

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTSDIREKTION

1014 Wien, Herrngasse 11-13

Parteienverkehr Dienstag 8-12 Uhr
und 16-19 Uhr

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

An das
Bundesministerium für VerkehrElisabethstraße 9
1010 Wien

LAD-VD-8702/66

Beilagen

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug.
38.502/159-I/3-84Bearbeiter
Dr. Grüner(0 22 2) 63 57 11 Durchwahl
2152Datum
20. Nov. 1984Betrifft
Luftfahrtgesetznovelle 1984, Begutachtungsverfahren; Stellungnahme

Zu Klausurarbeit

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	56 -GE/19-84
Datum:	22. NOV. 1984
Verteilt:	1984 -11-23 <i>Frasser</i>

Die NÖ Landesregierung beehrt sich zum Entwurf einer Luftfahrtgesetznovelle 1984 wie folgt Stellung zu nehmen:

I. Allgemeines:

- Die Absicht, in der geplanten Novelle Bestimmungen zur Verbesserung des Umweltschutzes einzuführen, wird von der NÖ Landesregierung unterstützt. Aus diesem Grund sollte der im Entwurf wiederholt verwendete unbestimmte Begriff "Umweltschutz" definiert werden. Maßnahmen, die dem Umweltschutz dienen sollen, können zwar unter dem Gesichtspunkt verschiedener Sachgebiete getroffen werden (vgl. VfSlg. 8195); dies sollte aber im Hinblick auf die den Ländern zukommende Generalkompetenz des Art. 15 Abs. 1 B-VG (z.B. auf dem Gebiet des Naturschutzes, des Landschaftsschutzes, des Ortsbildschutzes etc.) durch eine Abgrenzung des Begriffes auch zum Ausdruck kommen. Eine nicht verfassungskonforme Gesetzesanwendung könnte damit vermieden werden.

2. Im Zusammenhang mit dem Problem des Schutzes der Umwelt vor den Gefahren, die durch Luftfahrzeuge verursacht werden können, fällt auf, daß der vorliegende Gesetzentwurf keine Bestimmungen über die Verwendung von zivilen Ultraleichtflugzeugen enthält.

Es wäre zweckmäßig, die in diesem Zusammenhang beabsichtigten materiellen Bestimmungen in die LFG-Novelle 1984 aufzunehmen. Ein Bundesgesetz betreffend das Verbot von zivilen Ultraleichtflugzeugen würde nur zu einer weiteren Rechtszersplitterung führen.

3. Die beabsichtigte Übertragung von Aufgaben an den Landeshauptmann erfordert durch den vermehrten Arbeitsanfall eine Aufstockung des Personalstandes und die Heranziehung von speziell befähigten Sachverständigen. Dies führt jedenfalls zu einer Mehrbelastung der Länder, die im Wege des Finanzausgleichs jedenfalls abgegolten werden muß. Die in den Erläuterungen erwähnte Entlastung des Staatshaushalts bezieht sich nur auf den Bund und darf nicht ausschließlich zu Lasten der Länder gehen.

4. Es wird angeregt, das Luftfahrtgesetz im Anschluß an die LFG-Novelle 1984 wiederzuverlautbaren, da im Hinblick auf die zahlreichen Änderungen mit einer neuerlichen Novelle nicht gerechnet werden muß.

Bemerkt wird auch, daß die vom Bundesministerium für Verkehr ausgearbeitete Gegenüberstellung (geltender Gesetzestext - Änderungsvorschläge - Kurzerläuterungen) die Arbeit im Begutachtungsverfahren wesentlich erleichtert hat.

Die im Entwurf verwendete Ziffernbezeichnung müßte allerdings überarbeitet werden. Die Ziffern 14. und 15. wurden zweimal vergeben (für § 21, § 30 und für § 36, § 38). Die Stellungnahme bezieht sich daher auf die jeweilige Neufassung oder Neuzeichnung der einzelnen Paragraphen, wenn nicht ein besonderer Hinweis auf die geltenden Bestimmungen erfolgt. Abschließend muß noch darauf hingewiesen werden, daß die Begutachtungsfrist im Hinblick auf die Bedeutung der Materie zu kurz bemessen war.

II. Zu einzelnen Bestimmungen:

1. Zu § 6:

Die Verfassung enthält zwar keine ausdrückliche Vorschrift darüber, wie Verordnungen kundgemacht werden müssen. Verordnungen müssen nur "gehörig" und gesetzmäßig kundgemacht werden (vgl. Mayer, Die Verordnung, Seite 28). Neben § 6 sehen auch andere Bestimmungen der Luftfahrtgesetz-Novelle 1984 nun vor, daß sowohl Verordnungen des Bundesministers als auch Verordnungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt nur mehr "luftfahrtüblich" kundgemacht werden sollen. Der Ausdruck "luftfahrtüblich" dürfte sich an der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes zum Begriff "ortsüblich" (vgl. VfSlg. 6843, 4865) orientieren. Es ist fraglich, ob die vorgesehene Kundmachungsform der geforderten Publizität genügt. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens derart kundgemachter Verordnungen sollte aber im Hinblick auf die Kurzerläuterungen ausdrücklich im Gesetz bestimmt werden.

2. Zu § 7 Abs. 3:

Nach der Wortfolge "unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse sollte die Wortfolge "insbesondere auch auf Umweltschutzinteressen" eingefügt werden. Damit würde klargestellt, daß bei der Festlegung der Übungs- und Erprobungsbereiche nicht nur auf das öffentliche Interesse am Bestehen solcher Bereiche, sondern auch auf das öffentliche Interesse, das gegen die Festlegung solcher Bereiche spricht, Bedacht genommen werden muß. Dadurch müßte etwa auf die lärmsensible Umgebung eines Flugplatzes Rücksicht genommen werden.

3. Zu § 10 Abs. 1 lit. c:

- a) Gegen die völlige Streichung der Bewilligungspflicht für Hängegleiteraußenabflüge und -landungen bestehen folgende Bedenken:
- o Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsaufnahmegewilligung für den Betrieb einer Zivilluftfahrerschule für Hängegleiter wäre u.a. gemäß § 44 Abs. 2 lit. a der Nachweis über die Benützungsberechtigungen an einem Zivilflugplatz. In der Praxis wird für einen solchen Fall derzeit der Bestand einer Daueraußenabflugbewilligung verlangt.
 - o Es müßte also unterschieden werden zwischen
 - Einzelaußenabflügen und
 - Abflügen von einer ständig für solche Abflüge benützten Stelle, die oft mit Abflugrampen oder dgl. für Außenabflüge besonders adaptiert ist.
 - o Keine Bewilligung sollten also nur solche Außenabflüge mit Hängegleitern benötigen, die im Einzelfall ohne besondere Adaptierung des Abflugortes (Errichtung von Startrampen, Beseitigung von Luftfahrthindernissen) durchgeführt werden können. Außenabflüge mit Hängegleitern, die ständig, oder in Verbindung mit einer Adaptierung des Geländes oder im Rahmen des Betriebes einer Zivilluftfahrerschule durchgeführt werden, sollten weiterhin bewilligungspflichtig sein.
- b) Eine ähnliche Problematik ergibt sich auch bei Außenabflügen von Freiballonen, da keine eigenen "Freiballonflugplätze" geschaffen werden. Es wird daher vorgeschlagen, auch für Außenabflüge von

Freiballonen eine ähnliche Regelung zu treffen, wie sie im Punkt a) vorgeschlagen wurde.

- c) Im Zusammenhang mit diesen Vorschlägen sollte noch § 44 Abs. 2 lit. a LFZ so novelliert werden, daß für (reine) Hängegleiter- oder Freiballonfahrschulen entweder das Benützungsrecht an einem Flugplatz, oder aber (und zwar für den Regelfall) der Bestand einer Daueraußenabflugbewilligung für den Ausbildungsort erforderlich ist.

4. Zu § 13:

Der Zeitpunkt der Feststellung oder der letzten Überprüfung der Lufttüchtigkeit sollte präzisiert werden (Datum der Ausstellung). Daneben sollte überlegt werden, ob nicht die Schaffung von Übergangsbestimmungen im Hinblick auf die Kurzerläuterung erforderlich ist.

5. Zu § 16:

Hängegleiter sollen aus "praktischen Gründen" von der Eintragung in das Luftfahrzeugregister ausgenommen werden. Die Eintragung in das Luftfahrzeugregister ermöglicht jedoch auf Grund des Kennzeichens die Feststellung des Halters. Diese Möglichkeit sollte bei Hängegleitern aber ebenfalls gegeben sein, da diese weite Strecken im Fluge zurücklegen können und nach der Landung verhältnismäßig leicht und rasch abtransportiert werden können. Im Falle der Verursachung eines Schadens durch den Hängegleiter könnte die Feststellung des Halters auf Schwierigkeiten stoßen, wenn keine Eintragung (verbunden mit einem Kennzeichenzwang) erfolgt ist.

6. Zu § 18:

In dieser Bestimmung sollte im Hinblick auf die beabsichtigte Formulierung des § 13 auch auf die Möglichkeit einer Befristung Bedacht genommen werden.

7. Zu § 21:

Im Abs. 1 lit. a und lit. b sollten jeweils nach dem Wort "Lärmzulässigkeit" auch die Worte "und Umweltverträglichkeit" eingefügt werden, um eine gesetzliche Grundlage für die Begrenzung von Schadstoffemissionen zu erhalten.

8. Zu § 30 Abs. 2:

Das Paragraphenzitat "§§ 31 bis 37" dürfte zu weit gefaßt sein (§ 35 behandelt die Einrichtung der Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen, § 36 behandelt die Stellung der Prüfer), sodaß darüber kein Beweis im Hinblick auf die Voraussetzungen erhoben werden kann.

9. Zu § 36 Abs. 2:

Der Ausdruck "Bedienstete des Ruhestandes" sollte im Hinblick auf die bestehenden Unterschiede zwischen Beamten und Vertragsbediensteten in dieser Hinsicht anders formuliert werden.

Es sollte überlegt werden, ob nicht auch Bedienstete der Länder zu Prüfungskommissären bestellt werden können. Dies wäre im Interesse der Sammlung von Berufserfahrungen und im Interesse einer fachlichen Weiterbildung wünschenswert.

10. Zu § 39 Abs. 4:

Die gewählte Formulierung stellt nach Ansicht der NÖ Landesregierung keine gesetzliche Deckung für den in den Kurzerläuterungen dargestellten Inhalt der beabsichtigten Verordnung dar. Die Bestimmung sollte normieren, daß in einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr bestimmte Arten von Zivilluftfahrerscheinen (und -berechtigungen) bestimmter Staaten anzuführen sind, die den Voraussetzungen nach Abs. 1 lit. a entsprechen. Solche Verordnungen sollten aber jedenfalls im Bundesgesetzblatt kundgemacht werden (vgl. die Stellungnahme zu § 6).

11. Zum geltenden § 66:

Obwohl durch die LFG-Novelle 1984 in verschiedenen Bestimmungen die Bedachtnahme auf den Umweltschutz normiert wird, ist es zweifelhaft, ob dadurch auch § 3 Abs. 2 letzter Halbsatz der Zivilflugplatz-Verordnung 1972 nun dem Legalitätsprinzip entspricht. Um die Zweifel über eine gesetzliche Deckung zu beseitigen, sollten im § 66 nach den Worten "Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt" die Worte "und des Umweltschutzes" eingefügt werden.

12. Zu § 70:

a) Gemäß § 140 des Entwurfes soll den "gemäß § 70 zur Stellungnahme berechtigten Gemeinden" Parteistellung eingeräumt werden. Im Hinblick darauf sollte der im § 70 Abs. 3 verwendete Begriff der "zuständigen Gemeinden" klargestellt werden. Es steht nicht eindeutig fest, ob darunter nur jene Gemeinden zu verstehen sind, in deren Bereich der Flugplatz liegt, oder ob auch jene Gemeinden darunter fallen sollen,

die von den Schutzbereichen oder allenfalls sogar von den Platzrundenbereichen betroffen sind.

Es wird daher vorgeschlagen, im § 70 Abs. 3 LFG den Begriff der "zuständigen Gemeinden" durch den Begriff "jene Gemeinden, die von den Schutzbereichen des Flugfeldes erfaßt sind" zu ersetzen.

Der Kreis dieser Gemeinden könnte unter Umständen noch durch jene Gemeinden ergänzt werden, die von den Platzrundenbereichen betroffen sind.

- b) Obwohl durch die Einführung einer ausschließlichen Ediktalladung Probleme bei der Rechtskraft des Bescheides eher entstehen können, wird den Erwägungen, die gegen eine persönliche Ladung aller bekannten Beteiligten sprechen, zugestimmt.

Der in den Kurzerläuterungen angeführte Zweck dürfte aber durch den vorgesehenen Wegfall des Teilsatzes nicht erreicht werden. Gemäß § 39 AVG 1950 gelten insbesondere die Bestimmungen der §§ 40 bis 44 leg.cit. subsidiär immer dann, wenn die materiellen Verwaltungsvorschriften nichts anderes bestimmen. Nach dem vorliegenden Entwurf wäre die Ediktalladung zwar obligatorisch, die Bestimmung des § 41 AVG 1950 wäre jedoch weiterhin anzuwenden. § 41 AVG 1950 könnte daher bei jenen Parteien und Beteiligten ausgeschlossen werden, deren subjektiv-öffentliche Rechte sich nicht aus (einer dinglichen Berechtigung an) Grundstücken innerhalb der Flugplatzgrenzen ergeben.

Daneben wird angeregt, die Kundmachung der mündlichen Verhandlung durch Ediktalladung für jeden Fall einer Zivilflugplatz-Bewilligung vorzusehen. Die Kundmachung müßte dann in allen betroffenen Gemeinden

vorgenommen werden, um eine Meinungsbildung innerhalb der betroffenen Gemeinden auf möglichst breiter Basis zu gewährleisten.

13. Zu § 71:

Es wird vorgeschlagen, im Abs. 1 lit. d nach den Worten "öffentliche Interessen" die Worte "insbesondere Umweltschutzinteressen" einzufügen. Dies wäre jedenfalls zweckmäßig, um die Beachtung der Umweltschutzinteressen als öffentliche Interessen im Ermittlungsverfahren jedenfalls sicherzustellen. Im Zusammenhang damit ist auch auf die Problematik der Bewilligung von Notfallhubschrauberlandeplätzen in Krankenhausarealen bzw. in der Nähe von Krankenhäusern hinzuweisen. Hier müßte eine Abwägung zwischen der notwendigen Hilfeleistung für lebensbedrohlich Verletzte und Umweltverträglichkeitsprüfungen erfolgen.

14. Zu § 75:

Die Art und der Umfang der Hilfsbetriebe sollten entweder im Gesetz geregelt, oder eine bescheidmäßige Bewilligung vorgeschrieben werden. Die NÖ Landesregierung hat darauf schon in ihrer Stellungnahme vom 13. Mai 1980, LAD-8702/49-II hingewiesen.

Da der Begriff der Flugsicherung durch die geplante Formulierung des §119 eingeschränkt werden soll, müßte der Flugplatzhalter verpflichtet werden, dafür zu sorgen, daß von den Flugplatzbenützern bei Abwicklung des Verkehrs auch die von der Luftfahrtbehörde erteilten Umweltschutzauflagen eingehalten werden und ein den Interessen des Umweltschutzes entsprechender Betrieb gewährleistet wird. Der Text des Abs. 6 müßte aus diesem Grund erweitert werden, da die Einhaltung dieser Auflagen bisher nur über Umwege durchsetzbar war.

15. Zu § 78 Abs. 3 und 4:

Die nun vorgesehene Delegationsmöglichkeit sollte überdacht werden. Die geplante Regelung dürfte ihr Vorbild in den §§ 100 Abs. 2 und 101 Abs. 3 des Wasserrechtsgesetzes 1959 haben. Die dort aufgezeigten Modelle werden aber bei der beabsichtigten Regelung vermischt. Die Regelung sieht vor, daß im Falle einer Übertragung das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung entscheidet, wenn ihm zuvor die Zuständigkeit durch den Bundesminister für Verkehr übertragen worden ist. Aus dem zweiten Halbsatz des zweiten Satzes der geplanten Regelung ergibt sich, daß ein weiterer Rechtszug zulässig ist und dann der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung zur Entscheidung zuständig ist. Damit ergibt sich schon das Problem, daß eine Behörde (Bundesminister für Landesverteidigung) an beiden Entscheidungen beteiligt ist. Daran dürfte auch die gewählte Unterscheidung bei den Ausdrücken "Zustimmung" und "Einvernehmen" nichts ändern. Nach Ansicht der NÖ Landesregierung sollte daher die Delegation so geregelt werden, daß das Bundesamt für Zivilluftfahrt im Namen des Bundesministers für Verkehr entscheiden muß (vgl. § 101 Abs. 3 des Wasserrechtsgesetzes 1959).

Daneben sollte die Formulierung "zur Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen einschließlich der Entscheidungsbefugnisse" durch die Wortfolge "zur Durchführung des Verfahrens und zur Entscheidung" ersetzt werden.

Die im Abs. 4 gewählte Formulierung bringt einen Widerspruch zur geplanten Regelung des Abs. 3. Der Landeshauptmann soll nämlich dann entscheiden, wenn der Bundesminister für Verkehr gemäß Abs. 2 nicht zuständig ist. Wenn nun aber der Bundesminister für Verkehr seine Zuständigkeit an

das Bundesamt für Zivilluftfahrt delegiert, so ist er auch zur Entscheidung nicht mehr zuständig.

16. Zu § 102 Abs. 2 und 3:

Die Definition des "Flugstreckennetzes", die in den Kurzerläuterungen angeführt ist, sollte auch im Gesetzestext aufscheinen.

Es ist nicht ganz klar, wieso beim Fluglinienverkehr die Beförderung von "Fluggästen, Fracht und Post" eingeschränkt wird, während es beim Bedarfsverkehr bei den Begriffen "Personen oder Sachen" bleibt.

Es sollte auch überlegt werden, ob die geplante Verordnungsermächtigung nicht durch gesetzliche Regelungen (wie im Ministerialentwurf des Jahres 1980) ersetzt werden könnte. Daneben wird eine ausschließlich "luftfahrtübliche Kundmachung" einer solchen Verordnung nach Ansicht der NÖ Landesregierung dem hier notwendigen Publizitätsgebot nicht genügen.

17. Zu § 104:

Die im § 101 geforderte völlige Offenlegung dürfte nicht realistisch sein.

18. Zu § 106:

Ebenso ist fraglich, ob eine "Gewährleistung", daß in keiner Weise eine Beeinflussung durch ausländisches Kapital oder sonstige ausländische Interessen möglich ist, vollzogen werden kann.

Für das im Abs. 3 letzter Satz vorgesehene "Eintrittsrecht" sollten jedenfalls weitere Kriterien vorgesehen werden.

19. Zu § 107 Abs. 2 lit. b:

Es wird angeregt, für den Fall, daß Hilfsbetriebe geführt werden sollen, im Bewilligungsbescheid deren Umfang und die Art zu bestimmen.

20. Zu § 115:

Gegen die Aufnahme der geplanten Bestimmungen bestehen wesentliche Bedenken. Es ist äußerst fraglich, ob die gewählte Formulierung einen Vollzug des Gesetzes im Sinne des Legalitätsprinzips überhaupt möglich machen würde. Die Abgrenzung der Zuständigkeiten müßte so festgelegt werden, daß eine Zuständigkeit des Landeshauptmannes auf Grund objektiver, nachvollziehbarer Kriterien geschaffen wird. Die vorgesehene Ermächtigung zur Kompetenzübertragung im Einzelfall wird von der NÖ Landesregierung jedenfalls abgelehnt. Es ist jedenfalls bedenklich, wenn - wie sich aus den Kurzerläuterungen ergibt - eine Delegation der Zuständigkeit von den, einem Amt der Landesregierung zur Verfügung stehenden Amtssachverständigen abhängig gemacht werden kann.

Daneben müßten im Amt der Landesregierung jedenfalls personelle als auch organisatorische Vorkehrungen getroffen werden, um allenfalls die delegierten Aufgaben übernehmen zu können, ohne aber abzusehen, ob nun solche Aufgaben tatsächlich anfallen oder nicht. Dies führt zu einer erheblichen Einschränkung der organisatorischen und personellen Dispositionsmöglichkeiten beim Amt der Landesregierung.

Abgesehen davon bringt der vorgesehene Anknüpfungspunkt "Wohnsitz (Sitz) des Bewerbers" Probleme mit sich. Gerade bei kleineren Luftbeförderungsunternehmen wird sich immer wieder die Frage stellen, wie vorzugehen ist, wenn der Sitz des Unternehmens in einem anderen Land als in jenem Land gelegen ist, in welchem die Betriebsmittel des Bewerbers (Luftfahr-

zeuge) abgestellt sind und in dem die Tätigkeit (beispielsweise die Durchführung von Rundflügen) tatsächlich entfaltet wird. Es ist unbefriedigend, wenn ausschließlich der Landeshauptmann zu entscheiden hätte, in dessen örtlichem Zuständigkeitsbereich sich der Sitz (das Büro) des Unternehmens befindet, während dort, wo die Tätigkeit tatsächlich ausgeübt wird, keine Zuständigkeit besteht. Auch wird die Bedarfsfrage unter Bedachtnahme darauf zu prüfen sein, wo die Tätigkeit tatsächlich ausgeübt werden soll. Dies unabhängig davon, von wo aus über den Einsatz des Luftfahrzeuges disponiert wird.

21. Zu § 116 Abs. 2:

Die vorgeschlagene Regelung ist widersprüchlich (erster Satz: nur an Personen, zweiter Satz: ansonsten nur an juristische Personen). Es wird angeregt, diese Bestimmung so zu formulieren, daß Zivilluftfahrzeuge nur entweder an physische Personen mit Zivilluftfahrerschein oder an juristische Personen, die eine Ausbildungsbewilligung haben, vermietet werden dürfen.

Zur Frage, welche Behörde (Landeshauptmann) bei Sitz- und Betriebsort in verschiedenen Ländern zuständig sein soll, sollte unbedingt eine Klarstellung erfolgen. Hier ist vor allem fraglich, ob die betroffenen Landeshauptmänner allenfalls im Einvernehmen zu entscheiden haben. Hier wird auf die Ausführungen zu § 115 verwiesen, die besonders auf Vermietungsunternehmen zutreffen.

Die Möglichkeit, Zivilluftfahrzeuge auch an juristische Personen zu vermieten, wird neben der erweiterten Aufsichtspflicht auch die Anlegung

strengerer Maßstäbe hinsichtlich der Beurteilung einsatzfähiger Luftfahrzeugtypen erfordern.

22. Zu § 119 Abs. 3:

Die Verweisung auf § 35 VStG 1950 im letzten Satz dieses Absatzes sollte überdacht werden und möglicherweise durch den Ausdruck "hinsichtlich der Festnehmung" ergänzt werden.

23. Zu § 124 Abs. 2:

Nach dem Wort "Belästigungen" sollten die Worte "sowie unter Bedachtnahme auf die Interessen des Umweltschutzes" eingefügt werden. Das Wort Belästigungen bezieht sich nur auf die Beeinträchtigung von Personen. Nachteilige Einwirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt können nicht nur zu einer Belästigung von Menschen, sondern auch zu Umweltschäden führen.

24. Zu § 126:

Nach dem Wort "Belästigungen Unbeteiligter" sollten die Worte "oder erhebliche Beeinträchtigungen von Umweltschutzinteressen" eingefügt werden.

25. Zu § 128 Abs. 3:

Der Begriff "Umweltschutz" sollte insofern klargestellt werden, als darunter auch der Schutz von Personen vor schädlichen oder unzumutbaren Immissionen verstanden werden soll. Es wird angeregt, anstelle der Worte "die nächste Militärflugleitung" die Worte "die örtlich zuständige Militärflugleitung" zu wählen.

26. Zu § 129:

Da vor allem Modellflugzeuge eine Belästigung für die Personen, die in unmittelbarer Nähe wohnen, bewirken können, sollte ein Anhörungsrecht für die betroffenen Gemeinden im Bewilligungsverfahren vorgesehen werden. Daneben sollten nach den Worten "im Umweltschutzinteresse" die Worte "oder zum Schutze der Personen vor unzumutbaren Belästigungen" eingefügt werden. Dies deshalb, weil nicht klar ist, ob sich die Begriffe "Umweltschutz" und "Belästigungsschutz" decken.

27. Zu § 131:

Es wird angeregt, nach den Worten "Gewährleistung eines sicheren Betriebes" die Worte "und des Umweltschutzes" einzufügen. Dies würde z.B. eine gesetzliche Deckung bestimmter Wartungsvorschriften, die allenfalls aus Umweltschutzgründen, nicht jedoch aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind, bringen.

Die im Abs. 3 vorgesehene Regelung ist nach Ansicht der NÖ Landesregierung bedenklich und sollte überdacht werden.

28. Zu § 139:

Durch die Novelle wird gegen Bescheide des Bundesamtes für Zivilluftfahrt nach § 128 LFG (unbemannte Flugkörper) ein Rechtszug an den Bundesminister für Verkehr eröffnet.

Ein solcher Rechtszug sollte auch gegen Entscheidungen des Landeshauptmannes gemäß §§ 9, 126, 129 und 133 möglich gemacht werden. Die Einschaltung des Bundesministers für Verkehr als Rechtsmittelinstanz würde wesentlich zu einem einheitlichen Vollzug beitragen, da eine vermehrte Orientierungsmöglichkeit an der in den Berufungsbescheiden zum Ausdruck

gebrachten Rechtsauffassung gegeben wäre. Außerdem wäre dem Rechtsschutzinteresse der betroffenen Parteien wesentlich mehr durch die Einräumung eines ordentlichen Rechtsmittels entsprochen, da die Parteien derzeit bei abweisenden Bescheiden nur den aufwendigen und zeitraubenden Weg zu den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts beschreiten können. Es ist auch nicht einzusehen, warum gegen die Entscheidungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt gemäß § 128 LFG ein Rechtszug an den Bundesminister für Verkehr eröffnet werden soll, zumal zwischen diesen beiden Behörden ein wesentlich größeres Naheverhältnis besteht, als zwischen dem Bundesminister für Verkehr und den Landeshauptmännern.

29. Zu § 140:

Aus systematischen Gründen sollte die Parteistellung der Gemeinden besser im § 70 LFG normiert werden.

Die Bestimmungen über die Parteistellung der Gemeinde und den eigenen Wirkungsbereich sollten nicht in einer Bestimmung zusammengefaßt werden. Die nun im Abs. 2 vorgenommene Bezeichnung des eigenen Wirkungsbereiches dürfte nicht dem im Art. 118 Abs. 2 B-VG geforderten Gebot der ausdrücklichen Bezeichnung entsprechen. Die im § 140a (alt) vorgenommene Bezeichnung würde diesem Gebot eher entsprechen.

Daneben müßte der Abs. 2 imperativ gefaßt werden. Es sollte lauten: "... müssen von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich besorgt werden."

30. Zu § 141:

Da eine Änderung des Abs. 3 nicht vorgesehen ist, kann die Aufsichtsbehörde nach wie vor nur Maßnahmen anordnen, die zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind. Es wird angeregt, die Möglichkeit

zur Anordnung von Maßnahmen im Interesse des Umweltschutzes (Belästigungsschutzes) festzulegen.

Das Zitat im Abs. 6 sollte durch § 53a AVG 1950 ergänzt werden.

31. Zu § 146:

Im Abs. 1 sollten nach den Worten "auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen" die Worte "oder Bescheide" unbedingt eingefügt werden. Die Strafbarkeit einer Mißachtung von Auflagen oder Bedingungen in Bescheiden der Luftfahrtbehörden wäre damit eindeutig normiert. Es sollte überlegt werden, ob nicht der im Abs. 1 (zwar vor dem 3. September 1958) normierte Primärarrest entfallen könnte.

Im Abs. 3 sollte es lauten: "... in deren örtlichem Wirkungsbereich ...".

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung
L u d w i g
Landeshauptmann