

33. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. Feber 1956

434/J

A n f r a g e

der Abg. P o l c a r , G r u b h o f e r , Dr. H o f e n e d e r und Genossen
an den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe, betreffend Ver-
leihung von Fluglinien- und Charterverkehrs-konzessionen.

-.-.-

Die unterzeichneten Abgeordneten haben den Herrn Bundesminister für Verkehr
und verstaatlichte Betriebe am 18. Jänner d. J. in einer Anfrage darauf hingewiesen,
daß verschiedene Flughafenbetriebsgesellschaften und das Österreichische Verkehrs-
büro vom Amt für Zivilluftfahrt Fluglinien- und Charterverkehrs-konzessionen ausge-
folgt erhielten, obwohl diese die gesetzlich geforderten Voraussetzungen zum Zeit-
punkt der Konzessionserteilung nicht erfüllten.

In seiner Anfragebeantwortung vom 27. Jänner 1956 hat der Herr Bundesminister
für Verkehr und verstaatlichte Betriebe den unterzeichneten Abgeordneten mitgeteilt,
daß die bisher erteilten Genehmigungen den gesetzlichen Vorschriften voll entsprechen.

Die unterzeichneten Abgeordneten können sich mit dieser Antwort des Herrn
Verkehrsministers nicht zufrieden geben, da sie nicht den Tatsachen entspricht.
Sie erlauben sich, dem Herrn Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe
folgende Tatsachen zur Kenntnis zu bringen:

1. Zufolge einer Aufforderung des Amtes für Zivilluftfahrt haben verschiedene
Flughafenbetriebsgesellschaften entgegen den in ihrem Gesellschaftsvertrag
festgelegten Bestimmungen beim Amt für Zivilluftfahrt um Konzessionen ein-
gereicht.
2. Diesen Flughafenbetriebsgesellschaften wurde, obwohl sie über keine Flug-
zeuge, keine Piloten und keine im Gesetz vorgeschriebenen Voraussetzungen
verfügten, solche Konzessionen erteilt. Nach Information der unterzeich-
neten Abgeordneten erhielten solche Konzessionen:
die Flughafenbetriebsgesellschaft Innsbruck,
die Flughafenbetriebsgesellschaft Linz-Hörsching,
die Flughafenbetriebsgesellschaft Klagenfurt-Annabichl und
die Flughafenbetriebsgesellschaft Graz-Thalerhof.

Die unterzeichneten Abgeordneten haben darüber hinaus in Erfahrung gebracht,
daß entgegen den klaren Bestimmungen des leider in Österreich noch in
Geltung befindlichen deutschen Luftrechtes die Flughafenbetriebsgesellschaft

34. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. Feber 1956

Klagenfurt-Annabichl ihre Konzession an ein Reisebüro gegen eine angebliche 15 %ige Betriebsbeteiligung weiterverpachtete.

3. Laut Mitteilung des Generaldirektors Millwisch des Österreichischen Verkehrsbüros hat dieses Verkehrsbüro am 8. und 18.11.1955 durch das Amt für Zivilluftfahrt im Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zwei Konzessionen für Fluglinien- und Charterflugverkehrsbetrieb ausgefertigt bzw. ausgefolgt erhalten. Dies obwohl das Österreichische Verkehrsbüro als der Konzessionswerber und Konzessionsnehmer weder zum Zeitpunkt der Einreichung noch der Ausfolgung der Konzession über die im Gesetz angeführten zwingenden Voraussetzungen verfügte.

Die unterzeichneten Abgeordneten erlauben sich, den Herrn Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe nachstehend auf einige zwingende Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes bzw. der Verordnung über den Luftverkehr hinzuweisen:

Der § 40 der Verordnung über Luftverkehr besagt im ersten Absatz, daß die Genehmigung zu einem Luftfahrtunternehmen beim Luftamt zu beantragen ist. Der Abs. 2 führt aus, was dieser Antrag enthalten m u s s :

Punkt 1: Name, Staatsangehörigkeit und Sitz des Antragstellers sowie die Staatsangehörigkeit der zu seiner Vertretung befugten Person, gegebenenfalls einen Auszug aus dem Handelsregister und eine Satzung,

Punkt 2: Den Luftfahrtsbereich und Zweck des Unternehmens, sowie die technischen Daten des Betriebes,

Punkt 3: den Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers.

Zu der zwingenden Vorschrift der Verordnung über Luftverkehr, die durch das Wort muss zum Ausdruck kommt, ist zu bemerken:

In Punkt 2 über die Konzessionsgenehmigung wird verlangt, daß der Antrag den Zweck des Unternehmens sowie die technischen Grundlagen des Betriebes beinhaltet. Laut der kommentierten Ausgabe Schlechter-Reymann "Recht der Luftfahrt" sind dabei die Arten, Klassen und Ausrüstung der Flugzeuge anzuführen, die das Luftfahrtunternehmen in Betrieb nimmt. Außerdem gehören hierher die Angaben über das Personal, die Leistung und die Durchführung des Betriebes.

Daß diese Voraussetzungen vom Österreichischen Verkehrsbüro (siehe Punkt 3 vorliegender Anfrage) nicht erbracht werden konnten, liegt klar auf der Hand. Es waren

35. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. Feber 1956

zur Zeit des Konzessionsansuchens weder Flugzeuge, noch fliegendes Personal vorhanden, welche die Voraussetzungen für ein Konzessionsansuchen hätten bilden können. Es geht daraus ferner hervor, daß die zwingende Vorschrift des § 90 der Verordnung über Luftverkehr bei der Konzessionserteilung an das Österreichische Verkehrsbüro nicht beachtet wurde.

Die beiden Konzessionen an das Österreichische Verkehrsbüro wurden, wie bereits erwähnt, am 8. und 18.11.1955 erteilt.

Ähnlich haben sich auch die Konzessionserteilungen an die angeführten Flughafenbetriebsgesellschaften abgespielt, welche Konzessionen erteilt erhielten, bevor das Fluggerät und das fliegende Personal zur Verfügung gestanden sind. Zum Teil verfügen diese Gesellschaften bis heute noch nicht über die gesetzlichen Voraussetzungen der Konzessionserteilung.

Durch diese aufgezeigte Praxis des Amtes für Zivilluftfahrt ist a) ein Verstoß gegen klare gesetzliche Bestimmungen durch das Amt für Zivilluftfahrt erwiesen und b) die laut Bundesverfassung garantierte Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz mißachtet, denn bei einer Anzahl anderer Konzessionsansuchen wurde - worüber der Nachweis geführt werden kann - die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen mit mehr als übertriebenem Eifer verlangt.

Die unterzeichneten Abgeordneten haben den Eindruck, daß der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe bei seiner eingangs erwähnten Anfragebeantwortung nicht erschöpfend informiert war, und richten daher an ihn die neuerliche

A n f r a g e :

Was gedenkt der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zu tun, um derartige gesetzwidrige Übergriffe des Amtes für Zivilluftfahrt abzustellen und bereits erfolgte widerrechtlich erteilte Konzessionen wieder einzuziehen ?