

Amt der Wiener Landesregierung

MD-1847-1/84

Wien, 1984 12 19

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Luftfahrtgesetz
geändert wird (Luftfahrt-
gesetznovelle 1984);
Stellungnahme

Druck		WURF
Zl.	56	E/19.84
Datum	03. JAN. 1985	
Verteilt	4. JAN. 1985	<i>Hermer</i>

An das
Präsidium des Nationalrates

Das Amt der Wiener Landesregierung beehrt sich, in der Beilage
25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Betreff ge-
nannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

Dr. Klausgraber

25 Beilagen

Für den Landesamtsdirektor:

Peischl

Dr. Peischl
Obersenatsrat

Amt der Wiener Landesregierung

MD-1847-1/84

Wien, 1984 12 19

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Luftfahrtgesetz
geändert wird (Luftfahrt-
gesetznovelle 1984);
Stellungnahme

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

An das
Bundesministerium für Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 6. September 1984 beehrt sich das Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Die Novellierung des Luftfahrtgesetzes wird grundsätzlich begrüßt, zumal die Überarbeitung dieses Gesetzes - wie schon der Umfang der vorliegenden Novelle zeigt - dringend notwendig war. Es fällt allerdings auf, daß insbesondere die Bestimmungen für Neugründungen von Luftbeförderungsunternehmen - vor allem was die Finanzierung betrifft - verschärft werden sollen. Gerade die Forderung nach ausschließlich österreichischem Kapital (§ 104 Abs. 1) und das Eintrittsrecht bestehender Unternehmen in geplante Betriebsstrecken (§ 106) stellen einen Schutzschild für solche Unternehmen gegen Neugründungen dar, was Zweifel an der Vereinbarkeit dieser Regelung mit dem Prinzip der freien Marktwirtschaft aufkommen läßt. Auch die alleinige Berücksichtigung der Interessen der Verkehrswirtschaft erscheint zu restriktiv, vielmehr müßten auch gesamtwirtschaftliche Aspekte einbezogen werden.

- 2 -

Einzelne Bestimmungen des Entwurfes geben zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Zu den §§ 3 und 6:

Die Kundmachung der Verordnung nur in luftfahrtüblicher Weise erscheint problematisch, da ohne Verlautbarung im Bundesgesetzblatt der Rechtscharakter der Verordnung in Zweifel gezogen werden könnte. Überdies mangelt es an der nötigen gesetzlichen Bestimmtheit dieser Kundmachungsform.

Zu § 7 Abs. 3:

Es wäre wünschenswert, der zuständigen Landesregierung analog zu § 5 Abs. 2 Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen, weil durch die Festlegung von Übungs- und Erprobungsbereichen störende Einwirkungen auf Personen oder Sachen entstehen können.

Zu § 9 Abs. 2:

Aus der Aufnahme von Widerrufungsvorbehalten in den Bescheid könnte geschlossen werden, daß Daueraußenlandebewilligungen bzw. -außenabflugbewilligungen zulässig wären, was die Umgehung des Flugplatzzwanges zur Folge haben könnte. Zumindest sollte die zeitliche Befristung bereits im Gesetz festgelegt werden. Überdies wird angeregt, die Bewilligung bestimmter Abflüge und Landungen außerhalb der Piste eines Flugplatzes zu ermöglichen. So ist es etwa derzeit nicht gestattet, daß die Landung oder der Start von Hubschraubern im Bereich eines Flugplatzes abseits der Pisten durchgeführt werden kann.

Zu § 10 Abs. 1:

Hängegleiter sollten in einer gesonderten lit. d angeführt werden. Weiters wird bemerkt, daß die Bewilligungsfreiheit für Außenabflüge in dicht besiedelten Gebieten problematisch ist. So wurde zum Beispiel im Bereich des Landes Wien ver-

sucht, vom Leopoldsberg aus einen Außenabflug mit einem Hängegleiter durchzuführen, was sicherlich mit einer Gefährdung von Personen und Sachen verbunden ist.

Zu § 13 Abs. 1:

Es wird angeregt, eine Bestimmung aufzunehmen, die es dem Flugplatzhalter gestattet, seine Forderungen direkt gegenüber dem Halter eines Zivilluftfahrzeuges durchzusetzen. In der Praxis kommt es oft vor, daß die Flughafengebühren nicht eingebracht werden können, weil das Flugzeug vermietet oder im Charter vergeben ist.

Zu § 18:

In der lit. c besteht insofern ein Widerspruch, als die Anerkennung einer ausländischen Zulassung erst bei Vorliegen der österreichischen Staatszugehörigkeit zulässig wäre (§ 14 Abs. 1 lit. a). In der lit. b könnte das Wort "anderen" entfallen.

Zu § 30 Abs. 2:

Es wäre besser, anstelle des Wortes "Beweise" "Erhebungen" zu verwenden, weil Beweise etwa der Verlässlichkeit oder der Tauglichkeit im strengen Sinn des Wortes kaum zu erbringen sind.

Zu § 36 Abs. 2:

Die Heranziehung von Bediensteten des Ruhestandes als Mitglieder der Prüfungskommissionen erscheint nicht erforderlich, zumal in letzter Zeit eine Tendenz zur Einschränkung von bezahlten Tätigkeiten im Ruhestand festzustellen ist. Zumindest aber müßten der Vorsitzende und dessen Stellvertreter dem Aktivstand entnommen werden.

Zu § 38 Abs. 2:

Es wird bemerkt, daß die Prüfervergütung vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmen ist.

- 4 -

Zu § 70 Abs. 4:

Durch den Entfall des Zitates "unbeschadet der Bestimmungen des § 41 AVG 1950" wäre es zulässig, auch den Antragsteller und die beteiligten Behörden nur durch Anschlag in den Gemeinden zu laden, was wohl nicht beabsichtigt sein dürfte. Es wird angeregt, zumindest in diesen Fällen die direkte Ladung vorzusehen.

Zu § 74 Abs. 3:

Es wird darauf hingewiesen, daß die Tarife und Benützungsbedingungen ausländischer Flugplätze nicht vergleichbar sind, weil den Flughafensbetreibern von den Staaten teilweise Zuschüsse gewährt bzw. Kostentragungsverpflichtungen bei Investitionen übernommen werden, was nur verzerrte Aussagen zuläßt. Außerdem erscheint die Zulässigkeit der Erzielung eines angemessenen Gewinnes auch im Sinne der internationalen Bestimmungen gegeben. Der zweite Satz des Abs. 3 sollte daher etwa wie folgt lauten:

"Diese Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Zivilflugplatzbenützungsbedingungen einschließlich der Tarife einen sicheren und wirtschaftlichen Betrieb sowie unter Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren, insbesondere der gebotenen Leistungen und der Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn ermöglichen und volkswirtschaftliche Rücksichten der Erzielung dieses Gewinnes nicht entgegenstehen."

Zu § 75:

Die Bestimmung des Abs. 2 steht im Widerspruch zu § 18 des Zollgesetzes, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 381/1973, wonach ein Kostenersatz vorgesehen ist. Es wäre daher auch hier dem Flugplatzhalter ein Kostenersatz zuzugestehen.

Im Abs. 6 erscheint die Formulierung "Abwicklung des Verkehrs auf solchen Flugplätzen" nicht eindeutig, da sie auch den Flugverkehr erfaßt. Es könnte statt dessen von "rascher Abwicklung der Bewegungen auf den Flächen des Vorfeldes" gesprochen werden.

Zu § 85 Abs. 2 lit. b:

Diese Änderung erscheint klärungsbedürftig, da ihre Zielrichtung nicht deutlich genug erkennbar ist. Nach der Neuregelung wären wohl auch Brunnen oder Schächte im Erdboden als Geländebezugspunkte heranzuziehen.

Zu § 89:

Die Verlautbarung der Sicherheitszonenverordnung in luftfahrtüblicher Weise erscheint nicht erforderlich, weil davon nicht Piloten, sondern Grundstückseigentümer betroffen sind, die nicht unbedingt Zivilluftfahrer sein müssen.

Zu § 99:

Es wird angeregt, hinsichtlich der Enteignung die Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971 heranzuziehen. Wie die Praxis gezeigt hat, ergeben sich bei der Abwicklung der Entschädigungsverfahren nach dem Eisenbahnteilungsgesetz 1954 allein erhebliche Vollziehungsprobleme.

Zu § 103 Abs. 2:

Gegen den Entfall der Worte "unmittelbar und ausschließlich" bestehen insofern Bedenken, als dadurch eine nähere Bezeichnung der Hilfsbetriebe entfällt, weshalb unter Umständen ein Luftbeförderungsunternehmen Reisebüros oder Flugplätze als Hilfsbetriebe führen könnte.

- 6 -

Zu § 104:

Gegen die Änderung dieser Bestimmung wird insofern ein Einwand erhoben, als die vorgeschriebene Offenlegung der Rechtsverhältnisse weit über die bisherigen gesetzlichen Regelungen hinausgeht und faktisch auf eine Verhinderung neuer Anträge auf Beförderungsbewilligungen hinausläuft.

Ferner bestehen gegen das Erfordernis eines Flugstreckennetzes Bedenken.

Sowohl an dieser Stelle als auch zum § 106 muß kritisch vermerkt werden, daß nach den geplanten Bestimmungen die Beteiligung von Auslandskapital an Luftbeförderungsunternehmen gänzlich verboten wird, da sogar Minderheitsbeteiligungen - wegen des Vorhandenseins von Sperrklauseln - nicht in Frage kämen. Außerdem ist die Bekanntgabe sämtlicher Aktionäre bei einer Aktiengesellschaft kaum zu bewerkstelligen.

In Zeiten internationaler Kapitalverflechtung würden diese Bestimmungen dazu führen, daß überhaupt keine neuen Anträge auf Beförderungsbewilligungen mehr gestellt werden könnten.

Zu § 106 Abs. 3:

Gegen diese restriktive Änderung werden schwere Bedenken erhoben. Der zweite Satz des Abs. 3 müßte vielmehr etwa wie folgt lauten:

"Voraussetzung für die Bewilligung eines Bedarfsunternehmens ist, daß öffentliche Interessen nicht entgegenstehen."

Eine darüber hinausgehende Änderung des Abs. 3 wird als unzulässiger Eingriff in ^{die} privatrechtliche Dispositionsfreiheit abgelehnt. Diese Feststellung bezieht sich auch auf die in den Erläuternden Bemerkungen enthaltene Variante, die eine Änderung des Abs. 2 vorsieht.

Zu § 107 Abs. 2 lit. d:

Gegen die Aufnahme der "Interessen der österreichischen Verkehrswirtschaft" in den Gesetzestext wird eingewendet, daß dadurch dem Beförderungsunternehmen, das die übrigen Voraussetzungen erfüllt, so einschränkende Auflagen erteilt werden können, daß eine wirtschaftliche Führung nicht mehr möglich ist.

Zu § 108 Abs. 2:

Im Gesetz wird kein Weg vorgezeichnet, auf dem das Luftfahrtpersonal die für eine Betriebsaufnahmegewilligung erforderliche Erfahrung gewinnen kann. Das Fehlen einer solchen Bestimmung bedeutet, daß für neue Luftbeförderungsunternehmen in der Praxis nur Personal von bestehenden Luftbeförderungsunternehmen verwendet werden darf.

Die Notwendigkeit der Eintragung der zur Verwendung gelangenden Luftfahrzeuge im österreichischen Luftfahrzeugregister ist nicht einsehbar, zumal dadurch nur die Gründung von Tochtergesellschaften begünstigt würde.

Zu § 109:

Es wird angeregt, die Untersagungsgründe wie im § 110 die Widerrufungsgründe in literae aufzulisten, wodurch eine bessere Übersichtlichkeit erzielt würde.

Zu § 113 Abs. 2:

Es wird darauf hingewiesen, daß die in Aussicht genommene Bestimmung insofern ihre Zielsetzung verfehlen dürfte, als im Konkursverfahren das Luftbeförderungsunternehmen kaum in der Lage sein wird, auf seine Kosten eine Rückbeförderung durchzuführen. Diese notwendige Beförderung müßte anderweitig sichergestellt werden, wie z.B. durch die Verpflichtung zum Abschluß von privatrechtlichen Vereinbarungen mit anderen Luftbeförderungsunternehmen oder von entsprechenden Versicherungen.

- 8 -

Zu § 117 Abs. 2:

Es fehlen Bestimmungen über den Nachweis der fachlichen Eignung bei juristischen Personen.

Zu § 119:

Abs. 2 und 3 bedürften einer redaktionellen Überarbeitung. Anstelle von "Zusammenstoßvermeidung" sollte besser von "Vermeidung von Zusammenstößen" und anstelle von "Überwachung der Einhaltung der im Luftverkehr einzuhaltenden Rechtsvorschriften" von "Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften des Luftverkehrs" gesprochen werden.

Zu § 122:

Gegen die vorgesehene Änderung wird entschieden Einspruch erhoben, weil damit eine Regelung getroffen werden soll, die dem Flugplatzhalter die Kostentragungspflicht hinsichtlich der Sicherungsmaßnahmen überbindet, ohne diesem ein Mitspracherecht einzuräumen. Die damit in Verbindung stehenden Personalkosten können zwar im Wege der Flughafengebühren an die Benutzer weitergegeben werden, doch hat der Flugplatzhalter daraus resultierende Gebührenerhöhungen zu vertreten, die der Öffentlichkeit nicht entsprechend transparent gemacht werden können. Es wird daher angeregt eine andere Art der Kostentragung, etwa im Wege der Flugsicherungsstreckengebühren, zu wählen.

Zu den §§ 128 und 129:

Es wird darauf hingewiesen, daß auf Grund der Verwendung von unbestimmten Gesetzesbegriffen, wie "dicht besiedeltes Gebiet", die Vollziehung sehr erschwert wird. Gerade der Betrieb von Modellflugzeugen wird aber von der Bevölkerung infolge seiner umweltstörenden Auswirkungen in zunehmendem Maße kritisch beurteilt. Nach den vorgesehenen Änderungen könnten Modellflüge unter 150 m nur im Verordnungswege verboten werden, was in der Praxis zu Abgrenzungsschwierigkeiten führen würde.

Sinnvoll erschiene es, für Modellflüge eine Bewilligungspflicht zu normieren, wobei in der Bewilligung auf örtliche Gegebenheiten und öffentliche Interessen durch Auflagen, Bedingungen und Befristungen eingegangen werden könnte. Die Erfahrung hat gezeigt, daß insbesondere der Begriff "dicht besiedeltes Gebiet" (vgl. § 7 LVR) kaum einer haltbaren Auslegung zugänglich ist, weshalb Verwaltungsstrafverfahren nach dem Luftfahrtgesetz 1957 oft aus diesem Grund eingestellt werden müssen.

Zu § 130 Abs. 4:

Auch die Herstellung von Luftbildaufnahmen zu nicht gewerblichen Zwecken aus Zivilluftfahrzeugen könnte Sicherheitsinteressen der Republik gefährden; wenn solche Aufnahmen von Privaten nachträglich veröffentlicht werden. Dieser Ausnahmetatbestand sollte daher nochmals überdacht werden.

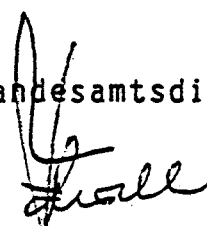
Gegen die Aufnahme von privaten Zivilluftfahrzeugen bei Rettungs- und Katastropheneinsätzen in den § 145 wird kein Einwand erhoben.

Zu § 146 Abs. 3:

Diese Bestimmung bedürfte insofern einer anderen Formulierung, als ein Zuwiderhandeln nicht durch Rechtsvorschriften geboten und zu ahnden sein kann.

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

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Heischl
Obersenatsrat