerechtfertigt, da ja die Republik Österreich wiederum alleiniger Gesellschafter der Austro Control GmbH ist.

EU-Konformität:

Hiezu darf bemerkt werden, daß eine EU-Verordnung zweifelsohne nur durch die EU selbst und nicht durch einzelstaatliche Regelungen geändert bzw. ergänzt werden kann.

Zu den einzelnen Paragraphen wird wie folgt Stellung genommen:

- 3 -

ad Zif. 1, 2, 13 und 14 ("Zulassung von Luftfahrzeugen" etc.)

Im Sinne der angestrebten Modernisierung des Luftfahrtgesetzes schlagen wir vor, die §§ 13 Abs. 1 (Zulassung von Luftfahrzeugen) und 14 Abs. 1 (Voraussetzung für die Zulassung von Luftfahrzeugen) ersatzlos zu streichen. Wir halten den Zulassungsschein für einen nicht erforderlichen bürokratischen Aufwand. Weltweit wird kein Zulassungsschein verwendet. Der Zulassungsschein verursacht bei den Luftverkehrsunternehmungen, aber auch bei den sonstigen Haltern einen hohen internen Verwaltungsaufwand und erhebliche ACG-Gebühren. Konsequenterweise wären in weiterer Folge auch die §§ 18 (Bescheidmäßige Anerkennung ausländischer Zulassungen) und 19 (Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen) ersatzlos zu streichen. Dasselbe gilt auch für das Luftfahrtgerät. Es wäre daher auch der § 23 (ziviles Luftfahrtgerät) dahingehend abzuändern, daß in Zukunft auch für Luftfahrtgeräte keine Zulassung mehr erforderlich ist.

ad Zif. 6 (§ 16 "Luftfahrzeugregister")

§ 16 (1)

Anstelle der Formulierung "Hievon ausgenommen sind jene Zivilluftfahrzeuge, für die diese Aufgabe ... einer anderen Behörde übertragen wurde" wird folgende Formulierung angeregt:

„... zu führen, soweit diese Aufgabe mit Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nicht gemäß § 140 b anderen übertragen wurde.“

§ 16 (2)

§ 16 Abs. 2 sagt, daß der Halter eines Zivilluftfahrzeuges entweder

- a) die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum besitzen und seinen Wohnsitz (Sitz) in Österreich haben muß oder
- b) die Staatsangehörigkeit eines Drittlandes besitzen, seinen Wohnsitz (Sitz) in Österreich haben und das Luftfahrzeug vorwiegend zur Verwendung im Inland bestimmt sein muß.

- 4 -

Der darauffolgende Abs. 3 eröffnet die Möglichkeit, daß juristische Personen oder Personengesellschaften Halter des einzutragenden Luftfahrzeuges sein können. Diese in Abs. 3 gegebene Möglichkeit würde systematisch zu Abs. 2 Ziff. 1 als lit c) gehören, da ansonsten gemäß Abs. 2 Ziff. 1 die Halterschaftseintragung ausschließlich für „Staatsangehörige“ und somit natürlich Personen reserviert bleiben würde.

Zum Inhalt des § 16 Abs. 3 ist grundsätzlich festzuhalten, daß diese Bestimmung wohl auch in Verbindung mit der geltenden Bestimmung gemäß § 72 Abs. 2 zu sehen ist, da ansonsten eine Zivilflugplatz-Bewilligung nur „Staatsangehörigen“, somit nicht juristischen Personen, erteilt werden dürfte.

Deshalb sollte § 72 Abs. 2 wie folgt ergänzt werden: „Die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 gelten sinngemäß“.

Unter dieser Voraussetzung ist die Formulierung, wie sie in § 16 Abs. 3 neu vorgesehen ist, „daß der überwiegende Teil des Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle darüber Staatsangehörigen einer Vertragspartei des Abkommens über den EWR zukommt“, aus zwei Gründen nicht haltbar:

1. Die „tatsächliche Kontrolle darüber“ bezieht sich auf den „überwiegenden Teil ihres Vermögens oder Kapitals“. Das ist aber in der Praxis nicht kontrollierbar und wohl auch nicht erwünscht. Das Wort „darüber“ müßte demgemäß ersatzlos entfallen.
2. Weiters stellt sich die Frage, ob unter „Staatsangehörigen einer Vertragspartei des Abkommens über den EWR“ auch juristische Personen gemeint sein können. Andernfalls wäre es nicht zulässig, daß z.B. im Fall des Flughafens Linz Gebietskörperschaften die Mehrheit des Grundkapitals halten.

Die korrekte Formulierung als lit. c) zu Abs. 2 Ziff. 1 sollte demgemäß lauten:

- 5 -

„c) Eine juristische Person oder Personengesellschaft ist, wobei im Falle der lit. a) überdies gewährleistet sein muß, daß der überwiegende Teil ihres Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle entweder Staatsangehörigen einer Vertragspartei des Abkommens über den EWR oder juristischen Personen bzw. Gebietskörperschaften und Anstalten öffentlichen Rechts mit dem Sitz in Österreich zusteht und die Mehrheit der Vertretungsberechtigten oder persönlich haftenden Personen Staatsangehörige eines Vertragsstaates des Abkommens über den EWR sind.“

Weitere literae könnten regeln, unter welchen Bedingungen Körperschaften des öffentlichen Rechts, Vereine etc. als Halter von Flugzeugen ins österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen werden können.

Im übrigen scheint der Entwurf des § 16 Abs. 2 Z. 1 lit. a bezüglich der Formulierung „und seinen Wohnsitz (Sitz) in Österreich hat“ einer Überprüfung im Hinblick auf die EU-Konformität nicht Stand zu halten. Nach den auch in Österreich unmittelbar geltenden Grundlagen der Gemeinschaft (vgl. Art. 52 ff.) ist das Abstellen der Voraussetzung auf den Wohnsitz des Antragstellers (Halters) nicht mit den erwähnten Bestimmungen des EWG-Vertrages in Einklang zu bringen. Nach den Grundlagen der Gemeinschaft, namentlich des Niederlassungsrechtes, sind Gesellschaften, die ihren satzungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung, innerhalb der Gemeinschaft haben und nach den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates gegründet wurden, den natürlichen Personen der übrigen Mitgliedstaaten gleichzuhalten. Die vorliegende Regelung würde infolge des Abstellens auf den Wohnsitz (Sitz) in Österreich eine Ungleichbehandlung zwischen EU-Gesellschaften/EU-Personen, welche ihren Sitz/Wohnsitz nicht in Österreich haben, und österreichischen Gesellschaften/Personen, welche ihren Sitz/Wohnsitz in Österreich haben, bedeuten.

Im übrigen widerspricht der derzeit vorliegende Gesetzesentwurf der bisherigen Praxis der AUSTRO CONTROL, durchgeführt aufgrund einer Weisung der OZB.

Auch scheint es zweckmäßig zu erwähnen, daß es im deutschen Rechtsbereich durchaus möglich ist, auch als „nicht deutsche Gesellschaft oder deutscher Staatsbürger“ im Deutschen Luftfahrtregister als Eigentümer und Halter eingetragen zu werden. Ein Abstellen auf einen allfälligen Sitz/Wohnsitz in Deutschland wird im deutschen Rechtsbereich nicht praktiziert.

Es wird daher angeregt, daß aufgrund der Tatsache, daß in Österreich registrierte Luftfahrzeuge ohnedies den österreichischen Rechtsbestimmungen unterliegen (wie etwa ZLLV etc.), der Gesetzgeber jedenfalls damit das Auslangen finden könnte, daß zur Verwaltungsvereinfachung den in das Luftfahrzeugregister eingetragenen Gesellschaften/Personen ohne Sitz/Wohnsitz in Österreich die Verpflichtung auferlegt wird, einen Zustellbevollmächtigten in Österreich namhaft zu machen.

Wegen der oben dargestellten Bedenken hinsichtlich der EU-Konformität erscheint uns diese Lösung als die zweckmäßigste, die auch im Gleichklang mit dem geplanten EU-Gesellschaftsrechtsänderungsgesetz stünde.

Weiters soll nicht unerwähnt bleiben, daß durch oben erwähnte Praxis seit dem Beitritt zur EU, speziell im Verkauf, Vorteile gezogen werden konnten.

Im § 72 "Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung" ist es unbedingt erforderlich, daß der Verweis auf § 16 Abs. 3 enthalten bleibt.

Im Hinblick auf die derzeit laufende Diskussion über ein neues Fluglärmgesetz darf diese Novelle zum Anlaß genommen werden, darauf hinzuweisen, daß im § 86 des geltenden Luftfahrtgesetzes nach § 2 folgender § 3 (Verfassungsbestimmung) aufgenommen werden soll: "(3) (Verfassungsbestimmung) Innerhalb der im Sicherheitszonenplan (§ 88) festgelegten Anflugsektoren und Übergangsflächen darf im Rahmen der Raumordnung die Widmung Bauland - Wohngebiet nur mit Zustimmungen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, bei Militärflugplätzen nur

- 7 -

mit Zustimmung des Bundesministeriums für Landesverteidigung erfolgen.“

§ 16 (4)

Die Voraussetzung für die Löschung von Eintragungen sollten im Gesetz im Sinne einer gebundenen Verwaltung (Art. 18 B-VG) zumindest demonstrativ aufgezählt werden, wie dies beim Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen im § 19 normiert wird.

ad Zif. 7 (§ 19 "Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen")

In den Erläuterungen ist ausgeführt, daß die Änderung notwendig war, um die Zulassung zu widerrufen, wenn die vorgeschriebene Versicherung wegfällt. Tatsächlich ist durch diese Formulierung eine weitgehendere Widerrufsmöglichkeit gegeben, die bisher nicht vorlag. Diese Widerrufsmöglichkeit geht insbesondere dahin, wenn nach dem Stand der Technik die Lärmerzeugung zu groß ist. Dies bedeutet, daß behauptet werden kann, daß die Lärmemissionen nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, womit die Zulassung älterer Luftfahrzeuge widerrufen werden kann.

Für den Bereich der Hänge- und Paragleiter wird angeregt, da mit der OEAEC-Übertragungsverordnung gemäß § 140 LFG dem OEAEC die Zulassung der Hänge- und Paragleiter und Falmschirme übertragen wurde, folgende Bestimmung aufzunehmen: „Sofern Zulassungen und Anerkennungen gemäß § 140 LFG an andere Stellen übertragen wurden, sind diese mit dem Widerruf beauftragt.“

§ 42

In Vorbereitung der JAR 147 sollten in § 42 Ausbildungsunternehmen für "sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal" aufgenommen werden.

ad Zif. 9 (§ 85 Abs.4)

Die Hinterlegung von Planunterlagen beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und beim jeweiligen Amt der Landesregierung zur Festlegung von Schlechtwetterflugwegen wird in der Praxis auf größte Schwierigkeiten stoßen. Zweckmäßiger wäre es, die Darstellung der Schlechtwetterflugwege in Karten geeigneten Maßstabes festzulegen (z.B. Fliegerkarte 1 : 500 000,

Luftfahrthinderniskarte 1 : 300 000, wie sie in der AIP verlautbart ist, oder größeren Maßstabes 1 : 50 000 oder 1 : 25 000).

Die Kundmachung dieser Karten sollte sinnvollerweise im Luftfahrthandbuch erfolgen, wie dies zB in § 6 (4) für die Kundmachung von Luftraumbeschränkungen vorgesehen ist.

ad Zif. 10 (§ 92 Abs. 3)

Der Tatbestand „Erlöschen der Ausnahmebewilligung“, falls mit der Erweiterung und dem Betrieb nicht binnen 2 Jahren ab Rechtskraft der Ausnahmebewilligung begonnen wird oder der Betrieb des Luftfahrthindernisses länger als 2 Jahre geruht hat, bedarf einer näheren Erläuterung, da das Erlöschen eines bestehenden Rechtes für den Inhaber dieses Rechtes unter Umständen beträchtliche finanzielle Nachteile hat.

ad Zif. 12 (Einfügung nach § 94 Abs. 2)

Hier stellt sich die Frage nach der Konsequenz, wenn der Betrieb der Anlage länger als 2 Jahre geruht hat, somit die Bewilligung gemäß Abs. 1 erlischt. Wir nehmen an, daß dann sinnvollerweise nicht verlangt werden kann, z.B. ein Gebäude abzureißen.

ad Zif. 14 (§ 96 Abs. 2)

Hier wird eine zusätzliche Kompetenz, somit ein gesetzlicher Auftrag für den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, normiert. Mehr Kompetenz erfordert mehr Personal und Sachaufwand und belastet sohin zusätzlich das Bundesbudget.

Sollte sich diese Beseitigungspflicht auf sämtliche Flugsicherungsanlagen, die in der Vergangenheit ohne Bewilligung errichtet wurden und für deren Betrieb nunmehr eine Bewilligung gemäß § 122 durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu erteilen ist, beziehen, so bedarf das umfangreicher, zusätzlicher Verfahren und erfordert sohin zusätzliches Personal und Sachaufwand.

- 9 -

ad Zif. 17 (§§ 101 bis 103)

In der derzeitigen Fassung des LFG fallen unter den Begriff Luftverkehrsunternehmen die Luftbeförderungsunternehmen und die Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen.

Das Kapitel B. "Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen" im VII. Teil des LFG wird zwar im Novellierungsentwurf aufrechterhalten, die Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen werden aber in der Begriffsbestimmung des § 101 nicht mehr als Luftverkehrsunternehmen angeführt. Damit leidet die Systematik dieses Teils des Gesetzes. Als Lösung schlagen wir vor, als Überschrift für den VII. Teil die Worte "Luftverkehrsunternehmen und Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen" zu verwenden, vor § 101 die Kapitelüberschrift "A. Luftverkehrsunternehmen" einzufügen und die Kapitelüberschrift vor § 102 zu streichen.

§ 102 Abs. 1

Hier sollte im Halbsatz nach dem Begriff "Unternehmen" das Wort "gewerbsmäßig" eingefügt werden. Dies ergibt sich auch aus den Erläuterungen.

Der Begriff "gewerbsmäßige Beförderung" sollte jedoch keinesfalls, wie in den Erläuterungen ausgeführt, dahingehend zu verstehen sein, daß bereits bei einem einmaligen Transport ohne Wiederholungsabsicht Gewerbsmäßigkeit vorliegt. Diese Auslegung der Erläuterungen steht im eklatanten Widerspruch zum Begriff der Gewerbsmäßigkeit.

Der vorliegende Gesetzestext würde bedeuten, daß jeder, der einen Fluggast, Post oder Fracht, wenn auch nur einmal in einem Segelflugzeug oder in einem Ultraleicht-Motorflugzeug befördert, konzessionspflichtig wird. Dies kann wohl nicht beabsichtigt sein, denn in der Praxis würde wohl jeder Eigentümer und Halter eines Privatflugzeuges früher oder später konzessionspflichtig werden.

- 10 -

In § 102 Abs. 3 der geplanten Novelle wird davon ausgegangen, daß bereits bewilligte Unternehmen bei Änderungen des Betriebsumfanges sowie bei wesentlichen Änderungen der Organisationsstruktur eine neuerliche Betriebsgenehmigung beantragen müßten. Die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 spricht aber in diesem Zusammenhang in Artikel 5 Abs. 3 nur davon, daß die Behörde über diese Umstände in Kenntnis gesetzt werden muß, wobei die Vorlage eines Businessplans für 12 Monate genügt.

In § 102 Abs. 3 wäre daher zu unterscheiden zwischen Unternehmen, auf die - auch bei wesentlichen Änderungen des Betriebsumfanges bzw. der Organisationsstruktur - die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 anzuwenden ist, und den sonstigen Unternehmen, die im § 102 Abs. 1 definiert sind. Der Begriff "wesentliche Änderungen" sollte durch eine demonstrative Aufzählung analog zu den Erläuterungen im Gesetzestext verankert sein, z.B. Änderung der Rechtsform des Unternehmens, Wechsel der Geschäftsführung, jede Änderung eines Gesellschafters, einer Kapital- oder Personengesellschaft. Diesbezüglich muß auf den verfassungsrechtlichen Grundsatz der gebundenen Verwaltung hingewiesen werden, um unliebsame Ermessensentscheidungen hintan zu halten.

Weiters wird in den Erläuterungen angeführt, daß eine Beförderung mit einem Luftfahrzeug gegen Entgelt einer Genehmigung bedarf. Eine derartige Auslegung würde dazu führen, daß die bisher gehandhabte Übung in diesem Bereich verboten und mit wesentlichen Geldstrafen belegt wird. Es ist in den österreichischen Vereinen seit Generationen üblich, daß ein Vereinsmitglied ein Luftfahrzeug aufgrund seiner Vereinsmitgliedschaft in Anspruch nimmt und die Kosten mit den mitfliegenden Personen teilt. Die gleiche Übung besteht in sämtlichen Bereichen der allgemeinen Luftfahrt, insbesondere bei Segelluftfahrzeugen, Ultralights und Paragleitern. Es müßte daher sichergestellt werden, daß, wie dies auch bisher der Fall war, bei Flügen, bei denen die Selbstkosten des Luftfahrzeuges unter den Mitfliegenden aufgeteilt werden, weiterhin keine Genehmigung erforderlich ist.

- 11 -

ad Zif. 18 (§ 104 Abs. 2 lit. c)

Die Begriffe "Taxiflüge" und "Gesellschaftsflüge" werden nicht definiert und erscheinen auch nicht mehr zeitgemäß. Sie sollten daher ersatzlos entfallen.

ad Zif. 21 (§ 105 "Prüfung des Vorhabens")

Der § 105 soll durch die Novelle in bezug auf die Anhörungsrechte wesentlich vereinfacht werden. Wenn sich auch dieser Abschnitt des Genehmigungsverfahrens nur auf Unternehmen mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb, mit Ultraleichtflugzeugen und auf Rundflug-Unternehmen bezieht, so ist nicht einzusehen, warum nach § 117 vor der Erteilung einer Luftfahrzeug-Vermietungsbewilligung der Wirtschaftskammer und der örtlich zuständigen Gemeinde Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben ist, während bei den vorgenannten "kleinen Luftverkehrsunternehmen" die Wirtschaftskammer nicht befaßt werden soll.

Für die nichtmotorbetriebenen Luftfahrzeuge soll prinzipiell auch dem österreichischen Aero-Club die Möglichkeit gegeben werden, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen.

Aus dem Bereich der Flughäfen wurde der Wunsch herangetragen, jenem Flughafen, der als Betriebsstätte für das Unternehmen dient, eine Stellungnahme-Möglichkeit einzuräumen, da "Home based"-Unternehmen erhebliche Auswirkungen auf Kapazitäten haben.

ad Zif. 22 (§ 106 Abs. 1 lit. c)

Unseres Erachtens liegt ein Verweisungsfehler vor. Es sollte richtigerweise der Abschluß von Versicherungen gem. §§ 165 und 166 verlangt werden.

Auf die vorgeschlagenen Änderungen zum Haftungsrecht und zur Versicherungsregelung gehen wir später noch näher ein.

ad Zif. 27 (§ 122)

Mit dieser Gesetzesbestimmung wird eine zusätzliche bedeutende Kompetenz für den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr geschaffen. Grundsätzlich ist die Bewilligungspflicht von Flugsicherungsanlagen zu begrüßen, da in der Vergangenheit

- 12 -

Flugsicherungsanlagen ohne Bewilligung errichtet und betrieben wurden, und zwar durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt sowie deren Rechtsnachfolgerin, die Austro Control GmbH.

Insbesondere darf hier auf den Beschuß des Verwaltungsgerichtshofes Zl. 1596/67 vom 8.2.1968 verwiesen werden, wonach für die Errichtung oder den Betrieb einer Flugsicherungsanlage keine Bestimmung im Luftfahrtgesetz vorhanden war, die hiefür luftfahrtbehördliche Bewilligungen vorsah.

Der Hinweis in den Erläuterungen, es erfolge hiebei eine Änderung der Zuständigkeit zur Bewilligung von Flugsicherungsanlagen, ist daher unrichtig und übersieht, daß aufgrund des obzitierten Verwaltungsgerichtshoferkenntnisses bisher keine Bewilligungspflicht für die Errichtung und den Betrieb von Flugsicherungsanlagen bestand. Eine solche Verpflichtung wurde auch nicht durch die Novellierung des Luftfahrtgesetzes BGBl. Nr. 452/1992 normiert.

So sehr aus rechtstaatlichen und auch Sicherheitsgründen diese neue Bewilligungspflicht für die Errichtung und den Betrieb von Flugsicherungsanlagen zu begrüßen ist, darf nicht übersehen werden, daß hiedurch beim Verkehrsminister durch diese neue Kompetenz erheblicher Personal- und Sachaufwand entstehen wird. Für die notwendigen Bewilligungsverfahren - in Österreich bestehen derzeit hunderte derartige Flugsicherungsanlagen - werden umfangreiche Ermittlungsverfahren und Bescheide erforderlich sein. Im Entwurf der Novelle fehlt nämlich jeder Hinweis, ob in der Vergangenheit errichtete und heute in Betrieb stehende Flugsicherungsanlagen bewilligungspflichtig oder von der Bewilligung ausgenommen sind.

Aufgrund dieser Bestimmung ist zu erwarten und wohl auch die Notwendigkeit gegeben, daß im Verkehrsministerium eine eigene Flugsicherungsabteilung etabliert werden muß, mit entsprechendem technischen, flugsicherungsbetrieblichen und juristischen Personal.

- 13 -

Allenfalls in der Vergangenheit durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt erteilte Bewilligungen erscheinen jedenfalls nichtig, da sich hiefür bisher im Gesetz keine Grundlage findet.

Amtssachverständige können überdies nicht aus dem Bereich der Austro Control GmbH herangezogen werden, da diese antragstellende Partei ist. Es bleibt daher zu befürchten, daß durch diese neue Bestimmung beträchtliche Mehrkosten auf die Republik zukommen, die letztlich auf die Luftverkehrsunternehmen im Wege der Gebührenerhöhungen überwälzt werden, wie dies bereits in den vergangenen Jahren im großen Ausmaß erfolgt ist. Bei der Formulierung der Voraussetzungen für die Bewilligung wäre auf jeden Fall eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit mitzuberücksichtigen ist.

ad Zif. 30 (§§ 146 bis 170 "Haftungsrecht")

Grundsätzlich wird die Überlegung begrüßt, das derzeit im Luftverkehrsgesetz (aus dem Jahr 1936) geregelte Haftungsrecht in das Luftfahrtgesetz zu integrieren. Der gegenwärtige Zeitpunkt ist jedoch der denkbar ungünstigste für eine solche Maßnahme.

Wie in den Erläuterungen mehrfach zutreffend ausgeführt, wird es im Jahr 1996 zu einer durchgreifenden Änderung im Haftungsrecht für die internationale Beförderung von Flugpassagieren kommen. Eine Reihe von Fluggesellschaften haben Ende 1995 - in Ergänzung zum Warschauer Haftungssystem - das sog. IATA-Intercarrier Agreement (IIA) unterschrieben, das einen Verzicht auf die Geltendmachung des Haftungslimits gemäß Warschauer Abkommen vor sieht. Vorbehaltlich der rechtzeitigen Erlangung der erforderlichen Regierungsgenehmigungen wird diese Neuregelung am 1.11.1996 in Kraft treten.

Basierend auf dem IIA hat die EU-Kommission den Entwurf einer EU-Verordnung über die Haftung der Luftfrachtführer für Flugunfälle (für Personenschäden bei der Beförderung) zur Begutachtung ausgesandt.

- 14 -

Nach unserer Auffassung ist es unbedingt erforderlich, die österreichische Neuregelung dieses Themenkreises auf die kommende EU-Regelung zur gegenständlichen Thematik abzustimmen. Wir empfehlen daher, mit der Beschußfassung über diesen Teil der LFG-Novelle noch zuzuwarten, bis die EU-Verordnung in der endgültigen Fassung vorliegt. Sollte es notwendig sein, die übrigen Teile der LFG-Novelle vorweg in Kraft zu setzen, so schlagen wir vor, den Teil "Haftungsrecht" vorläufig auszuklammern und anlässlich einer weiteren LFG-Novelle zu einem späteren Zeitpunkt zu verabschieden.

Nur vorsichtsweise für den Fall, daß unserer Empfehlung wider Erwarten nicht gefolgt werden kann, gehen wir im folgenden auf die einzelnen Bestimmungen der Zif. 30 näher ein.

Generell ist festzustellen, daß die Haftungssummen überhöht angesetzt sind. Sollten diese Summen unverändert beibehalten werden, hätte dies bedeutende negative wirtschaftliche Auswirkungen auf die Airlines. Die vergleichbaren Schäden der letzten Jahre rechtfertigen keinesfalls derart hohe Deckungssummen.

Viele Klein- und Kleinstunternehmer, wie z.B. Parataxiunternehmen, Segelflugzeug- oder Ballonunternehmen, heute in vielen Tourismusorten bereits eine unentbehrliche infrastrukturelle Einrichtung im Dienste des heimischen Fremdenverkehrs, würden aufgrund der unermeßlichen neuen Prämien gezwungen werden, sofort ihren Betrieb einzustellen. So würde z.B. derzeit die Deckung der vorgeschlagenen Haftungs- und Unfallsummen rund S 72.000,-- pro Tandemparagleiter oder Ballonpassagier betragen. Angesichts der allgemein angespannten wirtschaftlichen Lage kann jedenfalls nicht an eine Erhöhung des Entgeltes für Passagiere gedacht werden.

S 146 (1)

Ein Flugmodell ist nach der Definition des § 11 LFG kein Luftfahrzeug, auch gibt es keine Halter von Flugmodellen im Sinne des § 13 (2) LFG, sondern höchstens Besitzer oder Eigentümer von Flugmodellen. In §§ 146 und 149 wäre der Hinweis auf Flugmodelle aus diesen Gründen ersatzlos zu streichen.

- 15 -

Sollte für den Betrieb von Flugmodellen im Sinne des § 129 LFG der Abschluß einer Haftpflichtversicherung gewünscht werden, so sollte eine Bewilligung mit Bedingungen und Auflagen vorgesehen werden. Dies könnte durch Anführung eines Absatzes § 129 (4) erfolgen: "In der Bewilligung ist eine Haftpflichtversicherung für den Betrieb von Flugmodellen bis zu 20 kg Höchstgewicht mit einem Betrag bis zu vorzuschreiben."

§S 149

Der Hinweis in den Erläuterungen, daß sich die hier angeführten Haftungshöchstbeträge an denjenigen anderer europäischer Staaten, insbesondere der Bundesrepublik Deutschland, orientieren, ist für uns im Detail nicht nachvollziehbar. Wir betrachten die neuen Beträge generell als überhöht. Außerdem soll durch eine Regelung gemäß § 22 LuftVG sichergestellt werden, daß für Schmerzengeldforderung weiterhin keine Haftung besteht.

Im § 149 Abs. 1 sollte klar erkennbar sein, daß es sich bei allen angeführten Beträgen um Höchstbeträge handelt. Die Überschrift allein genügt nicht.

Der § 149 Abs. 3 legt die Höchstsumme des Schadenersatzes für jede verletzte Person mit ATS 12 Mio. fest. Es ist nicht ersichtlich, warum eine bestimmte Haftungshöchstsumme pro Person nur für den Fall der Verletzung und nicht für den Tötungsfall gelten soll. Weiters ist anzumerken, daß die Gesamthaftungshöchstsumme für einen Unfall mit einem Flugmodell (§ 149 Abs. 1 Zif. 1) um ATS 2 Mio. niedriger ist, als der hier allgemein pro Person festgelegte Betrag. Die Festlegung der Höchstsumme des Schadenersatzes für jede Person (verletzt gehört gestrichen) ist mit ATS 12 Mio. weit überhöht, und es müßte daher analog der Regelung in der BRD mit ATS 3,5 Mio. das Auslangen gefunden werden.

§ 150

Hier liegt unseres Erachtens ein Verweisungsfehler vor. Richtigerweise sollte auf § 149 verwiesen werden.

§ 151

Hier sollte es richtig heißen, die Bestimmungen der „§§ 149 und 150“ gelten nicht für Schäden, die ... verursacht wurden.

§ 155

Die Worte "oder der Führer" sollten ersatzlos gestrichen werden, da in der österreichischen Luftfahrtgesetzterminologie der Begriff "Flugzeugführer" nicht existent ist.

§ 156 Abs. 2

Durch die Formulierung „der Luftfrachtführer haftet ferner für den Sachschaden, der an Frachtgütern ... entsteht.“ könnte der Eindruck entstehen, daß nur für den Schaden gehaftet wird, der durch die Beschädigung von Frachtgütern (Sachschaden) entsteht, nicht aber für den Schaden, der aus dem Verlust von Frachtgütern resultiert (reiner Vermögensschaden).

Unter Berücksichtigung der Bestimmung des § 158 Abs. 2, in der von Verlust oder Beschädigung die Rede ist, wird vorgeschlagen, die Formulierung in § 156 Abs. 2 zum Zweck der Klarstellung dahingehend zu ergänzen, daß der Luftfrachtführer für den Schaden haftet, der an Frachtgütern etc. einschließlich durch den Verlust derselben entsteht.

§ 158

Die Überschrift "Mindesthaftung" ist nicht richtig. Die Überschrift sollte lauten: "Haftungshöchstbeträge".

Im § 158 Abs. 1 wird die maximale Haftpflichtsumme für die Tötung oder Verletzung eines Fluggastes von derzeit ATS 430.000,-- auf neu ATS 12 Mio. angehoben. Wir sprechen uns gegen diese Anhebung um das knapp 28-fache aus. Ein Vergleich mit Deutschland und der Schweiz bestätigt unsere Auffassung, daß diese Summe überhöht ist. In der Bundesrepublik Deutschland beträgt die maximale Haftpflichtsumme derzeit umgerechnet ATS 2,2 Mio. und soll auf ATS 3,5 Mio. angehoben werden, in der Schweiz ist eine Anhebung von derzeit umgerechnet ATS 1,8 Mio. auf ATS 4,4 Mio. geplant.

- 17 -

Aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit und der Vergleichbarkeit und angesichts der zu erwartenden einschlägigen EU-Verordnung wäre eine Erhöhung der maximalen Haftpflichtsumme in Österreich auf höchstens ATS 1,4 Mio. (100.000 ECU) vertretbar.

§ 158 Abs. 2 und Abs. 3

Die Anhebung der Haftungsgrenze für Fracht und aufgegebenes Reisegepäck von derzeit ATS 430,--/kg auf ATS 480,--/kg sowie für Handgepäck von ATS 8.600,-- auf ATS 25.000,-- erscheint willkürlich und weicht von den Regelungen im Warschauer Haftungssystem für die internationale Beförderung ab. Bis zur Neuregelung im Rahmen des Warschauer Haftungssystems sollten die bisher geltenden Höchstbeträge beibehalten werden.

§ 158 Abs. 3 verwischt überdies in der derzeitigen Textierung die Zielsetzung, daß es sich hier um einen Höchstbetrag handeln muß. Es kann wohl nicht so gemeint sein, daß bei Reisegepäck, unabhängig vom tatsächlich entstandenen Schaden, "jedenfalls ATS 25.000,--" zu bezahlen sind.

Außerdem sollte es für das aufgegebene Reisegepäck weiterhin bei der Betragsgrenze pro Kilogramm bleiben. Wir schlagen daher folgende Formulierung vor: "Die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, ist auf einen Höchstbetrag von ATS 8.600,-- gegenüber jedem Fluggast beschränkt".

§ 159

Auch hier liegt unseres Erachtens ein Verweisungsfehler vor. Anstelle von § 149 sollte auf § 150 verwiesen werden.

§ 162

Durch diese Bestimmung soll klargestellt werden, daß für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag bei einer internationalen Beförderung das jeweils anwendbare internationale Übereinkommen (Warschauer Abkommen oder Abkommen von Den Haag) anzuwenden ist. Diese grundsätzliche Zielsetzung wird jedoch durch den letzten Halbsatz: "...mit der Maßgabe, daß § 158 anzuwenden ist." kontektiert, da auf diese Weise auch für die internationale Be-

förderung die innerösterreichischen Haftungslimits gem. § 158 anwendbar gemacht werden sollen.

Wir sprechen uns entschieden gegen diese Verknüpfung der internationalen und der innerösterreichischen Haftungsregelung aus und schlagen daher vor, den zitierten letzten Halbsatz zu streichen.

§ 164 Abs. 2

Hier wird ausgeführt, daß im Fall des § 162 "die Klage gegen den Dritten auch beim für den Luftfrachtführer zuständigen Gericht" und umgekehrt erhoben werden kann. Der Zusammenhang dieser Bestimmung mit § 162 ("Haftung nach internationalen Abkommen") ist für uns nicht nachvollziehbar. Auch die Erläuterungen enthalten diesbezüglich keinen Hinweis. Sollte damit gemeint sein, daß in bezug auf die internationale Beförderung ein zusätzlicher Gerichtsstand zu den Gerichtsständen nach dem Warschauer Haftungssystem eingeführt werden soll, so sprechen wir uns aus den bereits zu § 162 angeführten Überlegungen entschieden gegen eine solche Maßnahme aus. Möglicherweise handelt es sich aber nur um einen, für uns nicht klärbaren Verweisungsfehler.

§ 164 Abs. 3

Auch hier liegt ein Verweisungsfehler vor. Richtigerweise müßte auf § 162 verwiesen werden.

§ 165

Verweisungsfehler - richtig wäre § 149.

§ 166

Wir sprechen uns entschieden gegen die Erhöhung der Mindestversicherungssumme von ATS 550.000,-- auf ATS 12 Mio. pro Passagier aus. Offenbar hat man sich hier an der KFZ-Haftpflichtmindestsumme orientiert. Es kann sich hiebei unserer Ansicht nach nur um ein Mißverständnis handeln, da unter anderem übersehen wurde, daß sich die KFZ-Haftpflichtmindestsumme auf den Gesamtschaden bezieht. Eine Anhebung der Mindestversicherungssumme in dem im Novellierungsentwurf vorgesehenen Ausmaß würde den Prämienaufwand für diesen Versicherungsteil auf das 22-fache hin-

- 19 -

auf schnellen lassen und würde außerdem einen großen Wettbewerbsnachteil für die Airlines bedeuten, da beispielsweise in der Bundesrepublik Deutschland vergleichsweise nur umgerechnet ATS 245.000,-- vorgeschrieben sind und es in der Schweiz gar keine diesbezügliche Verpflichtung gibt. Diese Regelung würde bedeuten, daß pro Sitzplatz eine Versicherungsprämie in der Höhe von ATS 74.000,-- fällig wird (bisher ATS 3.400,--), was gleichbedeutend wäre mit dem Ende der österreichischen Luftfahrt, da kein Konsument bereit wäre, bei einer Umlegung dieser Kosten eine so exorbitant hohe Preissteigerung seines Tickets zu akzeptieren. Es sollte ferner berücksichtigt werden, daß diese Unfallversicherungssumme in jedem Fall in vollem Ausmaß, und zwar ohne Prüfung des Verschuldens oder der tatsächlich entstandenen Vermögensnachteile, fällig ist. Wir sprechen uns daher entschieden für die Beibehaltung des derzeitigen Betrages von ATS 550.000,-- aus.

Abgesehen von der angeführten Mehrkostenbelastung für die Luftfahrtunternehmen hätte die vorgesehene Konstruktion von Passagierhaftpflicht und Fluggast-Unfallversicherung insbesondere bei der Tötung von Personen folgende, sowohl für die Frachtführer bzw. Luftverkehrsunternehmen als auch Geschädigten unerwünschte Konsequenzen:

Während aus der vom Luftverkehrsunternehmen zu finanzierenden Unfallversicherung auch unbeteiligte Dritte (z.B. weitläufige Erben) ohne Rücksicht auf Haftungsfragen und Höhe des eingetretenen Schadens beträchtliche Summen erhalten würden, bestünde für einen Schadenersatzberechtigten, der keinen Anspruch aus der Unfallversicherung hat (z.B. für einen dem Getöteten gegenüber Unterhalts-, aber nicht Erbberechtigten) die Gefahr, daß er - weil eine Passagierhaftpflichtversicherung nicht mehr obligatorisch vorgesehen ist - mangels einer solchen Haftpflichtversicherung bei allfälliger Zahlungsunfähigkeit des Schädigers von diesem nicht befriedigt wird. Im übrigen scheinen aufgrund des Umstandes, daß die Anspruchsberechtigten aus der Unfallversicherung und aus dem Titel des Schadenersatzes verschiedene Personen sein können, die Anrechnungsbestimmungen des § 166 problematisch.

- 20 -

In der Anrechnungsbestimmung des § 166 sollte noch klargestellt werden, daß nur an den Schadenersatzberechtigten geleistete Zahlungen aus der Unfallversicherung auf den Schadenersatzanspruch angerechnet werden.

SS 167 und 169

Auch hier liegen Verweisungsfehler vor. Richtigerweise wäre auf die §§ 165 und 166 zu verweisen.

Im § 167 sollte, analog zum neuen § 16 Abs. 3 lit. a, auf Versicherungen abgestellt werden, die im EWR zum Betrieb dieses Versicherungszweiges berechtigt sind.

§ 169

Hier müßte es wiederum richtig heißen: „Der Nachweis über die aufrechte Versicherung gemäß § 165“

Für den Bereich der Hänge- und Paragleiter wäre es zweckmäßig, die Mitführung des Versicherungsnachweises für Drittschäden verpflichtend vorzuschreiben. Den Versicherungsnachweis für Unfallversicherung und den Nachweis der Berechtigung des Versicherungsunternehmens in Österreich mitzuführen, scheint dagegen nicht erforderlich, weil die Überprüfung dieser Tatsachen im Rahmen des Bewilligungsverfahrens bzw. der Jahresmeldungen erfolgt.

§ 170

Im bezug auf die Verständigung der Zulassungsbehörde, daß ein Halter eines Luftfahrzeuges eine Versicherung stonierte hat, reicht es vollkommen aus, den Versicherer zu verpflichten, die Zulassungsbehörde vom Nichtbestehen einer Versicherung zu verständigen. Für den Bereich der Hänge- und Paragleiter und Fallschirmspringer wird generell eine Ausnahme gefordert, da es bei Hänge- und Paragleitern und Fallschirmen keine Einzelzulassung, sondern nur Musterzulassungen gibt.

Überlegenswert ist, ob nicht durch eine einzige Gesetzesbestimmung die Anwendung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Re-

- 21 -

geln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1995) mit den relevanten Bestimmungen normiert werden sollte, wie dies zB im Frachtrecht für den Straßengüterverkehr in § 439a HGB erfolgte.

ad Zif. 31 (§§ 171 bis 173 "Strafbestimmung")

§ 171 (1)

Richtig sollte es wohl heißen: „Wer Vorschriften dieses Bundesgesetzes, der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, wer den Vorschriften der Verordnung ... zuwiderhandelt ...“

In § 171 Abs. 1 Zif. 4 wird auf Anordnungen von Flugsicherheitsorganen hingewiesen. Offenbar in Kenntnis der Problematik, die mit einer solchen Strafanknüpfung verbunden ist, enthält das derzeit gültige Luftfahrtgesetz diesen Passus nicht. Wir ersuchen, in diesem Punkt bei der bestehenden Rechtslage zu bleiben und den § 171 Abs. 1 Zif. 4 zu streichen.

§ 172 (1) Zif. 3

Es sollte richtig heißen: „versucht wird, gewerbsmäßig Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen ...“

§ 172 (1) Zif. 4

Hiebei wird insbesondere bemängelt, daß Flüge verboten werden können, wenn Zivilluftfahrer ohne die nach §§ 42 und 44 erforderlichen Bewilligungen ausgebildet werden. Unabhängig davon, inwieweit diese Vorschrift den EU-Grundsätzen über den freien Dienstleistungsverkehr widerspricht, wäre zu überlegen, §§ 42 und 44 dahingehend zu ändern, daß Ausbildungen auch von nichtösterreichischen Schulen, die in anderen Staaten der EU beheimatet sind, durchgeführt werden.

§ 172 (1) Zif. 5

Es muß davon ausgegangen werden, daß Piloten nicht gegen derartige Bescheidvorschriften zur Verminderung des Fluglärms verstossen können, da solche Bescheide in der Regel an Flug-

- 22 -

platzhalter, nicht jedoch an Piloten gerichtet sind und nicht öffentlich kundgemacht werden.

§ 172

Abs. 1 sollte um folgende Bestimmungen ergänzt werden:

„7. trotz vorheriger Abmahnung beharrlich gegen andere Zahlungsverpflichtungen, die direkt aus der Benützung der Flughafen- und Flugsicherungseinrichtungen resultieren, verstößt.“

Begründung:

Die Einfügung erscheint sinnvoll, um den zweifellos im öffentlichen Interesse gelegenen ordnungsgemäßen Betrieb des Zivilflugplatzes im Bedarfsfalle auch mit dieser Maßnahme gewährleisten zu können.

„8. Die entsprechende Zulassung des Luftfahrzeuges oder dessen Lufttüchtigkeit nicht gegeben ist.“

Begründung:

Hier handelt es sich um einen besonders wichtigen Aspekt in Sachen allgemeiner Sicherheit.

§ 172 (2)

Zweckmäßig wäre es zwischen den Worten "Anflugfreigabe, Abnahme" einzufügen: "vorläufige Abnahme des Zivilluftfahrerscheines". Dieser Zusatz ist deswegen erforderlich, da in weiterer Folge ein Verwaltungsverfahren bezüglich des Entzuges des Zivilluftfahrerscheines einzuleiten sein wird, wie dies analog bei der Abnahme eines Kraftfahrzeugführerscheines vorgesehen ist.

§ 173

Zur Absicht, ein eigenes Strafregister zu führen, in dem Verwaltungsstrafen vermerkt werden, die keiner Tilgung unterliegen, wird gefordert, daß zumindest die Tilgungsbestimmungen des VStG auch auf die hier angeführten Strafen anzuwenden sind und daß diese nach Ablauf der Tilgungsfrist im Register der ACG gelöscht werden.

- 23 -

Für den Bereich der Hänge- und Paragleiter, Fallschirmspringer und Ballonfahrer wird grundsätzlich bezweifelt, ob bei nichtmotorisierten Luftfahrzeugen, also im weitesten Sinn bei Flugsportlern überhaupt, ein solches Register geführt werden muß. Derzeit gibt es keinen triftigen Grund, ein solches Register zu führen. Auch im benachbarten Ausland gibt es keine ähnliche Regelung. Sofern die oben angeführte Bestimmung aufrechterhalten wird, sollte der österreichische Aero-Club mit der Führung eines Registers für diesen Bereich beauftragt werden.

ad Zif. 32 (§ 176 Abs. 1 "Zwischenstaatlicher Luftverkehr")

Diese Bestimmung ist inhaltlich näher zu erläutern. Es ist nicht einsichtig, in welcher Form gesetzliche Bestimmungen auf Betriebsrechte Anwendung finden.

§ 176 Abs. 2

Im Einklang mit dem neuen § 101 sollte hier anstelle von "Luftfahrtunternehmen" der Terminus "Luftverkehrsunternehmen" verwendet werden.

Unseres Erachtens sollte weiters klar definiert werden, was unter "österreichischen" Luftverkehrsunternehmen zu verstehen ist. Es stellt sich die Frage, ob hier Unternehmen gemeint sind, die gemäß Luftfahrtgesetz (und damit gemäß Verordnung Nr. 2407/92) eine Betriebsgenehmigung besitzen, oder ob Unternehmen angesprochen sind, die "überwiegend im Eigentum und unter der effektiven Kontrolle österreichischer Staatsangehöriger" stehen. Gerade in Luftverkehrsabkommen mit Nicht-EWR-Staaten werden als österreichische Unternehmen ausschließlich die zuletzt genannten bezeichnet.

Die Wirtschaftskammer Österreich ersucht, die angeführten Änderungsvorschläge in der gegenständlichen Novelle zu berücksichtigen. Im Hinblick auf die sehr weitreichenden Neuerungen des vorliegenden Novellierungsentwurfes wird angeregt, beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eine Redaktionsgruppe unter Beiziehung der Wirtschaftskammer Österreich mit Vertretern der Luftverkehrsunternehmen zu bilden.

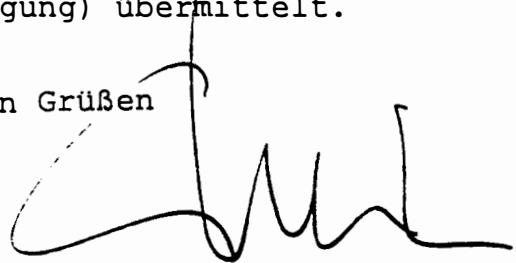
- 24 -

Wie gewünscht, wird diese Stellungnahme auch dem Präsidium des Nationalrates (in 25-facher Ausfertigung) übermittelt.



Leopold Maderthaner
Präsident

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Günter Stummvoll
Generalsekretär