



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr

Zl. 38.502/195-I/3-84

Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses
Schreibens anführen.

A-1010 Wien, Elisabethstraße 9

Telex Nr.: 111800

Sachbearb.: DDr. Wiesenwasser

Telefon: 57 56 41 Kl. 52

Betr.: Luftfahrtgesetznovelle 1984

Gesetzesentwurf	
Zl.	56 GE/1984
Datum	1984 10 09
Verteilt	1984 - 10 - 10 <i>Wiesenwasser</i>

Dr. Klaus Graben

Das Bundesministerium für Verkehr/Oberste Zivilluftfahrtbehörde beehrt sich, den beiliegenden Entwurf einer Luftfahrtgesetznovelle 1984 samt Erläuterungen und einer Gegenüberstellung des geltenden Textes und der geplanten Änderungen mit dem Ersuchen um Stellungnahme möglichst

innerhalb von sechs Wochen

nach ~~Überlegung~~ zu übermitteln. Wenn innerhalb dieses Zeitraumes keine gegenteilige Mitteilung erfolgt, darf angenommen werden, daß gegen den Entwurf keine Einwände vorzubringen sind.

Im besonderen wird auf den im Punkt 1 des allgemeinen Teiles der Erläuterungen bezeichneten Anlaß - Überlegungen zur Entlastung der Verwaltungsspitze - hingewiesen, der als sehr dringlich anzusehen ist, und auf den dort zum Ausdruck gebrachten Stellenwert der sonst vorgesehenen Änderungen.

Die vielleicht etwas ungewöhnliche Form des vorgesehenen Gesetzestextes ergibt sich aus dem Bestreben einer möglichst kurzen Fassung und der deutlichen Erkennbarkeit der Neuerungen. In der Gegenüberstellung sind auch Änderungen die im Novellierungsentwurf selbst nicht aufscheinen - und zwar ausschließlich Zitierungsänderungen - für den Fall einer Neufassung der betreffenden Bestimmungen vorge-merkt.

- 2 -

Ergeht an:

1. Büro des Bundesministers
im H a u s e
2. Sektionschef Dr. Halbmayer
im H a u s e
3. Bundeskanzleramt-VD
1010 W i e n
- 3a. Bundeskanzleramt - Sektion I
Präsidialsektion
1010 W i e n
- 3b. Bundeskanzleramt - Sektion II
Personalsektion
1010 W i e n
- 3c. Bundeskanzleramt - Sektion III
Bundespressedienst - Ministerratsdienst
1010 W i e n
- 3d. Bundeskanzleramt - Sektion IV
Verstaatl. Unternehmen
1010 W i e n
4. Präsidium des Bundesministeriums
für Verkehr [REDACTED]
Abteilungen Pr. 1, Pr. 4, Pr. 8
im H a u s e
5. Bundesministerium für Verkehr
Sektion II
Liechtensteinstraße
1090 W i e n
6. Bundesministerium für Verkehr
Sektion III
Postgasse 8
1011 W i e n
7. Bundesministerium für Verkehr
Sektion IV
Karlsplatz 1
1010 W i e n
8. Österreichische Präsidentschaftskanzlei
Ballhausplatz
1014 W i e n
9. Parlamentsdirektion
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 W i e n

- 3 -

10. Rechnungshof
Dampfschiffstraße 2
1033 W i e n
11. Volksanwaltschaft
Singerstraße 17
1015 W i e n
12. Verfassungsgerichtshof
Judenplatz 11
1010 W i e n
13. Verwaltungsgerichtshof
Judenplatz 11
1010 W i e n
14. Bundesministerium für
Auswärtige Angelegenheiten
Ballhausplatz 2
1010 W i e n
15. Bundesministerium für Bauten und Technik
Stubenring 1
1011 W i e n
16. Bundesministerium für Finanzen
Himmelpfortgasse 2-4
1010 W i e n
17. Bundesministerium für Gesundheit
und Umweltschutz
Stubenring 1
1010 W i e n
18. Bundesministerium für Handel, Gewerbe
und Industrie
Stubenring 1
1010 W i e n
19. Bundesministerium für Inneres
Herrengasse 7
1010 W i e n
20. Bundesministerium für Justiz
Museumstraße 7
1010 W i e n
21. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
Stubenring 1
1010 W i e n
22. Bundesministerium für Soziale Verwaltung
Stubenring 1
1010 W i e n

- 4 -

23. Bundesministerium für Landesverteidigung
Dampfschiffstraße 2
1030 W i e n
24. Bundesministerium für Unterricht und Kunst
Minoritenplatz 5
1010 W i e n
25. Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung
Minoritenplatz 5
1010 W i e n
26. Amt der Burgenländischen Landesregierung
Freiheitsplatz 1
7000 Eisenstadt
27. Amt der Kärntner Landesregierung
Arnulfplatz 1
9010 Klagenfurt
28. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Herrngasse 11
1014 W i e n
29. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Kärntnerstraße 12
4020 L i n z
30. Amt der Salzburger Landesregierung
Mozartplatz 10
5010 Salzburg
31. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Landhausgasse 7
8011 G r a z
32. Amt der Tiroler Landesregierung
Maria Theresien-Straße 43
6010 Innsbruck
33. Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus
6901 Bregenz
34. Amt der Wiener Landesregierung
Am Modenapark 1-3
1030 W i e n
35. Verbindungsstelle der Österreichischen
Bundesländer beim Amt der NÖ Landesregierung
Schenkenstraße 4
1014 W i e n
36. Bundesamt für Zivilluftfahrt
Schnirchgasse 11
1030 W i e n

- 5 -

37. Österr. Aero-Club
Prinz Eugenstraße 12
1040 W i e n
38. ASKÖ-Flugsportverband
Lerchengasse 41
7061 T r a u s d o r f
39. Austrian Airlines
Fontanastraße 1
1107 W i e n
40. Arbeitsgemeinschaft d. österr.
Verkehrsflughäfen
Postfach 109
1014 W i e n
41. Vereinigung österr. Verkehrspiloten
Flughafen Wien-Schwechat
1300 S c h w e c h a t
42. AOPA Austria
z.Hd.Hr.Dr. Josef LENZ
Gumpendorferstr. 11
1060 W i e n
43. Österr. Statistisches Zentralamt
Markgraf-Rüdiger-Straße 8
1152 W i e n
44. Bundesamt für Eich- und
Vermessungswesen
Friedrich Schmidtplatz 3
1080 W i e n
45. Bundeskammer der gewerb. Wirtschaft
Verkehrspolitische Abteilung
Sektion Verkehr
Hoher Markt 3
1010 W i e n
46. Bundesingenieurkammer
Karlgasse 9
1040 W i e n
47. Österr. Arbeiterkammertag
Prinz Eugenstraße 20-22
1040 W i e n
48. Österr. Gewerkschaftsbund
Hohenstaufengasse 10-12
1010 W i e n

49. Gewerkschaft der Post- und
Telegraphenbediensteten
Fachgruppe Flugsicherung
Flughafen Wien-Schwechat
1300 S c h w e c h a t
50. Österr. Rechtsanwaltskammertag
Rotenturmstraße 13
1011 W i e n
51. Österreichische Notariatskammer
Landesgerichtsstraße 20
1010 W i e n
52. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern
Löwelstraße 21
1010 W i e n
53. Österr. Landarbeiterkammertag
Marco D'Aviano-Gasse 1
1010 W i e n
54. Kammer der Wirtschaftstrehänder
Bennoplatz 4
1080 W i e n
55. Österreichisches Normungsinstitut
Leopoldgasse 4
1020 W i e n
56. Österr. Ärztekammer
Weihburggasse 10 - 12
1010 W i e n
57. Bundeskammer der Tierärzte
Österreichs
Biberstraße 22
1010 W i e n
58. Österreichische Rektorenkonferenz
Schottengasse 1
1010 W i e n
59. Österr. Städtebund
Rathaus
1082 W i e n
60. Österr. Gemeindebund
Johannessgasse 15
1010 W i e n
61. Geschäftsführung des Familienpolitischen
Beirates beim Bundesministerium für Finanzen
Himmelpfortgasse 2-4
1010 W i e n

- 7 -

62. ARBÖ
Mariahilfer Str. 180
1150 W i e n
63. ÖAMTC
Schubertring 1-3
1010 W i e n
64. Vereinigung Österreichischer Industrieller
Schwarzenbergplatz 4
1030 W i e n
65. Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
Freyung 6/2/2/4
1010 W i e n
66. Österreichische Patensanwaltskammer
Museumstraße 3
1070 W i e n
67. Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe Österreichs
Bauernmarkt 78
1010 W i e n
68. Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger
Kundmanngasse 21-23
1030 W i e n
69. Bundeskonferenz des wissenschaftlichen
und künstlerischen Personals
Schottengasse 1
1010 W i e n
70. Österreichischer Bundesjugendring
Am Modenapark 1-2
1030 W i e n
71. Verband Österreichischer Zeitungsherausgeber
und Zeitungsverleger
Schreyvogelgasse 3
1010 W i e n
72. Kommission zur Vereinheitlichung und Vereinfachung
der österreichischen Rechtsordnung
Ballhausplatz
1010 W i e n
73. Alle Mitglieder und Ersatzmitglieder des ZLBR
74. Alle Referenten der OZB

Wien, am 6. September 1984
Für den Bundesminister:
Dr. HALBMAYER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Zu OZB Zl. 38.502/195-I/3/84

Entwurf 1984

Vorblatt

1. Problem:

Anlaß zu dem seit seiner Erlassung im Jahre 1956 im wesentlichen unverändert gebliebenen Luftfahrtgesetz (LFG) waren Überlegungen über die Zweckmäßigkeit einiger Zuständigkeitsbestimmungen auf Grund der inzwischen verstrichenen Zeit. Neben gewissen Verwaltungsvereinfachungen und formellen Gesetzeskorrekturen auf Grund der praktischen Erfahrung sowie besonders Umweltschutzverbesserungen und Sicherheitserhöhung waren darüber hinaus fällige Neuerungen zur Entlastung des Staatshaushaltes bezüglich der Kostentragung für die Flugsicherung und Anpassungen der Vorschriften über Luftbeförderungsunternehmen vorgemerkt, die in einem solchen Ausmaß in das Novellierungsvorhaben einzubeziehen waren, als dadurch keine Verzögerungen zu erwarten sind.

2. Problemlösung:

Novellierung des Luftfahrtgesetzes im vorgeschlagenen Ausmaß.

3. Alternativen:

Vernünftige Alternativen bestehen keine. Einzelne Punkte könnten vielleicht, wenn ihre Behandlung größere Verzögerungen befürchten läßt, für eine spätere Novellierung zurückgestellt werden.

4. Kosten:

Durch die geplante Novellierung erwachen dem Bund keine Mehrbelastungen. Bei Überwälzung der gesamten Flugsicherungsaufwendungen auf die Nutznießer sind vielmehr wesentliche Entlastungen des Staatshaushaltes zu erwarten.

Zu OZB Zl. 38.502/195-I/3/84

Entwurf 1984

Erläuterungen

A. Allgemeines

1. Anlaß für die geplante Novelle zu dem seit seiner Erlassung im Jahre 1956 im wesentlichen unverändert gebliebenen - jedoch durch Neben- und Sondergesetze ergänztem - Luftfahrtgesetz waren Überlegungen zur Zweckmäßigkeit einiger Zuständigkeitsbestimmungen auf Grund der inzwischen verstrichenen Zeit und der Erfahrungen in dieser Zeit. Im besonderen sollen danach - auch im Rechtsstaatsinteresse - erstinstanzliche Agenden, die im Aufbaustadium der Luftfahrt durchaus im Interesse der Einheitlichkeit vom Bundesministerium für Verkehr zu führen waren, an Unterbehörden übertragen werden, soweit ihnen keine besondere luftfahrtpolitische Bedeutung zukommt. Dabei soll eine zentrale Verwaltung gewahrt werden, soweit dies im Hinblick auf die Materie erforderlich ist. Bei der Erarbeitung der Novelle waren daneben jedenfalls ständig zu beachtende Leitmotive (wie besonders Rechtsbereinigung, Verwaltungsvereinfachung, formelle Gesetzeskorrekturen auf Grund der praktischen Erfahrungen u.dgl. im allgemeinen sowie die Verbesserung des Umweltschutzes, die Erhöhung der Sicherheit, die Effektivierung der Durchsetzbarkeit der Rechtsvorschriften, kleine materielle Gesetzesänderungen beziehungsweise Gesetzesergänzungen im besondern) mitzuberücksichtigten. Darüberhinaus sind in das Novellierungsvorhaben fällige Neuerungen zur Entlastung des Staatshaushaltes einerseits sowie zur Anpassung der Vorschriften über Luftbeförderungsunternehmen (und damit im Zusammenhang zum Schutz nationaler Interessen, besonders der Neutralitätsinteressen) - als besonders wichtig und vordringlich - in einem soweit reduzierten Ausmaß miteinbezogen worden, daß dadurch keine Verzögerungen zu erwarten sind.

1.1. Zur Entlastung des Bundesministers für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde ist vor allem die Übertragung von Zuständigkeiten an Unterbehörden (Landeshauptmänner und Bundesamt für Zivilluftfahrt) - wie einleitend erwähnt - vorgesehen. Besonders sollen - auch im Rechtsstaatsinteresse - alle erstinstanzlichen Agenden abgetreten werden, soweit ihnen (wie bei einigen Angelegenheiten von Flughäfen und Luftbeförderungsunternehmen) keine ganz besondere luftfahrtpolitische Bedeutung zukommt. Darüberhinaus sollen etwa auch Zuständigkeiten zur Erlassung von nur lokal bedeutsamen und von Routineverordnungen abgebaut werden. Weiters sind die Organwalter der zentralen Zivilluftfahrtbehörden im Interesse der Vermeidung von Personalaufstockungen durch die Weiterbeschäftigung von Bediensteten des Ruhestandes etwa als Prüfer zu entlasten.

2

1.2. Das Luftfahrtgesetz (LFG) ist bisher formell dreimal - unbedeutend und nicht immer sehr glücklich - geändert beziehungsweise ergänzt worden, materiell - bedeutsamer - viermal; fünf von diesen sieben Änderungen und Ergänzungen können formell unter gleichzeitigen Korrekturen beseitigt werden, sodaß danach nur mehr vier Kundmachungen im Bundesgesetzblatt beachtlich sein werden, und das LFG mit nur zwei Nummern des Bundesgesetzblattes zitiert werden muß. Die Einarbeitung des Inhaltes des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGzLV) 1973, BGBl.Nr. 393, sowie allenfalls auch der Haftungsbestimmungen des alten deutschen Luftverkehrsgesetzes, Deutsches Reichsgesetzbl. 1936 I 653, in der Fassung Deutsches Reichsgesetzbl. 1938 I 1246, 1943 I 69, BGBl. Nr. 253/1957, 200/1963, 236/1971 und 91/1976, und des Zivilluftfahrt-Statistikgesetzes, BGBl. Nr. 61/1972, erscheint dagegen nicht ganz so einfach und bleibt vorbehalten. Formell zu beseitigen ist aber auch - ersatzlos - die alte Deutsche Verordnung über die Unfallversicherung der Luftausbildungsunternehmen, Deutsches Reichsgesetzbl. 1943 I 74 (in der verfassungswidrigen und längst überholten Fassung einer Verordnung BGBl. Nr. 95/1951). Insgesamt werden somit sechs Kundmachungen durch eine ersetzt.

1.3. Verwaltungsvereinfachungen sind aus Anlaß der Novellierung etwa bezüglich Kundmachungen bestimmter Luftfahrtregelungen, für Hängegleiter oder allgemein für die Erteilung von Zivilluftfahrt-Personalausweisen vorgesehen. Teilweise handelt es sich um Vereinfachungen, die bereits praktiziert und somit gesetzlich nur - besser - abgedeckt werden sollen.

1.4. Ebenso wie Verwaltungsvereinfachungsmöglichkeiten auf Grund praktischer Erfahrungen von den Zivilluftfahrtbehörden jeweils für Novellierungen vorgemerkt werden, geschieht dies auch mit formellen Gesetzesmängeln. Diesbezügliche Korrekturen sind somit nicht umfassend auf Grund von Gesamtdurchsichten nach systematischen Gesichtspunkten, aber doch sehr praxisbezogen. So ist hier - nur beispielsweise - der von verschiedenen Landeshauptmännern des öfters geäußerte Wunsch anzuführen, Außenabflugs- und Außenlandebewilligungen auf Grund entsprechender Gesetzesvorschriften auch mit Nebenbestimmungen erteilen zu können.

3

1.5. Das Luftfahrtgesetz war - national und international gesehen - eine der ersten Rechtsvorschriften mit ausdrücklichen Umweltschutzbestimmungen (im besonderen der Zulassungsvoraussetzung für Luftfahrzeuge, wonach diese so ausgerüstet sein müssen, daß das durch ihren Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt): Umweltschutzinteressen waren danach schon vor fast 30 Jahren zu den öffentlichen Interessen zu zählen. Abgesehen davon, daß gelegentlich von Novellierungen die Hinweise an passenden Stellen zu verstärken sind, ist die Grundlage für die Lärmzulässigkeitsvorschriften in Verordnungform (derzeit gilt diesbezüglich die Lärmzulässigkeitsverordnung 1982, BGBl. Nr. 429) zu verbessern. Nicht in die Novellierungsarbeiten einzubeziehen waren Vorschläge über die Schaffung von "Flugplatzlärmbeiräten" oder über Ergänzungen des LFG durch Bestimmungen über Entschädigungen für Fluglärm-Summenschäden. Dies nicht nur, weil es sich um sehr umstrittene Vorschläge handelt, die unvertretbare Verzögerungen mit sich bringen müßten, sondern aus grundsätzlichen Erwägungen: luftfahrtrechtlich können nur auf die Luftfahrt allein bezogene Umweltschutzbestimmungen in Betracht kommen; örtliche Lärmbeiräte oder Lärmkommissionen, die nur für Fluglärmangelegenheiten zuständig wären, hätten nur gesetzgeberischen Alibiwert (Fluglärmsummenmessungen in unmittelbarer Flugplatznähe werden häufig durch ein einziges Fahrzeug der Mühlabfuhr gestört, dessen Lärmmissionen den gesamten Fluglärm übertönen), ebenso Entschädigungen für Fluglärm-Summenschäden (da diese kaum jemals als reine Fluglärmschäden abgegrenzt werden können). Umwelt-Summenschäden sind umfassenderen Regelungen vorzubehalten.

1.6. Die Sicherheit der Luftfahrt ist das weitaus umfassendste Anliegen der Luftfahrtrechtssetzung für die Verwaltung. Auch hier sind bei jeder Gelegenheit Verbesserungen - seien sie auch noch so geringfügig - durchzusetzen, die sich aus der praktischen Erfahrung ergeben. Umfassende Sicherheitserhöhungen erscheinen bei den Beförderungsunternehmen des Bedarfsverkehrs angezeigt (worauf in diesem Zusammenhang hinzuweisen ist). An kleineren Ergänzungen sind beispielsweise Verbesserungen der Flugunfallsuntersuchungen anzuführen, deren Zweck es ist, durch die völlige Aufklärung von Unfallsursachen ähnliche Unfälle zu vermeiden.

4

1.7. Vor allem ebenfalls der Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt soll eine effektivere Sanktionierung der Luftfahrtrechtsvorschriften durch Zentralisierung der Strafverfolgungen beim Bundesamt für Zivilluftfahrt dienen. Die derzeit zur Strafverfolgung in Luftfahrtstrafsachen zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden sind regelmäßig so selten in solchen Angelegenheiten tätig, daß auf Grund verständlicher Mängel in weiten Luftfahrtkreisen der Eindruck entstanden ist, Sanktionen seien keinesfalls regelmäßig zu erwarten.

2. Die über die bisher aufgezeigten Motive hinausgehenden Novellierungsvorschläge - betreffend Flugsicherungskosten und insbesondere Luftbeförderungsunternehmen - sind deutlich abgegrenzt beziehungsweise abgrenzbar, weitgehend bereits erörtert oder auf Durchdiskutiertes reduziert, so daß sich damit keine Verzögerungen des Hauptanliegens der geplanten Novelle ergeben werden: sollte sich erweisen, daß dies aus sachlichen Gründen doch der Fall ist, werden diese Angelegenheiten zurückzustellen sein.

2.1. Die Änderungen zur lange und nachdrücklich geforderten richtigen Zurechnung aller Flugsicherungsaufwendungen (und diesbezüglich auch möglichen Entlastung des Staatshaushaltes) beschränken sich auf einen - mit Übergangsbestimmungen auf zwei - Paragraph/e des LFG und werden zu § 122 LFG erläutert.

2.2. Die Änderungen zur Anpassung der Vorschriften über Luftbeförderungsunternehmen an die geänderten Verhältnisse (einschließlich damit zusammenhängender Änderungen zum besseren Schutz nationaler Interessen, Änderungen im Sicherheitsinteresse u.dgl.) basieren auf dem seit dem Jahre 1980 diskutierten Novellierungsentwurf zum LFG (Neufassung der Bestimmungen der §§ 101 ff LFG im besonderen). Aus diesem Entwurf wurden einige wichtige und nicht oder kaum umstrittene Hauptpunkte in möglichst kurzer und dem System des LFG entsprechender Form herausgegriffen, wie vor allem: Abgrenzung Linien- und Bedarfsverkehr, Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit, Konkretisierung der Bedarfsprüfung für Bedarfsunternehmen, Ausschaltung ausländischen Kapital- oder Interessenseinflusses und Neutralitätsvorschriften, Verbesserung der Betriebssicherheitsprüfung (und Delegierungsmöglichkeit im Interesse Verwaltungsvereinfachung) sowie Wahrung der Interessen der Fluggäste.

2.2.1. Seit dem Inkrafttreten des Luftfahrtgesetzes (mit 1. Jänner 1958) hat sich der gewerbsmäßige Luftverkehr - verglichen mit anderen Arten des Verkehrs - weltweit, wie auch in Österreich, überdurchschnittlich entwickelt; damit haben sich die Struktur des internationalen gewerbsmäßigen Luftverkehrs und die Aufgabenbereiche der Luftverkehrsunternehmen grundlegend geändert. Die gesetzlichen Vorschriften sind der Entwicklung des internationalen Luftverkehrs und den realen Erfordernissen anzupassen.

Die im § 102 Abs. 1 LFG festgelegten Unterscheidungskriterien zwischen Linien- und Bedarfsverkehr (Öffentlichkeit, Flugplanmäßigkeit und Flugstrecke) reichen nicht mehr aus, die verkehrspolitisch notwendige Differenzierung vorzunehmen, da diese Merkmale schon lange auch für bestimmte Arten des Bedarfsverkehrs (z.B. Charterketten) wesentlich sind. Es genügt daher nicht mehr, auf bestimmten Flugstrecken das Vorhandensein der einzelnen Kriterien zu überprüfen, sondern man muß - wie dies auch von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) empfohlen wird - von den generellen Zielsetzungen und den Verkehrsaufgaben der Unternehmen ausgehen. Die Zielsetzung eines Fluglinienunternehmens ist die kontinuierliche Befriedigung eines allgemeinen, stetigen und auf längere Sicht vorhersehbaren Bedarfes in größerem Ausmaß. Das Schwergewicht liegt auf der "Stetigkeit", die der Gesetzgeber durch die Betriebspflicht im Interesse der Volkswirtschaft erzwingen muß. Nur Fluglinienunternehmen mit ihrem gleichbleibenden Angebot im Rahmen eines kosten- und ertragsausgleichenden Flugstreckennetzes garantieren die für die Volkswirtschaft notwendigen, auf Dauer angelegten Verkehrsverbindungen. Der Betriebspflicht muß ein rechtlicher Schutz (besonders Bedarfsprüfung) gegenüberstehen. Die Zielsetzung der Bedarfsunternehmen besteht darin, spezielle, durch Fluglinienunternehmen - auf Grund ihrer Besonderheiten und Voraussetzungen - nicht wirtschaftlich zu befriedigende Nachfragen abzudecken (z.B. IT-Reisen, Städteflüge, Flüge auf Strecken, deren Aufkommen keinen kostendeckenden Fluglinienbetrieb zuläßt). Fluglinienverkehr ist Kontinuität, Nichtlinienverkehr Flexibilität.

Die Verschiedenheit in der Aufgabenstellung bedingt auch den Unterschied in der Struktur und Organisation der Unternehmen. Die Internationalen Luftfahrtorganisationen grenzen die beiden Verkehrsarten durch die Beschreibung verschiedener Arten des Nichtlinienverkehrs ab, die jeweils der Entwicklung angepaßt werden.

6

2.2.2. Im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Luftfahrtgesetzes war die Bewilligungspraxis fast aller Staaten darauf gerichtet, die Zulassung von Beförderungsunternehmen besonders von der Bedarfsprüfung abhängig zu machen. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, daß es wohl möglich ist, die Nachfrage im Fluglinienverkehr (Tendenz der Stetigkeit) genau zu berechnen. Derartige Berechnungen sind aber wegen der stets wechselnden Nachfrage im Nichtlinienverkehr keinesfalls von gleicher Aussagekraft. Mit der Novelle soll daher auch der finanziellen Leistungsfähigkeit mehr Bedeutung beigemessen werden: die finanzielle Leistungsfähigkeit soll nicht nur wie bisher glaubhaft zu machen sein, sondern - ebenso wie etwa auch bei Flugplatzhalter - nachzuweisen sein. Die Bedarfsprüfung soll daneben vereinfacht werden, und zwar in einer Weise, die auch dazu beitragen soll, der Verschleuderung von Volksvermögen durch planlose Konkurrenz vorzubeugen. Auch die diesbezüglich vorgesehenen Bestimmungen wurden unter Orientierung an die nach dem LFG in der geltenden Fassung für Flugplätze (Flughäfen) vorgesehenen Vorschriften formuliert. Es handelt sich hier also um keine grundsätzlich neuen Regelungen, sondern eher um eine etwas konsequentere Fassung der Bestimmungen über Luftbeförderungsunternehmen entsprechend anderen Bestimmungen des LFG.

2.2.3. Zur Ausschaltung ausländischer Kapital- oder Interessenseinflüsse und zur Wahrung der Sicherheit und der immerwährenden Neutralität Österreichs ist auf die Erläuterungen zu den §§ 106 und 113 LFG hinzuweisen. Die Neuformulierungen beinhalten nicht sehr viel mehr, als ein Nachziehen gegenüber den Regelungen in den meisten anderen Staaten. Auch zur Sicherheitserhöhung ist auf die Erläuterungen im Besonderen Teil hinzuweisen.

2.2.4. Anders als auf Grund der Betriebspflicht bei Fluglinienunternehmen besteht derzeit keine gesetzliche Rückbeförderungspflicht für Bedarfsunternehmen. In letzter Zeit häufen sich aber im internationalen Nichtlinienverkehr Fälle, daß Fluggäste aus wirtschaftlichen Gründen der zur Rückbeförderung vertraglich verpflichteten Unternehmen oder wegen Meinungsverschiedenheiten zwischen Veranstaltern und Unternehmen von ihren Aufenthaltssorten im Ausland nicht zurückbefördert werden. Die Rückbeförderungspflicht soll daher ausdrücklich verankert werden. Den Interessen der Fluggäste dienen daneben die vorgesehenen Vorschriften über die finanzielle Leistungsfähigkeit, die Verschärfung der Sicherheitsvorschriften u. a.

7

3. Im übrigen ist zu dem Entwurf im allgemeinen zu bemerken:

3.1. Die Fassung der Novelle soll möglichst weitgehend dem geltenden LFG eingepaßt werden, die Neuerungen sollen deutlich erkennbar und möglichst wenig umfangreich sein.

3.2. Durch die geplante Novellierung erwachsen dem Bund keine Mehrbelastungen. Bei Überwälzung der gesamten Flugsicherungsaufwendungen auf die Nutznießer sind vielmehr wesentliche Entlastungen des Staatshaushaltes zu erzielen.

3.3. Die Zuständigkeit zur Erlassung des geplanten Gesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG ("Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt").

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

(Die Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen werden im Interesse der Übersichtlichkeit - zunächst - bei den Gegenüberstellungen der geltenden und der geplanten Bestimmungen gegeben).

Zu OZB Zl. 38.502/195-I/3/84

Entwurf 1984

Bundesgesetz vom _____, mit dem das Luftfahrtgesetz
geändert wird (LFG-Novelle 1984)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, in der Fassung des Art. I Z. 4 des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 20/1970, des § 32 Abs. 1 lit. g des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 234/1972, und des Art. III des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 238/1975, wird wie folgt geändert:

1. Im § 3 Abs. 2 werden die Worte "Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium" durch die Worte "Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers" und der Punkt am Ende dieses Absatzes durch einen Beistrich ersetzt; nach diesem Beistrich werden folgende Worte angefügt: "und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen."

2. Im § 4 haben die Absatzbezeichnung des Abs. 1 und der Abs. 2 zu entfallen.

3. Im § 5 Abs. 1 werden die Worte "Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium" durch die Worte "Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers" ersetzt.

4. Der Text des § 6 hat zu lauten:

"Die im § 5 bezeichneten Verordnungen über Luftraumbeschränkungsgebiete und Hinweise auf Gefahrenggebiete sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen."

5. Im § 7 Abs. 3 werden im ersten Satz die Worte "Bundesministerim für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium" durch die Worte "Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers", im zweiten Satz die Worte "Hiebei sind" durch die Worte "Der Bundesminister für Verkehr hat" und das Wort "anzugeben" durch die Worte "durch Verordnung festzulegen" ersetzt.

6. Im § 9 Abs. 2 wird am Schluß folgender Satz angefügt: "Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalten zu erteilen, als dies zur Wahrung dieser Interessen erforderlich ist."

7. Im § 10 Abs. 1 lit. c werden nach dem Wort "Freiballonen" und vor dem Schlußpunkt die Worte "sowie für Außenabflüge und Außenlandungen mit Hängegleitern" eingefügt.

8. Im § 11 Abs. 1 wird nach dem Wort "Segelflugzeuge," das Wort "Hängegleiter," eingefügt.

9. Im § 13 Abs. 1 wird das Wort "Verwendungsarten" durch das Wort "Verwendungszwecke" ersetzt und vor dem Schlußpunkt des letzten Satzes folgendes eingefügt: "(Zulassungsarten). Wenn im Zulassungsbescheid oder im Lufttüchtigkeitszeugnis nichts anderes bestimmt ist, gilt die Zulassung längstens drei Jahre, gerechnet vom Zeitpunkt der Feststellung oder der letzten Überprüfung der Lufttüchtigkeit".

10. Im § 14 Abs. 2 werden vor dem Wort "Fallschirme" die Worte "Hängegleiter und" eingefügt.

11. Im § 16 Abs. 1 werden vor dem Wort "Fallschirme" die Worte "Hängegleiter und" eingefügt und im § 16 Abs. 3 werden in den lit. b und d jeweils die Worte "zwei Drittel" durch die Worte "so viele" ersetzt und vor dem Beistrich beziehungsweise Punkt am Schluß dieser litterae die Worte "daß mit den Stimmen dieser Mitglieder Beschlüsse jeder Art gefaßt werden können" angefügt.

12. Im § 18 werden in der Überschrift und im Einleitungssatz jeweils nach dem Wort "ausländische" die Worte "Lufttüchtigkeitszeugnisse und" und in der lit. a vor dem Wort "Zulassung" die Worte "Lufttüchtigkeit beziehungsweise über die" eingefügt und haben die lit. b und c zu lauten:

- " b) österreichische Lufttüchtigkeitszeugnisse beziehungsweise Zulassungen in dem betreffenden anderen Staat anerkannt werden, und
- c) bei Anerkennung einer ausländischen Zulassung die im § 14 Abs. 1 lit. a und c bezeichneten Voraussetzungen gegeben sind; für Hängegleiter und Fallschirme entfällt die Voraussetzung gemäß § 14 Abs. 1 lit. a."

13. Im § 19 wird in der Überschrift nach dem Wort "Zulassungen" ein Beistrich gesetzt und das Wort "Eintragungen" eingefügt; der zweite Satz wird als Abs. 3 bezeichnet und anstelle des ersten Satzes werden folgende Abs. 1 und 2 eingefügt:

"(1) Zulassungen (§ 13) und Eintragungen in das Luftfahrzeugregister (§ 16) sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für die Zulassung (§ 14) beziehungsweise für die Eintragung (§ 16 Abs. 2) nicht oder nicht mehr gegeben ist.

(2) Anerkennungen ausländischer Lufttüchtigkeitszeugnisse oder Zulassungen (§ 18) sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für die Anerkennung (§ 18) im Zeitpunkt der Anerkennung nicht gegeben war oder Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß das Luftfahrzeug nicht mehr lufttüchtig ist, Zulassungen auch, wenn die Voraussetzung gemäß § 18 lit. c nicht mehr gegeben ist."

14. Im § 21 wird in der lit. a das Wort "Lufttüchtigkeit" durch das Wort "Lärmzulässigkeit" ersetzt und werden in der lit. b nach dem Wort "Lufttüchtigkeit" die Worte "und der Lärmzulässigkeit" sowie - in der Klammer - vor dem Wort "Musterprüfungen" das Wort "wie" eingefügt.

15. Der § 30 Abs. 2 hat zu lauten:

"(2) Über das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Abs. 1 sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt Beweise nach den Bestimmungen der §§ 31 bis 37 zu erheben. Stehen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt gleichwertige Beweiserhebungen anderer Luftfahrtbehörden zur Verfügung, so sind diese den Verfahren zugrunde zu legen und erforderlichenfalls (etwa durch Sachverständigengutachten im Sinne der §§ 33 und 34) zu überprüfen beziehungsweise zu ergänzen."

14. Im § 36 Abs. 2 werden im ersten Satz die Worte "des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft" durch die Worte "des Aktiv- oder Ruhestandes des Bundesministeriums für Verkehr" und im zweiten Satz die Worte "Beamten des höheren Dienstes des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft" durch die Worte "Bediensteten des Aktiv- oder Ruhestandes des Bundesministeriums für Verkehr" ersetzt.

15. Im § 38 Abs. 2 wird nach den Worten "... durch Verordnungen zu bestimmen ist" ein Punkt gesetzt; die danach folgenden Worte des ersten Satzes dieses Abs. haben zu entfallen.

16. Dem § 39 werden folgende Abs. 4 und 5 angefügt:

"(4) Der Bundesminister für Verkehr hat durch Verordnung zu bestimmen, daß ausländische Zivilluftfahrerscheine als anerkannt gelten, soweit die Voraussetzungen gemäß Abs. 1 lit. a vorliegen, und österreichische Zivilluftfahrerscheine in den Ausstellerstaaten ebenfalls formlos anerkannt werden. Solche Verordnungen sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

(5) Eine Betätigung als Zivilluftfahrer auf Grund eines anerkannten ausländischen Zivilluftfahrerscheines in Österreich ist zulässig, wenn der Inhaber keinen ordentlichen Wohnsitz in Österreich hat oder seit der Begründung seines ordentlichen Wohnsitzes in Österreich nicht mehr als ein Jahr vergangen ist."

17. Im § 70 Abs. 4 haben die Worte "unbeschadet der Bestimmungen des § 41 des AVG. 1950 in jedem Falle" zu entfallen und werden im letzten Satz nach den Worten "Erweist sich" die Worte "bei oder" eingefügt.

18. Im § 71 Abs. 2 lit. b werden die Worte "sechs Monaten" durch die Worte "eines Jahres" ersetzt.

19. Im § 74 Abs. 3 werden im ersten Satz nach den Worten "Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen" und vor dem Wort "bedürfen" die Worte "einschließlich der Tarife" eingefügt und im zweiten Satz die Worte "ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb des Zivilflugplatzes gewährleistet ist" durch die Worte "die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen einschließlich der Tarife einen sicheren und wirtschaftlichen Betrieb sowie unter Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren (insbesondere der gebotenen

Leistungen und der Betriebskosten) und unter Bedachtnahme auf die Benützungsbedingungen einschließlich der Tarife vergleichbarer in- und ausländischer Flugplätze zumindest eine Kostendeckung des Unternehmens ermöglichen und volkswirtschaftliche Rücksichten nicht entgegenstehen."

20. Im § 75 haben im Abs. 1 die Worte "unmittelbar und ausschließlich" zu entfallen, werden im zweiten Satz des Abs. 2 nach den Worten "Er hat außerdem" die Worte "- unbeschadet § 122 Abs. 2 -" eingefügt, und dem § 75 wird folgender Abs. 6 angefügt:

"(6) Die Zivilflugplatzhalter haben für eine sichere und rasche Abwicklung des Verkehrs auf solchen Flugplätzen zu sorgen, auf denen keine Flugsicherungsstellen (§ 120 Abs. 1) errichtet sind (unkontrollierten Flugplätzen), sowie auf jenen Flächen von kontrollierten Flugplätzen, die für Bewegungen von Luftfahrzeugen bestimmt und für welche diese Aufgaben nicht von der Flugsicherung wahrzunehmen sind (§ 119 Abs. 1 lit. a und Abs. 2)."

21. Der § 78 Abs. 3 wird als Abs. 4 bezeichnet, in diesem Absatz werden vor den Worten "nicht zuständig ist" die Worte "gemäß Abs. 2" eingefügt, und dem § 78 wird folgender neue Abs. 3 eingefügt:

"(3) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr im Einzelfall das Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen einschließlich der Entscheidungsbefugnisse gemäß Abs. 2 ermächtigen. In diesem Fall hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung zu entscheiden, und ist der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung als letzte Instanz zuständig."

22. Im § 85 Abs. 2 lit. b werden im ersten Satz die Worte "die mehr als 100 m" durch die Worte "soweit diese mehr als 100 m" ersetzt, wird der Schlußpunkt durch einen Strichpunkt ersetzt, und wird angefügt: "ansonsten ragt eine Bodenerhebung dann mehr als 100 m aus der umgebenden Landschaft heraus, wenn das Gelände im Umkreis von 1 km um das Luftfahrthindernis Punkte aufweist, die mehr als 100 m unter dem Fußpunkt des Luftfahrthindernisses liegen"."

23. Dem § 89 wird folgender Satz angefügt: "Die Sicherheitszonen-Verordnungen sind außerdem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in luftfahrtüblicher Weise zu veröffentlichen."

24. Der Text des § 90 hat zu lauten: "Die Zur Erteilung der Ausnahmegewilligung zuständige Behörde (§ 93) hat dem Grundbuchgericht bekannt zu geben, welche Grundstücke durch sich aus der Sicherheitszonen-Verordnung ergebende Beschränkungen betroffen sind. Diese Tatsache ist grundbücherlich ersichtlich zu machen."

25. Im § 93 werden im Abs. 1 lit. b die Worte "Zivilflugplatzes die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde" durch die Worte "Flugfeldes (§ 65) der Landeshauptmann, eines Flughafens (§ 64) das Bundesamt für Zivilluftfahrt" und im Abs. 2 lit. b die Worte "Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium" durch die Worte "Bundesamt für Zivilluftfahrt mit Zustimmung des Bundesministers" ersetzt.

26. Der § 94 Abs. 2 hat zu lauten:

"(2) Für die Erteilung der im Abs. 1 bezeichneten Bewilligung ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt zuständig, welches die Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung einzuholen hat."

27. Dem § 95 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt: "Bei der Erfassung von Luftfahrthindernissen haben die Landeshauptmänner mitzuwirken."

28. Dem § 99 Abs. 4 wird folgender Satz angefügt: "Die Bestimmungen der §§ 13 bis 15 des Eisenbahnteilungsgesetzes gelten auch in jenen Fällen, in denen keine Bauverhandlung durchgeführt wird."

29. Im § 102 werden im Abs. 2 die Worte "Personen oder Sachen in Luftfahrzeugen auf bestimmten Strecken." durch die Worte "Fluggäste, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen im Rahmen eines Flugstreckennetzes." ersetzt, und dem § 102 wird folgender neue Abs. 3 angefügt:

"(3) Der Bundesminister für Verkehr hat entsprechend den Erfordernissen der Luftverkehrswirtschaft unter Bedachtnahme auf die international jeweils üblichen Grundsätze die Merkmale zulässigen Bedarfsverkehrs auf bestimmten Flugstrecken durch Verordnung festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen, und zwar nach Abgrenzungskriterien der Flug-

dichte und Häufigkeit, der zulässigen Vertriebsformen und der Anzahl zulässiger Vertragspartner für Beförderungsverträge mit Luftbeförderungsunternehmen."

30. Im § 103 Abs. 2 haben die Worte "unmittelbar und ausschließlich" zu entfallen.

31. Im § 104 werden im Abs. 1 die Worte "glaubhaft zu machen." durch das Wort "nachzuweisen." ersetzt und dem Abs. 1 wird folgender Satz angefügt: "Bei der Antragstellung sind weiters Namen, Wohnort und Staatsbürgerschaft aller Gesellhafter und stillen Teilhaber sowie das Ausmaß ihrer finanziellen Beteiligung darzulegen, und es sind alle Rechtsverhältnisse offenzulegen, die eine kapitalmäßige Beeinflussung durch andere Personen ermöglichen."; im Abs. 2 werden in der lit. a die Worte "Familien- und Vorname (Firma), Wohnsitz (Sitz) und Betriebsstätte des" durch die Worte "Firma (oder sonstige Bezeichnung) und Sitz des geplanten", in der lit. b die Worte "der zur Vertretung des Unternehmens berechtigten" durch die Worte "des Inhabers, der zur Geschäftsführung, zur Vertretung und zur Beaufsichtigung berufenen sowie der für den Flugbetrieb und den technischen Betrieb vorgesehenen verantwortlichen", in der lit. c das Wort "Tätigkeiten" durch die Worte "Arten von Flügen" ersetzt und der lit. g werden anstelle des Schlußpunktes die Worte "und die vorgesehenen Betriebseinrichtungen." angefügt; im Abs. 3 werden nach dem Wort "Fluglinien" die Worte "und das vorgesehene Flugstreckennetz" eingefügt.

32. Im § 106 werden im Einleitungssatz nach dem Wort "wenn" die Worte "der Antragsteller nachgewiesen hat, daß" eingefügt, in der lit. a die Worte "der Antragsteller" durch das Wort "er" ersetzt und am Schluß dieser littera anstelle des Beistriches die Worte "und das geplante Unternehmen seinen Sitz im Inland hat," angefügt, weiters in der lit. b die Worte "glaubhaft gemacht wurde" durch die Worte "gegeben ist" ersetzt; der Abs. 2 hat zu lauten:

"(2) Weiters muß gewährleistet sein, daß in keiner Weise eine Beeinflussung durch ausländisches Kapital oder sonstige ausländische Interessen möglich ist.";

und schließlich wird dem Abs. 3 angefügt: "Voraussetzung für die Bewilligung eines Bedarfsunternehmens ist außerdem, daß öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn ein bestehendes österreichisches Luftbeförderungsunternehmen in der Lage und gewillt ist, binnen eines Jahres den geplanten Betrieb durchzuführen."

33. Im § 107 Abs. 2 haben in der lit. b die Worte "einschließlich des Flugbereiches" zu entfallen, wird in der lit. d das Wort "Verkehrssicherheit" durch die Worte "Sicherheit der Luftfahrt oder der Fluggäste" ersetzt, und werden in der lit. d nach dem Wort "Unternehmens" die Worte "oder die Interessen der österreichischen Verkehrswirtschaft" eingefügt.

34. Im § 108 Abs. 2 werden die Schlußworte "die Verkehrssicherheit gewährleistet ist." durch folgende Worte ersetzt: "ein sicherer Betrieb gewährleistet ist, insbesondere auch, ob das Luftfahrtpersonal über die erforderlichen Bewilligungen und ausreichende Erfahrung verfügt, und die zur Verwendung gelangenden Luftfahrzeuge im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragen, für die vorgesehenen Verwendungszwecke zugelassen sind, und das Unternehmen-oder bei einer Organgesellschaft beziehungsweise einem Organträger diese beziehungsweise dieser-alleiniger Halter (§ 13) ist."

35. Im § 109 werden dem Abs. 1 anstelle des Schlußpunktes die Worte ", im Flugbetrieb ein schwerer, die Sicherheit gefährdender Verstoß gegen Flugbetriebs- oder Luftfahrzeugwartungsvorschriften begangen worden ist, und die Gefahr einer Wiederholung besteht, oder gemäß § 141 Abs. 2 auferlegte Maßnahmen vom Unternehmen nicht durchgeführt werden." angefügt, und im Abs. 2 die Worte "hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft" durch das Wort "ist" ersetzt.

36. Im § 110 werden in der lit. a die Worte "nicht mehr vorliegt oder" durch die Worte "oder Abs. 2 nicht mehr vorliegt oder eine der Voraussetzungen gemäß § 106 Abs. 1 oder 2" ersetzt, die lit. b bis d als lit. c bis e bezeichnet und folgende neue lit. b eingefügt:

"b) der Inhaber der Bewilligung nicht innerhalb des gemäß § 107 Abs. 2 lit. c festgesetzten Zeitraumes um die Betriebsaufnahmebewilligung angesucht hat, oder".

37. Die Überschrift des § 113 hat zu lauten: "Verpflichtungen der Luftbeförderungsunternehmen."; im § 113 Abs. 1 werden die Worte "Personen und Sachen" durch die Worte "Fluggäste, Fracht und Post" ersetzt, haben die Worte "für den regelmäßigen Betrieb bestimmten" zu entfallen, und werden die Worte "nicht abwenden können und denen sie auch nicht abzuhelpen vermögen." durch die Worte "nicht zu vertreten haben." ersetzt; der Text des bisherigen Abs. 2 wird dem Abs. 1 angefügt; dem § 113 werden folgende neuen Abs. 2 und 3 angefügt:

"(2) In- und ausländische Bedarfsunternehmen sind verpflichtet, die von ihnen beförderten Fluggäste vom Zielort zum Abflugplatz zurückzubefördern, sofern eine derartige Beförderung im Beförderungsvertrag vorgesehen ist. Ist ein Unternehmen nicht in der Lage, die Rückbeförderung mit eigenen Luftfahrzeugen durchzuführen, so ist es verpflichtet, auf seine Kosten innerhalb eines angemessenen Zeitraumes eine gleichwertige Beförderung der Fluggäste mit Luftfahrzeugen anderer Luftbeförderungsunternehmen zu ermöglichen. Entgegenstehende Vereinbarungen sind unwirksam.

(3) Der Bundesminister für Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten - soweit militärische Belange berührt werden, auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung - im Einzelfall durch Bescheid oder allgemein durch Verordnung die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, daß durch ein Luftfahrzeug eines österreichischen Luftbeförderungsunternehmens die immerwährende Neutralität der Republik Österreich gefährdet wird oder die Beziehungen der Republik Österreich zu anderen Staaten oder zu internationalen Organisationen im schwerwiegenden Weise beeinträchtigt werden. Durch solche Bescheide oder Verordnungen kann österreichischen Luftbeförderungsunternehmen das Fliegen in bestimmten Lufträumen, das Anfliegen bestimmter Flugplätze, die Beförderung bestimmter Personen oder Güter und die Verwendung bestimmter Personen als Besatzungsmitglieder verboten oder nur unter Einhaltung bestimmter Bedingungen und Auflagen gestattet werden."

38. Der § 115 hat zu lauten:

" § 115. Ermächtigung des Landeshauptmannes zur Wahrnehmung von Aufgaben bezüglich Luftbeförderungsunternehmen.

Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr im Einzelfall den nach dem Wohnsitz (Sitz) des Bewerbers örtlich zuständigen Landeshauptmann zur Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen einschließlich der Aufsichtsbefugnisse hinsichtlich solcher Bedarfsunternehmen ermächtigen, denen keine erhebliche Bedeutung für die Luftverkehrswirtschaft zukommt. In diesem Falle ist der Bundesminister für Verkehr als letzte Instanz zuständig."

39. Dem § 116 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt: "Ansonsten dürfen Zivilluftfahrzeuge nur an juristische Personen vermietet werden, die eine Ausbildungsbewilligung (§ 42) oder eine Beförderungsbewilligung (§ 103) haben."

40. Im § 117 werden die bisherigen Abs. 2 und 3 als Abs. 3 und 4 bezeichnet, und es wird folgender neue Abs. 2 eingefügt:

"(2) Ist der Bewilligungswerber keine physische Person, so gelten die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 sinngemäß."

41. Der Text des § 119 hat zu lauten:

"(1) Die Flugsicherung im Sinne dieses Bundesgesetzes umfaßt die im folgenden bezeichneten Flugsicherungsdienste, deren Aufgaben in der gemäß § 124 Abs. 2 zu erlassenden Verordnung abzugrenzen sind:

- a) den Flugverkehrskontrolldienst,
- b) den Fluginformationsdienst,
- c) den Alarmdienst,
- d) den Luftfahrtinformationsdienst,
- e) den Flugfernmelddienst,
- f) den flugsicherungstechnischen Dienst und
- g) den Flugsicherungs-Wetterdienst.

(2) Die Bewegungslenkung auf Flugplätzen gehört nur insoweit zum Flugverkehrskontrolldienst, als sie der Zusammenstoßvermeidung zwischen Luftfahrzeugen untereinander oder zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf jenen Teilen von Flugplätzen dient, die für Start und Landung zu verwenden sind,

sowie auf jenen für das Rollen bestimmten Teilen von Flugplätzen, die in der gemäß § 124 Abs. 2 zu erlassenden Verordnung näher zu bezeichnen sind.

(3) Den Flugsicherungsorganen obliegt weiters die Überwachung der Einhaltung der im Luftverkehr einzuhaltenden Rechtsvorschriften und die luftfahrtbehördliche Abfertigung der Luftfahrzeuge und ihrer Besatzungen. In diesen Angelegenheiten sind sie Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes (§ 35 VStG 1950) gleichzuhalten."

42. Im § 120 Abs. 2 werden nach den Worten "Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann" die Worte "nicht seinem Personalstand angehörende Personen, im besonderen" eingefügt.

43. Im § 121 werden zwischen den Worten "festgelegt" und "werden" die Worte "und in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht" eingefügt.

44. Der § 122 hat zu lauten:

"§ 122. Flugsicherungseinrichtungen.

(1) Ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) dürfen nur errichtet und betrieben werden, wenn vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Grund eines Ermittlungsverfahrens festgestellt worden ist, daß hiedurch die Sicherheit von Personen und Sachen nicht gefährdet wird. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes, BGBl.Nr. 170/1949, in der jeweils geltenden Fassung, bleiben unberührt.

(2) Die Kosten für die Errichtung, die Erhaltung und den Betrieb von der Sicherung des Flugplatzverkehrs, des Abfluges oder des Anfluges dienenden Flugsicherungseinrichtungen hat der Flugplatzhalter zu tragen. Die Kosten für sonstige Flugsicherungseinrichtungen sind von den Benützern unmittelbar durch Flugsicherungsstreckengebühren nach besonderen zwischenstaatlichen und bundesrechtlichen Vorschriften hereinzubringen."

45. Im § 124 werden im Abs. 1 nach den Worten "Ordnung und Sicherheit" die Worte "sowie zur Vermeidung von Belästigungen" eingefügt, im Abs. 2 die Worte "die in § 119 bezeichneten Aufgaben der Flugsicherung" durch die Worte "und Belästigungen die Durchführung der Aufgaben der Flugsicherung (§ 119)" ersetzt, und anstelle der lit. b bis c folgende neue lit. b bis f eingefügt:

- "b) die Flugvorbereitung und Flugplanung,
- c) die einzuhaltenden Flughöhen und allenfalls Flugwege,
- d) die anzuwendenden Signale, Zeichen und Lichter,
- e) den Funkverkehr zwischen Luftfahrzeugführung und Flugsicherung,
- f) die Wettermindestbedingungen".

46. Im § 126 wird der Schlußpunkt im Abs. 2 durch einen Beistrich ersetzt, und es werden folgende Worte angefügt: "oder unzumutbare Belästigungen Unbeteiligter zu erwarten wären."; im Abs. 3 werden nach dem Wort "Luftfahrtveranstaltung" die Worte "oder zur Vermeidung unzumutbarer Belästigungen" eingefügt; der Abs. 4 hat zu lauten:

"(4) Zur Erteilung der Bewilligung ist der Landeshauptmann zuständig, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Veranstaltung durchgeführt werden soll."

47. Die §§ 128 und 129 haben zu lauten:

"§ 128. Unbemannte Flugkörper im Flugraum.

(1) Unbeschadet der Bestimmungen der §§ 11 bis 23 ist für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge und selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgerätes (wie Drachen, Fesselballone, Flugmodelle, Raketen und dergleichen, die Gefährdungen oder Belästigungen herbeiführen können) in Höhen von 150 m über Grund aufwärts, innerhalb der - in gemäß § 66 erlassenen Verordnungen umschriebenen - Schutzbereiche von Zivilflugplätzen oder unter Umständen, unter denen mit einem Überfliegen der Bundesgrenze gerechnet werden muß, eine Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich.

(2) Die Bewilligung darf nur erteilt werden, soweit öffentliche Interessen, insbesondere Interessen der Sicherheit der Luftfahrt oder des Umweltschutzes nicht beeinträchtigt erscheinen. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalten zu erteilen, als dies zur Wahrung dieser Interessen erforderlich ist.

(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 gelten für den Betrieb von unbemannten Flugkörpern innerhalb von - in den gemäß § 121 erlassenen Verordnungen bezeichneten - Ausnahmebereichen mit der Maßgabe, daß für die Erteilung der Bewilligung die nächste Militärflugleitung zuständig ist.

§ 129. Unbemannte Flugkörper außerhalb des Flugraumes.

(1) Unbeschadet der Bestimmungen der §§ 11 bis 23 und 128 ist für den Betrieb unbemannte Flugkörper (§ 128 Abs. 1) über dicht besiedelten Gebieten, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über

Menschenansammlungen im Freien sowie über anderen, vom Landeshauptmann im öffentlichen Interesse, insbesondere im Interesse der Sicherheit von Personen oder Sachen auf der Erde oder im Umweltschutzinteresse durch Verordnung festgelegten Gebieten, eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich.

(2) für die Bewilligung gemäß Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 128 Abs. 2 sinngemäß."

48. Im § 130 werden im Abs. 1 die Worte "in Abs. 2" durch die Worte "in den Abs. 2 und 4" ersetzt; der Abs. 2 hat zu lauten:

"(2) Für Messungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge und für deren Verwendung ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften die Bewilligung des Bundesministers für Bauten und Technik erforderlich, der im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung zu entscheiden hat. Über Messungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge, die vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen durchgeführt werden sollen, ist das Einvernehmen zwischen den Bundesministern für Landesverteidigung und für Bauten und Technik herzustellen."; und dem § 130 wird folgender neue Abs. 4 angefügt:

"(4) Keiner Bewilligung gemäß Abs. 1 bedarf die Herstellung von Luftbildaufnahmen zu nichtgewerblichen Zwecken aus Zivilluftfahrzeugen im Fluglinienverkehr."

49. Dem § 131 wird folgender neue Abs. 3 angefügt:

"(3) Durch gemäß Abs. 2 erlassene Verordnungen werden den Gegenstand solcher Verordnungen betreffende Vorschriften gemäß § 107 Abs. 2 lit. d in Bescheiden ersetzt."

50. Im § 137 Abs. 2 werden die Worte "Beamten des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft" durch die Worte "Bediensteten des Aktiv- oder Ruhestandes des Bundesministeriums für Verkehr" ersetzt; und dem § 137 wird folgender neue Abs. 4 angefügt:

"(4) Soweit zur Erreichung des Zweckes einer Flugunfallsuntersuchung behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Bundesminister für Verkehr unter Bedachtnahme darauf anzuordnen, daß hiedurch Beweisaufnahmen im Zuge von Gerichtsverfahren nicht behindert werden."

51. Der § 140 a hat zu entfallen; die §§ 139 und 140 haben zu lauten:

"§ 139. Luftfahrtbehörden und Instanzenzug.

(1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat seinen Sitz in Wien. Es untersteht unmittelbar dem Bundesminister für Verkehr. Sein örtlicher Wirkungsbereich umfaßt das ganze Bundesgebiet. Für das Verfahren gelten die Verwaltungsverfahrensgesetze.

(2) Der Bundesminister für Verkehr ist in den Angelegenheiten der Zivilluftfahrt im Verhältnis zum Landeshauptmann und zum Bundesamt für Zivilluftfahrt die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und im Instanzenzug unmittelbar übergeordnet.

(3) Gegen eine Entscheidung des Landeshauptmannes ist in den Fällen der §§ 9, 126, 129 und 133 keine Berufung zulässig.

§ 140. Gemeinden.

(1) Die gemäß § 70 zur Stellungnahme berechtigten Gemeinden haben in Zivilflugplatz-Bewilligungsverfahren Parteistellung (§ 8 AVG 1950).

(2) Die den Gemeinden nach diesem Bundesgesetz zukommenden Aufgaben werden von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen."

52. Im § 141 wird dem Abs. 5 folgender Satz angefügt: "Die Aufsichtsbehörde hat die Ausführung von Beschlüssen oder Verfügungen zu untersagen, durch welche der Gesellschaftsvertrag, zwingende Rechtsvorschriften oder Bestimmungen in luftfahrtbehördlichen Bewilligungen verletzt werden.", und hat der Abs. 6 zu lauten:

"(6) Zur Überwachung der Gebarung beziehungsweise zur Feststellung, ob die zur Führung eines sicheren und geordneten Betriebes erforderliche finanzielle Leistungsfähigkeit gewährleistet ist, kann die Aufsichtsbehörde von den durch Zivilluftfahrerschulen, Zivilflugplatzhalter oder Luftverkehrsunternehmen bestellten Abschlußprüfer Prüfungsberichte und Auskünfte einholen, und von den Unternehmen jederzeit die Vorlage von Zwischenabschlüssen, von Ausweisen (in bestimmter Form und Gliederung) und von Prüfungsberichten sowie sonstige Aufklärungen verlangen, ferner Auskünfte über alle Geschäftsunterlagen fordern, in die Bücher und sonstigen Geschäftsunterlagen Einsicht nehmen und durch Sachverständige (§§ 52 und 53 AVG 1950) alle erforderlichen Prüfungen vornehmen lassen. Die Aufsichtsbehörde kann auch allgemeine Regeln für die Gebarung und Rechnungslegung aufstellen."

53. Der § 142 hat zu lauten:

"§ 142. Dienstnehmerschutz.

Der Wirkungskreis, die Aufgaben und die Befugnisse der mit der Wahrnehmung des Dienstnehmerschutzes betrauten Behörden werden durch die Vorschriften dieses Bundesgesetzes nicht berührt. Unberührt bleiben insbesondere die Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzgesetzes, BGBl. Nr. 234/1972, in der jeweils geltenden Fassung."

54. Im § 144 Abs. 1 wird das Wort "Kalendervierteljahr" durch das Wort "Kalenderjahr" ersetzt.

55. Im § 145 Abs. 1 wird das Wort "nicht" am Ende dieses Absatzes durch die Worte "insoweit nicht, als der Einsatzzweck dies erfordert" ersetzt, und im Abs. 3 hat das Wort "wahrscheinlichen" zu entfallen.

56. Im § 146 Abs. 1 werden die Worte "von der Bezirksverwaltungsbehörde" durch die Worte "vom Bundesamt für Zivilluftfahrt" ersetzt, und dem § 146 wird folgender neue Abs. 3 angefügt:

"(3) Auf nicht im Inland begangene Zuwiderhandlungen findet Abs. 1 nur insoweit Anwendung, als die Zuwiderhandlung nicht durch die Rechtsvorschriften geboten war, in deren örtlichen Wirkungsbereich sie begangen worden ist, und nur insoweit, als sie nicht nach diesen Rechtsvorschriften geahndet worden ist."

57. Im § 147 haben die Absatzbezeichnung des Abs. 1 und der Abs. 2 zu entfallen.

58. Der § 149 hat zu lauten:

"§ 149. Kostentragung für Flugsicherungseinrichtungen.


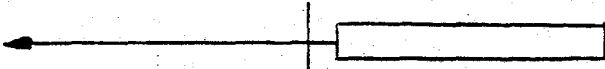
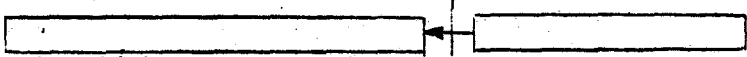

Der Bundesminister für Verkehr hat entsprechend der Finanzlage des Bundes und unter Berücksichtigung der Wirtschaftslage der Luftfahrt durch Verordnung festzulegen, bis zu welchem Prozentsatz der Bund noch Kosten für Flugsicherungseinrichtungen im Sinne des § 122 Abs. 2 jeweils trägt. Dem Bund dürfen hiedurch keine höheren Ausgaben als bisher entstehen. Ab dem 1. Jänner 1985 darf der Bund unmittelbar höchstens 50 Prozent der bezeichneten Kosten tragen. Spätestens ab 1. Jänner 1990 sind die Kosten zur Gänze von den Flugplatzhaltern zu tragen."

59. Der Text des § 150 hat zu lauten:

"Für den zwischenstaatlichen Luftverkehr gelten neben den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes die Bestimmungen des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGzLV 1973), BGBl. Nr. 393/1973."

60. Im § 151 Abs. 1 hat der letzte Satz zu entfallen.

61. Im § 152 Abs. 1 lit. b wird angefügt: "sowie die Verordnung über die Unfallsversicherung der Luftausbildungsunternehmen vom 28. Jänner 1943, Deutsches RGBl. I S. 74, und die Verordnung vom 12. März 1951, womit die Verordnung über die Unfallsversicherung der Luftausbildungsunternehmen abgeändert wird, BGBl. Nr. 95/1951,".

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84	-1
10 Novellierungsvorschläge	
<p>ÜBERSICHT</p> <p>1 Kompetenzänderungen</p> <p>1.1 Kompetenzübertragungen bzw. Delegation vom BMV §§ 3 (2), 5 (1), 7 (3), 78 (3), 93 (1) und (2), 94 (2), 114, 126 (4), 129 (2) LFG</p> <p>1.2 Sonstige Kompetenzänderungen § 146 (1) LFG</p> <p>2 Gesetzeskorrekturen</p> <p>2.1 Korrekturen im Zusammenhang mit Kompetenzänderungen §§ 3 (2), 4, 6, 7 (3), 36 (2), 75 (6), 119 (1) und (2), 121, 126 (2) und (3), 137 (2), 147 LFG</p> <p>2.2 Sonstige Korrekturen §§ 9 (2), 11 (1), 13 (1), 14 (2), 16 (1) und (3), 18, 19, 21, 30 (2), 38 (2), 39 (4), 70, 71 (2), 74 (3), 85 (2), 89, 90, 95 99 (4), 106 (2), 116 (2), 117 (2), 119 (3), 120 (2), 122 (1), 124 (1) und (2), 128, 129, 130 (1), (2) und (3), 131 (3), 137 (4), 140 (neu), 141, 142, 144, 145, 146 (3), 150, 151 (1), 152 (1) LFG</p> <p>3 Materielle Änderungen</p> <p>3.1 Kostentragung für Flugsicherungseinrichtungen §§ 122 (2), 149 (neu) LFG</p> <p>3.2 "Luftbeförderungsunternehmen" §§ 102 (2), 103 (2), 104, 106, 107 (2), 108 (2), 109 (1), 110, 113, 115 und 116 (sowie 150) LFG</p>	
<p><u>Erklärungen</u></p> <p></p> <p>Die in der linken Spalte eingegrenzten Worte (Zeichen) haben zu entfallen</p> <p></p> <p>Die in der rechten Spalte eingegrenzten Worte (Zeichen) werden an der in der linken Spalte bezeichneten Stelle ein(an)gefügt.</p> <p></p> <p>Die in der linken Spalte eingegrenzten Worte (Zeichen) werden durch die in der rechten Spalte eingegrenzten Worte (Zeichen) ersetzt.</p> <p></p> <p>Die in der linken Spalte eingegrenzten Worte (Zeichen) wären bei Neufassung der Bestimmung durch die in der rechten Spalte eingegrenzten Worte (Zeichen) zu ersetzen.</p>	
1984 06 27	Wiwa

OZB Zl. 38.502/19V-I/3/84	2
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 3 LFG	Änderungsvorschlag
<p style="text-align: center;">§ 3. Überwachte Lufträume.</p> <p>(1) Überwachter Luftraum ist ein allseits umgrenzter Luftraum, der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt nach Maßgabe der gemäß § 124 zu erlassenden Verordnung überwacht wird und in dem Luftfahrzeuge nur unter Beachtung der für solche Lufträume erlassenen Verkehrsvorschriften verkehren dürfen.</p> <p>(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit überwachte Lufträume durch Verordnung festzulegen.</p>	<p style="text-align: center;">Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers</p> <p style="text-align: center;">festzulegen, und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Überwachte ("kontrollierte") Lufträume dienen dem Schutz des Verkehrs nach den Instrumentenflugregeln sowie anderer kontrollierte Flüge allenfalls (wie Nacht-Sichtflüge) vor dem übrigen Luftverkehr (in überwachten Lufträumen gelten strengere Sichtflug-Wettermindestbedingungen). Die Flugsicherung (Begriff im § 119 LFG) obliegt gem. § 120 LFG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt. Überwachte Lufträume werden nach den Gegebenheiten und Bedürfnissen der Flugverkehrskontrolle festgelegt. Außer den militärischen Interessen sind auch die Interessen besonders der Allgemeinen Luftfahrt zu berücksichtigen. Der BMW als Verordnungsgeber hat hier eine rein formelle Zuständigkeit. Auszuhandeln sind die überwachten Lufträume zwischen BAZ und Bundesministerium für Landesverteidigung (unter Berücksichtigung sonstiger Interessen). Die Festlegungen erfolgen durch Höhen- und Koordinatenangaben, die dem Nichtfachmann nichts sagen und das Bundesgesetzblatt nur belasten (auch wegen häufiger - erfahrungsgemäß alljährlicher - Änderungen).</p> <p>Sinnvollerweise soll deshalb die Festlegung überwachter Lufträume der Fachbehörde übertragen werden, die "mit Zustimmung" des Bundesministers für Landesverteidigung entscheiden, und die "Verordnung" (nur) in luftfahrtüblicher Weise (d.h. in den nach internationalen Richtlinien herausgegebenen Luftfahrtveröffentlichungen) kundmachen soll.</p>	
1984 03 28	Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984-I/3/84		3
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 4 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 4. Luftraumbeschränkungen.</p> <p>(1) Für allseits umgrenzte Lufträume können hinsichtlich des Durchfluges von Luftfahrzeugen dauernd oder für bestimmte Zeiträume folgende Beschränkungen bekanntgegeben werden (Luftraumbeschränkungsgebiete):</p> <p>a) das Verbot des Durchfluges (Luftsperrgebiete),</p> <p>b) die Anordnung, daß der Durchflug nur mit bestimmten Einschränkungen zulässig ist (Flugbeschränkungsgebiete), und</p> <p>c) der Hinweis darauf, daß der Durchflug mit Gefahren verbunden ist (Gefahrengebiete).</p> <p>(2) Luftraumbeschränkungsgebiete sind so anzuordnen, daß ihre seitliche Begrenzung mit Geländemerkmale zusammenfällt, die aus der Luft leicht wahrzunehmen sind. Die obere Begrenzung des Luftraumbeschränkungsgebietes ist durch eine waagrechte Fläche zu bilden, deren absolute Höhe über dem Meeresspiegel anzugeben ist. Das gleiche gilt für die untere Begrenzungsfläche, sofern diese sich nicht nach der Erdoberfläche richtet oder mit ihr zusammenfällt.</p>	<p>X <u>hat zu entfallen</u></p> <p>X <u>hat zu entfallen</u></p>	
Kurzerläuterungen		
<p>Der Abs. 2 des § 4 LFG beinhaltet nicht (mehr) praxisgerechte Detailregelungen über die Form der Festlegung von Luftraumbeschränkungen - also keineswegs rechtliche Determinierungen von Bedeutung. Tatsächlich müssen Luftraumbeschränkungsgebiete seitlich durch Gerade begrenzt werden (zumindest im Regelfall), die in der Luftlinie von einem markanten Geländepunkt zu einem anderen führen, und höhenmäßig zweckmäßigerweise durch Flugflächen, die nach dem Höhenmesser vom Piloten erkannt werden.</p> <p>Entsprechend den tatsächlichen Erfordernissen hat somit der jedenfalls überflüssige Abs. 2 zu entfallen (und demgemäß die Absatzbezeichnung des Abs. 1).</p>		
1984 03 28		Wiwa

OZB Zl. 38.502/11f-I/3/84	4
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 5 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 5. Zuständigkeit zur Festlegung von Luftraumbeschränkungen.</p> <p>(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung und den sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministerien durch Verordnung Luftraumbeschränkungen im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. a und b festzulegen oder auf Gefahrengebiete im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. c hinzuweisen, soweit dies erforderlich ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, oder b) zur Fernhaltung störender Einwirkungen der Luftfahrt auf Personen oder Sachen, oder c) zur Sicherung von Such- und Rettungsmaßnahmen (§ 135), oder d) zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit. <p>(2) In den in Abs. 1 lit. b bezeichneten Fällen ist vor Erlassung der Verordnung der zuständigen Landesregierung Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.</p>	<p>Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers</p> <p>der Bundesministern</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Bezüglich der Festlegung von Luftraumbeschränkungen durch das BMV gilt ähnlich wie bei überwachten Lufträumen, daß - hier neben dem Beschränkungszweck - außer den Gegebenheiten und Bedürfnissen der Flugverkehrskontrolle und den militärischen Interessen, auch die Interessen besonders der Allgemeinen Luftfahrt zu berücksichtigen sind, dem BMV als Verordnungsgeber eine vorwiegend formelle und allenfalls vermittelnde Funktion zukommt, und die Beschränkungsgebiete vor allem zwischen dem BAZ und dem Bundesministerium für Landesverteidigung (sowie allenfalls sonst berührten Bundesministerien) auszuhandeln sind.</p> <p>Sinnvollerweise soll deshalb auch die Festlegung von Flugbeschränkungen der Fachbehörde übertragen werden, die "mit Zustimmung" des Bundesministers für Landesverteidigung und der sonstigen berührten Bundesminister entscheiden soll. Zur Kundmachung siehe § 6 LFG.</p>	
1984 03 29	Wiwa

OZB Zl. 38.502/197-I/3/84		✓
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 5 LFG, Abs. 3 bis 5	Änderungsvorschlag	
(3) Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat, sofern nicht in Abs. 4 etwas anderes bestimmt ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und den sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministerien durch Verordnung jene Luftraumbeschränkungen gemäß § 4 Abs. 1 lit. a und b festzulegen, die im Interesse der Landesverteidigung erforderlich sind.	Der Bundesminister für Landesverteidigung hat, soweit im Abs. 4 nichts anderes bestimmt ist, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und den sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministern	
(4) Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat überdies Luftraumbeschränkungsgebiete festzulegen, soweit dies	Der Bundesminister für Landesverteidigung	
a) der Einsatz zur Abwehr von Verletzungen der Lufthoheit, oder		
b) die Vorbereitung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a oder b des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, bei Gefahr im Verzug, oder	150/1978,	
c) die Durchführung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. b des Wehrgesetzes erfordern.		
(5) Luftraumbeschränkungsgebiete gemäß Abs. 4 können nur für die Dauer von höchstens zwei Wochen festgelegt werden.		
Kurzerläuterungen		
1984 03 29		Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984 - I/3/84		6
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 6 LFG		Änderungsvorschlag
§ 6. Kundmachung von Luftraum- beschränkungen.		
<p>(1) Die in § 5 bezeichneten Verordnungen sind, soweit ihre Geltungsdauer vier Wochen nicht überschreitet,</p> <p>a) im Falle des § 5 Abs. 1 durch Anschlag an der Amtstafel des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und</p> <p>b) in den Fällen des § 5 Abs. 3 und 4 durch Anschlag an der Amtstafel des Bundesministeriums für Landesverteidigung kundzumachen.</p> <p>(2) Wenn in den im § 5 bezeichneten Verordnungen kein späterer Zeitpunkt des Inkrafttretens bestimmt wird, treten sie eine Stunde nach der Kundmachung gemäß Abs. 1 in Kraft.</p> <p>(3) Die Bundesministerien für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und für Landesverteidigung haben die gemäß Abs. 1 kundzumachenden Verordnungen und den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens vor dem Anschlag an der Amtstafel im Wege des Bundesamtes für Zivilluftfahrt allen Flugsicherungsstellen mitzuteilen.</p> <p>(4) Hinweise auf Gefahrengebiete (§ 4 Abs. 1 lit. c) sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in der in der Luftfahrt üblichen Weise zu verlautbaren.</p>		<p>Die im § 5 bezeichneten Verordnungen über Luftraumbeschränkungen und Hinweise auf Gefahrengebiete sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Wie überwachte Lufträume sollen auch Flugbeschränkungsgebiete (nur) in luftfahrtüblicher Weise (d.h. in den nach internationalen Richtlinien herausgegebenen Luftfahrtveröffentlichungen) kundgemacht werden. Normadressaten sind ausschließlich Luftfahrer, zu einem nicht geringen Teil Ausländer. Die Luftfahrtveröffentlichungen stehen Luftfahrern im Inland jedenfalls, im Ausland gezielt zur Verfügung. Die Veröffentlichung in luftfahrtüblicher Weise muß jedenfalls erfolgen. Kundmachungen im Bundesgesetzblatt oder - gar - durch Anschlag an ministeriellen Amtstafeln sind eine bloße Formalität, und daher nicht mehr vorzusehen. Überflüssig und nicht sachgerecht sind die Sonderbestimmungen über das Inkrafttreten im § 6 LFG geltender Fassung: im Fluge ohne Sprechfunkverbindung befindliche Luftfahrer können von plötzlich (innerhalb einer Stunde nach "Kundmachung") in Kraft tretenden Luftraumbeschränkungen nicht informiert werden. Es muß also jedenfalls - und entsprechend den praktischen Bedürfnissen - ausdrücklich bestimmt werden, wann Flugbeschränkungen in Kraft treten.</p>		
1984 03 29		Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984 -I/3/84		7
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 7 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 7. Übungsbereiche und Erprobungsbereiche.</p> <p>(1) Übungsbereich ist ein allseits umgrenzter Luftraum, in dem die Führung von Luftfahrzeugen im Fluge durch Personen zulässig ist, die nicht Inhaber des hierfür erforderlichen Luftfahrerscheines (§ 29) sind.</p> <p>(2) Erprobungsbereich ist ein allseits umgrenzter Luftraum, in dem die Verwendung nicht zugelassener Luftfahrzeuge im Fluge zulässig ist.</p> <p>(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung und unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse die für die Zivilluftfahrt erforderlichen Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen. Hiebei sind nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen anzugeben, unter denen die in den Abs. 1 und 2 genannten Tätigkeiten vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu bewilligen sind.</p> <p>(4) Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und unter Bedachtnahme auf die Interessen der Landesverteidigung und auf sonstige öffentliche Interessen die für die Militärluftfahrt erforderlichen Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen.</p>	<p>Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers</p>	<p>Der Bundesminister für Verkehr hat</p> <p>durch Verordnung festzulegen,</p>
Kurzerläuterungen	<p>Der Bundesminister für Landesverteidigung hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr</p>	
<p>Für die Festlegung von Übungs- und Erprobungsbereichen gilt dasselbe wie für andere Luftraumfestlegungen (überwachte Lufträume, Luftraumbeschränkungsgebiete). Aus systematischen Gründen wären die Regelungen deshalb anzupassen. Praktisch kommt der Anpassung keine Bedeutung zu, da Übungs- und Erprobungsbereiche in Form von Zylindern um alle Flugplätze (in einem Anhang zu den Luftverkehrsregeln) festgelegt sind, und sich gegen diese Festlegung keine Bedenken aus irgend welchen Gründen ergeben haben. Die Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten, besonders auch des Umweltschutzes erfolgt einerseits durch generelle Vorschriften (z.B. Überfliegen bebauten Gebietes) oder Fluglehrerauftrag im Falle von Übungsflügen, bzw. Bewilligungsauflagen im Falle von Erprobungsflügen.</p>		
1984 03 29	Wiwa	

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84	8
10 <i>Novellierungsvorschläge im einzelnen</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>
Geltende Fassung § 9 LFG, Abs. 1 und 2	
<p style="text-align: center;">§ 9. Außenlandungen und Außenabflüge.</p> <p>(1) Zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen dürfen, soweit nicht in den Abs. 2 bis 4 und in § 10 etwas anderes bestimmt ist, nur Flugplätze (§ 58) benützt werden.</p> <p>(2) Für Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) ist, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. ←</p> <p style="text-align: center;">...</p>	<p><i>Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalten zu erteilen, als dies zur Wahrung dieser Interessen erforderlich ist.</i></p>
<i>Kurzerläuterungen</i>	
<p><i>Nach den geltenden Bestimmungen müßten Bewilligungen versagt werden, wenn öffentliche Interessen entgegenstehen, die jedoch durch die Vorschreibung von Nebenbestimmungen gewahrt werden können, weil Außenlande- und Außenabflugbewilligungen mangels entsprechender gesetzlicher Grundlagen nicht mit Nebenbestimmungen erteilt werden dürften.</i></p>	
1984 03 29	Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984-I/3/84		9
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 10 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 10. Nichtbewilligungspflichtige Außenlandungen und Außenabflüge.</p> <p>(1) Die Bestimmungen des § 9 gelten nicht</p> <p>a) für unvorhergesehene, aus Sicherheitsgründen erforderliche oder durch Mangel an Triebkraft oder Auftriebskraft erzwungene Außenlandungen (Notlandungen) und für der Eigenrettung dienende Fallschirmabsprünge,</p> <p>b) für Landungen und Abflüge im Zuge von Rettungs- oder Katastropheneinsätzen sowie bei Unfallsuntersuchungen gemäß § 137 Abs. 1,</p> <p>c) für Außenlandungen von Segelflugzeugen und Freiballonen</p> <p>(2) Im Falle einer Notlandung (Abs. 1 lit. a) ist für den Außenabflug im Zivilluftverkehr eine Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich. Diese ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Außenabfluges gewährleistet ist.</p> <p>(3) Im Bereiche der Zivilluftfahrt hat der verantwortliche Pilot (§ 125), bei seinem Ausfall dessen Stellvertreter, eine Außenlandung im Sinne des Abs. 1 lit. a unverzüglich der nächsten Flugsicherungsstelle und dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu melden.</p> <p>(4) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind verpflichtet, Personen, die eine Schädigung durch eine Außenlandung glaubhaft machen, Namen und Wohnsitz (Sitz) des Luftfahrzeughalters bekanntzugeben.</p>	sowie für Außenabflüge und Außenlandungen von Hängegleitern	
Kurzerläuterungen		
<p>Hängegleiter sind nichtkraftangetriebene Starrflügler (fallen also unter der ICAO-Begriffsbestimmung von Segelflugzeugen); für Außenlandungen mit Hängegleitern wären demnach keine besonderen Bestimmungen erforderlich; wohl aber erscheinen solche Bestimmungen - wenn Hängegleiterabflüge nicht einfach geduldet werden - für Außenabflüge erforderlich: Hängegleiter sollen und können nicht auf Flugplätzen im Sinne des LFG abgeflogen und gelandet werden (der Abflug muß von einem höher gelegenen Gelände zu einem tiefer gelegenen erfolgen), und für Hängegleiter können auch keine eigenen "Hängegleiterflugplätze" geschaffen werden, da Flugplätze im Sinne des LFG für Abflüge und Landungen bestimmte Plätze sind.</p>		
1984 06 25	Wiwa	

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		-10
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 11 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 11. Begriffsbestimmung.</p> <p>(1) Luftfahrzeuge sind Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig, ob sie schwerer als Luft (zum Beispiel Flugzeuge, Segelflugzeuge, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (zum Beispiel Luftschiffe und Freiballone) sind.</p> <p>(2) Militärluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge, die das Kennzeichen eines Militärluftfahrzeuges tragen. Alle übrigen Luftfahrzeuge sind Zivilluftfahrzeuge.</p> <p>(3) Als im Fluge befindlich gilt:</p> <p>a) ein Luftfahrzeug schwerer als Luft von dem Zeitpunkt an, in dem Kraft für die eigentliche Abflugbewegung verwendet wird, bis zur Beendigung der eigentlichen Landungsbewegung,</p> <p>b) ein Luftfahrzeug leichter als Luft vom Zeitpunkt der Loslösung von der Erdoberfläche bis zur Beendigung des neuerlichen Festmachens auf ihr.</p>	<p>Hängegleiter,</p>	
Kurzerläuterungen		
<p>Die Ergänzung der nur demonstrativen Aufzählung von Luftfahrzeugarten im § 11 LFG durch "Hängegleiter" erscheint nur aus optischen Gründen zweckmäßig, da in den §§ 14 und 16 LFG Sonderregelungen hinsichtlich Registrierung (Staatszugehörigkeit) vorgesehen werden, und Hängegleiter sonst erstmalig im § 14 LFG genannt würden.</p>		
1984 05 29		Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984-I/3/84		11
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 13 LFG		Änderungsvorschlag
<p>§ 13. Zulassung von Zivil- luftfahrzeugen.</p> <p>(1) Zivilluftfahrzeuge sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Antrag des Luftfahrzeughalters durch schriftlichen Bescheid (Zulassungsschein) zuzulassen, wenn die in § 14 bezeichneten Voraussetzungen gegeben sind. Die Zulassung ist im Rahmen des Antrages für alle Verwendungsarten auszusprechen, für die das Luftfahrzeug nach seiner Bauart und technischen Ausrüstung geeignet ist.</p> <p>(2) Halter eines Zivilluftfahrzeuges ist, wer das Zivilluftfahrzeug auf eigene Rechnung betreibt und jene Verfügungsmacht darüber besitzt, die ein solcher Betrieb voraussetzt.</p>		<p>Zwecke (Zulassungsarten)</p> <p>Wenn im Zulassungsbescheid oder im Lufttüchtigkeitszeugnis nichts anderes bestimmt ist, gilt die Zulassung längstens drei Jahre, gerechnet vom Zeitpunkt der Feststellung oder der letzten Überprüfung der Lufttüchtigkeit.</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Der allgemeine Ausdruck "Verwendungszwecke" ist als Überbegriff zu den luftfahrttechnischen Termini "Verwendungsarten", "Einsatzarten" und "Navigationsarten" zu verstehen, die auch in der ZLLV, BGBl.Nr. 415/1983, verwendet werden, und für die in formeller Hinsicht der Überbegriff "Zulassungsarten" zu verwenden ist.</p> <p>Eine subsidiäre Befristung der Zulassung auf Gesetzesstufe ist im Hinblick auf Unabänderbarkeit rechtskräftiger Bescheide auf andere Weise im Sicherheitsinteresse geboten.</p>		
1984 03 29		Wiwa

OZB Zl. 38.502/19J-I/3/84		12
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 14 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 14. Voraussetzungen für die Zulassung von Zivilluftfahrzeugen.</p> <p>(1) Ein Zivilluftfahrzeug ist gemäß § 13 zuzulassen, wenn es</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die österreichische Staatszugehörigkeit (§ 15) besitzt, b) lufttüchtig (§ 17) und technisch so ausgerüstet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stande der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt, und c) in gesetzlich vorgeschriebener Weise haftpflichtversichert ist. <p>(2) Für Fallschirme entfällt die Voraussetzung gemäß Abs. 1 lit. a.</p>	Hängegleiter und	
Kurzerläuterungen		
<p>Hängegleiter sind zwar - besonders in den Verkehrsvorschriften - grundsätzlich wie Segelflugzeuge zu behandeln, hinsichtlich der Registereintragung und Staatszugehörigkeit sollen sie jedoch aus praktischen Gründen wie Fallschirme behandelt werden.</p>		
1984 05 29		Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984-I/3/84		13
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 16 LFG, Abs. 1 und 2		Änderungsvorschlag
<p>§ 16. Luftfahrzeugregister.</p> <p>(1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat ein Verzeichnis der Zivilluftfahrzeuge zu führen (Luftfahrzeugregister). Fallschirme sind von der Eintragung ausgenommen. Die Einsichtnahme in das Luftfahrzeugregister steht jedermann frei.</p> <p>(2) Ein Zivilluftfahrzeug ist auf Antrag des Halters in das Luftfahrzeugregister einzutragen, wenn</p> <p>a) der Halter des Luftfahrzeuges</p> <p>aa) österreichischer Staatsbürger ist, oder</p> <p>bb) Ausländer ist und seinen Wohnsitz in Österreich hat und das Luftfahrzeug vorwiegend zur Verwendung im Inland bestimmt ist,</p> <p>b) es in keinem anderen Staat registriert ist, und</p> <p>c) es im Falle seiner Einfuhr aus dem Auslande ordnungsgemäß zollabgefertigt ist. Dies gilt nicht für Luftfahrzeuge, die innerhalb des Zollgebietes aus im Ausland erzeugten, verzollten Bestandteilen hergestellt worden sind.</p>		Hängegleiter und
Kurzerläuterungen		
Siehe die Erläuterungen zur Änderung bzw. Ergänzung des § 14 LFG.		
1984 05 29		Wiwa

OZB Zl. 38.502/19N-I/3/84	-14
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	Änderungsvorschlag
Geltende Fassung § 16 LFG, Abs. 3	
<p>§ 16. Luftfahrzeugregister.</p> <p>... (3) Den österreichischen Staatsbürgern sind gleichgestellt:</p> <p>a) Körperschaften und Anstalten öffentlichen Rechtes mit dem Sitz im Inland,</p> <p>b) Vereine, wenn sie ihren Sitz in Österreich haben und ihr Obmann sowie mindestens <u>zwei Drittel</u> ihrer sonstigen Vorstandsmitglieder in Österreich ihren Wohnsitz haben und österreichische Staatsbürger sind,</p> <p>c) offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn sie ihren Sitz in Österreich haben und alle ihre persönlich haftenden Gesellschafter österreichische Staatsbürger sind,</p> <p>d) andere Handelsgesellschaften, Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften und sonstige juristische Personen, wenn sie ihren Sitz in Österreich haben und mindestens <u>zwei Drittel</u> der Mitglieder ihrer Organe ihren Wohnsitz in Österreich haben und österreichische Staatsbürger sind.</p>	<p><u>so viele</u></p> <p>daß mit den Stimmen dieser Vorstandsmitglieder Beschlüsse jeder Art gefaßt werden können,</p> <p><u>so viele</u></p> <p>daß mit den Stimmen dieser Mitglieder Beschlüsse jeder Art gefaßt werden können.</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Die in den lit. b und d der geltenden Fassung des § 16 Abs. 4 LFG vorgesehene Zwei-Drittel-Mehrheit erfüllt nicht den Sinn der Bestimmung: in Gesellschaftsverträgen u.dgl. können andere qualifizierte Mehrheiten vorgesehen sein, und in Gesetzen sind selbst andere qualifizierte Mehrheiten festgelegt, so etwa im § 50 GesmbH-Gesetz eine Drei-Viertelmehrheit, desgleichen im § 146 AktG.</p>	
1984 04 03	Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84	15
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 18 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 18. Bescheidmäßige Anerkennung ausländischer Zulassungen.</p> <p>Ausländische Zulassungen von Zivilluftfahrzeugen sind auf Antrag vom Bundesamt für Zivilluftfahrt durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen (§ 12 Abs. 1 lit. b), wenn</p> <p>a) in dem betreffenden Staate die Vorschriften über die Zulassung eines Luftfahrzeuges mindestens die gleichen Anforderungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften,</p> <p>b) der Zulassungswerber eine den österreichischen Vorschriften entsprechende Haftpflichtdeckung nachweist,</p> <p>c) österreichische Luftfahrzeuge (§ 15) in dem betreffenden anderen Staat unter den gleichen Voraussetzungen zugelassen werden wie inländische Luftfahrzeuge.</p>	<p>Lufttüchtigkeitszeugnisse und</p> <p>Lufttüchtigkeitszeugnisse und ausländische</p> <p>Lufttüchtigkeit beziehungsweise über die</p> <p>b) österreichische Lufttüchtigkeitszeugnisse beziehungsweise Zulassungen in dem betreffenden anderen Staat anerkannt werden, und</p> <p>c) bei Anerkennung einer ausländischen Zulassung die im § 14 Abs. 1 lit. a und c bezeichneten Voraussetzungen gegeben sind; für Hängegleiter und Fallschirme entfällt die Voraussetzung gemäß § 14 Abs. 1 lit. a.</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Die geltenden Bestimmungen des § 18 LFG sind allein auf Zulassungen abgestellt. In den meisten anderen Staaten sind jedoch Zulassungen nicht vorgesehen.</p>	
1984 04 03	Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84	16
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 19 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 19. Widerruf von Zulassungen und Anerkennungen.</p> <p>Zulassungen (§ 12 lit. a) und Anerkennungen ausländischer Zulassungen (§ 12 lit. b) von Zivilflugfahrzeugen sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu widerrufen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß das Zivilflugfahrzeug nicht mehr lufttüchtig ist. Gleichzeitig mit dem Widerruf ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunden vorzuschreiben.</p>	<p>, Eintragungen</p> <p>(1) Zulassungen (§ 13) und Eintragungen in das Luftfahrzeugregister (§ 16) sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für die Zulassung (§ 14) beziehungsweise für die Eintragung (§ 16 Abs. 2) nicht oder nicht mehr gegeben ist.</p> <p>(2) Anerkennungen ausländischer Lufttüchtigkeitszeugnisse oder Zulassungen (§ 18) sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für die Anerkennung (§ 18) im Zeitpunkt der Anerkennung nicht gegeben war oder Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß das Zivilflugfahrzeug nicht mehr lufttüchtig ist, Zulassungen auch, wenn die Voraussetzungen gemäß § 18 lit. c nicht mehr gegeben ist.</p> <p>(3)</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Der geltende § 19 ist nur auf Zulassungen und Anerkennungen und nur auf den Verlust der Lufttüchtigkeit abgestellt. Diese Bestimmungen sind ergänzungsbedürftig. Zulassungen und Anerkennungen müssen auch widerrufen werden können, wenn eine der anderen Zulassungs- bzw. Anerkennungsbedingungen nicht gegeben war oder nicht mehr gegeben ist, vor allem etwa die Lärmzulässigkeit oder die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung. Bei Nichtvorliegen oder Wegfall der Eintragungsvoraussetzungen müssen auch Eintragungen widerrufen werden können, weil sonst besonders die strengen Staatsangehörigkeitsbestimmungen durch kurzfristigen Halterschaftswechsel zwecks Registereintragung problemlos umgangen werden können. Die Verwaltungsverfahrensvorschriften (Parteiengehör) gewährleisten, daß die erforderlichen Voraussetzungen allenfalls wieder geschaffen werden können (z.B. neuerlich eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen wird, wenn wegen Versicherungsablaufes ein Widerrufsverfahren eingeleitet worden ist).</p>	
1984 05 16	Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		17
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 21 LFG, Abs. 1	Änderungsvorschlag	
§ 21. Bau, Überprüfung und Aus- rüstung von Luftfahrzeugen.		
(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat nach Maßgabe der Er- fordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und unter Bedachtnahme auf die Art, die Konstruk- tionsmerkmale und den Verwendungszweck der Zivilluftfahrzeuge durch Verordnung festzulegen:	Der Bundesminister für Verkehr	
a) die Erfordernisse der Lufttüchtigkeit und die Mindestausrüstung der Luftfahrzeuge,	Lärmzulässigkeit	
b) Art und Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfun- gen (Musterprüfungen, Stückprüfungen und Prüfungen der Mindestausrüstung),	und der Lärmzulässigkeit	
c) die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfungen,	wie	
d) die Art der Kennzeichnung, die Zulässig- keit von Beschriftungen und Bemalungen der Zivilluftfahrzeuge sowie die von die- sen zu führenden Staatsfarben, Flaggen und Lichter,		
e) Form und Inhalt der für den Nachweis der Lufttüchtigkeit erforderlichen Bordpapiere und der sonstigen über Zivilluftfahrzeuge zu führenden Urkunden,		
f) ob und inwieweit die Lufttüchtigkeit durch ausländische Lufttüchtigkeitszeugnisse nach- gewiesen werden kann.		
Kurzerläuterungen		
Die Feststellung, ob ein Luftfahrzeug lufttüchtig im Sinne des § 17 LFG ist, obliegt Sachverständigen auf Grund ihres Sachverständigen- wissens. Ein solches Wissen kann nicht in die Form von Rechtsvor- schriften gegossen werden (die zudem jeweils dem "Stand der Technik" angepaßt werden müßten). Demgegenüber ist die Lärmzulässigkeit recht- lichen Umschreibungen entsprechend internationalen Richtlinien in der Praxis zugänglich.		
1984 03 29	Wiwa	

OZB Zl. 38.502/197-I/3/84		13
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 30 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 30. Voraussetzungen für die Erteilung eines Zivilluftfahrerscheines.</p> <p>(1) Ein Zivilluftfahrerschein ist zu erteilen, wenn der Bewerber</p> <p>a) das erforderliche Mindestalter erreicht hat (§ 31),</p> <p>b) verlässlich ist (§ 32),</p> <p>c) körperlich und geistig tauglich ist (§ 33) und</p> <p>d) fachlich befähigt ist (§ 34).</p>		
<p>(2) Weist der Bewerber nach, daß er Inhaber eines Militärluftfahrerscheines ist, der zur Ausübung derselben Tätigkeiten wie der angestrebte Zivilluftfahrerschein berechtigt, so hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt den Zivilluftfahrerschein ohne weiteres Ermittlungsverfahren zu erteilen, wenn das Bundesministerium für Landesverteidigung dagegen keinen Einwand erhebt und die Erlangung des Militärluftfahrerscheines mindestens an die gleichen Voraussetzungen geknüpft ist wie die Erlangung des angestrebten Zivilluftfahrerscheines. Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Landesverteidigung ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt von Amts wegen einzuholen.</p>	<p>(2) Über das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Abs. 1 sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt Beweise nach den Bestimmungen der folgenden §§ 31 bis 37 zu erheben. Stehen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt gleichwertige Beweiserhebungen anderer Luftfahrtbehörden zur Verfügung, so sind diese den Verfahren zugrunde zu legen und erforderlichenfalls (etwa durch Sachverständigengutachten im Sinne der §§ 33 und 34) zu überprüfen beziehungsweise zu ergänzen.</p>	
Kurzerläuterungen		
<p>Die Bestimmungen des geltenden § 30 Abs. 2 LFG sind bei strikter Handhabung schon deshalb überflüssig, weil danach keine Zivilluftfahrerscheine erteilt werden könnten, da Militärluftfahrerscheine keinesfalls zur Ausübung derselben Tätigkeiten berechtigen können (sie sind Befähigungszeugnisse und beinhalten keine Berechtigung) wie Zivilluftfahrerscheine. Mit der Neufassung sollen bereits praktizierte Verwaltungsvereinfachungen saniert werden (formell vorgesehen ist nach der derzeitigen Rechtslage nur eine Umschreibung von Militärluftfahrerscheinen und - im § 39 LFG - eine Anerkennung ausländischer Zivilluftfahrerscheine, nicht aber eine Berücksichtigung von Beweiserhebungen österreichischer Militärluftfahrtbehörden oder ausländischer Luftfahrtbehörden, wenn kein Ausweis erteilt worden ist, oder der Ausweis nicht nach § 30 Abs. 2 bzw. 39 LFG umgeschrieben oder anerkannt werden kann). Wenn seitens des Bundesministeriums für Landesverteidigung Einwände gegen die Erteilung eines Zivilluftfahrerscheines auf Grund militärluftfahrtbehördlicher Beweiserhebungen bestehen, können diese nach der vorgesehenen Neufassung selbstverständlich geltend gemacht werden (das Bundesministerium für Landesverteidigung braucht nur die Unterlagen nicht zur Verfügung stellen; im übrigen handelt es sich hier zweifellos um seltene Ausnahmefälle).</p>		
1984 05 23		Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84	19
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 36 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 36. Bestellung der Prüfer.</p> <p>(1) Die Mitglieder der Prüfungskommissionen sind vom <u>Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft</u> jeweils auf die Dauer von drei Kalenderjahren zu bestellen. Sie sind auf die gewissenhafte und unparteiische Erfüllung ihrer Amtspflichten anzugeloben. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmann zu bestellen. Im Falle einer schwerwiegenden Verletzung ihrer Amtspflichten sind sie ihres Amtes zu entheben.</p> <p>(2) Zu Mitgliedern der Prüfungskommissionen dürfen nur <u>fachkundige Bedienstete</u> des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sowie Berufspiloten und Zivillfluglehrer bestellt werden. Der Vorsitzende der Prüfungskommission und dessen Stellvertreter sind dem Stande der <u>Beamten des höheren Dienstes des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft</u> oder des <u>Bundesamtes für Zivilluftfahrt</u> zu entnenmen.</p>	<p><u>Bundesminister für Verkehr</u></p> <p><u>des Aktiv- oder Ruhestandes des Bundesministeriums für Verkehr</u></p> <p><u>Bediensteten des Aktiv- oder Ruhestandes des Bundesministeriums für Verkehr</u></p>
Kurzerläuterungen	
<p>Nach der geltenden Fassung des § 36 LFG dürften andere Bedienstete des BMV und des BAZ als Beamte nur zu Prüfern, nicht aber auch zu Vorsitzenden von Prüfungskommissionen bestellt werden, tatsächlich sind jedoch auch schon Kollektivvertragsbedienstete des BAZ zu Vorsitzenden bestellt. Ebenso sind auch schon Bedienstete des Ruhestandes zu Prüfern bestellt worden. Durch Novellierung sollen die derzeitigen Praktiken abgedeckt und Möglichkeiten zur Entlastung der aktiven Bediensteten klargestellt bzw. geschaffen werden. Daß als Vorsitzende nur Hochschulabsolventen in Betracht kommen, muß nicht ausdrücklich bestimmt werden.</p>	
1984 03 30	Wiwa

OZB Zl. 38.502/194-I/3/84	20
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 38 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 38. Prüfungstaxen und Prüfervergütungen.</p> <p>(1) Wer sich einer Zivilluftfahrerprüfung unterzieht, hat eine Prüfungstaxe zu entrichten. Die Prüfungstaxen sind unter Bedachtnahme auf die Arten der Zivilluftfahrerscheine und den mit der Prüfung verbundenen Aufwand durch Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft festzulegen. Das Höchstmaß der Prüfungstaxe darf 1500 S je Prüfungswerber nicht übersteigen.</p> <p>(2) Soweit in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, gebührt den Prüfern für jede Prüfung eine Prüfervergütung, deren Höhe vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unter Bedachtnahme auf den Umfang der Prüfungstätigkeit durch Verordnung zu bestimmen ist und 50 S für jeden einzelnen Prüfungswerber nicht übersteigen darf. Ferner haben die Prüfer Anspruch auf Ersatz der Reise- und Aufenthaltskosten sowie eines allfälligen Verdienstentganges nach den für Geschworne und Schöffen geltenden Bestimmungen.</p> <p>(3) Ob und inwieweit Bundesbediensteten für ihre Prüfertätigkeit eine Vergütung gebührt, richtet sich nach den dienstrechtlichen Vorschriften über die Zuerkennung von Entschädigungen für Nebentätigkeit.</p>	<p>Bundesministers für Verkehr</p> <p>Bundesministers für Verkehr</p> <p>× hat zu entfallen</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Während die Höchstgrenze für die Prüfungstaxe im Abs. 1 durchaus noch realistisch erscheint, die die Höchstgrenze der Prüfervergütung von S 50,- (seit 1958 unverändert) als nicht mehr entsprechend anzusehen. Auf eine neue Höchstgrenze kann verzichtet werden (die Prüfervergütungen müssen jedenfalls mit den Prüfungstaxen hereingebracht werden; allenfalls könnte demnach als Prüfervergütungsobergrenze der Betrag von S 500,- vorgesehen werden).</p>	
1984 03 30	Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		21
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 39 LFG		Änderungsvorschlag
<p>§ 39. Anerkennung ausländischer Zivilluftfahrerscheine.</p> <p>(1) Ausländische Zivilluftfahrerscheine sind, sofern zwischenstaatliche Vereinbarungen nicht etwas anderes bestimmen, vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Antrag durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen, wenn</p> <p>a) im betreffenden Staat die Vorschriften über den Erwerb eines Zivilluftfahrerscheines mindestens die gleichen Anforderungen an Alter, Verlässlichkeit, Tauglichkeit und Befähigung stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften,</p> <p>b) österreichische Zivilluftfahrerscheine in dem betreffenden anderen Staat anerkannt werden.</p> <p>(2) Österreichischen Staatsbürgern ist ein ausländischer Zivilluftfahrerschein außerdem nur dann anzuerkennen, wenn eine Prüfung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt die Verlässlichkeit des Bewerbers ergeben hat (§ 32).</p> <p>(3) Die Bestimmungen des § 33 Abs. 2 gelten sinngemäß.</p>		<p>(4) Der Bundesminister für Verkehr hat durch Verordnung zu bestimmen, daß ausländische Zivilluftfahrerscheine als anerkannt gelten, soweit die Voraussetzungen gem. Abs.1 lit.a vorliegen, und österreichische Zivilluftfahrerscheine in den Ausstellerstaaten ebenfalls formlos anerkannt werden. Solche Verordnungen sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.</p> <p>(5) Eine Betätigung als Zivilluftfahrer auf Grund eines anerkannten ausländischen Zivilluftfahrerscheines in Österreich ist zulässig, wenn der Inhaber keinen ordentlichen Wohnsitz in Österreich hat oder seit der Begründung seines ordentlichen Wohnsitzes in Österreich nicht mehr als ein Jahr vergangen ist.</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Eine Ergänzung des § 39 LFG durch den vorgesehenen Abs. 5 ist notwendig, um zu vermeiden, daß billige ausländische Zivilluftfahrerscheine erworben und anerkannt werden, und Zivilluftfahrer mit einem Wohnsitz in Österreich sich unbefristet mit dem anerkannten ausländischen Schein betätigen können. Die Formulierung entspricht ungefähr den Bestimmungen im § 64 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl.Nr. 267, in der geltenden Fassung.</p> <p>Der neue Abs. 4 soll der Verwaltungsvereinfachung dienen. In Verordnungen auf Grund dieser Bestimmung werden bestimmte Arten von Zivilluftfahrerscheinen (und Berechtigungen) bestimmter Staaten zu bezeichnen sein.</p>		
1984 06 19		Wiwa

OZB Zl. 38.502/19J-I/3/84	22
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 70 LFG, Abs. 4	Änderungsvorschlag
<p>§ 70. Prüfung des Vorhabens.</p> <p>(4) Vor Erlassung des Bescheides über die Zivilflugplatz-Bewilligung ist in allen Fällen eine mündliche Verhandlung durchzuführen. Ist eine Sicherheitszone (§ 86) vorgesehen, so ist die Anberaumung der mündlichen Verhandlung <u>un-</u>beschadet der Bestimmungen des § 41 des AVG. 1950 in jedem Falle durch Anschlag in den Gemeinden, die ganz oder teilweise im Bereich der geplanten Sicherheitszone liegen, kundzumachen. Erweist sich nach der mündlichen Verhandlung eine Erweiterung der vorgesehenen Sicherheitszone als erforderlich, so ist eine neue mündliche Verhandlung durchzuführen.</p>	<p>hat zu entfallen</p> <p>bei oder</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Da als "bekannte Beteiligte" gemäß § 41 AVG 1950 im Hinblick auf § 70 Abs. 1 LFG tausende Personen in Betracht kommen können (vgl. hierzu auch die Rechtsprechung des VwGH, etwa VwGH 1975 04 11, Zl. 1310/74) ist die Bestimmung nicht vollziehbar. Bis zu generellen Regelungen für "Massenverfahren" die sinnvollerweise in den Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzen zu treffen sein werden, muß die Anberaumung der mündlichen Verhandlung durch Anschlag in den betroffenen Gemeinden genügen. Da sich auch bei der Verhandlung Änderungen der geplanten Sicherheitszone ergeben können, die weitere oder andere Anrainer betreffen können, erweist sich eine diesbezügliche Ergänzung im letzten Satz des Abs. 4 als zweckmäßig.</p>	
1984 04 02	Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		23
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 71 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 71. Voraussetzungen der Zivilflugplatz-Bewilligung.</p> <p>(1) Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist zu erteilen, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> a) das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet und eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist, b) der Bewilligungswerber verlässlich und zur Führung des Betriebes geeignet ist, c) die finanziellen Mittel des Bewilligungswerbers die Erfüllung der aus diesem Bundesgesetz für den Flugplatzhalter sich ergebenden Verpflichtungen gewährleisten, und d) sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. <p>(2) Voraussetzung für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung eines öffentlichen Flugfeldes ist außerdem, daß ein Bedarf hierfür gegeben ist. Flughäfen dürfen nur bewilligt werden, wenn ihre Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist. Ein Flughafen ist insbesondere dann nicht im öffentlichen Interesse gelegen, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> a) er von einem bereits bewilligten und in Betrieb befindlichen Flughafen weniger als 100 km in der Luftlinie entfernt ist und geeignet wäre, dessen Verkehrsaufgaben zu gefährden, und b) der Unternehmer dieses bereits bestehenden Flughafens in der Lage und gewillt ist, binnen <u>sechs Monaten</u> die für den geplanten Flughafen in Aussicht genommenen Aufgaben selbst zu übernehmen. 	eines Jahres	
Kurzerläuterungen		
<p>Die Verlängerung der Frist gemäß § 71 Abs. 2 lit. b LFG soll in Anpassung an die Neufassung des § 106 LFG erfolgen und aus denselben Gründen wie dort eine Jahresfrist vorgesehen ist; die Vorbereitungen für derartige Maßnahmen sind in kürzerer Zeit kaum möglich.</p>		
1984 06 15	Wiwa	

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		24
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 74 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 74. Zivilflugplatz-Betriebsordnung und Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen.</p> <p>(1) Der Betrieb von Zivilflugplätzen sowie das Verhalten auf diesen ist unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit durch Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu regeln (Zivilflugplatz-Betriebsordnung).</p> <p>(2) Für einen öffentlichen Flugplatz sind auf Grund der in Abs. 1 bezeichneten Verordnung vom Flugplatzhalter Benützungsbedingungen aufzustellen (Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen). Hierbei sind die Bedingungen festzulegen, unter denen der öffentliche Zivilflugplatz von allen Teilnehmern am Luftverkehr benützt werden kann.</p> <p>(3) Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen bedürfen der Genehmigung durch die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68). Diese Genehmigung ist zu erteilen, wenn ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb des Zivilflugplatzes gewährleistet ist. Vor dieser Genehmigung darf die Betriebsaufnahmebewilligung nicht erteilt werden.</p> <p>(4) Die Bestimmungen des Abs. 3 gelten sinngemäß für jede wesentliche Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen.</p> <p>(5) Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen sind am Zivilflugplatz durch Anschlag zu verlautbaren.</p>	<p><u>einschließlich der Tarife</u></p> <p>die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen einschließlich der Tarife einen sicheren und wirtschaftlichen Betrieb sowie unter Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren (insbesondere der gebotenen Leistungen und der Betriebskosten) und unter Bedachtnahme auf die Benützungsbedingungen einschließlich der Tarife vergleichbarer in- und ausländischer Flugplätze zumindest eine Kostendeckung des Unternehmens ermöglichen und volkswirtschaftliche Rücksichten nicht entgegenstehen.</p>	
Kurzerläuterungen		
<p>Für die Umformulierung des § 74 Abs. 3 LFG dient § 11 Abs. 2 BGzLV als Vorbild. Als vergleichbare werden vor allem die als Konkurrenz in Betracht kommenden in- und ausländischen Flugplätze anzusehen sein. Die Genehmigung der Benützungsbedingungen einschließlich der Tarife kann bei Flugplätzen nicht davon abhängig gemacht werden, daß sie einen angemessenen Gewinn ermöglichen. Der Betrieb soll aber doch zumindest möglichst kostendeckend sein. Mit dieser Formulierung ist die Kalkulation eines angemessenen Gewinnes nicht ausgeschlossen (sie ist aber nicht wie nach § 11 Abs. 2 BGzLV Genehmigungsvoraussetzung).</p>		
1984 07 16		Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984-I/3/84 25	
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 75 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 75. Betrieb von Zivilflugplätzen.</p> <p>(1) Der Zivilflugplatzhalter darf unbeschadet entgegenstehender landesgesetzlicher Vorschriften solche Hilfsbetriebe führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben seines Zivilflugplatzes dienen.</p> <p>(2) Der Zivilflugplatzhalter hat für Flugsicherungsstellen (§ 120) und für Dienststellen der Grenzpolizei Amts-, Übernachtungs- und Aufenthaltsräume im erforderlichen Ausmaß kostenlos zur Verfügung zu stellen. Er hat außerdem gegen Ersatz der Selbstkosten für die Reinigung dieser Räume zu sorgen und für sie Strom, Wasser und Heizung zu liefern.</p> <p>(3) Wird der in Abs. 2 bezeichneten Verpflichtung nicht entsprochen, so hat die für die Bewilligung des Zivilflugplatzes zuständige Behörde (§ 68) nach Maßgabe der Bedürfnisse der in Abs. 2 bezeichneten Dienststellen unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes festzustellen, welche Leistungen auf Grund der in Abs. 2 enthaltenen Verpflichtung im einzelnen zu erbringen sind.</p> <p>(4) Durch die Abs. 2 und 3 werden die Bestimmungen des § 18 des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129, nicht berührt.</p> <p>(6) Halter öffentlicher Flugplätze dürfen den Flugplatz-Betrieb nur mit Bewilligung der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde einstellen (Betriebspflicht). Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn dem Zivilflugplatzhalter die Weiterführung des Betriebes nicht mehr zugemutet werden kann oder wenn an der Weiterführung des Betriebes kein öffentliches Interesse besteht.</p>	<p>hat zu entfallen</p> <p>- unbeschadet § 122 Abs. 2 -</p> <p>(6) Die Zivilflugplatzhalter haben für eine sichere und rasche Abwicklung des Verkehrs auf solchen Flugplätzen zu sorgen, auf denen keine Flugsicherungsstellen (§ 120 Abs. 1) errichtet sind (unkontrollierten Flugplätzen), sowie auf jenen Flächen von kontrollierten Flugplätzen, die für Bewegungen von Luftfahrzeugen bestimmt und für welche diese Aufgaben nicht von der Flugsicherung wahrzunehmen sind (§ 119 Abs. 1 lit. a und Abs. 2).</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Die zu enge Eingrenzung des geltenden Textes führt(e) zu Auslegungen, die den international üblichen Praktiken und den Erfordernissen nicht entsprechen. So ist beispielsweise in manchen anderen Staaten das Bereithalten von Wartungsmöglichkeiten für Luftfahrzeuge eine wesentliche Verpflichtung zumindest von Flughafenunternehmen.</p> <p>Soweit es sich bei den Amtsräumen im Sinne des Abs. 2 um Flugsicherungsanlagen (§ 122 LFG) handelt, gehen auch die Betriebskosten zu Lasten des Flugplatzhalters.</p> <p>Eine Verkehrssicherungspflicht im Sinne des vorgesehenen Abs. 6 trifft die Flugplatzhalter schon nach den bürgerlichrechtlichen Vorschriften: mit den Ergänzungen im § 75 Abs. 6 (und § 119) LFG soll die notwendige</p>	
1984 06 26	Wiwa
1984 04 02	

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84	16
10 Novellierungsvorschläge	
(Fortsetzung 1 zu § 75 LFG)	
<p>Abgrenzung hinsichtlich der Aufgaben der Bewegungslenkung zwischen dem Flugplatzhalter und der Flugsicherung vorgenommen werden: die Bewegungslenkung auf nichtkontrollierten Flugplätzen und nichtkontrollierten Teilen von kontrollierten Flugplätzen ist ebensowenig "Flugsicherung im Sinne des Luftfahrtgesetzes" wie etwa die Wahrnehmung von Aufgaben durch Militärflugleitungen in Ausnahmebereichen, die den Aufgaben der Flugsicherung entsprechen.</p>	
1984 06 27	Wiwa

OZB Zl. 38.502/194-I/3/84		27
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 78 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 78. Bewilligung von zivilen Bodeneinrichtungen.</p> <p>(1) Für die Errichtung, die Benützung sowie jede wesentliche Änderung einer Bodeneinrichtung auf einem Zivilflugplatz (zivile Bodeneinrichtung) ist eine Bewilligung erforderlich.</p> <p>(2) Zur Erteilung dieser Bewilligung ist das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig, wenn die Höhe der Bodeneinrichtung die in § 85 Abs. 2 lit. a und b festgelegten Grenzen übersteigt oder wenn die Anlage eine optische oder elektrische Störwirkung (§ 94) hervorruft. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung zu entscheiden.</p>	<p>der Bundesminister für Verkehr</p> <p>Der Bundesminister für Verkehr Bundesminister</p>	
		<p>(3) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr im Einzelfall das Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen einschließlich der Entscheidungsbefugnisse gemäß Abs. 2 ermächtigen. In diesem Fall hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung zu entscheiden, und ist der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung als letzte Instanz zuständig.</p>
	<p>(3) In allen Fällen, in denen das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft nicht zuständig ist, hat der Landeshauptmann zu entscheiden.</p>	<p>(4) der Bundesminister für Verkehr gemäß Abs. 2</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Die Delegationsmöglichkeit ist im Zusammenhang mit den neuzufassenden Kompetenzregelungen in den §§ 93 und 94 zu sehen. Eine Kompetenzübertragung dieser erstinstanzlichen Angelegenheiten an das BAZ ist wegen des möglichen Zusammenhanges mit (sonstigen) Flughafenangelegenheiten nicht zu empfehlen. Bei Bodeneinrichtungen auf anderen Flugplätzen als Flughäfen wird davon aber grundsätzlich Gebrauch zu machen sein.</p>		
1984 05 29	Wiwa	

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		28
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 85 LFG		Änderungsvorschlag
<p>§ 85. Begriffsbestimmung.</p> <p>(1) Innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86) sind Luftfahrthindernisse:</p> <p>a) Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Anpflanzungen, verspannte Seile und Drähte sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Bodenerhebungen,</p> <p>b) Verkehrswege sowie Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen.</p> <p>(2) Außerhalb von Sicherheitszonen sind Luftfahrthindernisse die in Abs. 1 lit. a bezeichneten Anlagen, wenn ihre Höhe über der Erdoberfläche</p> <p>a) 100 m übersteigt oder</p> <p>b) 30 m übersteigt und sich die Anlage auf einer natürlichen oder künstlichen Bodenerhebung befindet, <u>die</u> mehr als 100 m aus der umgebenden Landschaft herausragt; in einem Umkreis von 10 km um den Flugplatzbezugspunkt (§ 88 Abs. 2) gilt dabei als Höhe der umgebenden Landschaft die Höhe des Flugplatzbezugspunktes.</p> <p>(3) Bodeneinrichtungen (§§ 78 und 84) und Flugsicherungsanlagen (§ 122) gelten nicht als Luftfahrthindernisse im Sinne der Abs. 1 und 2.</p>		<p>soweit diese</p> <p>; ansonsten ragt eine Bodenerhebung dann mehr als 100 m aus der umgebenden Landschaft heraus, wenn das Gelände im Umkreis von 1 km um das Luftfahrthindernis Punkte aufweist, die mehr als 100 m unter dem Fußpunkt des Luftfahrthindernisses liegen.</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Mit der vorgesehenen Änderung soll klargestellt werden, daß die 30-m-Grenze erst dort beginnt, wo sie mit der 100-m-Grenze zusammentrifft (also nicht schon am Fuße der Bodenerhebung, weil sonst von da bis zum Zusammentreffen der 100- und der 30-m-Grenze sich ein Einschnitt ergeben würde: bis zum Fuße würde die 100-m-Grenze gelten, am Fuße würde sie auf 30 m abfallen). Weiters soll im Sinne der bisherigen Praxis für alle Bereiche näher umschrieben werden, wann eine Bodenerhebung als aus der umgebenden Landschaft herausragend anzusehen ist. Im Sinne des letzten Satzes des § 85 Abs. 2 lit. b LFG ist eine Bodenerhebung noch nicht als aus der umgebenden Landschaft herausragend anzusehen, wenn im Umkreis von 1 km um das Luftfahrthindernis sich etwa ein Graben oder eine sonstige enge Bodenvertiefung befindet, deren tiefste Punkte mehr als 100 m unter dem Fußpunkt des Luftfahrthindernisses liegen.</p>		
1984 05 02		Wiwa
07 16		

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		29
10 Novellierungsvorschläge in einzelnen		
Geltende Fassung § 89 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 89. Kundmachung der Sicherheitszonen-Verordnung.</p> <p>Die Sicherheitszonen-Verordnung mit Ausnahme des Sicherheitszonenplanes ist in den Gemeinden, auf deren Gebiet sich die Sicherheitszone erstreckt, durch Anschlag an der Amtstafel kundzumachen. Der Sicherheitszonenplan ist in diesen Gemeinden zur Einsichtnahme aufzulegen. Nach der Kundmachung der Sicherheitszonen-Verordnung sind die genannten Gemeinden verpflichtet, in die Verordnung Einsicht zu gewähren. ←</p>		<p>Die Sicherheitszonen-Verordnungen sind außerdem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in luftfahrtüblicher Weise zu veröffentlichen.</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Für Zivilflugplätze festgelegte Sicherheitszonen werden aus praktischen Gründen - wenn auch bisher manchmal mit einigen Verzögerungen - in dem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr herausgegebenen Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer (ÖNfL) veröffentlicht. Maßgeblich ist jedoch nicht diese - jederzeit zur Verfügung stehende - Veröffentlichung, sondern die Kundmachung in den betroffenen Gemeinden. Mit dem vorgesehenen Zusatz zu § 89 LFG soll die bisherige Rechtslage und Praxis nicht geändert, sondern nur die Veröffentlichung im ÖNfL in informativer Weise gesetzlich verankert werden.</p>		
1984 05 23		Wiwa

OZB Zl. 38.502/197-I/3/84	30
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 90 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 90. Ersichtlichmachung im Grundbuch.</p> <p>Die zur Erteilung von Ausnahmegewilligungen zuständige Behörde (§ 93) hat die sich aus der Sicherheitszonen-Verordnung ergebenden Beschränkungen dem Grundbuchgericht bekanntzugeben. Die Beschränkungen sind grundbüchertlich ersichtlich zu machen.</p>	<p>dem Grundbuchsgericht bekannt zu geben, welche Grundstücke durch sich aus der Sicherheitszonen-Verordnung ergebende Beschränkungen betroffen sind. Diese Tatsache ist</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Durch die Neuformulierung soll klargestellt werden, daß im Grundbuch nicht der Umfang der Beschränkungen ersichtlich zu machen ist, sondern nur die Tatsache, daß sich aus der Sicherheitszonen-Verordnung Beschränkungen ergeben. Dies entspricht der bereits seit langem - im Vollziehbarkeitsinteresse-geübten Praxis.</p>	
1984 04 03	Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84	37
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 93 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 93. Zuständigkeit zur Erteilung der Ausnahmegewilligung.</p> <p>(1) Zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 86 ist unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2 zuständig:</p> <p>a) im Bereich der Sicherheitszone eines Militärflugplatzes <u>das Bundesministerium für Landesverteidigung,</u></p> <p>b) im Bereich der Sicherheitszone eines <u>Zivilflugplatzes die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde.</u></p> <p>(2) Wenn das Luftfahrthindernis die im § 85 Abs. 2 lit. a oder b festgelegte Höhe übersteigt, ist zur Erteilung der Ausnahmegewilligung zuständig:</p> <p>a) im Bereiche der Sicherheitszone eines Militärflugplatzes <u>das Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft,</u></p> <p>b) <u>ansonsten das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung.</u></p>	<p><u>der Bundesminister</u></p> <p><u>Flugfeldes (§ 65) der Landeshauptmann, eines Flughafens (§ 64) das Bundesamt für Zivilluftfahrt.</u></p> <p><u>der Bundesminister</u></p> <p><u>Bundesminister für Verkehr,</u></p> <p><u>Bundesamt für Zivilluftfahrt mit Zustimmung des Bundesministers</u></p>
Kurzerläuterungen	
<p>Am einfachsten und zweckmäßigsten wäre sicherlich eine Regelung wie in der Schweiz oder in der Bundesrepublik Deutschland, wonach für Luftfahrthindernisse grundsätzlich die jeweilige Baubehörde zuständig ist. Einer solchen Regelung stehen einerseits gewisse rechtliche Schwierigkeiten entgegen (es müßte in erster Linie auf landesgesetzliche Zuständigkeitsregelungen verwiesen werden), andererseits müßte eine besondere Zuständigkeitsregelung für solche Luftfahrthindernisse getroffen werden, für die keine Baubehörden zuständig sind (weil es sich um keine Bauwerke handelt). Nach den geltenden Vorschriften ist der Landeshauptmann für Luftfahrthindernisse im Bereich von Sicherheitszonen von Flugfeldern zuständig; solche Sicherheitszonen sind bisher keine festgelegt worden und kommen wohl auch in Zukunft kaum in Betracht. Für Luftfahrthindernisse im Bereich der Sicherheitszonen von Flughäfen und für Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen soll jedenfalls eine einzige Behörde zuständig sein. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt ist bereits mit Luftfahrthindernisangelegenheiten (§ 95 LFG) befaßt und kann die flugbetrieblichen Erfordernisse selbst beurteilen. Durch diese Kompetenzübertragung wird eine erhebliche Belastung vom Bundesministerium für Verkehr (mit erstinstanzlichen Angelegenheiten) genommen, und es wird damit im Rechtsstaatsinteresse ein Rechtszug eröffnet.</p>	
1984 06 13	Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984 - I/3/84		32
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 94 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 94. Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung.</p> <p>(1) Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbefeuerung oder eine Betriebsstörung von Flugsicherungseinrichtungen verursacht werden könnte, bedürfen unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen einer Bewilligung nach diesem Bundesgesetz. Diese ist zu erteilen, wenn die Sicherheit der Luftfahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird. Sie ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.</p> <p>(2) Für die Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen ist das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig, welches das Einverständnis mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung herzustellen hat.</p>	<p>Bundesamt für Zivilluftfahrt</p> <p>die Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung einzuholen</p>	
Kurzerläuterungen		
<p>Aus sachlichen Gründen (Zuständigkeit für Flugsicherungsanlagen) bietet sich bezüglich der Anlagen mit optischen oder elektrischen Störwirkungen eine Kompetenzübertragung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt an. Dies auch unter Berücksichtigung einer weitgehenden Kompetenzvereinfachung (d.h. etwa, daß für Luftfahrthindernisse und für Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung grundsätzlich dieselbe Behörde zuständig sein soll; dies nicht nur aus Gründen der Zuständigkeitsübersichtlichkeit, sondern auch der Kostenminimierung und zur Vermeidung von Doppelzuständigkeiten).</p>		
1984 04 03		Wiwa

OZB Zl. 38.502/19F-I/3/84		33
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 95 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 95. Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen.</p> <p>(1) Ist die Kennzeichnung eines Luftfahrthindernisses erforderlich, so hat die zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung zuständige Behörde (§ 93) den Eigentümer des Luftfahrthindernisses zur Duldung dieser Maßnahme zu verpflichten.</p> <p>(2) Zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen gemäß Abs. 1 ist innerhalb der Sicherheitszone eines Zivilflugplatzes der Flugplatzhalter von der zur Erteilung der Ausnahmegewilligung zuständigen Behörde durch Bescheid zu verpflichten. Innerhalb der Sicherheitszonen von Militärflugplätzen obliegt die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen dem Bundesministerium für Landesverteidigung, außerhalb von Sicherheitszonen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt.</p>	<p>Bei der Erfassung von Luftfahrthindernissen haben die Landeshauptmänner mitzuwirken.</p>	
Kurzerläuterungen		
<p>Die Landeshauptmänner sind Unterbehörden des Bundesministers für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde, nicht aber Unterbehörden im Verhältnis zum Bundesminister für Landesverteidigung als Mitlittärluftfahrtbehörde oder im Verhältnis zum Bundesamt für Zivilluftfahrt. Ihre Mitwirkungspflicht soll daher gesetzlich festgelegt werden. Ohne Mitwirkung ortsnäherer Behörden ist die Erfassung bestehender und entstehender Luftfahrthindernisse ungeheuer erschwert. Zweckmäßig wäre eine Mitwirkungspflicht aller Baubehörden zu statuieren; damit würde aber in verschiedenste Kompetenzen eingegriffen.</p>		
1984 07 16		Wiwa

OZB Zl. 38.502/19F-I/3/84		34
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 99 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 99. Sinngemäße Anwendung des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954.</p> <p>(1) Hinsichtlich des Gegenstandes und des Umfangs der Enteignung, der Entschädigung, des Enteignungsverfahrens und des Vollzuges der Enteignung für Zwecke der Zivilluftfahrt gelten die Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen sinngemäß.</p> <p>(2) Auf Verlangen des von der Enteignung Betroffenen ist das ganze Grundstück oder die ganze Liegenschaft einzulösen, wenn der auf Grund der vorgesehenen Enteignung verbleibende Rest eines Grundstückes oder einer Liegenschaft nicht mehr zweckmäßig nutzbar ist.</p> <p>(3) Auf Verlangen des Enteigneten kann an die Stelle einer Geldentschädigung eine Entschädigung in Form einer gleichartigen Naturalleistung treten, wenn der Enteignungswerber ohne Verzögerung des Entschädigungsverfahrens hiezu imstande ist. Im Streitfalle hat das Gericht festzustellen, ob eine solche Entschädigung nach den Umständen des Falles tunlich und geeignet ist.</p> <p>(4) Der Landeshauptmann hat binnen sechs Wochen ab dem Zeitpunkt, ab welchem die Grundeinlösungspläne und die Verzeichnisse der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte in der betreffenden Gemeinde aufgelegt waren, eine Verhandlung an Ort und Stelle anzuberaumen.</p> <p>(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.</p> <p>(6) In den Fällen des § 97 lit. b, in denen ein öffentlicher Flugplatz von der Enteignung betroffen wird, hat das Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu entscheiden. Die Enteignung ist zulässig, wenn die Interessen der Landesverteidigung die der Zivilluftfahrt überwiegen.</p>		
		Die Bestimmungen der §§ 13 bis 15 des Eisenbahnteilungsgesetzes gelten auch in jenen Fällen, in denen keine Bauverhandlung durchgeführt wird.
		der Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr
1984 07 05		Wiwa
1975		

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84	35
(Fortsetzung 1 zu § 99 LFG)	
Kurzerläuterungen	
<p>Aus den geltenden Bestimmungen im § 99 Abs. 4 LFG, wonach der "Landeshauptmann" die Verhandlung anzuberaumen hat, ergeben sich Unklarheiten. Einerseits kann aus diesen Bestimmungen gelesen werden, daß die Bestimmungen im § 12 Abs. 3 EisenbEntG 1954 (Verhandlungsanordnung durch das Bundesministerium für Verkehr) in Luftfahrtenteignungsangelegenheiten nicht zur Anwendung kommen. Andererseits kann daraus auch geschlossen werden, daß in diesen Angelegenheiten der Landeshauptmann an die Stelle der Kommission im Sinne des § 13 Abs. 1 EisenbEntG 1954 tritt. Da weiters in Luftfahrtangelegenheiten "Bau- und Enteignungsverhandlungen" regelmäßig nicht in Betracht kommen, wäre nach § 21 EisenbEntG 1954 anstelle der Kommission die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Um diese Unklarheiten zu beseitigen, soll klargestellt werden, daß auch die reine Enteignungsverhandlung in Luftfahrtangelegenheiten jedenfalls nach den Bestimmungen der §§ 13 ff EisenbEntG 1954 zu führen ist. Weiters soll durch die ministerielle Prüfung des Antrages und Verhandlungsanordnung gemäß § 12 EisenbEntG 1954 die zügige Verhandlungsführung im Sinne der Grundgedanken dieses Gesetzes sichergestellt werden.</p>	
1984 05 22	Wiwa
1975	

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84	36
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 102 LFG	Änderungsvorschlag
<p style="text-align: center;">A. Luftbeförderungsunternehmen.</p> <p>§ 102. Arten der Luftbeförderungsunternehmen.</p> <p>(1) Ein Luftbeförderungsunternehmen kann sich auf den Fluglinienverkehr (Fluglinienunternehmen), auf den Bedarfsverkehr (Bedarfsunternehmen) oder auf beide Arten der gewerbsmäßigen Luftbeförderung zugleich erstrecken.</p> <p>(2) Fluglinienverkehr ist die dem öffentlichen Verkehr dienende flugplanmäßige Beförderung von <u>Personen oder Sachen in Luftfahrzeugen auf bestimmten Strecken.</u> Bedarfsverkehr ist jede andere gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Fluggästen, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen im Rahmen eines Flugstreckennetzes.</u></p> <p>(3) Der Bundesminister für Verkehr hat entsprechend den Erfordernissen der Luftverkehrswirtschaft unter Bedachtnahme auf die international jeweils üblichen Grundsätze die Merkmale zulässigen Bedarfsverkehrs auf bestimmten Flugstrecken durch Verordnung festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen, und zwar nach Abgrenzungskriterien der Flugdichte und Häufigkeit, der zulässigen Vertriebsformen und der Anzahl zulässiger Vertragspartner für Beförderungsverträge mit Luftbeförderungsunternehmen.</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Ein Flugstreckennetz im Sinne der Ergänzung zu § 102 Abs. 2 LFG ist ein wesentliches Kriterium für ein Fluglinienunternehmen; nur durch ein kosten- und ertragsausgleichendes Flugstreckennetz sind auf Dauer angelegte, volkswirtschaftlich notwendige Verkehrsverbindungen zu garantieren. Unter einem Flugstreckennetz in diesem Sinne ist eine Verbindung von Verkehrsgebieten durch einander wirtschaftlich und betrieblich ergänzende Flugstrecken zu verstehen. Das Flugstreckennetz eines österreichischen Unternehmens muß über einen (oder mehrere) österreichische Flughäfen führen und auf die Interessen und Notwendigkeiten der österreichischen Volkswirtschaft abgestellt sein; es muß eine wirtschaftliche Durchführung des Linienverkehrs ermöglichen. Die nicht ganz passenden Worte "Personen und Sachen" im § 102 Abs. 2 LFG können aus Anlaß dieser Ergänzung durch die zutreffende Formulierung "Fluggäste, Fracht und Post" ersetzt werden.</p> <p>Der Bedarfsverkehr in der Luftfahrt umfaßt nicht nur Rund-, Taxi-, Gesellschaftsflüge u.dgl. sondern zunehmend fluglinienähnliche Flüge. Da immer wieder neue Arten solcher Flüge aufkommen, muß die fließende Grenze jeweils den Bedürfnissen und der internationalen Entwicklung</p>	
1984 06 25	Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84

37

(Fortsetzung 1 zu § 102 LFG)

angepaßt werden. Diesem Erfordernis soll mit dem Abs. 3 entsprochen werden. Nach dem derzeitigen Stand sind Einzelflüge (nicht mehr als ein Flug innerhalb eines Zeitraumes von zwei Monaten auf derselben Flugstrecke), Gelegenheitsflüge (nicht mehr als vier Flüge innerhalb von zwei Monaten während eines Zeitraumes von höchstens drei Monaten auf derselben Flugstrecke) und Serienflüge (mehr als vier Flüge innerhalb von zwei Monaten bzw. andere Flüge als Einzelflüge während eines drei Monate übersteigenden Zeitraumes auf derselben Flugstrecke) zu unterscheiden, die noch genauerer Abgrenzungsmerkmale zu Linienflügen bedürfen, so - außer Flugdichte bzw. Häufigkeit - z.B. Chartervertrag zwischen Luftbeförderungsunternehmen und Reisebüro oder sonstigen "Veranstaltern", Nebenleistungen: am Reiseziel usw.; nach dem derzeitigen Stand wird zu bestimmen sein, daß Bedarfsunternehmen die "Beförderungskapazität" eines Fluges unmittelbar an nicht mehr als etwa vier Vertragspartner abgeben dürfen.

1984 06 25

Wiwa

OZB Zl. 38.502/19F-I/3/84	33
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	Änderungsvorschlag
Geltende Fassung § 103 LFG	
<p>§ 103. Beförderungsbewilligung.</p> <p>(1) Zum Betrieb eines Luftbeförderungsunternehmens sowie zu jeder Erweiterung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges ist eine Bewilligung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft erforderlich (Beförderungsbewilligung).</p> <p>(2) Der Luftbeförderungsunternehmer darf unbeschadet entgegenstehender landesgesetzlicher Vorschriften solche Hilfsbetriebe führen, die <u>unmittelbar und ausschließlich</u> den Verkehrsaufgaben desselben Luftbeförderungsunternehmens dienen.</p>	* <u>hat zu entfallen</u>
Kurzerläuterungen	Die zu enge Eingrenzung des geltenden Textes führt(e) zu Auslegungen, die den international üblichen Praktiken und den Erfordernissen nicht entsprechen.
1984 06 26	Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		37
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 104 LFG		Änderungsvorschlag
<p>§ 104. Erfordernisse des Antrages auf Erteilung der Beförderungsbewilligung.</p> <p>(1) Im Antrag auf Erteilung der Beförderungsbewilligung sind die Gründe anzuführen, die nach Ansicht des Antragstellers einen Bedarf für das zu gründende Unternehmen gegeben erscheinen lassen. Weiters ist das Vorhandensein der finanziellen Mittel zur Gründung und zum Betrieb des Unternehmens glaubhaft zu machen.</p> <p>(2) Im Antrag sind außerdem anzugeben:</p> <p>a) Familien- und Vorname (Firma), Wohnsitz (Sitz) und Betriebsstätte des Unternehmens,</p> <p>b) Name, Wohnort und Staatsbürgerschaft der zur Vertretung des Unternehmens berechtigten Personen,</p> <p>c) die Art (§ 102) des geplanten Luftbeförderungsunternehmens und die vorgesehenen Tätigkeiten, wie zum Beispiel Rundflüge, Taxiflüge, Gesellschaftsflüge,</p> <p>d) die vorgesehenen Beförderungsbedingungen,</p> <p>e) der vorgesehene Flugbereich, das ist jenes Gebiet, auf das sich der geplante Betrieb erstrecken soll,</p> <p>f) die Anzahl und Baumuster der vorgesehenen Luftfahrzeuge,</p> <p>g) die vorgesehene Betriebsorganisation,</p> <p>(3) Soll Fluglinienverkehr betrieben werden, so sind im Antrag weiters die geplanten Fluglinien anzuführen.</p> <p>(4) Soweit dies zur Feststellung des Vorliegens der Voraussetzungen gemäß § 106 erforderlich ist, hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft weitere Angaben und Unterlagen vorzuschreiben.</p>		<p>nachzuweisen. Bei der Antragstellung sind weiters Namen, Wohnort und Staatsbürgerschaft aller Gesellschafter und stillen Teilhaber sowie das Ausmaß ihrer finanziellen Beteiligung darzulegen, und es sind alle Rechtsverhältnisse offenzulegen, die eine kapitalmäßige Beeinflussung durch andere Personen ermöglichen.</p> <p>Firma (oder sonstige Bezeichnung) und Sitz des geplanten</p> <p>des Inhabers, der zur Geschäftsführung, zur Vertretung und zur Beaufsichtigung berufenen sowie der für den Flugbetrieb und den technischen Betrieb vorgesehenen Verantwortlichen</p> <p>Arten von Flügen</p> <p>und die vorgesehenen Betriebseinrichtungen.</p> <p>und das vorgesehene Flugstreckennetz</p> <p>der Bundesminister für Verkehr</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist nicht nur ein wesentlicher Regulator im Luftbeförderungsgeschäft, sondern eine wesentliche Voraussetzung zur Gewährleistung der Sicherheit im Flugbetrieb und zum Schutz der Interessen des Reisepublikums. Die finanzielle Leistungsfähigkeit soll daher nicht nur glaubhaft zu machen sein, sondern - wie etwa auch bei Flugplatzhaltern - nachgewiesen werden müssen. Eine völlige Offenlegung der finanziellen Verhältnisse dient der Einhaltung der Bestimmungen im § 106 Abs. 2 LFG. Die sonstigen Ergänzungen liegen im Sicherheitsinteresse bzw. entsprechen Neufassungen etwa § 102.</p>		
1984 06 26		Wiwa

OZB Zl. 38.502/19F-I/3/34		42
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 106 LFG	Änderungsvorschlag	
§ 106. Voraussetzungen der Beförderungsbewilligung.		
(1) Die Beförderungsbewilligung ist zu erteilen, wenn	der Antragsteller nachgewiesen hat, daß	
a) der Antragsteller die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt, verlässlich und fachlich geeignet ist,	er	
b) die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens glaubhaft gemacht wurde, und	und das geplante Unternehmen seinen Sitz im Inland hat,	
c) ein Bedarf vorhanden ist und der geplante Betrieb eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des Bedarfes gewährleistet.	gegeben ist	
(2) Ist der Unternehmer keine physische Person, so muß das Unternehmen seinen Sitz im Inland haben und die Anteilsrechte müssen überwiegend im Eigentum österreichischer Staatsbürger stehen. Die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 gelten sinngemäß.	(2) Weiters muß gewährleistet sein, daß in keiner Weise eine Beeinflussung durch ausländische Kapital oder sonstige ausländische Interessen möglich ist.	
(3) Voraussetzung für die Bewilligung des Betriebes eines Fluglinienunternehmens ist außerdem, daß die Gründung des Unternehmens im öffentlichen Interesse gelegen ist. Dies ist insbesondere dann nicht der Fall, wenn das Unternehmen geeignet wäre, die Verkehrsaufgaben eines anderen bereits bestehenden österreichischen Fluglinienunternehmens zu gefährden.	Voraussetzung für die Bewilligung eines Bedarfsunternehmens ist außerdem, daß öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn ein bestehendes österreichisches Luftbeförderungunternehmen in der Lage und gewillt ist, binnen eines Jahres den geplanten Betrieb durchzuführen.	
Kurzerläuterungen		
Vgl. zu § 106 Abs. 2 lit. b Neufassung auch § 104 Abs. 1 Neufassung und die Erläuterungen hiezu. Unter finanzieller Leistungsfähigkeit ist eine ausreichende Kapitalausstattung einschließlich ausreichender Eigenmittel zu verstehen. Die Kapitalausstattung wird bei anderen als solchen Kleinunternehmen, denen für die österreichische Luftverkehrswirtschaft keine erhebliche Bedeutung zukommt, nur dann als ausreichend anzusehen sein, wenn die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ausreichen, um eine sichere Wartungs- und Flugbetriebsorganisation einzurichten, und unabhängig vom wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens eine sichere Wartung und einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten, sowie dem Unternehmen zu ermöglichen, seinen gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen für jeweils ein Betriebsjahr nachzukommen.		
1934 05 26	K123	

OZB Zl. 33.502/145-I/3/84 |

47/42

(Fortsetzung 1 zu § 106 LFG)

Mit den im Abs. 2 neu vorgesehenen Bestimmungen sollen die nationalen Interessen besser gewahrt werden, als dies auf Grund der geltenden Bestimmungen geschehen konnte, die als mißglückt angesehen werden müssen (vgl. VwGH 19.3.1971, Zl. 1639/70-5). Aus der bisherigen Rechtslage und einem Vergleich mit den Regelungen und Praktiken in anderen Staaten ergibt sich, daß neben dem unabdingbaren Erfordernis der österreichischen Staatsbürgerschaft bei physischen Personen und zumindest der sinngemäßen Anwendung des § 16 Abs. 3 LFG bei anderen Beförderungsunternehmen zusätzlich Anforderungen zur Sicherung der nationalen Interessen normiert werden müssen und eine umfassende Sicherung der nationalen Interessen eine sehr weite Formulierung erfordert. Fluglinienunternehmen mit internationalem Verkehr sind zur Erfüllung der dem Flugverkehr zukommenden Hauptaufgaben im öffentlichen Verkehrsinteresse berufen und repräsentieren im Ausland Österreich. Aus diesem Grunde ist angeregt worden, den § 106 Abs. 2 LFG wie folgt zu fassen:

"(2) Weiters muß gewährleistet sind, daß in keiner Weise eine Beeinflussung durch ausländisches Kapital oder sonstige ausländische Interessen - bei Fluglinienunternehmen mit internationalem Flugverkehr, daß in keiner Weise eine Beeinflussung durch nicht im Eigentum der Republik Österreich stehendes Kapital - möglich ist."

Es wird ersucht, zu dieser Anregung gleichfalls Stellung zu nehmen.

Im Hinblick auf die Anlagenintensität von öffentlichen Verkehrsunternehmen, besonders auch von Luftbeförderungsunternehmen, erschiene es als Vergeudung von Volksvermögen, wenn bei noch nicht wirtschaftlicher Auslastung bestehender Unternehmen in angemessener Weise Konkurrenzunternehmen zugelassen würden (vorausgesetzt, daß die bestehenden Unternehmen wirtschaftlich geführt werden. Für Fluglinienunternehmen erscheint im Hinblick auf die Ergänzung im § 106 Abs. 2 keine weitere Ergänzung im § 106 Abs. 3 LFG erforderlich, wohl aber für Bedarfsunternehmen, wobei allerdings bei Kleinunternehmen, denen für die österreichische Luftverkehrswirtschaft keine erhebliche Bedeutung zukommt, kein strenger Maßstab anzulegen sein wird. Die Ergänzung wurde in Anlehnung an § 71 Abs. 2 lit. b LFG formuliert. Bei kleinen Rundflug-, Taxi- oder Arbeitsflugunternehmen kommt der letzte Satz der Ergänzung zum Abs. 3 schon wegen des lokalen Charakters normalerweise kaum als anwendbar in Betracht.

1984 06 26 |

HWA

OZB 21. 38.502/145-I/3/84		43
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 107 LFG		Änderungsvorschlag
<p>§ 107. Bescheid über die Beförderungsbewilligung.</p> <p>(1) Wenn die in § 106 bezeichneten Voraussetzungen gegeben sind, ist die Beförderungsbewilligung im Rahmen des Antrages zu erteilen. Dies hat durch schriftlichen Bescheid zu geschehen, andernfalls leidet die Bewilligung an einem mit Nichtigkeit bedrohten Fehler.</p> <p>(2) Im Bescheid über die Beförderungsbewilligung sind zu bestimmen:</p> <p>a) die Art des Luftbeförderungsunternehmens (§ 102),</p> <p>b) nach Maßgabe des Bedarfes der Umfang der Berechtigung <u>einschließlich des Flugbereiches</u>,</p> <p>c) unter Berücksichtigung des Bedarfes ein angemessener Zeitraum, innerhalb dessen die Betriebsaufnahmegewilligung beantragt werden muß, und</p> <p>d) Bedingungen und Auflagen, soweit sie im Interesse der <u>Verkehrssicherheit</u> und unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Unternehmens erforderlich sind.</p>		<p><u>hat zu entfallen</u></p> <p><u>Sicherheit der Luftfahrt oder der Fluggäste</u></p> <p><u>oder die Interessen der österreichischen Verkehrswirtschaft</u></p>
Kurzerläuterungen		
<p>Der nur demonstrative Hinweis in der lit. b des Abs. 2 hat im Hinblick auf die vorgesehenen Ergänzungen im § 102 und 104 LFG zu entfallen; aus diesen Bestimmungen ergibt sich die Umschreibung des Berechtigungsumfanges (bzw. die Notwendigkeiten bei verschiedenen Unternehmen). In der lit. d des § 107 Abs. 2 LFG soll anstelle des Verkehrssicherheitsbegriffes der weitere Begriff der Sicherheit der Luftfahrt treten, und in dieser Bestimmung soll weiters auch auf die Interessen der Fluggäste und der österreichischen Verkehrswirtschaft Bedacht genommen werden.</p>		
1984 06 26		Wiwa

OZB Zl. 38.502/197-I/3/84		44
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 108 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 108. Betriebsaufnahmebewilligung.</p> <p>(1) Der Betrieb eines Luftbeförderungsunternehmens darf nur auf Grund einer auf Antrag des Unternehmers vom <u>Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft</u> erteilten Bewilligung aufgenommen werden (Betriebsaufnahmebewilligung).</p> <p>(2) <u>Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft</u> hat nach Einlangen des in Abs. 1 bezeichneten Antrages eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle abzuhalten. Hierbei ist zu prüfen, ob die im Bescheid über die Beförderungsbewilligung auferlegten Verpflichtungen erfüllt sind und <u>die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.</u></p> <p>(3) Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen ist die Aufnahme des Betriebes zu bewilligen. Die Bewilligung ist schriftlich zu erteilen, andernfalls liegt ein mit Nichtigkeit bedrohter Fehler vor.</p>	<p><u>Bundesminister für Verkehr</u></p> <p><u>Der Bundesminister für Verkehr</u></p> <p><u>ein sicherer Betrieb gewährleistet ist, insbesondere auch, ob das Luftfahrtpersonal über die erforderlichen Bewilligungen und ausreichende Erfahrung verfügt, und die zur Verwendung gelangenden Luftfahrzeuge im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragen, für die vorgesehenen Verwendungszwecke zugelassen sind, und das Unternehmen oder bei einer Organgesellschaft beziehungsweise einem Organträger diese beziehungsweise dieser alleiniger Halter (§ 13) ist.</u></p>	
Kurzerläuterungen		
<p>Der im geltenden Text des § 108 Abs. 2 LFG verwendete Verkehrssicherheitsbegriff erscheint - auch im Hinblick auf die Verwendung dieses Begriffes an anderen Stelle des LFG, z.B. im § 20 Abs. 2 LFG - nicht sehr treffend und soll durch die konkrete Abstimmung auf den sicheren Betrieb ersetzt werden, der noch teilweise demonstrativ weiter verdeutlicht wird.</p>		
1984 06 26		Wiwa

OZB Zl. 38.502/19F-I/3/84	45
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 109 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 109. Untersagung des Beförderungsbetriebes.</p> <p>(1) <u>Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft</u> hat die Ausübung des Beförderungsbetriebes zu untersagen, wenn eine der Voraussetzungen der Betriebsaufnahmegewilligung nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Erteilung dieser Bewilligung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fortdauert.</p> <p>(2) <u>Zugleich mit der Untersagung des Beförderungsbetriebes hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft</u> eine Frist zu setzen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung des Beförderungsbetriebes begründeten Mängel behoben sein müssen.</p> <p>(3) Ein gemäß Abs. 1 untersagter Beförderungsbetrieb darf erst auf Grund einer neuerlichen Betriebsaufnahmegewilligung aufgenommen werden. Die Bestimmungen des § 108 gelten sinngemäß.</p>	<p><u>Der Bundesminister für Verkehr</u></p> <p>,im Flugbetrieb ein schwerer, die Sicherheit gefährdender Verstoß gegen Flugbetriebs- oder Luftfahrzeugwartungsvorschriften begangen worden ist, und die Gefahr einer Wiederholung besteht, oder gemäß § 141 Abs. 3 auferlegte Maßnahmen <u>ist</u> vom Unternehmen nicht durchgeführt werden.</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Die Ergänzung des § 109 Abs. 1 LFG enthält lediglich eine Ergänzung im Sicherheitsinteresse. Die Untersagung des Beförderungsbetriebes ist im Gegensatz zum Widerruf der Beförderungsbewilligung gemäß § 110 LFG eine vorläufige Maßnahme, die auf den Rechtsbestand der Beförderungsbewilligung ohne Einfluß ist. Schwere Verstöße gegen die Sicherheit des Betriebes sind in der Regel auf Mängel zurückzuführen, die nur durch organisatorische oder personelle Maßnahmen beseitigt werden können, deren Zweckmäßigkeit und Wirksamkeit in einem neuen Betriebsaufnahmegewilligungsverfahren zu prüfen ist. Solche schweren Verstöße sind z. B. Überschreitungen der flugzeitmäßigen Beanspruchung des Flugpersonals, Nichteinhalten von Flugverfahren oder Vorschriften über Kraftstoffreserven u.dgl.</p>	
1984 06 26	Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984-I/3/84		46
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 110 LFG		Änderungsvorschlag
<p>§ 110. Widerruf der Beförderungsbewilligung.</p> <p>Die Beförderungsbewilligung ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu widerrufen, wenn</p> <p>a) eine der Voraussetzungen gemäß § 106 Abs. 1 lit. a und b nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert, oder</p> <p>b) die Betriebsaufnahmebewilligung (§ 108) rechtskräftig versagt worden ist, oder</p> <p>c) der Betrieb länger als ein Jahr geruht hat, oder</p> <p>d) der Beförderungsbetrieb gemäß § 109 untersagt wurde und die festgestellten Mängel nicht fristgerecht behoben worden sind.</p>		<p>Bundesminister für Verkehr</p> <p>oder Abs. 2</p> <p>eine der Voraussetzungen gemäß § 106 Abs. 1 oder 2</p> <p>b) Der Inhaber der Bewilligung nicht innerhalb des gemäß § 107 Abs. 2 lit. c festgesetzten Zeitraumes um die Betriebsaufnahmebewilligung angesucht hat, oder</p> <p>c)</p> <p>d)</p> <p>e)</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Der § 110 LFG soll nur im Hinblick auf die Ergänzung des § 106 LFG entsprechend ergänzt und im übrigen dem § 77 LFG angeglichen werden. Keiner ausdrücklichen Ergänzung bedarf es durch eine Bestimmung, wonach ein offensichtlicher Scheinbetrieb dem Ruhen des Betriebes im Sinne der lit. c (neu lit. d) gleichzuhalten ist, da dies selbstverständlich erscheint.</p>		
1984 06 26		Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84	47
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 113 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 113. Betriebspflicht im Fluglinienverkehr.</p> <p>(1) Luftbeförderungsunternehmer sind verpflichtet, im Fluglinienverkehr Personen und Sachen entsprechend den Beförderungsbedingungen und Flugplänen zu befördern, soweit ihre für den regelmäßigen Betrieb bestimmten Beförderungsmittel ausreichen und nicht Umstände die Beförderung unmöglich machen, die sie nicht abwenden können und denen sie auch nicht abzuhelpen vermögen.</p> <p>(2) Eine Fluglinie darf nur mit Bewilligung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft eingestellt werden (Betriebspflicht). Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn dem Unternehmer die Weiterführung der Fluglinie nicht mehr zugemutet werden kann oder wenn an der Weiterführung der Fluglinie kein öffentliches Interesse besteht.</p>	<p>Verpflichtungen der Luftbeförderungsunternehmen.</p> <p>Fluggäste, Fracht und Post</p> <p>hat zu entfallen</p> <p>nicht zu vertreten haben.</p> <p>Bundesministers für Verkehr</p> <p>(2) In- und ausländische Bedarfsunternehmen sind verpflichtet, die von ihnen beförderten Fluggäste vom Zielort zum Abflugplatz zurückzubefördern, sofern eine derartige Beförderung im Beförderungsvertrag vorgesehen ist. Ist ein Unternehmen nicht in der Lage, die Rückbeförderung mit eigenen Luftfahrzeugen durchzuführen, so ist es verpflichtet, auf seine Kosten innerhalb eines angemessenen Zeitraumes eine gleichwertige Beförderung der Fluggäste mit Luftfahrzeugen anderer Luftbeförderungsunternehmen zu ermöglichen. Entgegenstehende Vereinbarungen sind unwirksam.</p> <p>(3) Der Bundesminister für Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten - soweit militärische Belange berührt werden, auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung-im Einzelfall durch Bescheid oder allgemein durch Verordnung die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, daß durch ein Luftfahrzeug eines österreichischen Luftbeförderungsunternehmens die immerwährende Neutralität der Republik Österreich gefährdet wird oder die Beziehungen der Republik Österreich zu anderen Staaten oder zu internationalen Organisationen</p>
1984 06 27	Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984-I/3/84	48
(Fortsetzung 1 zu § 113 LFG)	
	<p>In schwerwiegender Weise beeinträchtigt werden. Durch solche Bescheide oder Verordnungen kann österreichischen Luftbeförderungsunternehmen das Fliegen in bestimmten Lufträumen, das Anfliegen bestimmter Flugplätze, die Beförderung bestimmter Personen oder Güter und die Verwendung bestimmter Personen als Besatzungsmitglieder verboten oder nur unter Einhaltung bestimmter Bedingungen und Auflagen gestattet werden.</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Zu den Umformulierungen im Abs. 1 vgl. u.a. die Erläuterungen zu entsprechenden Änderungen im § 102 Abs. 2 LFG. Die Vergütung für die Beförderung von Postsendungen ist in den Postvorschriften geregelt.</p> <p>Im (neuen) Abs. 2 soll im Hinblick auf entsprechende Vorfälle im internationalen Bedarfsverkehr - auch in Österreich gab es bereits derartige Vorfälle - eine Rücktransportpflicht statuiert werden. Abgesehen davon, daß die Fluggäste wirtschaftliche Schäden erleiden und etwa der Erholungseffekt des Urlaubes verlorengeht, könnten - z.B. in tropischen Gegenden - Gefährdungen der Gesundheit durch nichtorganisierte Verlängerung des Aufenthaltes auftreten.</p> <p>Im neuen Abs. 3 sollen - entsprechend § 5 des Seeschiffahrtsgesetzes, BGBl.Nr. 174/1981 - Maßnahmen zur Wahrung der Sicherheit und der immerwährenden Neutralität der Republik Österreich vorgesehen werden.</p>	
1984 06 27	Wiwa

OZB Zl. 38.502/194-I/3/84 49	
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 115 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 115. Beförderung von Postsendungen.</p> <p>(1) Luftbeförderungsunternehmer haben bei planmäßigen Flügen im Fluglinienverkehr Postsendungen gegen angemessene Vergütung und in jenem Umfang zu befördern, der nach der Leistungsfähigkeit des betreffenden Luftfahrzeuges und unter Beachtung der für die Postbeförderung geltenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen zumutbar ist.</p> <p>(2) Für diese Sendungen haften die Luftbeförderungsunternehmer der Post gegenüber im selben Umfang, wie die Post nach den geltenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu haften hat.</p>	<p>Ermächtigung des Landeshauptmannes zur Wahrnehmung von Aufgaben bezüglich Luftbeförderungsunternehmen.</p> <p>Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr im Einzelfall den nach dem Wohnsitz (Sitz) des Bewerbers örtlich zuständigen Landeshauptmann zur Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen einschließlich der Aufsichtsbefugnisse hinsichtlich solcher Bedarfsunternehmen ermächtigen, denen keine erhebliche Bedeutung für die Luftverkehrswirtschaft zukommt. In diesem Falle ist der Bundesminister für Verkehr als letzte Instanz zuständig.</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Der bisherige § 115 LFG ist (vgl. die Neufassung des § 113 LFG) überflüssig. Mit dem neuen § 115 LFG soll eine Verwaltungsvereinfachung und Verwaltungsentlastung erzielt werden. Da vom BMV in jedem Einzelfall entschieden werden muß, ob und inwieweit der Landeshauptmann delegiert wird, erübrigen sich weitere Umschreibungen der Zulässigkeit der Delegation bezüglich Art und Tätigkeit der in Betracht kommenden Unternehmen (und die Delegationsmöglichkeit ist fallbezogen von vornherein weit): Keinesfalls kann eine Delegation bei Unternehmen in Betracht kommen, die fluglinienähnliche Flüge durchführen. Eine Delegation wird vielmehr grundsätzlich nur bei Verwendung von Kleinluftfahrzeugen (Segelflugzeugen oder Motorflugzeugen bis 5.700 kg höchstzulässige Abflugmasse etwa) im innerösterreichischen Verkehr so etwa für Rundflüge im Sichtflug auf bestimmten Flugstrecken um Flugfelder oder etwa Taxi- und Arbeitsflüge in Betracht kommen. Zu den Arbeitsflügen ist noch zu bemerken, daß sie nach dem LFG nur dann bewilligungspflichtige Tätigkeiten gem. §§ 101 ff darstellen, wenn sie mit einer Personenbeförderung verbunden sind.</p> <p>Zu den Aufgaben und Befugnissen des BMV in diesem Sinne vgl. §§ 103, 104, 108 - 110 und 141. Möglich wäre etwa auch, daß nur die Konzessionierung, nicht aber die Betriebsaufnahme und Aufsicht delegiert wird (wenn z.B. beim Amt der in Betracht kommenden Landesregierung keine geeigneten Sachverständigen zur Verfügung stehen).</p>	
1984 07 03	Wiwa

OZB Zl. 38.502/1945-I/3/84		50
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 116 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>B. Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen.</p> <p>§ 116. Vermietungsbewilligung.</p> <p>(1) Zur gewerbsmäßigen Vermietung von Zivil- luftfahrzeugen ist eine Bewilligung des Landes- hauptmannes erforderlich (Vermietungsbewilli- gung).</p> <p>(2) Zivilluftfahrzeuge dürfen nur an Personen vermietet werden, die den zur Führung des be- treffenden Luftfahrzeuges erforderlichen Zivil- luftfahrerschein besitzen. ←</p>		<p>Ansonsten dürfen Zivilluftfahrzeuge nur an juristi- sche Personen vermietet werden, die eine Ausbildungsbewilligung (§ 42) oder eine Beförderungsbewilligung (§ 103) haben.</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Nach dem geltenden Gesetzeswortlaut könnte ein Luftbeförderungsunter- nehmen ebensowenig wie eine Zivilluftfahrerschule Luftfahrzeuge von einem Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen mieten, wenn etwa ein dringender Bedarf wegen Ausfalles von eigenen Luftfahrzeugen besteht. Diesem Formalmangel soll abgeholfen werden, um nicht Scheinkonstruk- tionen (Vermietung an einen Strohmänn) zu erzwingen.</p>		
1984 05 23		Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984-I/3/84	17
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	Änderungsvorschlag
Geltende Fassung § 117 LFG	
§ 117. Voraussetzungen für die Erteilung der Vermietungsbewilligung.	
(1) Die Vermietungsbewilligung ist zu erteilen, wenn, a) der Antragsteller die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt, verlässlich, fachlich geeignet und Halter (§ 13) der zu vermietenden Luftfahrzeuge ist, b) die Sicherheit des Betriebes gewährleistet und ein Bedarf vorhanden ist.	
(2) Vor Erteilung der Vermietungsbewilligung ist der zuständigen Kammer der gewerblichen Wirtschaft sowie der Gemeinde, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen betrieben werden soll, Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.	(2) Ist der Bewilligungswerber keine physische Person, so gelten die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 sinngemäß. (3)
(3) Die Vermietungsbewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Verkehrssicherheit geboten erscheint.	(4)
Kurzerläuterungen	
Entsprechende Bestimmungen enthält das LFG in den §§ 43 Abs. 2, 72 Abs. 2 und 106 Abs. 2; im § 117 ist die Regelung offensichtlich geregelt worden Wenngleich mangels ausdrücklicher Bestimmungen wohl auch hier die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 analog heranzuziehen sind, ist doch aus systematischen Gründen und um keine Zweifel aufkommen zu lassen, auch hier eine ausdrückliche Bestimmungen vorzuziehen.	
1984 05 02	Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		52
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 119 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 119. Begriff der Flugsicherung.</p> <p>Die Flugsicherung umfaßt:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) die Luftverkehrsregelung einschließlich der Bewegungslenkung auf Flugplätzen, b) die Unterstützung der Luftfahrzeugführung durch Ortungshilfen (Luftnavigationshilfe), c) die Flugberatung, d) den Flugwetterdienst, e) die Überwachung der Einhaltung der für Luftfahrzeuge geltenden Sicherheitsvorschriften, f) die luftfahrtbehördliche Abfertigung der Luftfahrzeuge einschließlich ihrer Besatzung, g) den Fernmeldeverkehr für Flugsicherungszwecke und h) die Mitwirkung an dem der Luftfahrt dienenden Such- und Rettungsdienst, insbesondere den Alarmdienst. 	<p>(1) Die Flugsicherung im Sinne dieses Bundesgesetzes umfaßt die im folgenden bezeichneten Flugsicherungsdienste, deren Aufgaben in der gemäß § 124 Abs. 2 zu erlassenden Verordnung abzugrenzen sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) den Flugverkehrskontrolldienst, b) den Fluginformationsdienst, c) den Alarmdienst, d) den Luftfahrtinformationsdienst, e) den Flugfernmeldedienst, f) den flugsicherungstechnischen Dienst und g) den Flugsicherungs-Wetterdienst. <p>(2) Die Bewegungslenkung auf Flugplätzen gehört nur insoweit zum Flugverkehrskontrolldienst, als sie der Zusammenstoßvermeidung zwischen Luftfahrzeugen untereinander oder zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf jenen Teilen von Flugplätzen dient, die für Start und Landung zu verwenden sind, sowie auf jenen für das Rollen bestimmten Teilen von Flugplätzen, die in der gemäß § 124 Abs. 2 zu erlassenden Verordnung näher zu bezeichnen sind.</p> <p>(3) Den Flugsicherungsorganen obliegt weiters die Überwachung der Einhaltung der im Luftverkehr einzuhaltenden Rechtsvorschriften und die luftfahrtbehördliche Abfertigung der Luftfahrzeuge und ihrer Besatzungen. In diesen Angelegenheiten sind sie Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes (§ 35 VStG1950) gleichzuhalten.</p>	
Kurzerläuterungen		
<p>Als "Flugsicherung" "im Sinne" des LFG soll nur die zivile, vom Bundesamt für Zivilluftfahrt selbst besorgte Flugsicherung gelten. Die Umschreibung der Aufgaben der Flugsicherung soll den internationalen und tatsächlichen Gegebenheiten angepaßt werden: im Abs. 1 sollen die "ei-</p>		
1984 06 18	Wiwa	

1978

OZB Zl. 38.502/194-I/3/84

V3

(Fortsetzung 1 zu § 119 LFG)

gentlichen" Aufgaben in der internationalen Luftfahrtterminologie angeführt werden (im Interesse der Lesbarkeit unter Vernachlässigung der weiteren systematischen Gliederung: a, b und c = Flugverkehrsdienst, a, b, c, d und e = Flugsicherungsbetriebsdienst) und im Abs. 3 sonstige Aufgaben der Flugsicherungsorgane. Im Abs. 2 ist eine Abgrenzung im Hinblick auf § 75 Abs. 6 LFG (neue Fassung) vorgesehen. Durchführungsvorschriften gemäß § 124 Abs. 2 einschließlich § 119 Abs. 1 und 2 (neue Fassung) LFG sind in den Luftverkehrsregeln (LVR) 1957, BGBL.Nr. 56, in der geltenden Fassung enthalten. Nach § 68 Abs. 1 LVR wird der Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt, um Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen (allgemein, d.h. im Fluge und am Boden) zu vermeiden, Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf den Manövrierflächen (das sind gemäß § 2 LVR jene Teile von Flugplätzen, die für Start und Landung sowie für das Rollen von Luftfahrzeugen zu verwenden sind, ausgenommen Abstellflächen, also die zum Abstellen von Luftfahrzeugen bestimmten Flächen), und für einen raschen, flüssigen und geordneten Ablauf des Luftverkehrs zu sorgen. Diese Abgrenzungen entsprechen den internationalen Vorschriften und sind erforderlichenfalls diesen Vorschriften jeweils anzupassen. Die Bewegungslenkung insbesondere auf Abstellflächen obliegt somit gemäß § 75 Abs. 6 LFG dem Flugplatzhalter, insoweit sie nicht der Zusammenstoßvermeidung zwischen Luftfahrzeugen, sondern vor allem der Vermeidung von Zusammenstößen zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen dient; diese Bewegungslenkung gehört nicht zum Begriff der Flugsicherung "im Sinne" des LFG. Im Abs. 3 ist eine Ergänzung durch das praktisch notwendige Festnahmerecht vorgesehen (vgl. § 35 lit. d VStG 1950), da Sicherheitsorgane sehr oft nicht oder nicht rechtzeitig verfügbar sind, um Zwangsmaßnahmen zur Verhinderung unmittelbarer Sicherheitsgefährdungen zu ergreifen.

1984 06 19

Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984-I/3/84		174
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 120 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 120. Wahrnehmung der Flugsicherung.</p> <p>(1) Die Flugsicherung obliegt dem Bundesamt für Zivilluftfahrt. Dieses hat für Zwecke der Flugsicherung Außenstellen zu errichten, soweit dies zur sicheren und raschen Abwicklung des Luftverkehrs erforderlich ist (Flugsicherungsstellen).</p> <p>(2) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann mit Zustimmung des Bundesministeriums für Inneres Angehörige der Bundespolizei und der Bundesgendarmerie zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur Personen erteilt werden, die für die in Betracht kommenden Aufgaben geschult sind. Personen, denen eine Ermächtigung erteilt wurde, sind zur Wahrnehmung der in der Ermächtigung bezeichneten Aufgaben verpflichtet. Sie unterstehen bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben unmittelbar dem Bundesamt für Zivilluftfahrt.</p>	<p>nicht seinem Personalstand angehörende Personen, im besonderen Bundesministers für Inneres</p>	
Kurzerläuterungen		
<p>Die geltende Formulierung des § 120 Abs. 2 LFG wird teilweise in dem Sinne mißverstanden, daß andere Personen, als Angehörige der Bundespolizei oder Bundesgendarmerie keinesfalls zur Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben ermächtigt werden dürften. Tatsächlich besteht jedoch die Notwendigkeit im besonderen Angehörige von Militärflugleitungen aber auch Organe von Flugplatzhaltern zur Wahrnehmung bestimmter Flugsicherungsaufgaben heranzuziehen (Angehörige von Militärflugleitungen auf Militärflugplätzen auch zu Verkehrsregelungsaufgaben, Organe von Haltern nichtkontrollierter Flugplätze vor allem zur Luftfahrtbehördlichen Abfertigung). Der Zusatz dient somit nur einer Klarstellung.</p>		
1984 05 23	Wiwa	

OZB Zl. 38.502/1984-I/3/84		✓
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 121 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 121. Bereich der Flugsicherung.</p> <p>Die Flugsicherung erstreckt sich auf das ganze Bundesgebiet und den Luftraum über diesem mit Ausnahme jener Bereiche, die vom Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unter Bedachtnahme auf die Interessen der Landesverteidigung und der Zivilluftfahrt durch Verordnung festgelegt werden.</p>	<p><u>Bundesminister</u></p> <p><u>Bundesminister für Verkehr</u></p> <p><u>und in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht</u></p>	
Kurzerläuterungen		
Die Ergänzung entspricht der den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechenden Praxis.		
1984 05 23		Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		56
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 122 LFG	Änderungsvorschlag	
§ 122. Flugsicherungsanlagen.	Flugsicherungseinrichtungen.	
(1) Ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) dürfen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt nur errichtet und betrieben werden, wenn hiedurch die Sicherheit der Person oder des Eigentums nicht gefährdet wird. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes, BGBl. Nr. 170/1949, bleiben unberührt.	nur errichtet und betrieben werden, wenn vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Grund eines Ermittlungsverfahrens festgestellt worden ist, daß/von Personen und Sachen//in der geltenden Fassung/	
(2) Der Zivillugplatzhalter hat die mit der Errichtung und Erhaltung von Flugsicherungsanlagen, die ausschließlich der Sicherung des Abfluges oder der Landung dienen, verbundenen Kosten zu tragen.	(2) Die Kosten für die Errichtung, die Erhaltung und den Betrieb von den der Sicherung des Flugplatzverkehrs, des Abfluges oder des Anfluges dienenden Flugsicherungseinrichtungen hat der Flugplatzhalter zu tragen. Die Kosten für sonstige Flugsicherungseinrichtungen sind von den Benützern unmittelbar durch Flugsicherungsstreckengebühren nach besonderen zwischenstaatlichen und bundesrechtlichen Vorschriften hereinzubringen.	
Kurzerläuterungen		
<p>Der Begriff der Flugsicherungsanlagen kann aus der geltenden Fassung des § 122 LFG übernommen werden, ebenso der Grundgedanke, daß solche Anlagen nur errichtet und betrieben werden dürfen, wenn keine Sicherheitsgefährdungen gegeben erscheinen. In der geltenden Fassung des § 122 LFG ist kein Bewilligungsverfahren vorgesehen, offenbar weil vermieden werden sollte, daß sich das Bundesamt für Zivilluftfahrt - das als ausschließlich für die Errichtung und den Betrieb von Flugsicherungsanlagen in Betracht kommend angesehen wurde - selbst Bewilligungen erteilt. Mangels Bewilligungserfordernisses werden auch Ermittlungsverfahren zur Feststellung des Vorliegens der gesetzlichen Erfordernisse als zumindest überflüssig angesehen (VwGH 8.2.1968, Zl. 1596/67) und keine Beteiligtenrechte anerkannt. Im rechtsstaatlichen Interesse erscheint es jedoch geboten, daß wenigstens ein solches Ermittlungsverfahren durchgeführt wird, da die Errichtung von Flugsicherungsanlagen u.U. weitreichende Wirkungen im Hinblick auf die Bestimmungen in den §§ 94, 96 und 97 ff haben kann.</p> <p>Der Begriff der Sicherheit der Person oder des Eigentums könnte in besserer Anpassung an die sonstige Terminologie des Luftfahrtgesetzes durch den Begriff der Sicherheit von Personen und Sachen ersetzt werden (vgl. z.B. § 128 LFG). Dieser Begriff umfaßt neben der Sicherheit der Luftfahrt im engeren Sinne auch die Sicherheit von Personen und</p>		
1984 05 24		Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84

17

(Fortsetzung 1 zu § 122 LFG)

Sachen auf der Erde. In diesem Zusammenhang an Eigentumsgefährdungen zu denken, war im Hinblick auf die Luftfahrtgesetzlichen Regelungen nicht ganz passend. Mit Rücksicht auf die Aufgabenstellung für die Flugsicherung (§§ 119 und 120 Abs. 1 LFG) kann die Errichtung und der Betrieb von Flugsicherungsanlagen nur bei vorliegendem öffentlichen Interesse (an der sicheren und raschen Abwicklung des Luftverkehrs) in Betracht kommen. Eigentumsgefährdungen sind undenkbar, wenn nicht unzutreffenderweise gemeint sein sollte, daß die Errichtung einer Anlage in der weiteren Folge allenfalls zu einer Enteignung führen könnte (die jedoch gemäß § 97 LFG nur zulässig wäre, wenn darauf im öffentlichen Interesse nicht verzichtet werden kann).

Zweck des vorgesehenen Ermittlungsverfahrens ist es also, festzustellen, ob die Anlage und ihr Betrieb für die Luftfahrt einerseits sicher sind, und andererseits auch keine sonstigen Sicherheitsgefährdungen in Betracht kommen. Da der Begriff der Flugsicherungsanlagen von Bauwerken bis zu elektrischen Einrichtungen alle möglichen Anlagen erfaßt, sind auch von Bausicherheits- bis zu Störwirkungsermittlungen alle möglichen Sicherheitsgesichtspunkte in Betracht zu ziehen. Das Ermittlungsverfahren wird mit einem bescheidähnlichen Amtsvermerk abzuschließen sein.

Hinsichtlich der Kostentragung für Flugsicherungseinrichtungen ist der Luftfahrtgesetzgeber des Jahre 1957 - übereinstimmend damals mit den Regelungen in den meisten anderen Staaten - von der Förderungsnotwendigkeit der noch als im Pionierstadium befindlich anzusehenden Luftfahrt im allgemeinen ausgegangen. Die Staaten stellten fast durchwegs die - nach und nach immer teurer werdenden - Flugsicherungseinrichtungen grundsätzlich kostenlos zur Verfügung. Lediglich zu den An- und Abflugkosten sollten die Flugplatzhalter Beiträge leisten, die ohne besonderen Einhebungsaufwand auf die Benutzer überwälzt werden können. Befände sich die Luftfahrt heute noch in einem Pionierstadium, dann hätte dieser Verkehrszweig wirtschaftlich keine Existenzberechtigung. Dementsprechend sind inzwischen fast weltweit Flugsicherungsstreckengebühren eingeführt worden (in Österreich werden Flugsicherungsstreckengebühren derzeit auf Grund des Flugsicherungsstreckengebührengesetzes 1973, der Flugsicherungsstreckengebührenverordnung 1973 in der geltenden Fassung, und zwar im Wege der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt [EUROCONTROL] auf Grund eines bilateralen Vertrages aus dem Jahre 1971 eingehoben; ein auch diesen bilateralen Vertrag ersetzendes multilaterales Übereinkommen, das österreichischerseits bereits ratifiziert worden ist, konnte noch nicht in Kraft treten; ein neues Flugsicherungsstreckengebührengesetz, das mit diesem Übereinkommen in Kraft treten wird, ist vom Parlament ebenfalls bereits beschlossen worden). Nach den EUROCONTROL-Regelungen, an denen elf europäische Staaten beteiligt sind (Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, das Vereinigte Königreich, Luxemburg, die Niederlande, Irland, die Schweiz, Portugal, Spanien und Österreich) werden die Kosten für Streckennavigationseinrichtungen und -dienste seit dem Jahre 1980 zu 100 Prozent hereingebracht. Auch die An- und Abflugkosten werden in anderen

1984 05 24

Wiwa

1975

OZB Zl. 38.502/197-I/3/84 |

58

(Fortsetzung 2 zu § 122 LFG)

Staaten mehr und mehr den Benützern zugerechnet, so beispielsweise zur Gänze in Belgien, Finnland und Portugal, hauptsächlich in den Niederlanden, teilweise in Norwegen und Dänemark (angeführt sind hier vergleichbare Staaten; in der Bundesrepublik Deutschland ist seit langem eine stufenweise Anlastung der Kosten auf die Benützer geplant, in der Schweiz bestehen flugplatzweise verschiedene Regelungen). Die Luftfahrtbehörden der EUROCONTROL-Staaten haben seit einigen Jahren Regelungen der An- und Abflugkostenfrage bis etwa zum Zeitpunkt der 100prozentigen Flugsicherungsstreckenkostendeckung als sachlogische Systemergänzung befürwortet. Damit würden die Wegekosten in der Luftfahrt ausnahmslos den Kostenverursachern zugerechnet werden, womit noch nichts über die tatsächliche Kostentragung gesagt ist; aber wo Subventionen erforderlich erscheinen, soll der jeweils in Betracht kommende Subventionsgeber auf Grund einer klaren Kostenrechnung entscheiden.

Hinsichtlich Einbringung der An- und Abflugkosten ist schon aus Gründen der Verwaltungseinfachheit nicht an die Einführung von Gebühren zu denken. Vielmehr werden diese Kosten zweckmäßigerweise im Wege der Kostentragung durch die Flugplatzhalter und durch entsprechende Berücksichtigung bei Erstellung der Benützungstarife auf die Benützer zu überwälzen sein, sofern sie nicht - allenfalls zum Teil und stufenweise abbauend - durch direkte Subventionen abgefangen werden. In den Tarifen werden sie gesondert auszuweisen sein.

Der Rechnungshof hat bereits in seinem Bericht 1977 über die Überprüfung der Gebarung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt eine Novellierung des Luftfahrtgesetzes in diesem Sinne dringend empfohlen, und wiederholt in späteren Prüfberichten - etwa betreffend den Flughafen Salzburg u.a. - eine Überwälzung der flugplatzspezifischen Auslagen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durch entsprechende Novellierung des Luftfahrtgesetzes als sehr wünschenswert bezeichnet.

Im neuen § 149 LFG sind Übergangsbestimmungen hinsichtlich der Kostentragung für Flugsicherungseinrichtungen vorgesehen, wonach die Kosten - je nach der Finanzlage des Bundes und der Wirtschaftslage der Luftfahrt - teilweise noch bis 1990 die Republik Österreich tragen kann.

1984 05 24 |

Wiwa

1977

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		19
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 124 LFG, Abs. 1 und 2		Änderungsvorschlag
<p>B. Verhalten im Luftverkehr.</p> <p>§ 124. Luftverkehrsregeln.</p> <p>(1) Im Luftverkehr ist jedermann verpflichtet, mit der zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit erforderlichen Vorsicht, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme vorzugehen.</p> <p>(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat unter Bedachtnahme auf eine sichere und rasche Abwicklung des Luftverkehrs und zur Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren die in § 119 bezeichneten Aufgaben der Flugsicherung und das Verhalten im Luftverkehr, insbesondere</p> <p>a) die Bewegungen der Luftfahrzeuge im Luftraum und am Boden,</p> <p>b) die beim Flug einzuhaltenden Flughöhen,</p> <p>c) die anzuwendenden Signale und Zeichen</p> <p>durch Verordnung zu regeln.</p> <p>...</p>		<p>sowie zur Vermeidung von Belästigungen</p> <p>Der Bundesminister für Verkehr</p> <p>und Belästigungen die Durchführung der Aufgaben der Flugsicherung (§ 119)</p> <p>b) die Flugvorbereitung und Flugplanung,</p> <p>c) die einzuhaltenden Flughöhen und allenfalls Flugwege,</p> <p>d) die anzuwendenden Signale, Zeichen und Lichter</p> <p>e) den Luftverkehr zwischen Luftfahrzeugführung und Flugsicherung,</p> <p>f) die Wettermindestbedingungen</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Die geltenden Bestimmungen sind vor allem durch Hinweise auf die Vermeidung von Belästigungen zu ergänzen, um etwa die besonders erwähnten Flugwegvorschriften aber auch z.B. Mindestflughöhen im bloßen Lärmschutzinteresse und andere Maßnahmen, wie zeitliche Beschränkungen des Flugverkehrs oder bestimmter Arten des Flugverkehr in bestimmten Bereichen (Flugplatznähe o.dgl.) rechtlich einwandfrei zu decken. Im übrigen wird die Aufzählung nur etwas entsprechend den auf Grund internationaler Normen erlassenen, geltenden Luftverkehrsregeln erweitert.</p>		
1984 05 02		Wiwa

OZB Zl. 38.502/197-I/3/84	60
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 126 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 126. Zivile Luftfahrtveranstaltungen.</p> <p>(1) Für Wettbewerbe oder Schaufvorstellungen, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften eine Bewilligung erforderlich.</p> <p>(2) Die Bewilligung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Verkehrssicherheit, durch die Veranstaltung gefährdet werden könnten,</p> <p>(3) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies für die sichere Durchführung der Luftfahrtveranstaltung erforderlich ist.</p> <p>(4) Wenn sich die zivile Luftfahrtveranstaltung auf alle Bundesländer erstreckt, ist zur Erteilung der Bewilligung das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres, ansonsten der Landeshauptmann zuständig, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Veranstaltung durchgeführt werden soll.</p>	<p>, oder unzumutbare Belästigungen Unbeteiligter zu erwarten wären.</p> <p>oder zur Vermeidung unzumutbarer Belästigungen</p> <p>Zur Erteilung der Bewilligung ist</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Zivile Luftfahrtveranstaltungen, die sich auf a l l e Bundesländer erstrecken, kommen praktisch nicht vor. Es wäre auch nicht einzusehen, warum in diesem Falle eine andere Zuständigkeit gegeben sein sollte, als wenn ein einziges Bundesland etwa nicht betroffen sein sollte. Sind zwei oder mehr Landeshauptmänner örtlich zuständig, so haben sie gemäß § 4 Abs. 1 AVG 1950 einvernehmlich vorzugehen. Gemäß § 4 Abs. 2 AVG 1950 geht die Zuständigkeit auf den Bundesminister für Verkehr als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde über, wenn die örtlich zuständigen Landeshauptmänner in der Sache zu keinem Einvernehmen gelangen.</p>	
1984 04 04	Wiwa

1984 06 19

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84 61	
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 128 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 128. Steigenlassen von Fesselballonen und Drachen.</p> <p>(1) Das Steigenlassen von Fesselballonen und Drachen innerhalb von Sicherheitszonen ist verboten.</p> <p>(2) Außerhalb von Sicherheitszonen ist für das Steigenlassen von Fesselballonen und Drachen eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich, wenn der Fesselballon oder der Drachen Steighöhen von mehr als 100 m ermöglicht.</p> <p>(3) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn durch das Steigenlassen des Fesselballons oder des Drachens weder der Luftverkehr noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden können.</p> <p>(4) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Verhinderung von Gefährdungen erforderlich ist.</p>	<p>Unbemannte Flugkörper im Flugraum.</p> <p>(1) Unbeschadet der Bestimmungen der §§ 11 bis 23 ist für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge und selbstständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgerätes (wie Drachen, Fesselballone, Flugmodelle, Raketen und dergleichen, die Gefährdungen oder Belästigungen herbeiführen können) in Höhen von 150 m über Grund aufwärts, innerhalb der - in gemäß § 66 erlassenen Verordnungen umschriebenen - Schutzbereiche von Zivilflugplätzen oder unter Umständen, unter denen mit einem Überfliegen der Bundesgrenze gerechnet werden muß, eine Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich.</p> <p>(2) Die Bewilligung darf nur erteilt werden, soweit öffentliche Interessen, insbesondere Interessen der Sicherheit der Luftfahrt oder des Umweltschutzes nicht beeinträchtigt erscheinen. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalten zu erteilen, als dies zur Wahrung dieser Interessen erforderlich ist.</p> <p>(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 gelten für den Betrieb von unbemannten Flugkörpern innerhalb von - in den gemäß § 121 erlassenen Verordnungen bezeichneten - Ausnahmebereichen mit der Maßgabe, daß für die Erteilung der Bewilligung die nächste Militärflugleitung zuständig ist.</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Die geltenden Bestimmungen des LFG zum Schutz des Flugraumes (des regelmäßig für Flugbewegung benötigten Lufteraumes) sind nicht umfassend genug. Sie mußten durch Bestimmungen in den Luftverkehrsregeln (§ 3 Abs. 4 und 5 LVR) ergänzt werden. Durch die Übernahme dieser Bestimmungen in die §§ 128 und 129 LFG werden die sich derzeit ergebenden Überschneidungen beseitigt und die Kompetenzen bereinigt (Zuständigkeit des BAZ bei vorwiegend primärer Luftfahrtinteressen, Zuständigkeit des Landeshauptmannes in allen anderen Fällen).</p>	
1984 07 03	Wiwa

023 21. 39.502/197-I/3/84		62
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 129 LFG		Änderungsvorschlag
<p style="text-align: center;">§ 129. Modellflüge.</p> <p>(1) Für Modellflüge ist unbeschadet der Bestimmungen der §§ 22 und 23 eine Bewilligung erforderlich. Außerhalb von Sicherheitszonen gilt dies nur, wenn das Gewicht des Flugmodells 5 kg und seine Stundengeschwindigkeit 30 km übersteigt.</p> <p>(2) Zuständig zur Erteilung der Bewilligung ist</p> <p>a) innerhalb von Sicherheitszonen die zur Festlegung der Sicherheitszone zuständige Behörde (§ 87),</p> <p>b) außerhalb von Sicherheitszonen der Landeshauptmann.</p> <p>(3) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn durch den Modellflug öffentliche Interessen nicht gefährdet werden können. Die Bestimmungen des § 128 Abs. 4 gelten sinngemäß.</p>		<p style="text-align: center;">Unbemannte Flugkörper ausserhalb des Flugraumes.</p> <p>(1) Unbeschadet der Bestimmungen der §§ 11 bis 23 und 128 ist für den Betrieb unbemannter Flugkörper (§ 128 Abs. 1) über dicht besiedelten Gebieten, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien sowie über anderen, vom Landeshauptmann im öffentlichen Interesse, insbesondere im Interesse der Sicherheit von Personen oder Sachen auf der Erde oder im Umweltschutzinteresse durch Verordnung festgelegten Gebieten, eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich.</p> <p>(2) Für die Bewilligung gemäß Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 128 Abs. 2 sinngemäß.</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Sideie Erläuterungen zu § 129 LFG. Zu beachten ist, daß auch der Bewilligungspflicht nach § 129 LFG solche Flugkörper nicht unterliegen sollen, die etwa auf Grund ihrer Masse (einzelne Spielzeugluftballone o.dgl.) keine Gefährdungen (und mangels Antriebes auch keine Belästigungen) herbeiführen können.</p>		
1984 07 03		Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		63
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 130 LFG		Änderungsvorschlag
<p>§ 130. Luftbildaufnahmen.</p> <p>(1) Für Luftbildaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge sowie für deren Verbreitung ist, unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften und soweit <u>in Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist</u>, die Bewilligung des <u>Bundesministeriums</u> für Landesverteidigung erforderlich, <u>das</u> im Einvernehmen mit dem <u>Bundesministerium</u> für Inneres zu entscheiden hat.</p>		<p><u>in den Abs. 2 und 4</u> <u>Bundesministers</u> <u>der</u> <u>Bundesminister</u></p>
<p>(2) Für Messungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge und für deren Verwendung ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften die Bewilligung des Bundesministeriums für Bauten und Technik erforderlich, das im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung zu entscheiden hat. Über Messungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge, die vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen durchgeführt werden sollen, ist das Einvernehmen zwischen den Bundesministerien für Landesverteidigung und für Bauten und Technik herzustellen. (Art. III BGBI. Nr. 238/1975)</p>		<p>(2) Für Messungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge und für deren Verwendung ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften die Bewilligung des Bundesministeriums für Bauten und Technik erforderlich, <u>der</u> im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung zu entscheiden hat. Über Messungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge, die vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen durchgeführt werden sollen, ist das Einvernehmen zwischen den Bundesministerien für Landesverteidigung und für Bauten und Technik herzustellen.</p>
<p>(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Sie sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies unter Beachtung auf die öffentlichen Interessen und zur Hintanhaltung von Schädigungen Dritter erforderlich ist.</p>		<p>(4) Keiner Bewilligung gemäß Abs. 1 bedarf die Herstellung von Luftbildaufnahmen zu nichtgewerblichen Zwecken aus Zivilluftfahrzeugen im Fluglinienverkehr.</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Die Bewilligungsfreiheit für Amateurfotographien aus Zivilluftfahrzeugen im Fluglinienverkehr wäre nichts weiter als eine Sanierung der im Hinblick auf die Regelungen in den meisten anderen Staaten und aus praktischen Gründen geduldeten Übungen (formell aber nicht unerheblich, weil der verantwortliche Pilot auch für die Verhinderung derartiger Aufnahmen verantwortlich wäre und sich nach den geltenden Vorschriften der Nichtverhinderung schuldig macht).</p> <p>Der Abs. 2 des § 130 LFG wäre aus Bereinerungsgründen und Zitierungsvereinfachungsgründen im wesentlichen unverändert zu übernehmen.</p>		
1984 05 24		Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84		54
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 131 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>C. Betrieb von Zivilluftfahrzeugen. § 131. Betriebsvorschriften.</p> <p>(1) Beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen auszuschließen.</p> <p>(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften durch Verordnung zu erlassen. Insbesondere sind zu regeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die Flugplanung und Flugvorbereitung, b) die Wettermindestbedingungen für die Landung, c) die Zusammensetzung der Besatzung, d) die Betriebssicherheitsgrenzen für Luftfahrzeuge, e) die besondere Ausrüstung der Luftfahrzeuge bei Flügen über Wasser und unerschlossenen Gebieten sowie bei Höhenflügen, f) die Ausrüstung mit Flug- und Navigationsinstrumenten bei Sicht-, Instrumenten- und Nachtflügen, g) die Funkausrüstung der Luftfahrzeuge sowie h) die Wartung der Luftfahrzeuge. 		
	Der Bundesminister für Verkehr	
	(3) Durch gemäß Abs. 2 erlassene Verordnungen werden den Gegenstand solcher Verordnungen betreffende Vorschriften gemäß § 107 Abs. 2 lit. d in Bescheiden ersetzt.	
Kurzerläuterungen		
<p>Den Luftbeförderungsunternehmen wurden und werden gemäß § 107 Abs. 2 lit. d LFG Nebenbestimmungen auferlegt, die später Gegenstand von Verordnungen (Verordnungsänderungen) gemäß § 131 LFG sein können. Nebenbestimmungen als Gegenstand rechtskräftiger Bescheide können aber nicht im Verordnungswege, sondern nur durch formelle Gesetze ersetzt oder geändert werden. Im Sicherheitsinteresse ist es notwendig, daß Verordnungen und für notwendig befundene Verordnungsänderungen gemäß § 131 LFG auch für Unternehmen gelten, denen in Nebenbestimmungen in Bescheiden andere Verpflichtungen auferlegt waren.</p>		
1984 05 24		Wiwa

OZB Zl. 38.502/195 -I/3/84		64
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 137 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 137. Flugunfallskommission.</p> <p>(1) Unfälle von Zivilluftfahrzeugen, die zur Tötung oder schweren Verletzung von Personen oder zur erheblichen Beschädigung eines Luftfahrzeuges geführt haben, sind unbeschadet sonstiger behördlicher Erhebungen von einer Flugunfallskommission zu untersuchen. Zweck der Untersuchung ist es, dem Bundesministerium für Verkehr <u>und Elektrizitätswirtschaft</u> ein Gutachten über die Unfallsursachen zu erstatten und Maßnahmen zur Vermeidung derartiger Unfälle vorzuschlagen.</p> <p>(2) Die Flugunfallskommission ist vom <u>Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft</u> für jeden Unfall gesondert zu bestellen. Es dürfen nur Personen bestellt werden, deren volle Unbefangenheit außer Zweifel steht. Die Flugunfallskommission setzt sich aus einem rechtskundigen <u>Beamten des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft</u> als Leiter und vier weiteren Mitgliedern zusammen, die aus einer vom Bundesministerium für Verkehr <u>und Elektrizitätswirtschaft</u> zu führenden Liste von Sachverständigen zu bestimmen sind. Vor der Aufnahme von Sachverständigen in diese Liste ist der Zivilluftfahrtbeirat zu hören.</p> <p>(3) Das Bundesministerium für Verkehr und <u>Elektrizitätswirtschaft</u> hat die näheren Vorschriften über die Führung der Untersuchungen unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung durch Verordnung zu erlassen.</p>	<p>X <u>hat zu entfallen</u></p> <p><u>Bundesminister für Verkehr</u></p> <p><u>Bediensteten des Aktiv- oder Ruhestandes des Bundesministeriums für Verkehr</u></p> <p>X <u>hat zu entfallen</u></p> <p><u>Der Bundesminister für Verkehr</u></p> <p>(4) Soweit zur Erreichung des Zweckes einer Flugunfallsuntersuchung behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Bundesminister für Verkehr unter Bedachtnahme darauf anzuordnen, daß hiedurch Beweisaufnahmen im Zuge von Gerichtsverfahren nicht behindert werden.</p>	
Kurzerläuterungen		
<p>Bezüglich der Möglichkeit der Heranziehung von Bediensteten des Ruhestandes als Vorsitzende von Flugunfallskommissionen - selbstverständlich auch hier nur mit deren Einverständnis - ist auf die Überlegungen bezüglich der Heranziehung solcher Bediensteter als Prüfer und Vorsitzende von Prüfungskommissionen (zu § 36 LFG) hinzuweisen. Da die Flugunfallskommissionen keine Behörden (sondern Gutachter des</p>		
1984 04 04		Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984 -I/3/84

66

(Fortsetzung 1 zu § 137 LFG)

Bundesministers für Verkehr) sind, haben sie bei ihren Ermittlungen keine Zwangsgewalt : sie können etwa keine Zeugen, sondern nur Auskunftspersonen vernehmen, insbesondere keine Obduktionen anordnen oder Beweismittel zwangsweise sicherstellen. "Erforderlich" im Sinne der vorgesehenen Ergänzung im Abs. 4 des § 137 LFG sind solche Untersuchungshandlungen nur dann, wenn sie nicht bereits von Justizbehörden durchgeführt werden, beziehungsweise wenn diese sie im konkreten Fall ablehnen. Durch behördliche Ermittlungen des Bundesministers für Verkehr mit dem Zweck der Feststellung der Unfallsursachen und der Vermeidung derartiger Unfälle in Zukunft dürfen Beweisaufnahmen im Zuge von gerichtlichen Strafverfahren selbstverständlich nicht behindert oder gar unmöglich gemacht werden.

1984 06 20

Wiwa

OZB Zl. 38.502/19J-I/3/84		67
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung §§ 139, 140 LFG	Änderungsvorschlag	
IX. Teil: Behörden und besondere Verfahrensvorschriften.		
§ 139. Bundesamt für Zivilluftfahrt.	§ 139. Luftfahrtbehörden und Instanzenzug.	
Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat seinen Sitz in Wien. Es untersteht unmittelbar dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft. Sein örtlicher Wirkungsbereich umfaßt das ganze Bundesgebiet. Für das Verfahren gelten die Verwaltungs-Verfahrensgesetze.	(1)	Bundesminister für Verkehr
§ 140. Oberbehörde und Instanzenzug.	hat zu entfallen	
(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ist in den Angelegenheiten der Zivilluftfahrt im Verhältnis zum Landeshauptmann und zum Bundesamt für Zivilluftfahrt die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und im Instanzenzug unmittelbar übergeordnet.	(2) Der Bundesminister für Verkehr	
(2) Gegen eine Entscheidung des Landeshauptmannes ist in den Fällen der §§ 9, 126, 128, 129 und 133 eine Berufung nicht zulässig.	(3)	hat zu entfallen
Kurzerläuterungen		
Durch die Zusammenfassung der §§ 139 und 140 LFG soll der Gesetzestext im Hinblick auf den bisherigen § 140a LFG bereinigt werden, ohne daß hier inhaltlich Änderungen vorgenommen werden.		
1984 05 28		Wiwa

OZB Zl. 38.502/197-I/3/84		68
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		Änderungsvorschlag
Geltende Fassung § 140a LFG (Art.I Z.4 BGBI.Nr.20/ 1970)		
<p>Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde</p> <p>§ 140 a. Das den Gemeinden gemäß den §§ 70 Abs. 2 und 3, 82 Abs. 2, 105 Abs. 1 und 117 Abs. 2 zustehende Recht auf Stellungnahme wird von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen.</p>		<p>§ 140. Gemeinden.</p> <p>(1) Die gemäß § 70 zur Stellungnahme berechtigten Gemeinden haben in Zivilflugplatz-Bewilligungsverfahren Parteistellung (§ 8 AVG 1950).</p> <p>(2) Die den Gemeinden nach diesem Bundesgesetz zukommenden Aufgaben werden von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen.</p>
Kurzerläuterungen		
<p>Im Interesse des Umweltschutzes ist den Gemeinden in Zivilflugplatz-Bewilligungsverfahren Parteistellung (einschließlich Berufungs- und Beschwerderecht) einzuräumen. Der Inhalt des geltenden § 140a LFG ist im Hinblick auf die mögliche Übertragung weiterer Aufgaben auf die Gemeinden allgemeiner zu fassen; damit wird der Text des LFG schon insofern auch formell bereinigt, als die Zitierung des Art. I Z. 4 BGBI.Nr. 20/1970 künftig hinfällig wird.</p>		
1984 05 28		Wiwa

OZB Zl. 38.502/1984 - I/3/84		69
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 141 LFG	Änderungsvorschlag	
<p style="text-align: center;">§ 141. Aufsicht.</p> <p>(1) Zivilluftfahrschulen, Zivilflugplätze und Luftverkehrsunternehmen unterliegen der Aufsicht der Behörde, die zur Bewilligung des Betriebes zuständig ist (Aufsichtsbehörde).</p> <p>(2) Unternehmer von Zivilluftfahrschulen, Halter von Zivilflugplätzen und Luftverkehrsunternehmen haben der Aufsichtsbehörde jede im Interesse der Verkehrssicherheit oder der Luftverkehrsstatistik erforderliche Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen. Bei juristischen Personen trifft diese Verpflichtung die verantwortlichen Organe.</p> <p>(3) Die Aufsichtsbehörde hat den in Abs. 2 erster Satz bezeichneten Personen die Durchführung jener Maßnahmen aufzuerlegen, die zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind.</p> <p>(4) Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen von Kapitalgesellschaften, die Zivilluftfahrschulen, Zivilflugplätze oder Luftverkehrsunternehmen betreiben, sind der Aufsichtsbehörde rechtzeitig und unter Anschluß der für die Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlichen Unterlagen anzuzeigen.</p> <p>(5) Die Aufsichtsbehörde kann zu den in Abs. 4 bezeichneten Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen einen rechtskundigen Vertreter entsenden. Dieser ist berechtigt, an den Haupt- oder Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen mit beratender Stimme teilzunehmen und alle Aufklärungen zu verlangen, die zur Beurteilung der vorgesehenen Beschlüsse erforderlich sind.</p> <p>(6) Im übrigen gelten die Bestimmungen des § 104 des Gesetzes vom 6. März 1906, RGBl. Nr. 58, über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sinngemäß.</p>		<p>sind. Die Aufsichtsbehörde hat die Ausführung von Beschlüssen oder Verfügungen zu untersagen, durch welche der Gesellschaftsvertrag, zwingende Rechtsvorschriften oder Bestimmungen in luftfahrtbehördlichen Bewilligungen verletzt werden.</p> <p>(6) Zur Überwachung der Gebarung beziehungsweise zur Feststellung, ob die zur Führung eines sicheren und geordneten Betriebes erforderliche finanzielle Leistungsfähigkeit gewährleistet ist, kann die Aufsichtsbehörde von den durch Zivilluftfahrschulen, Zivilflugplatzhalter oder Luftverkehrsunternehmen bestellten Abschlußprüfer Prüfungsberichte und Auskünfte einholen, und von den Unternehmen jederzeit die Vorlage von Zwischenabschlüssen, von Ausweisen (in bestimmter Form und Gliederung) und von Prüfungsberichten sowie sonstige Aufklärungen verlangen, ferner Auskünfte über alle Geschäftsunterlagen fordern, in die Bücher und sonstigen Geschäftsunterlagen Einsicht nehmen und durch Sachverständige (§§ 52 und 53 AVG 1950) alle erforderlichen Prüfungen vornehmen lassen. Die Aufsichtsbehörde kann auch allgemeine Regeln für die Gebarung und Rechnungslegung aufstellen.</p>
Kurzerläuterungen		
Im Hinblick auf die Ges.m.b.H.-Gesetznovelle BGBl.Nr.320/1980 sind die bisher im Abs. 6 zitierten Bestimmungen in das LFG zu übernehmen.		
1984 05 03	Wiwa	

OZB Zl. 38.502/197-I/3/84	70
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung bis zum Arbeitneh- § 142 LFG merschutzesgesetz!	Änderungsvorschlag
<p>§ 142. Dienstnehmerschutz.</p> <p>(1) Der Wirkungskreis, die Aufgaben und die Befugnisse der mit der Wahrnehmung des Dienstnehmerschutzes betrauten Behörden werden durch die Vorschriften dieses Bundesgesetzes nicht berührt.</p> <p>(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung die Vorschriften, die zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer der in § 141 Abs. 2 erster Satz genannten Personen erforderlich sind, durch Verordnung zu erlassen.</p>	<p>(hat zu entfallen)</p> <p>Unberührt bleiben insbesondere die Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzgesetzes, BGBl.Nr. 234/1972, in der jeweils geltenden Fassung.</p> <p>(hat zu entfallen)</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Der erste Satz des vorgesehenen § 142 ist wörtlich gleichlautend mit dem früheren Abs. 1 des § 142, der durch § 32 Abs. 1 lit. g des Arbeitnehmerschutzgesetzes, BGBl.Nr. 234/1972, gemeinsam mit dem Abs. 2 des § 142 (dessen Verordnungsermächtigung nunmehr im Arbeitnehmerschutzgesetz formuliert ist) - offenkundig versehentlich - aufgehoben worden ist, und schon im Übersichtlichkeitsinteresse wiederhergestellt und durch einen Hinweis auf das Arbeitnehmerschutzgesetz ergänzt werden soll. Durch die Neuformulierung des § 142 in der LFG-Novelle vereinfacht sich auch die Zitierung des LFG (Wegfall der legislativ ungeschönen Änderung des LFG durch eine Sammelbestimmung im Arbeitnehmerschutzgesetz).</p>	
1984 05 03	Wiwa

OZB Zl. 38.502/19N -I/3/84	71
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 144 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 144. Sitzungen des Zivilluftfahrtbeirates.</p> <p>(1) Der Zivilluftfahrtbeirat ist vom Vorsitzenden mindestens einmal in jedem Kalender<u>viertel</u>-jahr sowie außerdem dann einzuberufen, wenn dies die Hälfte der Beiratsmitglieder schriftlich verlangt. Die Beiratsmitglieder sind unter Bekanntgabe der Tagesordnung rechtzeitig einzuberufen.</p> <p>(2) Die Sitzungen des Zivilluftfahrtbeirates sind nicht öffentlich. Der Bundesminister für Verkehr <u>und Elektrizitätswirtschaft</u> hat die Beiratsmitglieder anlässlich ihrer Bestellung und jedes Ersatzmitglied vor seiner erstmaligen Teilnahme an einer Sitzung mit Handschlag zu verpflichten, über die im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit im Zivilluftfahrtbeirat zu ihrer Kenntnis gelangten Angelegenheiten Stillschweigen zu bewahren.</p> <p>(3) Die Beschlüsse des Zivilluftfahrtbeirates werden mit Zweidrittelmehrheit gefasst, wobei der Vorsitzende oder sein Vertreter nicht mitstimmt.</p>	<p>* <u>hat zu entfallen</u></p> <p>* <u>hat zu entfallen</u></p>
Kurzerläuterungen	
<p>Im Durchschnitt ist der Zivilluftfahrtbeirat seit Erlassung des LFG nicht öfter als einmal im Kalenderjahr einberufen worden, die Praxis xxxxxxx Bedenken können dagegen kaum geltend gemacht werden, da die Hälfte der Beiratsmitglieder jederzeit die Einberufung verlangen kann. Allenfalls könnte erwogen werden, ob nicht eine Minderheit - etwa ein Viertel oder ein Drittel der Mitglieder - das Recht haben soll, die Einberufung zu verlangen.</p> <p>Im übrigen hat sich seit langem die Übung herausgebildet, eingehende Beratungen in Beiratsausschüssen durchzuführen, um die Arbeit zu intensivieren und zu rationalisieren. Diese Beratungstätigkeiten sind oft sehr umfassend und langwierig. Teilweise waren die Ausschüsse vom Beirat auch schon ermächtigt worden, in weniger wichtigen Angelegenheiten anstelle des Zivilluftfahrtbeirates Gutachten abzugeben. Ausschusssitzungen fanden durchschnittlich weitaus häufiger als einmal im Kalendervierteljahr statt.</p>	
1984 05 03	Wiwa

OZB Zl. 38.502/195-I/3/84	72
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 145 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 145. Einsatzflüge.</p> <p>(1) Für Militärluftfahrzeuge im Einsatz</p> <p>a) gemäß § 2 Abs. 1 lit. b des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, oder</p> <p>b) gegen Luftfahrzeuge, welche die österreichische Lufthoheit verletzen,</p> <p>und für Zivilluftfahrzeuge des Bundes, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit eingesetzt sind, gelten die Bestimmungen betreffend überwachte Lufträume (§ 3), Luftraumbeschränkungen (§ 4), Außenlandungen und Außenabflüge (§ 9), die Zivilflugplatz-Betriebsordnung (§ 74 Abs. 1) und die Luftverkehrsregeln (§ 124) nicht.</p> <p>(2) Über den Einflug von Zivilluftfahrzeugen im Sinne des Abs. 1 in Luftraumbeschränkungsgebiete, die gemäß § 5 Abs. 4 zur Abwehr von Verletzungen der Lufthoheit oder zur Vorbereitung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, bei Gefahr im Verzuge festgelegt werden, hat das Bundesministerium für Inneres das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung herzustellen.</p> <p>(3) Einsatzflüge gemäß Abs. 1 sind von jener Dienststelle, die den Einsatz angeordnet hat, unverzüglich der nächstgelegenen Flugsicherungsstelle (§ 120 Abs. 1) unter Angabe des wahrscheinlichen Flugbereiches anzuzeigen.</p>	<p>150/1978, in der jeweils geltenden Fassung,</p> <p>insoweit nicht, als der Einsatzzweck dies erfordert.</p> <p>hat zu entfallen</p> <p>der Bundesminister</p> <p>Bundesminister</p> <p>hat zu entfallen</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Durch den Zusatz im Abs. 1 soll entsprechend den praktischen Gepflogenheiten klargestellt werden, daß bei Einsatzflügen im Sinne dieser Bestimmungen nicht die gesamten hier aufgezählten Rechtsvorschriften nicht gelten, sondern - im Sicherheitsinteresse - nur insoweit nicht, als dies zur Erfüllung des Einsatzzweckes erforderlich ist.</p> <p>Im Sicherheitsinteresse soll gemäß § 145 Abs. 3 LFG der Flugbereich - nicht der "wahrscheinliche Flugbereich"-angezeigt werden, d.h. bei Änderungen ist die Anzeige entsprechend zu ändern.</p> <p>Zum § 145 LFG ist vorgeschlagen worden, daß diese Bestimmungen bei Rettungs- oder Katastropheneinsätzen auch für private Zivilluftfahrzeuge gelten sollen. Es wird ersucht, zu diesem Vorschlag Stellung zu nehmen.</p>	
1984 05 03	Wiwa
1984 06 19	

OZB Zl. 38.502/198-I/3/84	73
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 146 LFG	Änderungsvorschlag
<p style="text-align: center;">X. Teil: Strafbestimmungen.</p> <p>§ 146. Ahndung von Zuwiderhandlungen.</p> <p>(1) Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein vom Gericht zu ahndender Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist <u>von der Bezirksverwaltungsbehörde</u> mit einer Geldstrafe bis zu 300.000 Schilling oder mit einer Arreststrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden.</p> <p>(2) Auf Zuwiderhandlungen, die von Angehörigen des Bundesheeres in Ausübung des Dienstes begangen werden, findet Abs. 1 keine Anwendung.</p>	<p style="text-align: center;"><u>vom Bundesamt für Zivilluftfahrt</u></p> <p>(3) Auf nicht im Inland begangene Zuwiderhandlungen findet Abs. 1 nur insoweit Anwendung, als die Zuwiderhandlung nicht durch die Rechtsvorschriften geboten war, in deren örtlichen Wirkungsbereich sie begangen worden ist, und nur insoweit, als sie nicht nach diesen Rechtsvorschriften geahndet worden ist.</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Die Dezentralisierung der Strafkompetenz auf dem komplizierten Spezialrechtsgebiet der Luftfahrt hat sich nicht bewährt. Sie entsprach einer allgemeinen Tendenz im Zeitpunkt der Erlassung des Luftfahrtgesetzes. Die einzelnen Bezirksverwaltungsbehörden sind naturgemäß nur sehr selten mit Luftfahrtstrafsachen befaßt. Sie nehmen in diesen Fällen regelmäßig die Hilfe der Luftfahrtbehörden in Anspruch, wenn nicht überhaupt schon die Anzeige von Luftfahrtbehörden - normalerweise dem BAZ, das auch entsprechende Erhebungen führen muß - erstattet wird. Im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt besteht ein Interesse an einer wirksamen und einheitlichen Handhabung der Strafbestimmungen. Der Rechtsschutz ist durch die nicht auszuschließende Möglichkeit der Berufung an das BMV gewährleistet. Dem allfälligen Einwand, daß ein Verfahren vor einer Zentralbehörde für den Beschuldigten einen größeren Aufwand mit sich bringt, ist durch den Hinweis auf die Möglichkeit der Amtshilfe - von der weitgehend Gebrauch zu machen sein wird - zu begegnen. Analoge Regelungen im Schifffahrtsrecht (Übertragung der Verwaltungsstrafkompetenz auf das Amt für Schifffahrt etwa gemäß § 31 Schiffahrtspolizeigesetz, BGBl.Nr.91/1971 idgf, oder § 55 Seeschiffahrtsgesetz, BGBl.Nr.174/1981) haben sich bewährt. Der neue Abs. 3 erweist sich wegen internationaler Verpflichtungen im Hinblick auf § 2 VStG 1950 (vgl. VfGHSlg. 7383) als erforderlich.</p>	
1984 05 03	Wiwa

OZB Zl. 38.502/195 - I/3/84		74
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 147 LFG	Änderungsvorschlag	
§ 147. Verzeichnis der Bestrafungen.		
(1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat ein Verzeichnis aller nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen zu führen.	* <u>hat zu entfallen</u>	
(2) Die Bezirksverwaltungsbehörde hat alle von ihr selbst oder von der ihr in Strafsachen instanzmäßig übergeordneten Behörde nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen unter Angabe des Bestraften und des Strafausmaßes dem Bundesamt für Zivilluftfahrt mitzuteilen.	* <u>hat zu entfallen</u>	
Kurzerläuterungen		
Siehe zu § 146 LFG.		
1984 05 24		Wiwa

OZB Zl. 38.502/145 - I/3/84 7	
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 149 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 149. Bestehende Berechtigungen.</p> <p>(1) Bestehende Berechtigungen, die auf Grund früherer, die Angelegenheiten dieses Bundesgesetzes regelnder gesetzlicher Vorschriften erteilt wurden, erlöschen, sofern Abs. 3 und § 150 Abs. 1 nichts anderes bestimmen, sechs Monate nach dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes. Bis dahin sind die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes auf solche Berechtigungen anzuwenden.</p> <p>(2) Der Inhaber einer in Abs. 1 bezeichneten Berechtigung hat einen Rechtsanspruch auf die Erteilung einer inhaltlich gleichlautenden Berechtigung nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, wenn er einen diesbezüglichen Antrag bis zu dem in Abs. 1 bezeichneten Zeitpunkt bei der für die Erteilung der Berechtigung zuständigen Behörde einbringt.</p> <p>(3) Wird der Antrag gemäß Abs. 2 eingebracht, so erlischt die in Abs. 1 bezeichnete Berechtigung mit der Erteilung der Berechtigung gemäß Abs. 2.</p> <p>(4) Schriften und Amtshandlungen zur Durchführung des Abs. 2 unterliegen keiner bundesrechtlich geregelten öffentlichen Abgabe.</p>	<p>Kostentragung für Flugsicherungseinrichtungen.</p> <p>Der Bundesminister für Verkehr hat entsprechend der Finanzlage des Bundes und unter Berücksichtigung der Wirtschaftslage der Luftfahrt durch Verordnung festzulegen, bis zu welchem Prozentsatz der Bund noch Kosten für Flugsicherungseinrichtungen im Sinne des § 122 Abs. 2 jeweils trägt. Dem Bund dürfen hiedurch keine höheren Ausgaben als bisher entstehen. Ab dem 1. Jänner 1985 darf der Bund unmittelbar höchstens 50 Prozent der bezeichneten Kosten tragen. Spätestens ab 1. Jänner 1990 sind die Kosten zur Gänze von den Flugplatzhaltern zu tragen.</p>
Kurzerläuterungen	
<p>Die Bestimmungen im geltenden § 149 LFG haben - als vollzogen - zu entfallen. An ihrer Stelle sind allenfalls Übergangsbestimmungen zu den Bestimmungen im neugefaßten § 122 Abs. 2 LFG über die Kostentragung für Flugsicherungseinrichtungen zu treffen.</p>	
1984 05 28	Wiwa

OZB Zl. 38.502/197-I/3/84		76
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 150 LFG	Änderungsvorschlag	
§ 150. Zwischenstaatlicher Luftverkehr.		
(1) Betriebsrechte, die ausländischen Luftbeförderungsunternehmen auf Grund zwischenstaatlicher Luftverkehrsabkommen erteilt wurden, bleiben unberührt. Im übrigen sind jedoch die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes auf solche Betriebsrechte anzuwenden.	Für den zwischenstaatlichen Luftverkehr gelten neben den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes die Bestimmungen des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGzLV 1973), BGBl.Nr. 393/1973.	
(2) Die der Bundesregierung durch zwischenstaatliche Luftverkehrsabkommen eingeräumten Befugnisse, insbesondere die Befugnis, österreichische Luftbeförderungsunternehmen für den Betrieb der in solchen Abkommen vorgesehenen zwischenstaatlichen Fluglinien namhaft zu machen, bleiben unberührt.		
Kurzerläuterungen		
Die Bestimmungen im geltenden § 150 LFG sind überholt. Anstelle der aus dem Rechtsbestand auszuscheidenden Regelungen in diesem Paragraphen erscheint ein Hinweis auf das BGzLV 1973 angebracht.		
1984 05 28		Wiwa

OZB Zl. 38.502/194-I/3/84		72
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen		
Geltende Fassung § 151 LFG	Änderungsvorschlag	
<p>§ 151. Haftpflicht.</p> <p>(1) Die bisherigen, die Haftpflicht und die Verpflichtung zum Abschluß von Haftpflicht- und Unfallversicherungen in der Luftfahrt regelnden gesetzlichen Vorschriften bleiben, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, unberührt. <u>An die Stelle der darin genannten Reichsmarkbeträge treten Schillingbeträge im Ausmaß des Sechsfachen der Reichsmarkbeträge.</u></p> <p>(2) Besteht auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund desselben zu erlassenden Verordnungen oder Bescheide die Verpflichtung zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung, so darf die Tätigkeit, auf die sich die Versicherung bezieht, insolange nicht ausgeübt werden, als die Haftpflichtversicherung nicht in Kraft ist.</p>	* <u>hat zu entfallen</u>	
Kurzerläuterungen		
<p>Die Bestimmungen im zweiten Satz des § 151 Abs. 1 LFG sind seit der LVG-Novelle BGBl.Nr. 200/1963 überholt; sie verleiten aber bei etwas Ungenauigkeit immer wieder dazu, die zitierte und gelegentlich auch nachfolgende LVG-Novellen als LFG-Novellen zu zitieren.</p>		
1984 05 28		Wiwa

OZB Zl. 38.502/125-I/3/84	78
10 Novellierungsvorschläge im einzelnen	
Geltende Fassung § 152 LFG	Änderungsvorschlag
<p>§ 152. Außerkrafttreten bisheriger Rechtsvorschriften.</p> <p>(1) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten alle bisherigen, den Gegenstand dieses Bundesgesetzes regelnden gesetzlichen Vorschriften, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt wird, außer Kraft, insbesondere:</p> <p>a) das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936, Deutsches RGBl. I S. 653, und der Gesetze vom 27. September 1938, Deutsches RGBl. I S. 1246, und vom 26. Jänner 1943, Deutsches RGBl. I S. 69, mit Ausnahme des ersten, zweiten, dritten und fünften Unterabschnittes des zweiten Abschnittes,</p> <p>b) die Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936, Deutsches RGBl. I S. 659, in der Fassung der Verordnungen vom 31. März 1937, Deutsches RGBl. I S. 432, vom 12. Juli 1937, Deutsches RGBl. I S. 815, vom 15. Dezember 1937, Deutsches RGBl. I S. 1387, und vom 30. September 1938, Deutsches RGBl. I S. 1327, mit Ausnahme des Abschnittes „K“,</p> <p>c) das Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörde bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939, Deutsches RGBl. I S. 131,</p> <p>d) die Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Befugnisse der Luftfahrtbehörde bei Ausübung der Luftaufsicht (Luftaufsichtsgesetz) vom 1. Februar 1939, Deutsches RGBl. I S. 134.</p> <p>(2) Die Bestimmungen des Staatsvertrages betreffend die Wiederherstellung eines unabhängigen und demokratischen Österreich, BGBl. Nr. 152/1955, bleiben unberührt.</p>	<p>sowie die Verordnung über die Unfallversicherung der Luftausbildungsunternehmen vom 28. Jänner 1943, Deutsches RGBl. I S. 74, und die Verordnung vom 12. März 1951, womit die Verordnung über die Unfallversicherung der Luftausbildungsunternehmen abgeändert wird, BGBl. Nr. 95/1951,</p>
Kurzerläuterung	
<p>Die im vierten Unterabschnitt des zweiten Abschnittes des Luftverkehrsgesetzes (§ 29 m) enthaltene Verpflichtung der Luftausbildungsunternehmen, eine Unfallversicherung abzuschließen, ist mit § 152 Abs. 1 lit. a LFG aufgehoben worden; die Verordnung über die Unfallversicherung der Luftausbildungsunternehmen ist xxabgeändertlich xxverschärflich xx nicht mit aufgehoben worden. Die Unfallversicherungsverpflichtung entsprach der Möglichkeit einer unfreiwilligen Ausbildung während eines bestimmten Geltungszeitraumes des Luftverkehrsgesetzes. Sie ist nunmehr überflüssig. Die Verordnung entspricht im übrigen in keiner Weise dem Stand.</p>	
1984 05 03	Wiwa