

Vorlage der Staatsregierung.**G e s e z**

vom . . . . . ,

betreffend

## die vorläufige Regelung der Luftfahrt.

Die Nationalversammlung hat beschlossen:

## § 1.

Die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist gestattet, soweit nicht durch dieses Gesetz und die hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen Beschränkungen festgesetzt sind.

Über Anordnung der Behörde ist der Eigentümer oder sonstige Verfügungsberechtigte verpflichtet, an Verkehrswegen, Gewässern und Liegenschaften oder den darauf befindlichen Bauten und Anlagen die für die Orientierung bei der Luftfahrt erforderlichen Zeichen anbringen zu lassen. Der durch die Errichtung, den Bestand, die Veränderung und die Abtragung dieser Zeichen entstandene Schaden ist dem Verpflichteten zu ersetzen. Übersteigt dieser Schaden voraussichtlich den Betrag von 100 K, so ist der Vollzug der Anordnung auf Verlangen des betreffenden Eigentümers oder sonstigen Verfügungsberechtigten von der Leistung einer entsprechenden Sicherheit abhängig zu machen.

## § 2.

Motorluftfahrzeuge (Luftschiffe, Flugzeuge) dürfen, abgesehen von dem im § 7, Z. 3, vorgesehenen Falle von Probefahrten, außerhalb der Flugplätze nur verkehren, wenn und so lange die Behörde sie zum Luftverkehre zulässt.

## § 3.

Wer ein außerhalb der Flugplätze verkehrendes Luftfahrzeug führt oder bestimmungsgemäß ander-

weilige Dienste auf Luftfahrzeugen während einer solchen Fahrt versieht, bedarf der Erlaubnis der Behörde.

Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn der Bewerber seine Befähigung durch eine Prüfung nachgewiesen hat und keine Tatsachen vorliegen, welche die Annahme rechtfertigen, daß er nicht geeignet sei, den ihm auf dem Luftfahrzeuge obliegenden Dienst zu versehen.

Die erteilte Erlaubnis wird durch einen behördlichen Erlaubnisschein nachgewiesen.

Die Behörde kann die Erlaubnis entziehen, wenn Tatsachen festgestellt werden, welche die Annahme rechtfertigen, daß eine Person nicht geeignet sei, den ihr auf dem Luftfahrzeug obliegenden Dienst zu versehen.

#### § 4.

Wer Personen für den Dienst der Besatzung von Luftfahrzeugen ausbildet, bedarf hierzu der Genehmigung der Behörde.

#### § 5.

Flugplätze und die sonstigen dem Luftverkehre dienenden Anlagen dürfen nur mit Genehmigung der Behörde angelegt und betrieben werden. Die im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes vorhandenen Flugplätze und sonstigen dem Luftverkehre dienenden Anlagen dürfen nur mit dieser Genehmigung im Betriebe gehalten werden.

#### § 6.

Die erwerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen oder Nachrichten durch Luftfahrzeuge (Luftfahrunternehmen) bedarf der Genehmigung der Behörde.

#### § 7.

Der Genehmigung der Behörde bedürfen ferner:

1. alle erwerbsmäßigen Unternehmungen mit nicht auf Beförderung gerichteter Verwendung von Luftfahrzeugen,

2. Wettbewerbefahrten von Luftfahrzeugen und alle eine öffentliche Veranstaltung darstellenden Fahrten mit Luftfahrzeugen und

3. Fahrten zur Erprobung von zum Verkehre noch nicht zugelassenen Motorluftfahrzeugen.

#### § 8.

Durch Vollzugsanweisung werden erlassen:

1. die zur Ausführung der §§ 1 bis 7 erforderlichen Bestimmungen, insbesondere über die

Prüfung, Zulassung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge und über die Ausbildung, Prüfung und Zulassung der Führer und der Personen, die in anderer Weise auf Luftfahrzeugen bestimmungsgemäß während der Fahrt Dienst versehen,

2. die sonstigen zur Erhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit erforderlichen Bestimmungen über den Verkehr mit Luftfahrzeugen innerhalb und außerhalb der Flugplätze,

3. Bestimmungen über die Einrichtung und den Betrieb von Flugplätzen und der sonstigen dem Luftverkehre dienenden Anlagen,

4. Bestimmungen über räumliche Beschränkung des Fliegens im Staatsgebiete und über das Überfliegen der Staatsgrenzen durch in- und ausländische Luftfahrzeuge und

5. Bestimmungen über die Zulassung ausländischer Luftfahrzeuge und ihrer Besatzung zum Luftverkehre im Staatsgebiete.

#### § 9.

Die erwerbsmäßigen Unternehmungen mit Verwendung von Luftfahrzeugen samt allen Nebenunternehmungen, Tätigkeiten und Anlagen sind von den Bestimmungen der Gewerbeordnung ausgenommen.

Es bedarf daher nicht der Erwerbung einer Konzession und einer Genehmigung der Betriebsanlage nach der Gewerbeordnung neben den in diesem Gesetze vorgesehenen Genehmigungen.

Ebensowenig bedarf es einer besonderen Bewilligung im Sinne der geltenden Bauordnungen neben den in diesem Gesetze vorgesehenen Genehmigungen.

#### § 10.

Behörde im Sinne dieses Gesetzes ist das Staatsamt für Verkehrswesen, insoweit nicht durch Vollzugsanweisung eine untergeordnete staatliche Behörde als zuständig erklärt wird.

#### § 11.

Das Staatsamt für Verkehrswesen kann bestimmen, inwieweit die Anordnungen der §§ 2 bis 10 dieses Gesetzes auf Freiballone und andere nicht zu den Motorluftfahrzeugen gehörige Luftfahrzeuge und luftfahrzeugähnliche Geräte und auf die militärische oder sonst im staatlichen Dienste oder Betriebe stehende Luftfahrt Anwendung zu finden haben.

#### § 12.

Wer durch Handlungen oder Unterlassungen die über den Verkehr mit Luftfahrzeugen oder luftfahrzeugähnlichen Geräten oder über den Betrieb auf Flugplätzen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit erlassenen Anordnungen verletzt, wird,

sofern nicht eine durch die allgemeinen Strafgesetze festgesetzte Strafe Platz zu greifen hat, von der politischen Bezirksbehörde und an den Orten, für die eine eigene staatliche Polizeibehörde besteht, von dieser mit Geldstrafe bis zu 50.000 K oder mit Arrest bis zu sechs Monaten bestraft.

#### § 13.

Solange die Bestimmungen gemäß § 8, Ziffer 1 bis 4, nicht erlassen sind, hat das Staatsamt für Verkehrswesen die Befugnis, nach freiem Ermessen im Einzelfalle Luftfahrt und Veranstaltungen mit luftfahrzeugähnlichen Geräten zuzulassen.

#### § 14.

Bis zur anderweitigen gesetzlichen Regelung gelten die Bestimmungen der §§ 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 13 und 14, 2. Absatz, des Gesetzes vom 9. August 1908, R. G. Bl. Nr. 162 (Kraftfahrzeuggesetz), sinngemäß auch für Motorluftfahrzeuge. Doch finden die Bestimmungen der §§ 1 und 2 des angeführten Gesetzes auf Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Personen und Sachen nicht Anwendung, wenn zur Zeit des Unfalles die beschädigte Person oder Sache mit dem Motorluftfahrzeuge befördert wurde oder die beschädigte Person bei dessen Betrieb als Bediensteter in Verwendung stand. Unter dem im Kraftfahrzeuggesetz gebrauchten Ausdruck Lenker wird im Sinne dieses Gesetzes die gesamte Besatzung des Motorluftfahrzeuges verstanden.

#### § 15.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Kraft.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes ist der Staatssekretär für Verkehrswesen im Einvernehmen mit den beteiligten Staatssekretären betraut.

# Erläuternde Bemerkungen

zu dem

Entwurfe eines Gesetzes, betreffend die vorläufige Regelung der Luftfahrt.

## A. Allgemeiner Teil.

Die durch die Verwendung der Luftfahrzeuge im Kriege herbeigeführte Entwicklung des Motorluftfahrzeugbaues und die insbesondere in jüngster Zeit erzielten bedeutenden Erfolge mit Luftfahrzeugen haben gleichwie in anderen Kulturstaaten auch in Deutschösterreich das Bestreben wachgerufen, das Luftfahrzeug nunmehr auch dem zivilen Verkehr in weitgehendem Maße nutzbar zu machen.

Die Formen und Bedingungen des Luftverkehrs werden von jenen der bisherigen Beförderungsmittel in wesentlichen Beziehungen vollständig abweichen. Die von dem neuartigen Verkehr aufgeworfenen, eine Reihe von Verwaltungsgebieten berührenden Fragen werden daher vom geltenden Rechte, das diesen Verkehr nicht voraussehen konnte, entweder gar nicht oder nur in unbefriedigender Weise geregelt. Das Eingreifen des Staates zur Regelung der durch den Luftverkehr aufgeworfenen Fragen ist daher unerlässlich.

Angeichts dieser Verhältnisse und der durch sie bedingten neuen staatlichen Verwaltungsaufgaben hat die Staatsregierung zunächst mit Vollzugsanweisung vom 15. April 1919, St. G. Bl. Nr. 239, die bei der staatlichen Behandlung der Luftfahrangelegenheiten bestandene Zuständigkeitszersplitterung soweit als möglich beseitigt und die führende Behandlung der mit dem Zivilluftfahrwesen zusammenhängenden Angelegenheiten dem Staatsamte für Verkehrswesen zugewiesen. Des weiteren wurde von diesem Staatsamte ein aus Vertretern der Berufs- und Interessentkreise und der Wissenschaft zusammengesetzter Sachausschuß errichtet, dem die Mitarbeit bei den vom Staatsamte zu behandelnden Luftfahrangelegenheiten obliegt.

Ein weiterer Schritt zur Ordnung der Verhältnisse des Luftfahrwesens erfolgt nunmehr durch die Vorlage des unter Mitwirkung des Sachausschusses verfaßten Gesetzentwurfes. Die Staatsregierung beabsichtigt mit diesem Entwurfe nicht eine abschließende, umfassende gesetzliche Regelung der Angelegenheiten des Luftfahrwesens; der Gesetzentwurf umfaßt vielmehr einerseits nur jene Angelegenheiten, deren rechtliche Regelung nach Ansicht der Staatsregierung keinen Aufschub verträgt, und soll andererseits, soweit es sich um die Ordnung der öffentlich-rechtlichen Verhältnisse handelt, nur grundlegende Rahmenbestimmungen schaffen, auf welchen dann der weitere Aufbau des Luftfahrrechtes durch Erlassung von Vollzugsanweisungen erfolgen soll. Die hierdurch ermöglichte Beweglichkeit wird die Anpassung an die jeweiligen Verhältnisse erleichtern und damit verhindern, daß durch das Eingreifen der Staatsverwaltung weiteren Fortschritten auf dem noch in Entwicklung begriffenen Gebiete Hemmungen bereitet werden. Insbesondere wird bei diesem Rechtsaufbaue auch die Anpassung an die in zahlreichen Fällen notwendig werdenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen leicht möglich sein.

Nach dem Vorbilde Deutschlands, das die vorläufige Regelung des Luftfahrrechtes auf Grund der mit Gesetzeskraft ergangenen Verordnung des Rates der Volksbeauftragten vom 28. November 1918 (R. G. Bl. Nr. 163 von 1918) und der Verordnung vom 7. Dezember 1918 (R. G. Bl.

Nr. 175 von 1918) bereits durchgeführt hat, umfaßt daher auch der vorliegende Gesetzentwurf im wesentlichen zunächst die vom Standpunkte der öffentlichen Sicherheit unbedingt erforderlichen grundsätzlichen Bestimmungen über die Zulassung von Luftfahrzeugen und ihrer Besatzung sowie die gleichfalls zwecks Schadenverhütung und zur Wahrung der öffentlichen Verkehrsinteressen notwendige Anordnung, daß sowohl die erwerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen oder Nachrichten durch Luftfahrzeuge (Luftfahrunternehmen) als auch die Anlage und der Betrieb von Flugplätzen der staatlichen Genehmigung nach dem Luftfahrgeetze bedarf.

Der Gesetzentwurf enthält ferner die zur Beachtung der Sicherheits- und Ordnungsvorschriften erforderlichen Strafandrohungen und eine den berechtigten Interessen des Grundeigentümers und den Bedürfnissen der Luftfahrt entsprechende Abgrenzung der aus dem Grundeigentume sich ergebenden Befugnisse. Gemäß des aus dem römischen Rechte in unser Privatrecht (§ 297 a. b. G. b.) übernommenen Begriffes des Individualeigentums am unbeweglichen Gute ist ein Überfliegen fremden Grundes ohne Zustimmung des Eigentümers des überflogenen Grundstückes nicht zulässig. Da dieser Rechtszustand der Entwicklung des Luftverkehrs unter Umständen große Schwierigkeiten bereiten würde, ist seine Beseitigung und die entsprechende Regelung des Verhältnisses zwischen Grundeigentümer und Luftfahrer unerlässlich. Ebenso wäre nach Ansicht der Staatsregierung bereits jetzt Vorkehrung zu treffen, daß die für die Orientierung der Luftfahrer notwendigen Zeichen auf der Erdoberfläche an geeigneter Stelle errichtet werden können. Da dies nicht nur im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, sondern auch im allgemeinen Sicherheitsinteresse gelegen ist, so ist eine gesetzliche Festsetzung einer entsprechenden Duldungspflicht des Grundeigentümers hinsichtlich dieser Zeichenanbringung gleichfalls notwendig und unaufschiebbar.

Die Staatsregierung ist der Ansicht, daß zur möglichst weitgehenden Sicherung des Schadenersatzes in den durch die Luftfahrt herbeigeführten Schadensfällen bereits jetzt durch Gesetz eine über dermalige gesetzliche Haftung hinausgehende Haftung des Luftfahrers zu schaffen ist. Im § 14 des Gesetzentwurfes wird daher eine der gesetzlichen Regelung der Haftpflicht für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen nachgebildete Regelung vorgeschlagen, derzufolge auch die schuldlose Herbeiführung eines Schadens durch die Motorluftfahrt zum Schadenersatz verpflichtet soll.

Die vorgeschlagene gesetzliche Regelung ist allerdings nur als eine vorläufige gedacht. Hierbei war die Erwägung maßgebend, daß der Motorluftverkehr vornehmlich ein zwischenstaatlicher Verkehr sein wird und daß daher eine möglichst gleichartige Gestaltung der Gesetzgebung in den einzelnen Staaten auch hinsichtlich der besonderen Luftfahrthaftpflicht anzustreben und demnach zunächst nur eine vorläufige Regelung auf diesem Gebiete ins Auge zu fassen sei. Die Gleichartigkeit der Gesetzgebung auf diesem Gebiete würde insbesondere das Zustandekommen eines vom Standpunkte der zwischenstaatlichen Luftfahrt und der Wiedergutmachung der durch sie verursachten Schäden wünschenswerten allgemeinen Haftpflichtsicherungsverbandes und die gegenseitige Abrechnung zwischen den ihn bildenden einzelstaatlichen Verbänden wesentlich erleichtern.

Anderer mit der Luftfahrt zusammenhängende rechtliche Fragen, wie zum Beispiel die Frage der allfälligen Zuerkennung eines Enteignungsrechtes für Luftfahranlagen oder eines über das Notlandungsrecht hinausgehenden, unter bestimmten Voraussetzungen zulässigen Landungsrechtes des Luftfahrers auf fremdem, außerhalb von Flugplätzen gelegenen Grunde, wurden in die von der Staatsregierung dermalen vorgeschlagene vorläufige gesetzliche Regelung nicht aufgenommen.

So sehr sich die Staatsregierung der Wichtigkeit der Regelung dieser Fragen bewußt ist, so glaubt sie gleichwohl den Abschluß der zu ihrer Regelung eingeleiteten Vorarbeiten nicht abwarten, vielmehr ihre Regelung zunächst außer Betracht lassen zu sollen, um die im Interesse der allgemeinen Sicherheit und zur Wahrung der öffentlichen Verkehrsinteressen dermalen unbedingt erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen sofort zu ermöglichen.

## B. Besonderer Teil.

Der Titel des Gesetzes lautet: „Gesetz, betreffend die vorläufige Regelung der Luftfahrt“. Dieser Titel will besagen, daß das Gesetz, wie bereits erwähnt wurde, nicht eine abschließende rechtliche Regelung der durch die Luftfahrt aufgeworfenen Fragen zum Gegenstande haben, sondern zunächst nur jene Angelegenheiten regeln soll, deren sofortige rechtliche Ordnung im Interesse eines baldigen Inzestretetens eines Luftverkehrs in Deutschösterreich unaufschiebbar und auch ohne weiteres möglich ist.

Daß nach dem inländischen Privatrechte das Durchfahren des Luftraumes über fremdem Grunde ohne die Zustimmung des Grundeigentümers (Besizers) nicht gestattet ist und daß ein derartiger Rechts-

## 377 der Beilagen. — Konstituierende Nationalversammlung.

7

zustand einem ausgedehnteren Luftverkehr unter Umständen Schwierigkeiten bereiten würde, ist bereits hervorgehoben worden.

Aber nicht nur die privatrechtlichen, auch die für die Luftfahrt in Deutschösterreich dormalen geltenden verwaltungsrechtlichen Bestimmungen sind unzureichend.

Die dormalen für Luftfahrzeuge jeder Art geltenden polizeilichen Maßnahmen sind in der Ministerialverordnung vom 20. Dezember 1912, R. G. Bl. Nr. 240, und in den auf Grund des § 1 dieser Verordnung verlautbarten besonderen Kundmachungen über die „Verbotzonen“ enthalten, beinhalten im wesentlichen jedoch nur Maßnahmen gegen die Gefährdung der staatlichen Sicherheit durch feindliche Militärspionage. Gemäß der Ministerialverordnung vom 22. Oktober 1912, R. G. Bl. Nr. 207, ist die gewerbemäßige Ausübung der Luftschiffahrt an eine Konzession gebunden, die von der politischen Landesbehörde verliehen wird. Das genannte Gewerbe wird durch diese Verordnung sowohl im allgemeinen als auch in bezug auf die einzelnen Betriebe der besonderen gewerbepolizeilichen Regelung unterworfen. Das Schutzbedürfnis der Allgemeinheit, insbesondere gegenüber den außerhalb der Flugplätze ausgeführten Fahrten bedarf aber einer über die gewerbepolizeiliche Regelung hinausgehenden besonderen Regelung, die sich selbstverständlich nicht nur auf den Verkehr der der Gewerbeordnung unterliegenden Luftfahrunternehmen, sondern auch auf den Verkehr der nicht erwerbsmäßigen Veranstaltungen mit Luftfahrzeugen zu erstrecken haben wird. Des weiteren wird für die der gewerbemäßigen Ausübung der Luftschiffahrt dienenden Betriebsanlagen die Genehmigung auf Grund des in der Gewerbeordnung vorgesehenen Ediktalverfahrens verlangt. Diese Genehmigung hat gleichfalls ausschließlich gewerbepolizeilichen Charakter und kann daher, abgesehen von ihrer Beschränkung auf Anlagen gewerbemäßiger Veranstaltungen, ebenfalls nicht die Wahrung aller jener öffentlichen und privaten Interessen entsprechend sichern, deren Schutz bei der Anlage von Flugplätzen und anderen dem Luftverkehre dienen Anlagen in Betracht kommt.

Der vorliegende Gesetzentwurf soll die rechtlichen Hindernisse, die der Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschösterreich hemmend im Wege stehen, beseitigen, hierbei jedoch die in Betracht kommenden öffentlichen und privaten Interessen wahren und mit den Bedürfnissen des Luftverkehrs in Einklang bringen.

Nachstehend werden, soweit dies erforderlich ist, die Einzelbestimmungen des Gesetzentwurfes erläutert.

## § 1.

Die im ersten Absatz dieses Paragraphen vorgeschlagene Regelung des privatrechtlichen Durchfahrrechtes der Luftfahrer greift der Entscheidung der Frage, inwieweit die staatliche Gebietshoheit im Luftraume oberhalb der durch die Staatsgrenzen umschriebenen Erdoberfläche im Interesse der Freiheit des zwischenstaatlichen Luftverkehrs beschränkt werden soll, nicht vor, ermöglicht jedoch auch die Freiheit des zwischenstaatlichen Luftverkehrs im Falle der Festsetzung eines völkerrechtlichen Durchfahrrechtes für ausländische Luftfahrzeuge.

Die im zweiten Absätze vorgesehene Duldungspflicht des Grundeigentümers (Besizers) bezüglich der Anbringung von Orientierungszeichen wird um so weniger einem Bedenken begegnen, als diese Anbringung in den meisten Fällen auch im Interesse der Sicherheit des in Anspruch genommenen Gegenstandes gelegen sein und in allen Fällen mit Ersatz des allfällig entstandenen Schadens verbunden sein wird.

## §§ 2 bis 4.

Die Bestimmungen dieser Paragraphen enthalten die zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und damit auch der Allgemeinheit unbedingt erforderlichen Anordnungen zur Verhütung der mit der Luftfahrt als solchen verbundenen Gefahren.

Das Gesetz schreibt vor, daß Motorluftfahrzeuge, von Fahrten zur Erprobung dieser Fahrzeuge abgesehen, außerhalb der Flugplätze nur verkehren dürfen, wenn und solange die Behörde sie zum Luftverkehr zuläßt. Die Behörde kann daher zugelassene Luftfahrzeuge, wenn sie den Sicherheitsanforderungen nicht mehr entsprechen, vom Verkehr außerhalb der Flugplätze ausschließen. Ebenso darf niemand ein außerhalb der Flugplätze verkehrendes Luftfahrzeug führen oder in anderer Weise auf einem derartigen Fahrzeug bestimmungsgemäß während der Fahrt Dienst versehen, wenn ihm nicht hierzu die Erlaubnis der Behörde erteilt wurde. Auch diese Erlaubnis kann von der Behörde unter der im Gesetze vorgesehenen Voraussetzung entzogen werden.

Die zur Durchführung dieser Bestimmungen notwendigen Anordnungen sind laut § 8, Ziffer 1, durch Vollzugsanweisung zu erlassen. Die Vollzugsanweisung wird über die vom Standpunkte der Ver-

Lehrsjicherheit an den Bau und die Einrichtung der Fahrzeuge zu stellenden Anforderungen, über die Prüfung und Kennzeichnung der Fahrzeuge und Fahrzeugteile, über die Registrierung der Fahrzeuge und die hierbei und bei der Zulassung der Fahrzeuge in Betracht kommenden Stellen und staatlichen Behörden nähere Bestimmungen zu treffen haben. Hierbei werden insbesondere auch die für das zwischenstaatliche Recht bedeutungsvollen Fragen zu entscheiden sein, ob den Luftfahrzeugen eine bestimmte Nationalität verliehen werden soll, wonach bei privaten Fahrzeugen diese Nationalität zu bestimmen wäre (nach dem Heimats- oder Wohnorte des Eigentümers oder Halters des Fahrzeuges oder nach dessen Heimatsorten), welche Wirkungen der Nationalität zuzuerkennen wären, und wie das Verhältnis zwischen Nationalität und Registrierung zu regeln sein wird.

Des weiteren werden durch Vollzugsanweisung und allfällige Einzelanweisungen die allgemeinen Voraussetzungen der Zulassung zum Dienste auf Luftfahrzeugen (wie Alter, körperliche und sonstige Eignung des Bewerbers) festzusetzen und Bestimmungen über die Ausbildung und Prüfung (Bildung der Prüfungskommissionen, Prüfungsgegenstände u. dgl.) sowie über die Ausstellung, den Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer des Erlaubnisscheines u. dgl. mehr zu erlassen sein.

#### §§ 5 bis 7.

Die auf dem Erdboden errichteten, dem Luftverkehre dienenden Anlagen und deren Betrieb sowie die Begründung und der Betrieb von Luftfahrunternehmen (erwerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen oder Nachrichten durch Luftfahrzeuge) können nur unter besonderen Vorichtsmaßnahmen und Bedingungen zugelassen werden, die einerseits soweit als möglich die Gefährdung der Interessen der durch den Bestand und Betrieb der Luftverkehrsanlagen gestörten Nachbarschaft und der Interessen des die Luftfahrzeuge als Beförderungsmittel benutzenden Publikums ausschließen und andererseits die vom Standpunkte des Gemeininteresses sich ergebenden Anforderungen sicherstellen sollen.

Demgemäß sieht das Gesetz die in den §§ 5 und 6 erwähnten besonderen staatlichen Genehmigungen vor, welche die nach dem vorstehenden Absatze erforderlichen Maßnahmen und Bedingungen im Einzelfalle vorzuschreiben haben werden. Im Hinblick auf die hierbei zu lösenden verkehrspolitischen Aufgaben werden diese Genehmigungen vom Staatsamte für Verkehrswesen zu erteilen sein.

Bei den in § 7 aufgezählten Veranstaltungen mit Luftfahrzeugen und den daselbst des weiteren erwähnten erwerbsmäßigen Unternehmungen mit nicht auf Beförderung gerichteter Verwendung von Luftfahrzeugen (zum Beispiel erwerbsmäßiges Vermieten von Luftfahrzeugen an Personen mit entsprechendem Erlaubnisscheine) kommen gleichfalls besondere, im Interesse der Allgemeinheit gelegene Rücksichten mit in Betracht, die auch eine besondere behördliche Genehmigung rechtfertigen. Alle nicht in den §§ 6 und 7 erwähnten Veranstaltungen mit Luftfahrzeugen somit insbesondere alle mit eigenen oder fremden Fahrzeugen ausschließlich auf eigene Gefahr unternommenen, nicht erwerbsmäßigen Fahrten werden daher grundsätzlich frei und nur insofern einer Einschränkung unterworfen sein, als auch diese Fahrten im Interesse der Sicherheit der Allgemeinheit nur mit einem zugelassenen Fahrzeug und mit zugelassener Mannschaft und unter Einhaltung der gemäß § 8, Ziffer 1 bis 4, zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit zu erlassenden Vorschriften unternommen werden dürfen. Solange diese Vorschriften nicht erlassen sind, werden allerdings auch Fahrten der letzterwähnten Art der im § 13 vorgesehenen Genehmigung bedürfen.

Unter den Luftverkehrsanlagen kommt den Flugplätzen eine besondere Bedeutung zu, da sie die Voraussetzung und die Grundlage für den gesamten (erwerbsmäßigen und nichterwerbsmäßigen) Luftfahrbetrieb bilden werden. Bei der Genehmigung ihrer Anlage und ihres Betriebes wird daher nicht nur auf ihre zweckmäßige Lage und Verteilung innerhalb des Staatsgebietes, sondern auch auf die Zweckmäßigkeit ihrer Einrichtung besonders Bedacht genommen werden müssen. Auch die sonstigen, vom Standpunkte des Gemeininteresses des öffentlichen Verkehrs in Betracht kommenden Rücksichten (wie Sicherung der Anpassung der Anlagen und des Betriebes an die Entwicklung des Verkehrsbedürfnisses sowie Sicherung einer allfälligen künftigen Eigentätigkeit des Staates an Stelle des zugelassenen Unternehmens) werden, soweit dies erforderlich, bei dieser Genehmigung zu wahren sein.

Verkehrspolitische Gesichtspunkte werden auch bei der Genehmigung der Begründung und des Betriebes von Luftfahrunternehmen mit in Betracht kommen.

#### § 8.

Die zur Erhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit erforderlichen Bestimmungen über den Verkehr mit Luftfahrzeugen innerhalb und außerhalb der Flugplätze (Ziffer 2) sollen durch Voll-



## 377 der Beilagen. — Konstituierende Nationalversammlung.

9

zugsanweisung erlassen werden. Hier wird es sich vor allem um Bestimmungen zur Verhütung von Schäden handeln, die sich infolge der bei der Luftfahrt auftretenden Gefahren für den Verkehr selbst oder die Allgemeinheit ergeben können. Hierbei wird auch zu bestimmen sein, daß grundsätzlich, von Fällen der Not abgesehen, mit Luftfahrzeugen nur auf Flugplätzen aufgestiegen und gelandet werden darf. Außerdem werden im Interesse der allgemeinen Sicherheit für den Verkehr außerhalb der Flugplätze andere Einschränkungen Platz greifen müssen. Von Motorluftfahrzeugen werden während der Fahrt, von Fällen der Not selbstverständlich abgesehen, bestimmte Mindesthöhen eingehalten werden müssen und bestimmte Anlagen überhaupt nicht und sonstige zu schützende Plätze nur in einer solchen Höhe überflogen werden dürfen, die es im Falle eines Versagens des Motors oder einer sonstigen Einrichtung ermöglicht, außerhalb des zu schützenden Platzes an geeigneter Stelle im Gleitfluge zu landen.

Auch die Bestimmungen, die im Interesse der Zweckmäßigkeit und Sicherheit der Ausführung und ordnungsmäßigen Erhaltung der Luftverkehrsanlagen und ihres Betriebes erforderlich sind (Ziffer 3), werden ebenso wie die unter Ziffer 4 und 5 vorgesehenen Bestimmungen im Wege von Vollzugsanweisungen erlassen werden müssen.

Die unter Ziffer 4 erwähnten Bestimmungen werden die Regelung jener Verhältnisse zum Gegenstande haben, deren Ordnung Aufgabe der allgemeinen staatlichen Sicherheitspolizei, der Sanitäts- und Zollpolizei und allfälliger anderer in Betracht kommender besonderer Verwaltungszweige ist.

Der Luftverkehr wird sich, wie bereits erwähnt, vornehmlich zwischenstaatlich ausgestalten. Daher wird es unausbleiblich sein, den in einem Staate ergangenen Zulassungen und Genehmigungen die Gültigkeit auch in einem anderen Staate zuzuerkennen. Dies wird selbstverständlich entsprechende zwischenstaatliche Festsetzungen voraussetzen. Die unter Ziffer 5 vorgesehenen Bestimmungen werden der Durchführung dieser zwischenstaatlichen Festsetzungen zu dienen haben.

## §§ 9 und 10.

Die Bestimmungen dieser Paragraphen bringen den bereits auf einem anderen Verkehrshoheitsgebiete (dem des Eisenbahnwesens) bewährten Grundsatz der Zuständigkeits- und Verfahrensvereinheitlichung zum Ausdruck. Der Grundsatz, wonach das Staatsamt für Verkehrswesen bei behördlichen Entscheidungen nach diesem Gesetze die erste und einzige zuständige behördliche Stelle sein soll, wird nur in jenen Fällen eine Ausnahme erfahren, in denen dieses Staatsamt die untergeordnete staatliche Behörde nicht mit der vertretungsweise, sondern mit der selbständigen Entscheidung betrauen und damit einen behördlichen Rechtsweg an das Staatsamt schaffen wird.

## § 11.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen ermöglichen es dem Staatsamte für Verkehrswesen, Anordnungen, die sich gemäß des Gesetzes (zum Beispiel in den §§ 3 und 2) zunächst nur auf Luftfahrzeuge oder nur auf eine bestimmte Art von Luftfahrzeugen (zum Beispiel Motorluftfahrzeuge) beziehen, erforderlichenfalls auch auf luftfahrzeugähnliche Geräte (wie Fesseldrachen, Versuchs- und Meßballone) oder auf Luftfahrzeuge schlechweg zu erstrecken. Des weiteren kann durch Vollzugsanweisung bestimmt werden, ob und inwieweit die militärische oder sonst im staatlichen Dienste oder Betriebe stehende Luftfahrt den für die sonstige Luftfahrt geltenden Anordnungen unterworfen sein soll.

## § 12

bedarf keiner Erläuterung.

## § 13.

Das Staatsamt für Verkehrswesen soll bis zum Zeitpunkt, in dem die erforderlichen Durchführungsbestimmungen erlassen sind, die Befugnis erhalten, nach seinem Ermessen im Einzelfalle Luftfahrt und Veranstaltungen mit luftfahrzeugähnlichen Geräten zuzulassen. Es wird daher sofort nach dem Inkrafttreten des Gesetzes, ohne erst die Hinausgabe der zur Durchführung des Gesetzes unerlässlichen Vollzugsanweisungen abwarten zu müssen, möglich sein, im Falle der Zustimmung des Staatsamtes und unter den von ihm festgesetzten Bedingungen mit Luftfahrten zu beginnen.

## § 14.

Durch die in diesem Paragraphen vorgeschlagene sinngemäße Anwendung der daselbst angeführten Bestimmungen des Gesetzes über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen

(Kraftfahrzeuggesetz) soll die vom Verschulden des Haftpflichtigen absehende Erfolgshaftung nunmehr auch auf den Betrieb mit Motorluftfahrzeugen ausgedehnt und damit durch Gesetz im Interesse der Wiedergutmachung der durch Motorluftfahrt herbeigeführten Schäden eine über die Haftung nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte hinausgehende Haftung des Luftfahrers geschaffen werden.

Bei der Eigenartigkeit des Motorluftfahrbetriebes, insbesondere infolge der Schnelligkeit der in diesem Betriebe meist unerwartet auftretenden Unfälle, wird es dem Beschädigten in der Regel gar nicht möglich sein, die Einzelheiten des Unfalles und vor allem daher auch, ob jemanden und wen ein Verschulden trifft, vor dem Gerichte zu beweisen. Der Beschädigte würde daher, wenn hinsichtlich der Schäden aus dem Betriebe von Motorluftfahrzeugen nur die aus dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche sich ergebende Haftung in Betracht käme, die grundsätzlich den Nachweis des Verschuldens des Schadenstiftenden zur Voraussetzung hat, in den meisten durch den Betrieb von Motorluftfahrzeugen herbeigeführten Unfällen infolge des erwähnten Beweisnotstandes nicht in der Lage sein, den Anspruch auf Ersatz des erlittenen Schadens mit Erfolg geltend zu machen. Daß ein derartiger Rechtszustand, insbesondere auch im Hinblick auf die dem Grundeigentümer gesetzlich auferlegende Duldungspflicht hinsichtlich der Benutzung des über seinem Grunde befindlichen Luftraumes zur Luftfahrt im hohen Grade unbefriedigend ist, kann keinem Zweifel unterliegen. Diese Ansicht wird auch allseits, insbesondere in den Berufs- und Interessentkreisen geteilt. Es wird daher die Beweislast derart zu regeln sein, daß der Beschädigte nur mehr den ursächlichen Zusammenhang des Schadens mit dem Betriebe des Motorluftfahrzeuges nachzuweisen hat und daß es dann Sache des in Anspruch genommenen Haftpflichtigen ist, durch Nachweis der im Gesetze vorgesehenen Befreiungsgründe sich von der Pflicht zur Ersatzleistung zu befreien.

Als Befreiungsgrund für den Haftpflichtigen soll in erster Linie das Verschulden, das ist der Vorsatz oder die Fahrlässigkeit des Beschädigten oder eines Dritten gelten; dieser letztere Befreiungsgrund (Verschulden eines Dritten) jedoch mit der Einschränkung, daß die Berufung auf ein derartiges Verschulden ausgeschlossen sein soll, wenn sich ein Haftpflichtiger des Dritten beim Betriebe des Luftfahrzeuges bedient hat. Der Betriebsunternehmer hätte daher für jede Person, deren er sich beim Betriebe bedient, sowie für sich selbst einzustehen.

Neben dem Nachweis des Verschuldens des Beschädigten oder eines Dritten soll als dritter Befreiungsgrund in Betracht kommen: der Nachweis, daß das schädigende Ereignis trotz der vorschrifts- und sachgemäßen Vorrichtungen nicht abgewendet werden konnte und auch nicht auf die Beschaffenheit des Motorluftfahrzeuges oder auf die Eigenart, das Versagen oder die Mängel seiner Funktion zurückzuführen ist. Die schlechte Beschaffenheit oder das Nichtfunktionieren des Fahrzeuges soll daher niemals als Befreiungsgrund gelten.

Unter dem im Kraftfahrzeuggesetze gebrauchten Ausdruck Lenker wird im Sinne des vorliegenden Gesetzentwurfes die gesamte Besatzung des Motorluftfahrzeuges verstanden.

Durch die Beziehung einzelner Paragraphen des Kraftfahrzeuggesetzes in § 14 des vorliegenden Gesetzentwurfes wird sohin im wesentlichen folgendes bestimmt:

Wird durch den Betrieb eines Motorluftfahrzeuges jemand verletzt oder getötet oder Schaden an Sachen verursacht, so haften der Eigentümer oder jeder Miteigentümer sowie die Besatzung für den Ersatz des verursachten Schadens, und zwar bei Sachschäden für Schadloshaltung nach § 1323 a. b. G. B., bei Körperverletzung nach den §§ 1325 und 1326 a. b. G. B., bei Tötung nach § 1327 a. b. G. B.

War zur Zeit des schädigenden Ereignisses das Motorluftfahrzeug jemandem zum Betriebe für eigene Rechnung und Gefahr überlassen (Betriebsunternehmer), so haftet dieser an Stelle des Eigentümers. War das Motorluftfahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses zufolge rechtswidrigen Vorganges der Verfügung des Eigentümers oder Betriebsunternehmers entzogen, so haftet an seiner Stelle jener, der diese Verfügung ausübt.

Mehrere Ersatzpflichtige haften zur ungetheilten Hand.

Wer auf Grund einer der vorstehenden Bestimmungen die Haftpflicht ablehnt, hat die Tatsachen zu beweisen, auf die sich seine Befreiung gründet.

Wer nach den vorstehenden Bestimmungen für den Schaden haftet, wird von der Pflicht zur Ersatzleistung nur dann befreit, wenn er beweist, daß das schädigende Ereignis durch Verschulden eines Dritten oder des Beschädigten selbst verursacht wurde oder daß es trotz der vorschrifts- und sachgemäßen Vorrichtungen in Führung und Behandlung des Motorluftfahrzeuges nicht abgewendet werden konnte und auch nicht auf die Beschaffenheit des Motorluftfahrzeuges oder auf die Eigenart, das Versagen oder die Mängel seiner Funktion zurückzuführen ist. Nützt jedoch

der Schaden oder sein Umfang nur zum Teile aus dem Verschulden des Verletzten oder des Dritten her, so soll unter Würdigung aller Umstände auf einen Teil der vorstehend bezeichneten Ansprüche erkannt werden.

Die Berufung auf das Verschulden eines Dritten ist ausgeschlossen, wenn sich ein Haftpflichtiger seiner beim Betriebe des Motorluftfahrzeuges bedient hat.

Diese (den Bestimmungen der §§ 1 und 2 des Kraftfahrzeuggesetzes entsprechenden) Bestimmungen sollen jedoch (gemäß § 3 des bezogenen Gesetzes) auf die gegenseitigen Erfasansprüche aus der Beschädigung von Haftpflichtigen oder ihrer Sachen, die sich aus einem und demselben schadenbringenden Ereignisse ergeben, keine Anwendung finden. Unter Haftpflichtigen sind hier nicht nur die auf Grund des vorgeschlagenen Gesetzes Haftpflichtigen, sondern auch die der Haftpflicht nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, oder vom 12. Juli 1902, R. G. Bl. Nr. 147, unterliegenden Eisenbahnunternehmungen verstanden. Die Erfasansprüche würden sich in allen diesen Fällen nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte regeln.

Nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 14 des vorliegenden Gesetzentwurfes sollen des weiteren die vorerwähnten, den §§ 1 und 2 des Kraftfahrzeuggesetzes entsprechenden Bestimmungen (abweichend von diesem Gesetze) auf Erfasansprüche aus der Beschädigung von Personen und Sachen nicht Anwendung finden, wenn zur Zeit des Unfalles die beschädigte Person oder Sache mit dem Motorluftfahrzeug befördert wurde oder die beschädigte Person bei dessen Betrieb als Bediensteter in Verwendung stand.

Nach dem Vorschlage der Staatsregierung werden daher die auf einem Motorluftfahrzeuge beförderten Reisenden oder sonst ein derartiges Fahrzeug benutzenden Personen (wie zum Beispiel ein von einem Sportflieger mitgenommener Gast) und die ein derartiges Fahrzeug zur Beförderung ihrer Sachen benutzenden Personen im Falle eines durch den Betrieb des Fahrzeuges erlittenen Schadens gegen den Betriebsunternehmer oder sonst Haftpflichtigen nicht den aus der vorgeschlagenen verschärften Luftfahrerhaftpflicht sich ergebenden, mit der erleichterten Beweisführung verbundenen Erfasanspruch geltend machen können, ihre Erfasansprüche werden sich vielmehr nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte regeln. In der gleichen Lage werden sich auch die bei dem Betriebe von Motorluftfahrzeugen als Bedienstete verwendeten Personen befinden. Es erscheint nicht erforderlich, den unbeteiligten Dritten durch die in Aussicht genommene verschärfte Luftfahrerhaftpflicht zugeordneten besonderen gesetzlichen Schutz auch den vorerwähnten Personen zuteil werden zu lassen, da sie die bei dem gegenwärtigen Stande der Luftfahrt hiermit verbundenen Gefahren bewußt und freiwillig auf sich nehmen. Insoweit aber der Schutz der Bediensteten in Frage kommt, wird, ins solange noch keine zwangsweise gesetzliche Unfallversicherung dieser Bediensteten besteht, anlässlich der staatlichen Genehmigung von Luftfahrunternehmen Vorkehrung zu treffen sein, daß den Bediensteten durch entsprechende Vereinbarung in den Anstellungsverträgen ein Erfasanspruch eingeräumt wird, der die Wahrung ihrer berechtigten Interessen im Falle eines Betriebsunfalles sicherstellt.

Des weiteren wird es nach dem Vorschlage der Staatsregierung, um nur die praktisch wichtigsten Fälle hervorzuheben, sowohl dem Eigentümer als auch dem Betriebsunternehmer eines Motorluftfahrzeuges im Falle eines seinen Betrieb schädigenden Ereignisses unmöglich sein, gegen einen anderen, im konkreten Einzelfalle gleichfalls haftpflichtigen Betriebsunternehmer oder gegen eine gleichfalls haftpflichtige, zur Besatzung eines Motorluftfahrzeuges gehörige Person den aus der verschärften gesetzlichen Haftpflicht sich ergebenden Erfasanspruch geltend zu machen. Bei diesen Erfasansprüchen wird zweckmäßigerweise auch auf das Ausmaß des gegenseitigen Verschuldens Bedacht zu nehmen sein. Diese Erfasansprüche sollen sich daher ausschließlich nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte regeln.

Schließlich wären noch folgende Bestimmungen hervorzuheben, die den in den §§ 6, 7, 8, 9, 13 und 14, 2. Absatz, des Kraftfahrzeuggesetzes enthaltenen Anordnungen entsprechen.

Gemäß § 6 des Kraftfahrzeuggesetzes würden für die aus der vorgeschlagenen Haftpflicht sich ergebenden Erfasansprüche abgekürzte Verjährungsfristen festgesetzt werden. Außerdem würde unter den in diesem Gesetze angegebenen Voraussetzungen innerhalb verhältnismäßig kurzer Frist auch vor Ablauf der Verjährungsfrist der Schadenersasanspruch als solcher erlöschen. Da die Beweislast für die Befreiungsgründe dem Beklagten obliegen soll, so würde ihm, da er auf den Beginn des Rechtsstreites keinen Einfluß hat, der Beweis ohne eine entsprechende Abkürzung der Klagefrist unter Umständen sehr erschwert werden.

Gemäß § 7 des Kraftfahrzeuggesetzes würden bei Erfasansprüchen aus der durch den Betrieb von Motorluftfahrzeugen verursachten Beschädigung von Personen oder Sachen auch weitergehende Haftungen, die sich aus dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche oder aus anderen Gesetzen ergeben, nicht aus-

geschlossen sein. So könnte zum Beispiel die Haftung für einen gemäß (§ 6) des Kraftfahrzeuggesetzes bereits verfahrenen Haftpflichtanspruch eintreten, selbstverständlich nur dann, wenn die Voraussetzungen des bürgerlichen Rechtes (Verschulden und Nichtverjährung nach § 1489 a. b. G. B.) gegeben sind. Unter diesen Voraussetzungen könnte bei Nachweis von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit auch Ersatz des entgangenen Gewinnes beansprucht werden.

Gemäß § 8 des Kraftfahrzeuggesetzes würde auch dort, wo Ersatzansprüche für einen durch den Betrieb eines Motorluftfahrzeuges verursachten Schaden nach dem bürgerlichen Rechte zu beurteilen sind, der Eigentümer des Motorluftfahrzeuges oder wer nach den vorgeschlagenen Gesetzesbestimmungen an seine Stelle tritt, für das Verschulden der Personen, deren er sich beim Betriebe bedient, zu haften haben, insofern es sich um ihre Dienstleistung beim Betriebe des Motorluftfahrzeuges handelt. Mehrere Miteigentümer oder an die Stelle der Eigentümer tretende Personen würden zur ungeteilten Hand zu haften haben.

Gemäß § 9 des Kraftfahrzeuggesetzes könnten Klagen auf Ersatz von Schäden, die durch den Betrieb eines Motorluftfahrzeuges verursacht sind, auch beim sachlich zuständigen Gerichte angebracht werden, in dessen Sprengel das schädigende Ereignis stattfand. Durch den hierdurch geschaffenen neuen örtlichen Wahlgerichtsstand würde den Beschädigten in den meisten Fällen die Möglichkeit geboten werden, ein Urteil bei dem nächsten ihm erreichbaren Gerichte, in der Regel dem Gerichte seines Wohnsitzes zu erwirken. Andernfalls wäre der Beschädigte bei der Freizügigkeit des Luftfahrbetriebes häufig genötigt, die Nachteile eines Prozesses in weit entfernten oder auch ausländischen Orten auf sich zu nehmen.

Gemäß § 13 des Kraftfahrzeuggesetzes würden Vereinbarungen, wodurch die Vorschriften des Haftpflichtgesetzes zum Nachteile des Beschädigten im vorhinein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden wollen, nichtig sein.

Gemäß § 14, 2. Absatz, des Kraftfahrzeuggesetzes würden die für den Betrieb von Motorluftfahrzeugen geltenden Haftpflichtbestimmungen auf Schäden aus Ereignissen, die vor Beginn der Wirksamkeit dieser Bestimmungen eingetreten sind, keine Anwendung zu finden haben.

Ob die besprochene, der gesetzlichen Regelung der Haftpflicht für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen nachgebildete Regelung hinsichtlich der Schäden aus den eigenartigen Betriebsgefahren der Luftfahrt auch für die spätere Zeit, wenn sich einmal ein lebhafter Luftverkehr entwickelt haben wird, als entsprechend anzusehen ist, läßt sich dermalen mit Sicherheit nicht beurteilen. Im dermaligen Zeitpunkt verneint die Staatsregierung gleichwohl von einer von der besprochenen abweichenden Regelung der Haftpflicht der Luftfahrer um so eher absehen zu können, als die vorgeschlagene Regelung, wie bereits im allgemeinen Teil erwähnt wurde, nur als eine vorläufige gedacht ist und aus den gleichfalls dort angeführten Gründen zweckmäßigerweise, und zwar insbesondere hinsichtlich der materiellen Haftpflichtbestimmungen, sobald als möglich, durch eine gesetzliche Regelung zu ersetzen wäre, die der Forderung nach tunlichst gleichartiger Gestaltung der heimischen und fremdstaatlichen Gesetzgebung auch auf diesem Rechtsgebiete Rechnung trägt.

#### § 15

bedarf keiner Erläuterung.