

852 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.

10. 5. 1968

Regierungsvorlage**VERTRAG**

ZWISCHEN DER REPUBLIK ÖSTERREICH UND DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND ÜBER AUSWIRKUNGEN DER ANLAGE UND DES BETRIEBES DES FLUGHAFENS SALZBURG AUF DAS HOHEITSGEBIET DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Die Republik Österreich
und

die Bundesrepublik Deutschland

— im folgenden als Vertragsparteien bezeichnet — haben als Mitglieder der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in der Erwägung,

daß die nach dem Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt für den österreichischen Flughafen Salzburg zu errichtende Sicherheitszone in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland hineinreicht und

daß die Mindestanforderungen des vorgenannten Abkommens durch das österreichische Luftfahrtgesetz vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, und durch das deutsche Luftverkehrsgesetz in der Fassung vom 22. Oktober 1965 (Bundesgesetzblatt I S. 1729) erfüllt werden,

im Interesse der Entwicklung der internationalen Luftfahrt und zur Abwehr von Gefahren für die Luftfahrt und die Allgemeinheit folgendes vereinbart:

Artikel 1

Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich, die für die Anlage und den Betrieb des Flughafens Salzburg im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland notwendigen Maßnahmen nach Maßgabe des deutschen Luftverkehrsgesetzes und der dazu ergangenen Durchführungsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung zu treffen. Sie wird dabei die von der zuständigen Luftfahrtbehörde der Republik Österreich für den Flughafen Salzburg erteilte Zivil-

flugplatz-Bewilligung vom 31. Mai 1965, Zl. 33.500/13-I/8-1965, und die Betriebsaufnahmebewilligungen vom 30. Juni 1960, Zl. 32.467-I/7-1960 und vom 29. März 1963, Zl. 33.500/21-I/7-1963, zugrunde legen.

Artikel 2

(1) Die Vertragsparteien werden in einen Meinungs austausch nach Artikel 10 eintreten, wenn die Zivilluftplatz-Bewilligung oder die Betriebsaufnahmebewilligung des Flughafens Salzburg geändert oder ergänzt werden soll. Die Republik Österreich wird in diesen Fällen die deutschen Erfordernisse, insbesondere die Erfordernisse der Raumordnung, der Landesplanung, des Städtebaues und des Schutzes gegen Fluglärm berücksichtigen. Werden durch eine solche Änderung oder Ergänzung Maßnahmen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland notwendig, so findet Artikel 1 Anwendung, soweit die Bundesrepublik Deutschland Einwendungen gegen die Änderung oder die Ergänzung nicht erhoben hat.

(2) Soll sich die Betriebszeit des Flughafens Salzburg auf Zeiträume zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit erstrecken, so darf die Genehmigung zur Änderung der bestehenden Betriebszeit nur erteilt werden, wenn dadurch deutsche Interessen auf dem Gebiet der Sicherheit und Ordnung oder des Schutzes gegen Fluglärm nicht beeinträchtigt werden. Die zuständige österreichische Luftfahrtbehörde wird vor Erteilung der Genehmigung eine Stellungnahme der zuständigen deutschen Luftfahrtbehörde einholen.

Artikel 3

(1) Der im deutschen Hoheitsgebiet festzulegende Bauschutzbereich wird im Rahmen der Vorschriften des deutschen Luftverkehrsgesetzes, soweit es möglich ist, die österreichische Sicherheitszone berücksichtigen.

(2) Die zuständige österreichische Luftfahrtbehörde wird die für die Bekanntmachung des

Bauschutzbereiches und die für die Unterrichtung der Luftfahrtbehörden erforderlichen Ausfertigungen eines Lageplanes mit eingezeichnetem Bauschutzbereich im Maßstab 1 : 25.000 zur Verfügung stellen und Abschriften der Zivilflugplatz-Bewilligung und der Betriebsaufnahmebewilligung des Flughafens Salzburg sowie ihrer Ergänzungen und Änderungen der zuständigen deutschen Luftfahrtbehörde zuleiten.

(3) Soll eine Baugenehmigung oder eine sonstige Genehmigung versagt werden, so wird die zuständige deutsche Luftfahrtbehörde vor ihrer Entscheidung eine Stellungnahme der zuständigen österreichischen Luftfahrtbehörde einholen.

Artikel 4

(1) Soweit Maßnahmen deutscher Behörden im Zusammenhang mit der Anlage und dem Betrieb des Flughafens Salzburg nach deutschem Recht eine Entschädigungspflicht des Flughafenunternehmers begründen, tritt an dessen Stelle die Bundesrepublik Deutschland.

(2) Die Republik Österreich hat der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern und dessen Gebietskörperschaften alle erforderlichen Aufwendungen und alle Schäden zu ersetzen, die ihnen im Zusammenhang mit der Anlage und dem Betrieb des Flughafens erwachsen, insbesondere Aufwendungen nach Absatz 1 und sonstige Aufwendungen zur Befriedigung von Ansprüchen Dritter.

(3) Ansprüche wegen Einwirkungen des Flugplatzverkehrs oder des Betriebes des Flughafens auf Personen, Sachen oder Rechte im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland können sich auf das deutsche oder auf das österreichische Recht stützen. Stützen sich die Ansprüche auf das deutsche Recht, so findet § 11 des deutschen Luftverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 26 der deutschen Gewerbeordnung sinngemäß Anwendung, soweit der Flughafen nach den geltenden österreichischen Vorschriften und im Rahmen dieses Vertrages betrieben wird. Zur Entscheidung von Streitigkeiten über solche Ansprüche sind ausschließlich die ordentlichen Gerichte der Bundesrepublik Deutschland zuständig.

Artikel 5

(1) Für Schäden an Personen, Sachen oder Rechten, die durch Einwirkung des Flugplatzverkehrs oder des Betriebes des Flughafens Salzburg im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland eingetreten sind und die von Organen der Republik Österreich im Zusammenhang mit ihrer dienstlichen Tätigkeit durch rechtswidriges Verhalten schuldhaft zugefügt worden sind, haftet die Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe der Vorschriften, nach denen sich ihre Haftung für ihre Organe bestimmt.

(2) Die Bundesrepublik Deutschland hat, wenn gegen sie ein Anspruch auf Grund des Absatzes 1 geltend gemacht wird, die Republik Österreich hiervon unverzüglich in Kenntnis zu setzen und sie im Falle einer gerichtlichen Geltendmachung auch hierüber zu unterrichten.

(3) Die Republik Österreich ist verpflichtet, der Bundesrepublik Deutschland die ihr erreichbaren, für die Bearbeitung des Schadensfalles sachdienlichen Informationen und Beweismittel zur Verfügung zu stellen, soweit dies nach ihren Vorschriften zulässig ist.

(4) Die Bundesrepublik Deutschland hat die Republik Österreich von der Erledigung des Anspruches in Kenntnis zu setzen; Abschriften der Entscheidung, des Vergleiches oder der sonst zur Erledigung führenden Verfügung sind beizufügen.

(5) Die Republik Österreich wird der Bundesrepublik Deutschland erstatten, was diese zur Erfüllung der aus Absatz 1 sich ergebenden Verpflichtungen geleistet hat.

(6) Dieser Artikel gilt nicht, soweit der Schaden einen österreichischen Staatsbürger trifft.

Artikel 6

Die Anordnung und die Genehmigung von Einzelmaßnahmen, insbesondere über die Anbringung und die Unterhaltung von Hinderniskennzeichnungen, ergehen nach Fühlungnahme mit den zuständigen österreichischen Luftfahrtbehörden.

Artikel 7

Die Republik Österreich wird im Rahmen der nach österreichischem Recht bestehenden Möglichkeiten durch geeignete Maßnahmen dafür sorgen, daß geschlossene Siedlungen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland in geringerer als der flugbetrieblich erforderlichen Höhe nicht überflogen werden und daß der Betrieb von Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, insbesondere der Betrieb der Deutschen Bundesbahn, durch Luftfahrzeuge nicht beeinträchtigt wird.

Artikel 8

Durch diesen Vertrag werden die bestehenden Vertragsverhältnisse über den Verlauf der Staatsgrenze und über Maßnahmen der Flugsicherung sowie Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und die Rechte der Bundesrepublik Deutschland in bezug auf die Errichtung und den Betrieb von Funksendeanlagen nicht berührt. Die Bundesrepublik Deutschland wird jedoch dafür Sorge tragen, daß durch diese Funksendeanlagen der Betrieb der für den Flughafen Salzburg erforderlichen Flugsicherungsanlagen nicht gestört wird.

852 der Beilagen

3

Artikel 9

Auf Verlangen der Bundesrepublik Deutschland wird die Republik Österreich einem deutschen zivilen Flugplatz, dessen Bauschutzbereich österreichisches Hoheitsgebiet berührt, nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit durch Abschluß eines entsprechenden Vertrages die gleiche Behandlung zugestehen, die der Flughafen Salzburg durch diesen Vertrag erfährt.

Artikel 10

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und die Auslegung dieses Vertrages berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 11

Zur Erörterung von Änderungen dieses Vertrages kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation verlangen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und der Anwendung des Vertrages, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 10 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen dreißig Tagen nach Eingang des Verlangens.

Artikel 12

(1) Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Vertrages sollen durch die zuständigen Behörden der Vertragsparteien beigelegt werden.

(2) Kann eine Meinungsverschiedenheit auf diese Weise nicht beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann ist innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(4) Werden die in Absatz 3 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer

anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der ICAO bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll sein Vertreter die Ernennungen vornehmen.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten des von ihr bestellten Schiedsrichters sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmannes sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(6) Hinsichtlich der Ladung und der Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen werden die Gerichte und die Verwaltungsbehörden der beiden Vertragsparteien auf das vom Schiedsgericht an die betreffende Regierung zu richtende Ersuchen in derselben Weise Rechts- und Amtshilfe leisten wie auf das Ersuchen ausländischer Zivilgerichte.

Artikel 13

Dieser Vertrag gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Bundesregierung der Republik Österreich innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 14

(1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht werden.

(2) Der Vertrag tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Jede Vertragspartei kann diesen Vertrag jederzeit schriftlich kündigen. Der Vertrag tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

Geschehen zu Wien, am 19. Dezember 1967 in zwei Urschriften.

Für die Republik Österreich:

Tončić-Sorinj m. p.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Löns m. p.

Erläuternde Bemerkungen

I.

Allgemeiner Teil

Im Völkerrecht hat sich seit dem zweiten Weltkrieg die Lufthoheitstheorie durchgesetzt. Die Grundsätze dieser Theorie wurden im Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ) vom 7. Dezember 1944, BGBl. Nr. 97/1949, in der Fassung BGBl. Nr. 106/1957 und 286/1962, ausdrücklich anerkannt. Danach anerkennen die Vertragsstaaten des AIZ, daß jedem Staat im Luftraum über seinem Hoheitsgebiet die volle und ausschließliche Souveränität zukommt (Art. 1 des AIZ). Flugrechte über fremdem Hoheitsgebiet müssen staatsvertraglich zugestanden werden. Zwischen den Vertragsstaaten des AIZ gelten diesbezüglich neben den Bestimmungen der Art. 5 ff. des AIZ zahlreiche bilaterale Abkommen.

Die Republik Österreich und die Bundesrepublik Deutschland sind Vertragsstaaten des AIZ und haben einander über die Bestimmungen des AIZ hinausgehende Luftfreiheiten im zweiseitigen Luftverkehrsabkommen BGBl. Nr. 136/1966 (Fluglinienplan BGBl. Nr. 206/1966) eingeräumt.

Um den An- und Abflug von Luftfahrzeugen zu sichern und überhaupt zu ermöglichen, muß ein bestimmter Luftraum im Flugplatzbereich frei von Hindernissen gehalten werden. Zur Aufrechterhaltung der erforderlichen Hindernisfreiheit ist nach österreichischem Recht zunächst der Flugplatzhalter verpflichtet. Er kann sich aber nur der Mittel des Privatrechtes bedienen. Bei Flugplätzen, an denen ein öffentliches Interesse besteht — vor allem bei Flughäfen — wird daher die Hindernisfreiheit durch öffentlich-rechtliche Vorschriften gesichert. Um solche Flugplätze werden durch Verordnungen auf Grund des Luftfahrtgesetzes (LFG.), BGBl. Nr. 253/1957, „Sicherheitszonen“ festgelegt. In Sicherheitszonen dürfen grundsätzlich keine Luftfahrthindernisse errichtet werden. Sie beinhalten also im wesentlichen Eigentumsbeschränkungen für die Eigentümer von Grundstücken in den und unterhalb der Sicherheitszonen.

Die für den Flughafen Salzburg nach den Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen

Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festzulegende Sicherheitszone reicht in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland hinein. Für den in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland hineinreichenden Teil der Sicherheitszone gelten selbstverständlich die österreichischen Rechtsvorschriften nicht. Insoweit wäre daher die für An- und Abflüge zum bzw. vom Flughafen Salzburg erforderliche Hindernisfreiheit öffentlich-rechtlich nicht gewährleistet. Das öffentliche Interesse am Flughafen Salzburg erfordert aber einen entsprechenden Schutz, weswegen das gegenständliche Abkommen im österreichischen Interesse erforderlich war.

Hauptinhalt des vorliegenden Vertrages ist es, die erforderliche Hindernisfreiheit für den Flughafen Salzburg auch im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zu gewährleisten. Dem Vertrag zufolge soll dies auf die Weise geschehen, daß der Flughafen Salzburg im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland wie ein deutscher Flughafen behandelt wird. Das heißt, daß auf ihn die — den österreichischen Vorschriften im Ergebnis entsprechenden — Vorschriften des deutschen Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 22. Oktober 1965 (Bundesgesetzblatt I S. 1729) über den Bauschutzbereich um Flugplätze angewendet werden sollen.

Aus dieser grundsätzlichen Gleichstellung des Flughafens Salzburg im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland mit deutschen Flughäfen ergibt sich eine Fülle von Problemen, deren Lösung den übrigen Inhalt des Vertrages bildet.

Der Vertrag ist gesetzändernd bzw. gesetzergänzend und bedarf daher gemäß Art. 50/1 B.-VG. der Genehmigung des Nationalrates.

II.

Besonderer Teil

Zu Art. 1:

Der Art. 1 beinhaltet die Gleichstellung des Flughafens Salzburg im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland mit deutschen Flughäfen in Form einer Verpflichtungserklärung des deutschen Vertragspartners. Ausgegangen wird

dabei von der geltenden Zivilflugplatz-Bewilligung und der geltenden Betriebsaufnahmegewilligung für den Flughafen Salzburg. Soll eine dieser Bewilligungen geändert werden, dann kommen die Bestimmungen des Art. 2 zur Anwendung.

Zu Art. 2:

Abs. 1:

Durch Änderungen oder Ergänzungen der Zivilflugplatz-Bewilligung oder der Betriebsaufnahmegewilligung für den Flughafen Salzburg kann sich eine Änderung des von Hindernissen freizuhaltenen Luftraumes ergeben. Vor einer solchen Änderung ist daher ein Meinungsaustausch zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland vorgesehen. Die österreichischen Luftfahrtbehörden sind dadurch rechtlich in keiner Weise gehindert, die bestehenden Bewilligungen zu ändern. Insoweit jedoch eine solche Änderung im deutschen Hoheitsgebiet eine Änderung des geschützten Luftraumes bewirken würde, ist es erforderlich, daß die Bundesrepublik Deutschland hiezu gehört wird.

Die österreichischen Luftfahrtbehörden haben bei derartigen Änderungen die deutschen Erfordernisse zu berücksichtigen. Besondere Bedeutung kommt dabei den Erfordernissen des Schutzes vor Fluglärm zu. Sollten in der Bundesrepublik Deutschland (neue) gesetzliche Vorschriften gegen Fluglärmbeeinträchtigungen in den Bereichen um Flugplätze verwirklicht werden, so wird auf diese Vorschriften hinsichtlich des Flughafens Salzburg Rücksicht zu nehmen sein.

Abs. 2:

Besondere Bedeutung kommt dem Lärmproblem für die Nachtzeit zu. Die Betriebszeiten öffentlicher Flugplätze sind nach den Bestimmungen der Zivilflugplatzverordnung, BGBl. Nr. 71/1962, von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zu genehmigen. Sollte eine Betriebszeit für den Flughafen Salzburg beantragt werden, die sich auch auf Zeiträume zwischen 23.00 und 06.00 Uhr Ortszeit erstreckt, dann müßte eine Stellungnahme der zuständigen deutschen Luftfahrtbehörde eingeholt werden. Die Änderung der Betriebszeit dürfte — soweit Flüge über dem deutschen Hoheitsgebiet überhaupt in Betracht kommen — nur genehmigt werden, wenn dadurch deutsche Interessen (besonders also Interessen des Lärmschutzes) nicht beeinträchtigt werden.

Zu Art. 3:

Abs. 1:

Der „Bauschutzbereich“ nach den Bestimmungen des deutschen Luftverkehrsgesetzes umfaßt an sich einen größeren Bereich, als die Sicherheitszone nach den österreichischen Luftfahrtrechts-

vorschriften. Im § 13 des deutschen Luftverkehrsgesetzes sind jedoch Erleichterungen vorgesehen; die Anwendung dieser Bestimmungen ermöglicht die Handhabung eines Bauschutzbereiches, der die österreichische Sicherheitszone so ergänzt, als ob auf sie ausschließlich die österreichischen Vorschriften anzuwenden wären. Damit ist gewährleistet, daß die Beschränkungen auf deutschem Gebiet nicht weiter gehen, als es nach den österreichischen Vorschriften erforderlich wäre.

Abs. 2

Der Verpflichtung zur Übermittlung der erforderlichen Unterlagen für die Durchführung der Bestimmungen des Abs. 1 durch die zuständigen deutschen Luftfahrtbehörden wurde österreichischerseits bereits entsprochen.

Abs. 3:

Die Versagung einer Baugenehmigung oder einer sonstigen Genehmigung durch die zuständigen deutschen Behörden (in erster Linie kommen Gemeindebehörden als Baubehörden in Betracht) kann eine Entschädigungspflicht begründen, die nach Art. 4 die Republik Österreich trifft. Diese wird wegen der Refundierung mit der Salzburger Flughafenbetriebsges. m. b. H. einen Vertrag abzuschließen haben. Von dem endgültig zur Kostentragung Verpflichteten wird abzuwägen sein, ob nicht weniger aufwendige Maßnahmen (zum Beispiel Hinderniskennzeichnung, vgl. Art. 6) mit entsprechendem Erfolg für die Sicherheit der Luftfahrt getroffen werden könnten.

Zu Art. 4:

Abs. 1:

Die Lage des Flughafens Salzburg in unmittelbarer Nähe der deutschen Grenze kann im Zusammenhang mit der Anlage und dem Betrieb des Flughafens Maßnahmen deutscher Behörden auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zur Folge haben, die nach deutschem Recht eine Entschädigungspflicht des Flughafenunternehmens begründen. Um zu vermeiden, daß die auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Geschädigten ihre Ansprüche gegen den in diesem Fall ausländischen (österreichischen) Flughafenunternehmer geltend machen müssen, sieht Abs. 1 vor, daß an die Stelle des Flughafenunternehmers die Bundesrepublik Deutschland tritt (Abs. 1).

Eine Entschädigungspflicht begründen zunächst vor allem Maßnahmen nach Art. 1 oder 2 des Vertrages; somit kommen hier insbesondere die Bestimmungen des § 19 des deutschen Luftverkehrsgesetzes in Betracht. Danach sind Vermögensnachteile für Maßnahmen auf Grund der Bestimmungen der §§ 12, 14 bis 17 dieses Geset-

zes, betreffend den Bauschutzbereich, entschädigungspflichtig. Der § 19 des deutschen Luftverkehrsgesetzes lautet:

„(1) Entstehen durch Maßnahmen auf Grund der Vorschriften der §§ 12, 14 bis 17 dem Eigentümer oder einem anderen Berechtigten Vermögensnachteile, so ist hiefür eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Hierbei ist die entzogene Nutzung, die Beschädigung oder Zerstörung einer Sache unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten zu berücksichtigen. Für Vermögensnachteile, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beeinträchtigung stehen, ist den in Satz 1 bezeichneten Personen eine Entschädigung zu zahlen, wenn und soweit dies zur Abwendung oder zum Ausgleich unbilliger Härten geboten erscheint.

(2) Unterläßt der Berechtigte eine Änderung der Nutzung, die ihm zuzumuten ist, so mindert sich seine Entschädigung um den Wert der Vermögensvorteile, die ihm bei Ausübung der geänderten Nutzung erwachsen wären.

(3) Werden Bauwerke und sonstige Luftfahrt-Hindernisse (§ 15), deren entschädigungslose Entfernung oder Umgestaltung nach dem jeweils geltenden Recht gefordert werden kann, auf Grund von Maßnahmen nach § 16 ganz oder teilweise entfernt oder umgestaltet, so ist eine Entschädigung nur zu leisten, wenn es aus Gründen der Billigkeit geboten ist. Sind sie befristet zugelassen und ist die Frist noch nicht abgelaufen, so ist eine Entschädigung nach dem Verhältnis der restlichen Frist zu der gesamten Frist zu leisten.

(4) Dinglich Berechtigte, die nicht zum Gebrauch oder zur Nutzung der Sache berechtigt sind, sind nach den Art. 52 und 53 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch auf die Entschädigung des Eigentümers angewiesen.

(5) Die Entschädigung ist in den Fällen des § 12 von dem Flughafenunternehmer, in den Fällen des § 17 von dem Unternehmer des Flugplatzes zu zahlen. Soweit die bezeichneten Maßnahmen Grundstücke oder andere Sachen außerhalb der Bauschutzbereiche der §§ 12 und 17 betreffen, ist die Entschädigung, wenn es sich um Maßnahmen der Flugsicherung handelt, vom Bund zu zahlen, im übrigen von den Ländern.

(6) Im übrigen sind die Vorschriften des § 13 Abs. 2, der §§ 14, 15, 17 bis 25, 31 und 32 des Schutzbereichsgesetzes vom 7. Dezember 1956 (Bundesgesetzblatt I S. 899) sinngemäß anzuwenden.“

Abs. 2:

Nach Abs. 2 übernimmt die Republik Österreich die völkerrechtliche Verpflichtung, der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern und dessen Gebietskörperschaften alle Aufwen-

dungen nach Abs. 1 zu ersetzen. Darüber hinaus entspricht es der Billigkeit, daß deutschen Gebietskörperschaften alle erforderlichen Aufwendungen (einschließlich Kosten) und alle Schäden ersetzt werden, die ihnen im Zusammenhang mit der Anlage und dem Betrieb des Flughafens Salzburg erwachsen, also auch unmittelbare Schäden, die etwa einer solchen Gebietskörperschaft als Grundstückseigentümer entstehen, oder sonstige Aufwendungen zur Befriedigung von Ansprüchen Dritter, die insbesondere auch auf künftigen deutschen Vorschriften zum Schutz gegen Fluglärm beruhen könnten.

Die „erforderlichen“ Aufwendungen und Schäden sind auf diplomatischem Wege geltend zu machen. Kommt keine Einigung (zum Beispiel über die Frage, inwieweit eine Aufwendung erforderlich war) zustande, finden die Bestimmungen des Art. 12 Anwendung. Klagen gegen die Republik Österreich nach Abs. 3 kommen hier nicht in Betracht. Diese Ansprüche stützen sich vielmehr ausschließlich auf den vorliegenden Vertrag (vgl. dagegen Abs. 3 bezüglich Ansprüche Dritter).

Abs. 3:

Die Ansprüche wegen Einwirkungen des Flugplatzverkehrs (dieser Begriff steht auf Grund des Annexes 2 zum AIZ international fest; vgl. dazu § 2 Z. 11 der LVR. 1967, BGBl. Nr. 56, in der Fassung der LVR.-Novelle 1968, BGBl. Nr. 42) oder des Betriebes des Flughafens (was unter Betrieb des Flughafens zu verstehen ist, ergibt sich aus den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes und der ZFBO., BGBl. Nr. 72/1962), soweit es sich nicht um Ansprüche nach Abs. 2 handelt, können sich auf das deutsche oder auf das österreichische Recht stützen. Zur Entscheidung von Streitigkeiten über solche Ansprüche sind ausschließlich die ordentlichen Gerichte der Bundesrepublik Deutschland zuständig. Die Rechtswahl obliegt nach deutschem Recht dem Gericht.

§ 11 des deutschen Luftverkehrsgesetzes lautet:

„Die Vorschriften des § 26 der Gewerbeordnung gelten für Flughäfen entsprechend. Dies gilt auch dann, wenn der Flughafen nicht gewerblichen, sondern öffentlichen Zwecken dient.“

§ 26 der deutschen Gewerbeordnung lautet:

„Soweit die bestehenden Rechte zur Abwehr benachteiligender Einwirkungen, welche von einem Grundstück aus auf ein benachbartes Grundstück geübt werden, dem Eigentümer oder Besitzer des letzteren eine Privatklage gewähren, kann diese Klage einer mit obrigkeitlicher Genehmigung errichteten gewerblichen Anlage gegenüber niemals auf Einstellung des Gewerbebetriebes, sondern nur auf Herstellung von Einrichtungen, welche die benachteiligende Einwir-

kung ausschließen, oder, wo solche Einrichtungen untunlich oder mit einem gehörigen Betrieb des Gewerbes unvereinbar sind, auf Schadloshaltung gerichtet werden.“

Zu Art. 5:

Art. 5 enthält in Abweichung von den Bestimmungen des Art. 4 besondere Vorschriften für zivilrechtliche Schadenersatzansprüche wegen Schäden, die durch österreichische Organe in Vollziehung der Gesetze schuldhaft und rechtswidrig verursacht werden (Amtshaftungsansprüche), wenn der Erfolg in Deutschland eingetreten ist.

In ihren Grundgedanken lehnt sich diese Regelung insofern an das Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland zur Regelung der Amtshaftung aus Handlungen von Organen des einen in grenznahen Gebieten des anderen Staates, BGBl. Nr. 245/57, an, als zunächst der Staat haftet, auf dessen Gebiet der Schaden eingetreten ist (Bundesrepublik Deutschland) und sodann der Staat, dessen Organe die schädigende Handlung gesetzt haben (Republik Österreich).

Die primäre Haftung der Bundesrepublik Deutschland nach ihren Amtshaftungsvorschriften wurde normiert, um aus prozeßökonomischen Gründen für sämtliche möglicherweise entstehenden Ansprüche den deutschen Gerichtsstand festzulegen. Hingegen gewährleistet Abs. 6, daß Schäden, die ein österreichischer Staatsbürger durch fehlerhaftes Handeln eines österreichischen Organs erleidet, nicht in der Bundesrepublik Deutschland geltend zu machen sind, sondern in Österreich nach den Bestimmungen des österreichischen Amtshaftungsrechtes. Da die in Betracht kommenden schädigenden Handlungen österreichischer Organe auf österreichischem Gebiet gesetzt werden — mag auch der Erfolg auf deutschem Staatsgebiet eingetreten sein — ist zufolge des Grundsatzes des § 9 Amtshaftungsgesetz (forum loci delicti commissi) eine besondere Regelung bezüglich des Gerichtsstandes nicht erforderlich.

Die in Abs. 2 und Abs. 4 verankerten Mitteilungspflichten sowie die in Abs. 3 festgelegte Pflicht zur Rechtshilfe entsprechen dem Art. 6 des oben zitierten Abkommens BGBl. Nr. 245/1957.

Zu den Begriffen des Flugplatzverkehrs und des Betriebes des Flughafens siehe die Bemerkung zu Art. 4 Abs. 3.

Zu Art. 6:

Der Art. 6 beinhaltet eine notwendige Ergänzung zu den Bestimmungen des Art. 3 Abs. 3.

Auf die Erläuterungen zu diesen Bestimmungen wird verwiesen. Bezüglich der Hinderniskennzeichnung gelten die deutschen Luftfahrtrechtsvorschriften.

Zuständige österreichische Luftfahrtbehörde im Sinne des Art. 6 ist das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen als Oberste Zivilluftfahrtbehörde.

Zu Art. 7:

Die Erfüllung dieser Verpflichtungen ist bereits durch die geltenden internationalen und nationalen österreichischen Luftfahrtrechtsvorschriften sichergestellt.

Durch den Begriff der „flugbetrieblich erforderlichen Höhe“ ist der Inhalt dieser Bestimmung ausreichend bestimmt. Diese Höhe ergibt sich aus den Betriebsvorschriften für die einzelnen Luftfahrzeuge.

Zu Art. 8:

In seinem ersten Satz enthält der Art. 8 lediglich eine deklarative Erklärung bezüglich unberührt bleibender Vorschriften. Im zweiten Satz ist dagegen eine Verpflichtungserklärung der Bundesrepublik Deutschland im Interesse des Schutzes von österreichischen Flugsicherungsanlagen enthalten, die Ersatz für die im deutschen Hoheitsgebiet nicht anwendbaren Bestimmungen des § 94 des LFG. bieten können.

Zu Art. 9:

Der Art. 9 enthält eine Gegenseitigkeitserklärung. Die allfällige entsprechende Behandlung eines deutschen Flughafens kann nur durch ein eigenes Abkommen gesichert werden. Ein solches Abkommen käme nur für einen zivilen (nicht auch für einen militärischen) Flugplatz in Betracht.

Zu Art. 10:

Durch die Bestimmungen des Art. 10 soll eine einvernehmliche Anwendung und Auslegung des vorliegenden Vertrages gewährleistet werden, soweit hierfür ein Bedarf besteht. Formvorschriften für den Meinungsaustausch sind keine vorgesehen.

Zu Art. 11:

Im Art. 11 sind Bestimmungen über das Verfahren bei allenfalls erforderlich erscheinenden Vertragsänderungen sowie über das Verfahren bei Erfolglosigkeit eines Meinungsaustausches nach Art. 10 vorgesehen.

Zu Art. 12:

Führen weder der Meinungs-austausch nach Art. 10 noch Konsultationen nach Art. 11 zu einem Einvernehmen, dann kommen die Schiedsverfahrensvorschriften des Art. 12 zur Anwendung. Sie sind den entsprechenden Vorschriften in anderen Verträgen mit der Bundesrepublik Deutschland aus jüngster Zeit nachgebildet. Dem Gegenstand entsprechend wurde für die im Abs. 4 umschriebene Funktion der Präsident des Rates der ICAO vorgesehen.

Zu Art. 13:

Art. 13 enthält die nach der deutschen Verfassungslage erforderliche Berlin-Klausel.

Zu Art. 14:

Art. 14 enthält die Vorschriften über Ratifikation, Inkrafttreten und Kündigung. Der Vertrag kann jederzeit unter Einhaltung einer einjährigen Kündigungsfrist von beiden Vertragsparteien gekündigt werden.