

## 318 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates VIII. GP.

### Bericht

### des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft

über die Regierungsvorlage (307 der Beilagen): Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz).

Nach dem Inkrafttreten des österreichischen Staatsvertrages konnte Österreich seine Luft-  
hoheit wieder voll ausüben. Damit ist die Mög-  
lichkeit gegeben, eine der vollen Souveränität  
Österreichs entsprechende gesetzliche Regelung  
des Luftfahrtwesens, und zwar sowohl hinsicht-  
lich der Zivilluftfahrt als auch hinsichtlich der  
Militärluftfahrt, zu treffen. Die für die Luftfahrt  
geltenden ehemals reichsrechtlichen Vorschriften  
stehen vielfach mit der österreichischen Rechts-  
ordnung und dem österreichischen Behörden-  
aufbau in Widerspruch. Sie entsprechen außer-  
dem nicht mehr den Anforderungen des moder-  
nen Luftverkehrs und sind vielfach auch nicht  
mit den aus internationalen Verträgen erwach-  
senden Verpflichtungen in Einklang zu bringen.  
Es ist daher notwendig, für die Angelegenheiten  
der Luftfahrt eine neue gesetzliche Grundlage zu  
schaffen.

Da Österreich dem Abkommen von Chicago  
vom 7. Dezember 1944 über die Internationale  
Zivilluftfahrt im Jahre 1948 beigetreten ist,  
mußte der Gesetzentwurf daher auch auf die Be-  
stimmungen dieses Abkommens sowie auf die  
von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organis-  
ation (ICAO), der Österreich nunmehr angehört,  
beschlossenen Normen und Empfehlungen Be-  
dacht nehmen.

Das Verkehrswesen gehört gemäß Artikel 102  
Abs. 2 Bundes-Verfassungsgesetz zu jenen An-  
gelegenheiten, die in unmittelbarer Bundes-  
verwaltung besorgt werden können. Dennoch  
sollen, entsprechend dem Grundsatz der Einheit  
der Verwaltung — im Gegensatz zum geltenden  
Recht —, den Landeshauptmännern in mittel-  
barer Bundesverwaltung Agenden übertragen  
werden, soweit sich dies mit den Interessen einer  
möglichst arbeits- und personalsparenden Ver-

waltung vereinbaren läßt. Die Heranziehung der  
Bezirksverwaltungsbehörden kommt, wie sich aus  
dem Wesen der zu regelnden Materie ergibt, nur  
für die Ahndung der Verwaltungsübertretungen  
in Betracht.

Die ausschließliche Inanspruchnahme der  
mittelbaren Bundesverwaltung könnte eine  
zweckmäßige Verwaltung aller Angelegenheiten  
der Luftfahrt nicht gewährleisten, da diese mei-  
stens über die Grenzen der einzelnen Bundes-  
länder hinausgreifen. Es ist daher in Luftfahrt-  
sachen eine einheitliche Handhabung der Bestim-  
mungen weitaus notwendiger als auf anderen  
Rechtsgebieten. Auch die Mitgliedschaft Öster-  
reichs bei der Internationalen Zivilluftfahrt-  
Organisation läßt eine derartige einheitliche  
Führung zumindest gewisser Agenden not-  
wendig erscheinen. Auch die Tatsache, daß die  
Luftfahrt in einer sehr raschen Fortentwicklung  
begriffen ist, zwingt geradezu zu einer mög-  
lichsten Konzentrierung der Verwaltungsagenden.

All dies führt dazu, daß neben der mittelbaren  
Bundesverwaltung auch eine zentrale, für das  
ganze Bundesgebiet zuständige Unterbehörde ge-  
schaffen werden muß, die zweckmäßigerweise als  
„Bundesamt für Zivilluftfahrt“ zu bezeichnen  
wäre. Es sei in diesem Zusammenhang darauf  
hingewiesen, daß auch andere föderativ organi-  
sierte Staaten, die Österreich an Größe um ein  
Vielfaches übertreffen, wie zum Beispiel die  
Bundesrepublik Deutschland, eine zentrale Luft-  
fahrt-Unterbehörde für das ganze Bundesgebiet  
errichtet haben. Auch in der extrem föderalisti-  
schen Schweiz besteht, den zwingenden Bedürf-  
nissen der Luftfahrt entsprechend, ein zentrales  
„Eidgenössisches Luftamt“. Den Kantonen ist auf  
dem Gebiete der Luftfahrtverwaltung keine Zu-  
ständigkeit eingeräumt.

Nach dem vorliegenden Entwurf sollen dem  
Bundesamt für Zivilluftfahrt — im Gegensatz  
zum Landeshauptmann — alle überregionalen  
hoheitsrechtlichen Aufgaben übertragen werden,

2

die besondere flugtechnische und flugbetriebliche Kenntnisse voraussetzen. Auch die Flugsicherung muß zentral besorgt werden, weil sie sich infolge ihres internationalen Charakters keineswegs bundesländerweise abgrenzen läßt. Daß nicht beabsichtigt ist, den Flugsicherungsdienst, welcher derzeit 114 Beamte und 106 Vertragsbedienstete umfaßt, im Ministerialdienst zu belassen, ergibt sich auch aus der Schaffung eines eigenen Dienstzweiges „Flugsicherungsdienst“ im Rahmen der Dienstzweigeverordnung (Fünfte Novelle, BGBl. Nr. 1/1955).

Die Schaffung eines Bundesamtes für Zivilluftfahrt würde gegenüber der derzeitigen Regelung (Erledigung aller Agenden durch das Ministerium) zu keiner Personalvermehrung des Bundes führen, insbesondere deshalb, weil zahlreiche Agenden dem Landeshauptmann übertragen werden. Keineswegs wäre damit eine Doppelgleisigkeit der Verwaltung verbunden. Würde man aber, was aus den oben angeführten Gründen sachlich nicht zu vertreten wäre, diese Agenden dennoch in mittelbarer Bundesverwaltung besorgen lassen, so würde dies, im ganzen gesehen, zweifellos zu einer sehr beträchtlichen Personalvermehrung führen. Die Ämter der Landesregierungen müßten für diese neuen Agenden zusätzlich Personal einstellen und einschulen, ohne daß im Hinblick auf die Kleinheit der Verwaltungsbereiche die Gewähr für eine volle Auslastung dieser Beamten bestünde.

Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft soll nach der vorgeschlagenen Regelung nur jene Aufgaben behalten, die bei jeder Materie dem Ministerium vorbehalten sind, also vor allem die Erlassung von durchführenden Rechtsverordnungen.

Der vorliegende Entwurf hält sich streng an die interministerielle Kompetenzverteilung und enthält keine Norm, die eine Kompetenzverschiebung beinhalten würde.

Individuelle Verwaltungsakte soll das Ministerium nur hinsichtlich der Flughäfen und der Luftbeförderungsunternehmen setzen.

Im Entwurf wurde darauf Bedacht genommen, daß die einheitliche Behandlung der militärischen Luftfahrtangelegenheiten ein unumgängliches Gebot der Landesverteidigung ist und daß diesem Gebot nur Rechnung getragen werden kann, wenn die Angelegenheiten der militärischen Luftfahrt von einer einzigen Stelle, nämlich vom Bundesministerium für Landesverteidigung, besorgt werden.

Abschließend sei festgehalten, daß für das baldige Inkrafttreten eines neuen Luftfahrtgesetzes hauptsächlich folgende Gründe maßgebend sind:

1. Die gegenwärtigen Enteignungsbestimmungen (§ 15 Luftverkehrsgesetz) sind unzureichend und völlig unklar, so daß es fraglich erscheint,

ob auf Grund dieser Bestimmungen überhaupt eine Enteignung durchgeführt werden kann. Es erscheint daher im Hinblick auf das an der Zivil- und Militärluftfahrt bestehende öffentliche Interesse die Einräumung des Enteignungsrechtes im Rahmen dieses Gesetzentwurfes unbedingt erforderlich.

2. Durch die Gründung eines österreichischen Fluglinienunternehmens ist die Entwicklung der österreichischen Luftfahrt in ein neues Stadium getreten. Es wäre zweckmäßig, daß die Flugzeuge des österreichischen Fluglinienunternehmens mit österreichischen Kennzeichen fliegen. Nach Artikel 17 des Abkommens über die ICAO und gemäß § 3 Abs. 2 des derzeit noch geltenden Luftverkehrsgesetzes besitzen nur die in die österreichische Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeuge die österreichische Staatszugehörigkeit und nur diese Luftfahrzeuge dürfen österreichische Kennzeichen führen. Voraussetzung für die Eintragung in die österreichische Luftfahrzeugrolle ist aber, daß das Luftfahrzeug im ausschließlichen Eigentum österreichischer Staatsangehöriger steht. Dieses Erfordernis wird jedoch bei den Luftfahrzeugen der österreichischen Flugliniengesellschaft zunächst nicht gegeben sein. Die Gesellschaft wird vielmehr Charterverträge abschließen müssen; das Luftfahrzeug wird dann nicht in ihrem Eigentum, sondern im Eigentum ausländischer Staatsangehöriger stehen. Solche Luftfahrzeuge können nach der derzeitigen Rechtslage nicht in die österreichische Luftfahrzeugrolle eingetragen werden und daher auch nicht die österreichischen Kennzeichen führen. Der vorliegende Entwurf sieht nunmehr vor, daß ein Luftfahrzeug in das Luftfahrzeugregister einzutragen ist, wenn der Halter österreichischer Staatsbürger ist. Halter ist gemäß § 13 Abs. 2 des Entwurfes derjenige, der das Luftfahrzeug auf eigene Rechnung betreibt und jene Verfügungsmacht darüber besitzt, die ein solcher Betrieb voraussetzt. Der Entwurf gibt daher die Möglichkeit, daß die Luftfahrzeuge der österreichischen Flugliniengesellschaft auch dann mit österreichischen Kennzeichen fliegen können, wenn sie nicht im Eigentum der Fluggesellschaft stehen. Nach der gegenwärtigen Rechtslage müßten die Flugzeuge der genannten Gesellschaft mit ausländischen Kennzeichen fliegen.

Der Ausschuss für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 26. November 1957 beraten. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Czettel, Doktor Dipl.-Ing. Weiß, Eichinger und Stürgkh, ferner der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. Waldbrunner und der Staatssekretär im Bundesministerium für Landesverteidigung Doktor Stephani.

Die Regierungsvorlage wurde mit den Abänderungen beziehungsweise Textberichtigungen, die dem Bericht angeschlossen sind, einstimmig angenommen.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft stellt somit den Antrag, der

Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (307 der Beilagen) mit den angeschlossenen Abänderungen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, am 26. November 1957

**Holzfeind**  
Berichterstatler

**Freund**  
Obmann

## Abänderungen

### zum Gesetzentwurf in 307 der Beilagen.

1. Im § 8 hat Abs. 2 lit. b folgendermaßen zu lauten:

„b) unter welchen Voraussetzungen das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Einzelfällen auf Antrag Ausnahmen von den Bestimmungen des Abs. 1 erster Satz zulassen kann.“

2. Im § 20 Abs. 2 ist in der zweiten und in der fünften Zeile das Wort „Luftfahrzeugeigentümer“ durch das Wort „Luftfahrzeughalter“ zu ersetzen.

3. Im § 23 hat in der dritten Zeile das Wort „und“ zu entfallen.

4. Im § 34 Abs. 2 ist das Wort „dreier“ durch das Wort „zweier“ zu ersetzen.

5. Im § 41 Abs. 2 letzte Zeile ist das Wort „stellen“ durch das Wort „bestellen“ zu ersetzen.

6. Im § 99 hat der Abs. 5 folgendermaßen zu lauten:

„(5) Auf Grund des rechtskräftigen Enteignungsbescheides gelten Verträge der schuldrechtlich Nutzungsberechtigten, Gebrauchsberechtigten oder Bestandnehmer und der dinglich Berechtigten, soweit sie nicht enteignet werden können, als zum nächsten gesetzlichen Kündigungstermin aufgekündigt und die Vertragsgegenstände sind innerhalb der gesetzlichen Fristen zu räumen, wenn auch vertraglich etwas anderes vereinbart ist.“

7. Im § 129 Abs. 1 fünfte Zeile ist das Wort „oder“ durch das Wort „und“ zu ersetzen.