

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Zl. Verf-762/4/1984

Betreff: Luftfahrtgesetz-Novelle 1984;

Bezug:

Auskünfte: Dr. GLANTSCHNIG

Telefon: 0 42 22 - 536

Durchwahl 30204

Bitte Eingaben ausschließlich an die Behörde richten und die Geschäftszahl anführen.

Dr. Klausgraber

Betrifft	<i>ENTWURF</i>
Zl.	<i>56-GE/1984</i>
Datum:	5. DEZ. 1984
Vertelt:	1984 -12- 07 <i>Stramer</i>

An das

Präsidium des Nationalrates

1017 W i e n

Beiliegend werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf einer Luftverkehrsgesetz-Novelle 1984 übermittelt.

Klagenfurt, 1984-11-29

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor:

Dr. Lobenwein e.h.

F.d.R.d.A.
Klausgraber

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Zl. Verf-762/4/1984

Betreff: Luftfahrtgesetz-Novelle 1984;

Bezug:

Auskünfte: Dr. GLANTSCHNIG

Telefon: 0 42 22 - 536

Durchwahl 30204

Bitte Eingaben ausschließlich
an die Behörde richten und die
Geschäftszahl angeben.

An das

Bundesministerium für Verkehr

Elisabethstraße Nr.9

1010 W i e n

Zu dem mit Schreiben vom 6. September 1984, Zl. 38.502/195-I/3-84, übermittelten Entwurf einer Luftfahrtgesetz-Novelle 1984 nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung Stellung wie folgt:

I. Allgemeine Bemerkungen:

Die im Rahmen der vorliegenden Novelle in Aussicht genommene verstärkte Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes wird grundsätzlich begrüßt. Es fällt allerdings auf, daß im gegenständlichen Gesetzentwurf auf die Problematik der Ultraleichtflugzeuge und deren Verwendung im zivilen Flugverkehr nicht eingegangen wird. Anstatt hierfür Regelungen in einem eigenen Bundesgesetz zu treffen erschiene es zweckmäßiger, die erforderlichen Regelungen im Rahmen der in Aussicht genommenen Novellierung in das Luftfahrtgesetz selber aufzunehmen.

In Anbetracht der Tatsache, daß die geltende Fassung des Luftfahrtgesetzes durch die vielfachen Änderungen und die bereits erfolgten Novellierungen unübersichtlich werden würde, wird im Anschluß an eine Gesetzwerdung der vorgeschlagenen Novelle eine Wiederverlautbarung des geltenden Gesetzestextes angeregt.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:Zu Z. 4:

Die in dieser Bestimmung vorgenommene Determinierung, in

- 2 -

welcher Form Verordnungen über Luftraumbeschränkungsgebiete und Hinweise auf Gefahrengebiete kundzumachen sind, ist zwar von der Zielsetzung her zu begrüßen, weil sicherlich ein Anschlag an einer Amtstafel, aber auch eine Veröffentlichung in Gesetzblättern oder Amtsblättern nicht sicherstellt, daß die getroffenen Verfügungen den in Betracht kommenden Personenkreis bekannt werden, es fragt sich allerdings, ob mit dem Begriff "in luftfahrtüblicher Weise" eine glückliche Terminologie gefunden wurde.

Zu Z. 7:

Im § 10 Abs. 1 lit. c sollen nun Außenabflüge und Außenlandungen mit Hängegleitern zur Gänze von der Bewilligungspflicht nach dem Luftfahrtgesetz befreit werden. Eine Regelung in Bezug auf die Hängegleiter ist in Anbetracht der derzeit gesetzwidrigen Vorgangsweise sicherlich anzustreben, es fragt sich allerdings, ob mit einer völligen Streichung der Bewilligungspflicht nicht Interessen allenfalls durch Hängegleiterflüge Geschädigter zu Unrecht vernachlässigt werden. Vielleicht sollte zumindest eine Unterscheidung zwischen Einzelaußenabflügen und Abflügen von ständig für solche Abflüge adaptierte Abflugrampen vorgenommen werden.

Zu Z. 14:

Die Neuregelung des § 36 Abs. 2 wird in den Erläuterungen mit der Notwendigkeit der Entlastung der aktiven Bediensteten begründet. Es fragt sich allerdings, ob eine derartige Entlastung nicht besser dadurch bewirkt werden könnte, daß die Einschränkung, wonach zu Mitgliedern der Prüfungskommission nur fachkundige Bedienstete des Bundesministeriums für Verkehr und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sowie Berufspiloten und Zivilfluglehrer bestellt werden dürfen, gestrichen wird.

- 3 -

Zu Z. 20:

Der im Abs. 2 des § 75 vorgeschlagene Einschub - "unbeschadet § 122 Abs. 2" - wird im Hinblick auf die Ausführungen zu § 122 Abs. 2 generell abgelehnt.

Zu Z. 29:

Während in § 102 Abs. 2 nunmehr hinsichtlich des flugplanmäßigen Verkehrs die Beförderung auf "Fluggäste Fracht und Post" spezifiziert wird, fehlt diese Klarstellung in Bezug auf den Bedarfsverkehr.

Zu Z. 31:

Die im § 104 Abs. 1 vorgesehene Ergänzung hinsichtlich des Nachweises der erforderlichen Mittel zur Gründung und zum Betrieb eines Unternehmens erscheint sachlich nicht rechtfertigbar. Die vorgeschlagene, völlige Offenlegung aller Teilhaber und Gesellschafter, insbesondere aber auch stiller Teilhaber sowie das Ausmaß ihrer finanziellen Beteiligung und die Offenlegung aller Rechtsverhältnisse, die eine kapitalmäßige Beeinflussung durch andere Personen ermöglicht, würde die Aufbringung der erforderlichen Mittel für die Einrichtung von Luftverkehrsunternehmen schwerwiegend behindern. Diese Regelung würde für Luftverkehrsunternehmer gewisse Gesellschaftsformen überhaupt ausschließen. Eine Abänderung des § 104 Abs. 1 in der vorgeschlagenen Form wäre daher abzulehnen.

Zu Z. 32:

Die in Aussicht genommene Neuregelung des § 106 Abs. 2 erscheint mit den wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht in Einklang stehend, weil hier entgegen anderen Bestrebungen gleichsam eine Kapitalanlage ausländischer Investoren in Österreich praktisch verhindert wird. Auch für die in Abs. 3

- 4 -

in Aussicht genommene Regelung können sachliche Gründe nicht gefunden werden. Außerdem ist die sprachliche Fassung des Abs. 3 verfehlt, weil nach der vorgeschlagenen Formulierung bei Zutreffen des im letzten Satz genannten Tatbestandes einer Bewilligung öffentliche Interessen nicht entgegenstehen würden.

Zu Z. 33:

Die im § 107 Abs. 2 lit. d vorgesehene Basis für die Festlegung von Bewilligungen und Auflagen erscheint zu vage und nicht den Determinationsgebot des Art. 18 Abs. 2 B-VG entsprechend.

Zu Z. 44:

Mit der Neuregelung des § 122 soll entgegen der bisherigen Rechtslage dem Flugplatzhalter die gesamte Last der Errichtung und Erhaltung und zusätzlich auch jene des Betriebes von Flugsicherungsanlagen überwältzt werden. Obwohl der Begriff "Flugsicherungsanlagen" nicht klar definiert ist, ist zu vermuten, daß darunter sowohl die ortsfesten Anlagen als auch die beweglichen Einrichtungen der Flugsicherung subsumiert werden könnten. Eine solche Regelung würde die Wettbewerbsfähigkeit der Österreichischen Flughäfen, insbesondere jener in den Bundesländern gegenüber jenen im benachbarten Ausland sehr wesentlich verschlechtern. Gerade für Bundesländerflughäfen brächte eine Überwälzung der Kosten ohne Bezugnahme auf die auflaufenden Landegebühren, sondern entsprechend der entstehenden Kosten, infolge der geringeren Frequenz eine Benachteiligung, die zu echten existenzgefährdenden Verlusten führen könnte.

Zu Z. 58:

Die in Aussicht genommene Übergangsregelung im § 149 ist ebenso wie die Regelung des § 122 in Anbetracht der negativen Auswirkungen auf Bundesländerflughäfen nicht akzeptabel.

- 5 -

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates übermittelt werden.

Klagenfurt, 1984-11-29

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor:

Dr. Lobenwein eh.

F.d.R.d.A.
Konrad