

295 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Ausgedruckt am 20. 12. 1991

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXX über die Änderung von Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, mit dem das Eisenbahngesetz, das Eisenbahnbeförderungsgesetz, das Kraftfahrli- niengesetz, das Kraftfahrzeuggesetz, das Gefahr- gutgesetz — Straße, das Gelegenheitsverkehrs- gesetz, das Güterbeförderungsgesetz, das Luft- fahrtgesetz, das Bundesgesetz über den zwi- schenstaatlichen Luftverkehr, das Seeschiff- fahrtsgesetz und das Schifffahrtsgesetz geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Änderungen des Eisenbahngesetzes

Das Eisenbahngesetz, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 305/1976, wird wie folgt geändert:

1. § 5 lautet:

„§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Eisenbah- nen (Ortsstraßenbahnen), und zwar:

1. straßenabhängige Bahnen, die zumindest teilweise den Verkehrsraum öffentlicher Stra- ßen benützen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenver- kehrs anpassen,
2. straßenunabhängige Bahnen, die ausschließ- lich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schweb- bahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart.

(2) Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbah- nen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtungen oder nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs im wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

(3) Oberleitungs-Omnibusse gelten als Straßen- bahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahr- zeuges, wenn auch in Verbindung mit ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, handelt.“

2. § 6 lautet:

„§ 6. (1) Haupt- und Kleinseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte durch Seile oder ähnliche Fördermittel bewegte Verkehrseinrichtun- gen.

(2) Als Hauptseilbahnen gelten

1. Standseilbahnen, deren Fahrbetriebsmittel auf, unter oder neben festen festen Führungen fahren;
2. Seilschwebbahnen, deren geschlossene Fahr- betriebsmittel mit einem oder mehreren Seilen betrieblich lösbar oder nicht lösbar verbunden sind (Pendelbahnen, Umlaufbahnen und der- gleichen);
3. Seilschwebbahnen mit offenen Fahrbetriebs- mitteln, die mit einem oder mehreren Seilen betrieblich lösbar verbunden sind (Sesselbah- nen).

(3) Als Kleinseilbahnen gelten

1. Seilschwebbahnen mit offenen Fahrbetriebs- mitteln, die mit dem Seil betrieblich nicht lösbar verbunden sind (Sessellifte);
2. Sessellifte, die im Winter als Schlepplifte betrieben werden (Kombilifte);
3. Beförderungseinrichtungen, bei denen die Fahrbetriebsmittel auf dem Boden nicht spurgebunden durch ein Seil fortbewegt werden, sowie Rückholanlagen von Sommer- rodelbahnen (Schräglifte).

(4) Nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes fallen:

1. Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit Skiern oder anderen Sportgeräten auf dem Boden gleitenden oder fahrenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schlepplifte);
2. spurgebundene, durch Seile bewegte Anlagen, die Beförderungszwecken innerhalb von Bau- werken dienen.“

3. § 7 lautet:

„§ 7. Anschlußbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, daß ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann. Anschlußbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

1. Anschlußbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweibegefahrzeugen;
2. Anschlußbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeeinrichtungen;
3. Anschlußbahnen ohne Eigenbetrieb.“

4. § 11 lit. e wird aufgehoben. Die nachfolgende lit. f wird als lit. e bezeichnet.

5. § 12 lautet:

„Behördenzuständigkeit

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3).

(2) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für

1. Straßenbahnen gemäß § 5 Abs. 1 Z 1;
2. Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 3;
3. Anschlußbahnen gemäß § 7 Z 2 und 3;
4. Materialbahnen und Materialseilbahnen gemäß § 8 mit beschränkt-öffentlichem oder mit Werksverkehr.

(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist als Behörde zuständig für Haupt- und Nebenbahnen gemäß § 4, für Straßenbahnen gemäß § 5 Abs. 1 Z 2, für Anschlußbahnen gemäß § 7 Z 1 und für Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 2.

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere

1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens;
2. zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens;
3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 38 und 39;
4. zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten.

Wird der Landeshauptmann ermächtigt, so ist er als erste und letzte Instanz zuständig.“

6. § 14 Abs. 3 und 4 lauten:

„(3) Bei Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten geringen Umfanges, bei Veränderungen eisenbahntechnischer Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel in geringem Umfang sowie bei Abtragungen bedarf es keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keiner Betriebsbewilligung. Voraussetzung ist, daß das Eisenbahnunternehmen diese Maßnahmen unter der Leitung einer gemäß § 15 verzeichneten Person ausführt und Rechte und Interessen Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, durch das Bauvorhaben nicht berührt werden.

(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann allgemein oder für einzelne Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, welche Bauvorhaben oder Maßnahmen jedenfalls die Voraussetzungen des § 14 Abs. 3 erfüllen und auf welche daher die Bestimmungen der §§ 32 ff. nicht anzuwenden sind.“

7. § 16 Abs. 3 erster Satz lautet:

„Die Bewilligung ist je nach Umfang der Vorarbeiten für eine bestimmte Dauer zu erteilen und erlischt sodann.“

8. § 17 Abs. 7 wird aufgehoben.

9. § 28 lautet:

„§ 28. Die Behörde hat Nebenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen Erleichterungen von den ihnen nach den §§ 19 bis 27 und 45 obliegenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.“

10. § 29 Abs. 2 und 3 lauten:

„(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteils) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären.

(3) Bei den Bahnen gemäß § 12 Abs. 2 und 3 hat der Landeshauptmann, dessen örtlicher Wirkungsbereich betroffen ist, zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestanden entspricht, wobei auf öffentliche Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, Bedacht zu nehmen ist. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.“

11. § 29 Abs. 4 wird aufgehoben.

12. § 30 Abs. 2 wird aufgehoben, die Bezeichnung „(1)“ des ersten Absatzes entfällt.

13. § 36 Abs. 3 lautet:

„(3) Eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel sind durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund von Typenplänen oder von der Behörde im Einzelfall zu genehmigen.“

14. § 38 Abs. 4 lautet:

„(4) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.“

15. Im § 39 wird nach Abs. 3 folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Die Bewilligungspflicht gemäß Abs. 3 entfällt, wenn es sich um eine Anlage handelt, für die nach einer anderen bundesgesetzlichen oder landesgesetzlichen Vorschrift eine Bewilligung erteilt wurde, das Eisenbahnunternehmen in diesem Verfahren Partei- oder Beteiligtenstellung hatte und dessen allfälligen Einwendungen hinsichtlich einer Gefährdung des Eisenbahnbetriebes Rechnung getragen wurde.“

16. § 40 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünfzig Meter von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn regelmäßig Dampftriebfahrzeuge in Betrieb stehen.“

17. § 43 Abs. 7 lautet:

„(7) Nichtöffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden. Für die Sicherungsart nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge sind die Bestimmungen über die Sicherung von öffentlichen Eisenbahnkreuzungen maßgeblich. Für die Feststellung des Kreises der Berechtigten sowie für die Festlegung der Benützungsbedingungen und der Sicherung nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge ist der Landeshauptmann zuständig.“

18. § 45 Abs. 3 lautet:

„(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen festnehmen, die sie bei einer Verwaltungsübertretung gemäß den §§ 39 Abs. 1, 42, 43 Abs. 1 und 7 sowie § 44 auf frischer Tat betreten, sofern auch die übrigen Voraussetzungen des § 35 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, vorliegen, aber kein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes einschreiten kann. Die festgenommenen Personen sind, wenn der Grund der Festnahme nicht schon

vorher entfallen ist, von den Eisenbahnaufsichtsorganen dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes so bald als möglich vorzuführen.“

19. § 49 lautet:

„§ 49. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung einerseits zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Verordnung kann auch festsetzen, daß die Straßenverwaltungen zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet sind.

(2) Für die im Einzelfall zur Anwendung kommende technische Sicherung sowie für die Überprüfung einer technischen Sicherung ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig. Für die im Einzelfall zur Anwendung kommende nichttechnische Sicherung sowie für die Überprüfung einer nichttechnischen Sicherung ist der Landeshauptmann zuständig.

(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann zwecks möglicher Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen.“

20. § 51 Abs. 3 lautet:

„(3) Der Werksverkehr umfaßt die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die dem Betrieb der Eisenbahn oder dem Unternehmen, dem sie dient, angehören. Die Behörde kann durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hierbei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).“

21. § 53 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Für das Verhalten gegenüber der Eisenbahn und im Eisenbahnverkehr gelten die Bestimmungen der §§ 39 bis 44 und § 46 sinngemäß; § 38 gilt sinngemäß, wenn dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit zuerkannt wird.“

22. § 54 Abs. 1 lautet:

„(1) Wer den Bestimmungen der §§ 38 bis 44 oder den auf Grund der §§ 46 und 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, sofern im folgenden nichts anderes bestimmt ist,

eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 S zu bestrafen.“

23. § 54 Abs. 4 bis 6 lauten:

„(4) Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften gemäß Abs. 3, die sich ausschließlich auf im Verlaufe von Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) angelegte schienengleiche Bahnübergänge beziehen, sind im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion von dieser zu bestrafen.

(5) Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor:

1. wenn durch die Tat Sachschaden an Sicherheitseinrichtungen oder Verkehrszeichen an schienengleichen Bahnübergängen entstanden ist, sofern die nächste Bahndienststelle oder die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle hievon ohne unnötigen Aufschub und unter Bekanntgabe der Identität der Beteiligten verständigt wurde;
2. wenn die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet.

(6) Die Bundespolizeidirektion und die Organe der Bundesgendarmerie haben an der Vollziehung der §§ 39 Abs. 1, 42, 43 Abs. 1 und 7, 44 sowie der auf Grund des § 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften mitzuwirken durch

1. Vorbeugungsmaßnahmen gegen drohende Verwaltungsübertretungen;
2. Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, wie insbesondere die Festnahme und Vorführung von auf frischer Tat betretenen Personen (§ 45 Abs. 3; §§ 35 und 36 VStG), die Festsetzung und Einhebung einer vorläufigen Sicherheit (§ 37 a VStG) und die Erstattung von Anzeigen;
3. die Ahndung von Verwaltungsübertretungen mit Organstrafverfügungen bis zu einem Höchstbetrag von 500 S (§ 50 VStG).“

24. Nach § 57 wird folgender § 57 a eingefügt:

„§ 57 a. (1) Die Behörde hat in Baugenehmigungsverfahren nach diesem Bundesgesetz auch auf in anderen Bundes- oder Landesgesetzen normierte Interessen Bedacht zu nehmen. Der Bauverhandlung ist ein Vertreter der zum Vollzug dieser Vorschriften zuständigen Behörde beizuziehen.

(2) Gegen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung steht den Behörden die in ihrem Wirkungsbereich die in Abs. 1 genannten Gesetze zu vollziehen haben, das Recht der Berufung bzw. der Beschwerde an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts zu.“

Artikel II

Änderung des Eisenbahnbeförderungsgesetzes

Das Eisenbahnbeförderungsgesetz, BGBl. Nr. 180/1988, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 6 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Eisenbahn kann ferner im Einzelfall Ermäßigungen des Beförderungspreises und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen gewähren, sofern dies aus kaufmännischen Rücksichten notwendig ist. Sie hat Schriftstücke über die Ermäßigungen des Beförderungspreises sieben Jahre lang, gerechnet vom Ausfertigungsdatum an, aufzubewahren.“

Artikel III

Änderungen des Kraftfahrlineiengesetzes

Das Kraftfahrlineiengesetz 1952, BGBl. Nr. 84, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 457/1990, wird wie folgt geändert:

1. Der bisherige Wortlaut des § 3 erhält...die Absatzbezeichnung „(1)“; diesem Abs. 1 wird folgender Abs. 2 angefügt:

„(2) In jedem Fall ist der Landeshauptmann zur Festsetzung der Haltestellen zuständig.“

2. Nach § 6 wird folgender § 6 a eingefügt:

„§ 6 a. (1) Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf einer auf 15 Jahre erteilten Konzession den Antrag auf Verlängerung der Konzessionsdauer bei sonst unverändertem Inhalt der Konzession, so ist diesem Antrag stattzugeben, sofern kein anderer Konzessionswerber vorhanden ist, die Kraftfahrlinie ständig betrieben wurde und der Ausschließungsgrund des § 4 Abs. 1 Z 5 lit. a nicht vorliegt.

(2) Im Verfahren über die Verlängerung der Konzessionsdauer findet § 5 keine Anwendung.“

Artikel IV

Änderungen des Kraftfahrgesetzes

Das Kraftfahrgesetz, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 458/1990, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 4 wird aufgehoben.

2. In § 109 Abs. 2 und § 116 Abs. 2 wird der Ausdruck „Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ durch „Landeshauptmann“ ersetzt.

3. Dem § 109 Abs. 2 wird als letzter Satz angefügt:

„Eine solche Befreiung gilt für das gesamte Bundesgebiet.“

4. § 123 Abs. 1 lautet:

„(1) Für die in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Amtshandlungen ist, sofern darin nichts anderes bestimmt ist, in erster Instanz die Bezirksverwal-

tungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde diese, und in zweiter Instanz der Landeshauptmann zuständig. Bei Bescheiden, mit denen für die Dauer von mindestens fünf Jahren eine Lenkerberechtigung entzogen oder das Recht, von einem ausländischen Führerschein Gebrauch zu machen, aberkannt wird, entscheiden über Berufungen gegen Bescheide des Landeshauptmannes die unabhängigen Verwaltungssenaten in den Ländern. Entscheidet der Landeshauptmann in erster Instanz, haben über dagegen eingebrachte Berufungen die unabhängigen Verwaltungssenaten in den Ländern zu entscheiden.“

5. § 125 Abs. 3 lautet:

„(3) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 2 Z 1 lit. a und Z 2 lit. b angeführten Diplome und Reifezeugnisse zu Sachverständigen gemäß Abs. 1 bestellen, wenn er festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 2 Z 1 lit. a und Z 2 lit. b angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen in Abs. 2 angeführten Voraussetzungen vorliegen. Eine solche Feststellung gilt für das gesamte Bundesgebiet.“

6. § 126 Abs. 4 lautet:

„(4) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 3 Z 1 lit. a und Z 2 lit. b angeführten Diplome und Reifezeugnisse zu technischen Sachverständigen gemäß Abs. 1 bestellen, wenn er festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 3 Z 1 lit. a und Z 2 lit. b angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 3 angeführten Voraussetzungen vorliegen. Eine solche Feststellung gilt für das gesamte Bundesgebiet.“

7. § 127 Abs. 4 lautet:

„(4) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 3 lit. a angeführten Diplome zu technischen Sachverständigen gemäß Abs. 1 bestellen, wenn er festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 3 lit. a angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 3 angeführten Voraussetzungen vorliegen. Eine solche Feststellung gilt für das gesamte Bundesgebiet.“

8. § 136 Abs. 1 lit. b wird aufgehoben.

Artikel V

Änderungen des Gefahrgutgesetzes — Straße

Das Bundesgesetz über die Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Straße (Gefahrgutgesetz — Straße), BGBl. Nr. 209/1979, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 181/1988, wird wie folgt geändert:

1. § 6 lautet:

„§ 6. Der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentli-

chen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, kann auf Antrag einzelne Verpackungen und Versandstücke, die den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften nicht entsprechen, für nationale Beförderungen genehmigen, wenn vom Standpunkt der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit keine Bedenken bestehen. Diese Ausnahmegenehmigung darf jedoch nur befristet, auf nicht länger als ein Jahr und nur

1. zum Zwecke der Erprobung oder
 2. wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen die Verpackungen oder die Versandstücke verwendet werden,
- erteilt werden. § 5 gilt sinngemäß.“

2. § 14 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, kann auf Antrag einzelne Fahrzeuge, die den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften nicht entsprechen, unter sinngemäßer Anwendung des § 12 zur Beförderung gefährlicher Güter besonders zu genehmigen, wenn vom Standpunkt der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit keine Bedenken bestehen (besondere Ausnahmegenehmigung). § 6 gilt sinngemäß.“

3. § 14 Abs. 2 wird aufgehoben. Der bisherige Abs. 3 wird als Abs. 2 bezeichnet.

4. § 17 Abs. 3 dritter Satz lautet:

„Betrifft ein solcher Antrag die örtlichen Wirkungsbereiche von zwei oder mehr Landeshauptmännern, so hat der Landeshauptmann zu entscheiden, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der dauernde Standort des Fahrzeuges liegt. Vor der Entscheidung ist das Einvernehmen mit den übrigen betroffenen Landeshauptmännern herzustellen.“

5. § 25 lautet:

„§ 25. Der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, kann auf Antrag die Beförderung eines gefährlichen Gutes, die im Sinne des § 22 nicht zulässig ist, für nationale Beförderungen bewilligen, wenn vom Standpunkt der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit keine Bedenken bestehen. Die Genehmigung darf jedoch nur erteilt werden

1. zum Zwecke der Erprobung oder
2. wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen die Beförderung durchgeführt werden soll.

Die Genehmigung ist zeitlich zu befristen, unter Bedingungen oder mit Auflagen zu erteilen, wenn dies die Verkehrs-, Betriebs- oder Beförderungssicherheit erfordern.“

Artikel VI

Änderungen des Gelegenheitsverkehrsgesetzes

Das Gelegenheitsverkehrsgesetz, BGBl. Nr. 85/1952, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 457/1990, wird wie folgt geändert:

1. Im § 5 Abs. 7 wird die Bezeichnung „Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ durch die Bezeichnung „Der Landeshauptmann“ ersetzt.

2. Im § 15 wird nach Abs. 3 folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) In den Fällen, in denen gegen den Bescheid des Landeshauptmannes eine Berufung zulässig ist, entscheiden über die Berufungen in Angelegenheiten dieses Bundesgesetzes die unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern.“

Artikel VII

Änderungen des Güterbeförderungsgesetzes

Das Güterbeförderungsgesetz, BGBl. Nr. 63/1952, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 630/1982, wird wie folgt geändert:

1. In § 5 Abs. 5 wird die Bezeichnung „Der Bundesminister für Verkehr“ durch die Bezeichnung „Der Landeshauptmann“ ersetzt.

2. Im § 15 b wird nach Abs. 2 folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) In den Fällen, in denen gegen den Bescheid des Landeshauptmannes eine Berufung zulässig ist, entscheiden über die Berufungen in Angelegenheiten dieses Bundesgesetzes die unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern.“

Artikel VIII

Änderungen des Luftfahrtgesetzes

Das Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 238/1975, wird wie folgt geändert:

1. Im § 5 Abs. 3 und 4, § 6 Abs. 1 lit. a und Abs. 3, § 7 Abs. 4, § 8 Abs. 2 und 3, § 16 Abs. 4, § 21 Abs. 1 und 2, § 23, § 28 Abs. 1, § 29 Abs. 2, § 30 Abs. 2, § 31 Abs. 1, § 35, § 36 Abs. 1 und 2, § 37 Abs. 1, § 38 Abs. 1 und 2, § 49, § 56 Abs. 1 und 2, § 57, § 60, § 61 Abs. 2, § 62 Abs. 1 und 3, § 66, § 67 Abs. 2, § 68 Abs. 2, § 70 Abs. 2 und 3, § 74 Abs. 1, § 78, § 81 Abs. 1 und 2, § 82 Abs. 1, § 83 Abs. 2 und 3, § 84 Abs. 1, § 87 Abs. 1, § 93 Abs. 1 lit. a und Abs. 2 lit. a, § 94 Abs. 2, § 95 Abs. 2, § 98, § 99 Abs. 6, § 103 Abs. 1, § 108 Abs. 1 und 2, § 111 Abs. 1, § 112, § 113 Abs. 2, § 114 Abs. 1 und 2, § 121, § 124 Abs. 2 und 3, § 126 Abs. 4, § 127, § 130 Abs. 1 und 2, § 131 Abs. 2, § 134 Abs. 2, § 135 Abs. 2, § 137 Abs. 1, 2 und 3,

§ 139, § 140 Abs. 1, § 143 Abs. 1, 6 und 9, § 144 Abs. 2, § 145 Abs. 2 sowie § 153 Abs. 1, 3 und 4 werden die Worte „Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft“ durch die Worte „Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ und die Worte „Bundesministerium für Landesverteidigung“ durch die Worte „Bundesminister für Landesverteidigung“ ersetzt.

2. § 3 Abs. 2 lautet:

„(2) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit überwachte Lufträume durch Verordnung festzulegen. Diese Verordnung ist in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.“

3. § 5 Abs. 1 erster Satzteil lautet:

„Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung und der sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesminister durch Verordnung Luft-raumbeschränkungen 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.“

4. In § 5 Abs. 4 lit. b wird das Zitat „BGBl. Nr. 181/1955“ durch das Zitat „BGBl. Nr. 305/1990“ ersetzt.

5. § 6 lautet:

„§ 6. Die im § 5 bezeichneten Verordnungen über Luftraumbeschränkungen und Hinweise auf Gefahrengebiete sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.“

6. § 7 Abs. 3 lautet:

„(3) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung und unter Bedachtnahme auf öffentliche Interessen die für die Zivilluftfahrt erforderlichen Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen, unter denen die in den Abs. 1 und 2 genannten Tätigkeiten vom Bundesamt zu bewilligen sind, durch Verordnung festzulegen.“

7. § 8 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Einflug in das Bundesgebiet und der Ausflug aus demselben sind zulässig

1. nach oder von Flughäfen (§ 64),
2. nach oder von Flugfeldern (§ 65).

Ein- und Ausflüge von Flugfeldern gemäß Z 2 sind nur zulässig, wenn die Einhaltung der Vorschriften über den Grenzübertritt sichergestellt ist. Für die Möglichkeit der grenzbehördlichen Abfertigung ist

entsprechende Vorsorge zu treffen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat durch Verordnung festzulegen, nach und von welchen Flugfeldern Ein- und Ausflüge zulässig sind und welches Verfahren vor solchen Ein- und Ausflügen zu beachten ist. Die Bestimmungen des § 171 des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129, bleiben unberührt.“

8. Im § 11 Abs. 1 werden nach dem Wort „Segelflugzeuge,“ die Worte „Hänge- und Paragleiter,“ eingefügt.

9. Nach § 15 Abs. 2 werden folgende Abs. 3 und 4 angefügt:

„(3) Werden im Ausland registrierte Luftfahrzeuge im Inland auf eigene Rechnung und Gefahr eines österreichischen Luftbeförderungsunternehmens betrieben, sind sie spätestens sechs Monate nach der ersten Einbringung in das Bundesgebiet in das Luftfahrzeugregister einzutragen.

(4) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann auf Antrag des Halters des Luftfahrzeuges die Frist gemäß Abs. 3 um längstens zwölf Monate verlängern, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.“

10. § 34 Abs. 2 lautet:

„(2) Über die fachliche Befähigung zum Segelflieger, zum Fallschirmspringer sowie zum Piloten von Hänge- und Paragleitern ist ein Gutachten zweier Zivilluglehrer einzuholen.“

11. § 38 Abs. 2 lautet:

„(2) Soweit in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, gebührt den Prüfern für jede Prüfung eine Prüfervergütung, deren Höhe vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unter Bedachtnahme auf den Umfang der Prüfungstätigkeit durch Verordnung zu bestimmen ist.“

12. § 41 wird aufgehoben.

13. Im § 72 Abs. 1 lit. c werden die Worte „40 Millionen“ durch die Worte „zwei Milliarden“ ersetzt.

14. § 75 Abs. 2 und 3 lauten:

„(2) Der Zivilflugplatzhalter hat für Flugsicherungsstellen (§ 120) und für Dienststellen der Grenzpolizei Amts-, Übernachtungs- und Aufenthaltsräume im erforderlichen Ausmaß zur Verfügung zu stellen. Er hat außerdem für die Reinigung, Beheizung, Beleuchtung sowie für die sonst zu ihrer Benützbarkeit erforderlichen Leistungen zu sorgen. Wird dieser Verpflichtung nicht entsprochen, so hat die für die Bewilligung des Zivilflugplatzes zuständige Behörde (§ 68) nach Maßgabe der Bedürfnisse der genannten Dienststellen unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes mit Bescheid festzustellen, welche Leistungen zu erbringen sind.

(3) Dem nach Abs. 2 Verpflichteten sind die aus der Erfüllung dieser Verpflichtung erwachsenden Selbstkosten vom Berechtigten zu ersetzen. Zur Vereinfachung der Abrechnung können hierfür auf Grund der durchschnittlichen Selbstkosten berechnete Pauschalsätze angewendet werden. Wird über die Höhe des Kostenersatzes keine Einigung erzielt, hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über den Kostenersatz mit Bescheid zu entscheiden.“

15. § 78 Abs. 2 zweiter Satz lautet:

„Vor der Entscheidung ist der Bundesminister für Landesverteidigung anzuhören.“

16. § 93 Abs. 2 lit. b lautet:

„b) ansonsten das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung.“

17. § 94 Abs. 2 lautet:

„(2) Über die Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen entscheidet für den Fall, daß sich die Anlage außerhalb der Sicherheitszone befindet, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und für den Fall, daß sich die Anlage innerhalb der Sicherheitszone befindet, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr jeweils nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung.“

18. § 104 Abs. 4 wird aufgehoben.

19. Im § 109 werden im Abs. 1 die Worte „Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft“ durch die Worte „Die für die Erteilung der Betriebsaufnahmegewilligung zuständige Behörde“ ersetzt; und im Abs. 2 werden die Worte „Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft“ durch die Worte „die zuständige Behörde“ ersetzt.

20. Im § 110 werden die Worte „Die Beförderungsbewilligung ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft“ durch die Worte „Die für die Erteilung der Beförderungsbewilligung zuständige Behörde hat diese“ ersetzt.

21. Im § 117 Abs. 1 wird der Punkt am Ende der lit. b durch einen Beistrich und durch das Wort „und“ ersetzt und folgende lit. c angefügt:

„c) die für die Vermietung in Aussicht genommenen Zivilluftfahrzeuge die österreichische Staatszugehörigkeit besitzen.“

22. Der bisherige § 119 wird als Abs. 1 bezeichnet, diesem werden folgende Abs. 2 und 3 angefügt:

„(2) Die Bewegungslenkung auf Flugplätzen gehört nur insoweit zum Flugverkehrskontrolldienst, als sie der Vermeidung von Kollisionen 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.“

23. § 120 Abs. 2 erster Satz lautet:

„Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann geeignete Personen, die nicht seinem Personalstand angehören, insbesondere Bedienstete der Flugplatzhalter oder mit Zustimmung des Bundesministers für Inneres Angehörige der Bundespolizei und der Bundesgendarmarie zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiet der Flugsicherung ermächtigen.“

24. § 121 samt Überschrift lautet:

„Bereich der Flugsicherung

§ 121. Die Flugsicherung erstreckt sich auf das ganze Bundesgebiet und den Luftraum über diesem mit Ausnahme jener Bereiche, die vom Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unter Bedachtnahme auf die Interessen der Landesverteidigung und der Zivilluftfahrt durch Verordnung festgelegt werden (Ausnahmebereiche). Hinsichtlich der Kundmachung dieser Verordnung gilt § 6.“

25. § 122 lautet:

„Flugsicherungseinrichtungen

§ 122. (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) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann die Kosten (Anlagen und Personal) für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Verordnung festlegen und dem Halter des Luftfahrzeuges, welches diese Dienste in Anspruch nimmt, vorschreiben. Dabei sind die gebührenpflichtigen Tatbestände zu bestimmen und dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit der Flugsicherung

verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Zwischenstaatliche und bundesgesetzliche Bestimmungen über Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt.

(3) Von der Bestimmung des Abs. 2 sind Militärluftfahrzeuge ausgenommen

- a) bei Einsatzflügen gemäß § 2 des Wehrgesetzes 1990, BGBl. Nr. 305;
- b) bei allen anderen Flügen, welche nicht unter lit. a fallen.“

26. § 130 samt Überschrift lautet:

„Luftbildaufnahmen

§ 130. (1) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bei einem Einsatz des Bundesheeres im Falle des § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 1990 sowie bei der Vorbereitung eines solchen Einsatzes einschließlich der Durchführung einsatzähnlicher Übungen die Herstellung von Luftbildaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge oder von zivilen Luftfahrtgeräten aus durch Verordnung zu verbieten, soweit dies zur Wahrung der militärischen Interessen erforderlich ist. Hinsichtlich der Kundmachung dieser Verordnung gelten die Bestimmungen des § 6 sinngemäß.

(2) Für die Verbreitung von Luftbildaufnahmen, die aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge außerhalb des Linienflugverkehrs oder von zivilen Luftfahrtgeräten aus hergestellt wurden, ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften die Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung erforderlich.

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind zu erteilen, wenn militärische Interessen nicht entgegenstehen, sie sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies unter Bedachtnahme auf die Interessen der militärischen Landesverteidigung erforderlich ist.“

27. § 137 lautet:

„Flugunfallkommission

§ 137. (1) Unfälle von Luftfahrzeugen, die zur Tötung oder schweren Verletzung von Personen oder zur erheblichen Beschädigung eines Luftfahrzeuges geführt haben, sind unbeschadet sonstiger behördlicher Erhebungen von einer Flugunfallkommission zu untersuchen. Zweck der Untersuchung ist es, ein Gutachten über die Unfallursachen zu erstatten und Maßnahmen zur Vermeidung derartiger Unfälle vorzuschlagen.

(2) Die Flugunfallkommission ist,

- a) wenn ein Zivilluftfahrzeug betroffen ist, vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr,
- b) wenn ein Militärluftfahrzeug betroffen ist, vom Bundesminister für Landesverteidigung

für jeden Unfall gesondert zu bestellen. Es dürfen nur Personen bestellt werden, deren Unbefangenheit außer Zweifel steht.

(3) Die Flugunfallkommission setzt sich aus einem vom jeweils zuständigen Bundesminister zu bestellenden Bediensteten seines Ressorts als Leiter und einer nach Art und Ausmaß des Unfalles notwendigen Anzahl von Mitgliedern zusammen, die aus einer vom jeweils zuständigen Bundesministerium zu führenden Liste von Sachverständigen zu bestimmen sind.

(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann in die gemäß Abs. 2 lit. b zu bildende Kommission einen Ressortvertreter entsenden, wenn bei einem Unfall eines Militärluftfahrzeuges die Interessen der Sicherheit der Luftfahrt berührt werden. Der Bundesminister für Landesverteidigung kann in die gemäß Abs. 2 lit. a zu bildende Kommission einen Ressortvertreter entsenden, wenn bei einem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges militärische Interessen berührt werden.

(5) Soweit zur Erreichung des Zweckes einer Flugunfalluntersuchung behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Leiter der Flugunfallkommission unter Bedachtnahme darauf anzuordnen, daß hiedurch Beweisaufnahmen im Zuge von Gerichtsverfahren nicht behindert werden.

(6) Der jeweils zuständige Bundesminister hat die näheren Vorschriften über die Führung der Untersuchungen unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung durch Verordnung festzulegen.“

28. Im § 140 wird nach Abs. 2 folgender Abs. 3 eingefügt:

„(3) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr das Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen einschließlich der Entscheidungsbefugnisse hinsichtlich der in den §§ 78 Abs. 2, 103 und 108 geregelten Angelegenheiten durch Verordnung ermächtigen.“

29. Die Überschrift des X. Teiles lautet:

„X. Teil. Strafbestimmungen und einstweilige Zwangs- und Sicherheitsmaßnahmen“

30. § 146 Abs. 1 lautet:

„(1) Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes, der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder den Anordnungen der Flugsicherungsorgane zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich

strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt mit einer Geldstrafe bis zu 300 000 S zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. Im Falle der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen ohne die nach § 103 oder § 108 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 100 000 S zu verhängen. Im Wiederholungsfall kann die Strafe des Verfalles des eingesetzten Luftfahrzeuges verhängt werden.“

31. Nach § 146 wird folgender § 146 a samt Überschrift eingefügt:

„Beschlagnahme von Verfallsgegenständen“

§ 146 a. Die Strafbehörde hat im Falle der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit Zivilluftfahrzeugen ohne die nach § 103 bzw. § 108 erforderlichen Bewilligungen bei Gefährdung von öffentlichen Interessen die Beschlagnahme des eingesetzten Zivilluftfahrzeuges zu veranlassen, sofern diese zur Sicherung des Verfalles erforderlich ist. Hierüber ist jedoch binnen zwei Wochen ein schriftlicher Bescheid zu erlassen, widrigenfalls die getroffene Maßnahme als aufgehoben gilt. Der Bescheid gilt auch dann als erlassen, wenn er gemäß § 19 des Zustellgesetzes wegen Unzustellbarkeit an die Behörde zurückgestellt worden ist.“

Artikel IX

Änderung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr

Das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, BGBl. Nr. 393/1973, wird wie folgt geändert:

1. § 14 Abs. 1 lautet:

„(1) Ausländische Luftbeförderungsunternehmen bedürfen für die Ausübung einer kommerziellen Tätigkeit wie insbesondere das Anbieten und Verkaufen von Flugscheinen im eigenen Stadtbüro oder durch Agenten einer Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, sofern österreichische Luftbeförderungsunternehmen im betreffenden anderen Staat einer derartigen Bewilligung bedürfen.“

Artikel X

Änderungen des Seeschiffahrtsgesetzes

Das Seeschiffahrtsgesetz, BGBl. Nr. 174/1981, wird wie folgt geändert:

1. In den § 2 Z 10, § 3 Abs. 4, § 4 Abs. 5, § 5, § 7 Abs. 1, § 8 Abs. 6, § 10 Abs. 3, 4, 5 und 6, § 15 Abs. 1; 2, 4 und 5, § 27 Abs. 5, § 28 Abs. 3, § 29 Abs. 6, § 30 Abs. 3, § 31 Abs. 3 und 4, § 32 Abs. 3, § 33 Abs. 1, § 36 Abs. 3, § 41 Abs. 2, § 42 Abs. 2, § 43 Abs. 4, § 54 Abs. 2 Z 5 und 8, § 55 Abs. 2, § 57 Z 1 und 3 sowie § 60 Abs. 1 und 2 werden die Worte „Bundesminister für Verkehr“ durch die Worte „Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt.

2. In den § 4 Abs. 5, § 7 Abs. 3, § 8 Abs. 7, § 9 Abs. 2, § 10 Abs. 7 und 8, § 14 Abs. 1, § 25 Abs. 3, § 33 Abs. 4, § 37 Abs. 2 sowie § 54 Abs. 2 Z 7 werden die Worte „Bundesministerium für Verkehr“ durch die Worte „Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt.

3. Dem § 8 Abs. 1 Z 1 wird folgende lit. e angefügt:

„e) eine einschlägige Berufserfahrung auf dem Gebiet der Seeschifffahrt in der Dauer von mindestens acht Jahren, davon mindestens vier Jahre in leitender Stellung, nachweist;“

4. § 8 Abs. 1 Z 2 lautet:

„2. einer Personengesellschaft des Handelsrechtes, wenn mehr als 75 vH ihrer persönlich haftenden und zur Vertretung berechtigten Gesellschafter die Voraussetzungen gemäß Z 1 lit. a bis c erfüllen, die Mehrheit dieser Personen die Voraussetzungen der Z 1 lit. e erfüllt und die Gesellschaft ihren Sitz im Inland hat sowie die Voraussetzung gemäß Z 1 lit. d erfüllt;“

5. § 8 Abs. 1 Z 3 erster Satz lautet:

„Einer juristischen Person, wenn die Mehrheit der Mitglieder jedes ihrer Organe (zB Geschäftsführer, Vorstand) einschließlich des Vorsitzenden die Voraussetzungen gemäß Z 1 lit. a bis c und e erfüllt, die Mehrheit der Mitglieder des Aufsichtsrates einschließlich des Vorsitzenden die Voraussetzungen gemäß Z 1 lit. a bis c erfüllt, die Stimmrecht gewährenden Anteilsrechte zu mehr als 75 vH österreichischen Staatsbürgern, dem Bund, einem Land, einer Gemeinde oder einem Gemeindeverband zustehen und die juristische Person ihren Sitz im Inland hat sowie die Voraussetzung gemäß Z 1 lit. d erfüllt.“

6. Im § 8 Abs. 5 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender Satz angefügt:

„die Dauer der im Abs. 1 Z 1 lit. e genannten Berufserfahrung kann bis auf die Hälfte herabgesetzt werden, wenn der Bewerber seine Befähigung durch eine Prüfung nachweist; Inhalt, Umfang und Durchführung der Prüfung sind durch Verordnung festzulegen.“

7. Dem § 11 werden folgende Abs. 2 und 3 angefügt:

„(2) Für die Zulassung von Jachten mit einer Länge von weniger als 24 m ist abweichend von den Bestimmungen der § 2 Z 10, § 4 Abs. 5, § 7 Abs. 1 und 3, § 8 Abs. 7 sowie § 10 Abs. 6 und 8 der Landeshauptmann zuständig, in dessen Bereich der Wohnsitz (Sitz) des Eigentümers der Jacht liegt; in Ermangelung eines Wohnsitzes ist der Landeshauptmann von Wien zuständig.

(3) Ist gemäß Abs. 2 der Landeshauptmann für die Zulassung zuständig, so hat er dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Ausfertigungen der in den §§ 7 Abs. 1 und 10 Abs. 6 genannten Bescheide sowie des Seebriefes zu übersenden; dies gilt auch für Berichtigungen des Seebriefes gemäß § 4 Abs. 5.“

8. Dem § 12 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Der Name darf nicht bereits im Verzeichnis gemäß § 14 für eine andere zur Seeschifffahrt zugelassene Jacht eingetragen sein.“

9. § 13 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Zeugnisse gemäß Abs. 2 können durch eine österreichische Zulassungsurkunde für Binnengewässer ersetzt werden, sofern die Länge der Jacht über alles nicht mehr als zehn Meter beträgt und sie nur kurzzeitig für Watt- oder Tagesfahrten unter Beachtung der Wetterlage eingesetzt wird.“

10. § 15 Abs. 2 letzter Satz wird aufgehoben.

11. § 15 Abs. 5 wird aufgehoben.

Artikel XI

Änderungen des Schifffahrtsgesetzes 1990

Das Schifffahrtsgesetz 1990, BGBl. Nr. 87/1989, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Z 2 lautet:

„2. Kleinfahrzeuge: Fahrzeuge, deren Länge gemessen am Schiffskörper, weniger als 20 m beträgt, ausgenommen Fähren und Fahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen sind (Fahrgastschiffe);“

2. Im § 14 Abs. 1 entfallen die Worte „die Thaya“.

3. Dem § 14 wird folgender Abs. 2 angefügt:

„(2) Die für Wasserstraßen geltenden Anforderungen hinsichtlich der Schifffahrt (§ 2 Z 16), insbesondere die Fahrwasserabmessungen, sind unter Bedachtnahme auf zwischenstaatliche Vereinbarungen durch Verordnung festzulegen.“

4. Im § 17 Abs. 1 lautet das Zitat: „§ 15 Abs. 1 Z 1 bis 6 sowie 11“.

5. § 36 Abs. 5 lautet:

„(5) Für die Erlassung von Verordnungen gemäß den §§ 14 Abs. 2 und 35 ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten zuständig.

6. Nach § 37 wird folgender § 37 a samt Überschrift eingefügt:

„Kosten der Verkehrsregelung bei Schleusen

§ 37 a. (1) Die Kosten der schiffahrtspolizeilichen Verkehrsregelung bei den Schleusen der Staustufen auf der Wasserstraße Donau sind vom Inhaber der schiffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung zu tragen.

(2) Durch Verordnung sind nähere Bestimmungen über die Kostentragung gemäß Abs. 1 zu erlassen, insbesondere über Art und Umfang der zu tragenden Kosten, den Zeitpunkt der Fälligkeit und die Form der Kostentragung.“

7. Im § 38 Abs. 3 Z 2 lautet das Zitat: „(§ 130 Abs. 3 erster und zweiter Satz)“.

8. § 38 Abs. 4 lautet:

„(4) Für die Überprüfung der Verlässlichkeit (Abs. 3 Z 2) ist § 130 Abs. 4 erster Satz sinngemäß anzuwenden.“

9. Dem § 65 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Für sonstige Anlagen gemäß Abs. 1, die Zwecken des Sportes dienen, gelten die Bestimmungen des § 59 Abs. 1 und Abs. 5 sinngemäß.“

10. § 66 erster Satzteil lautet:

„Durch Verordnung sind Maßnahmen und Mindestabmessungen zur Einhaltung der im § 48 Abs. 1 genannten Erfordernisse für sonstige Anlagen vorzuschreiben.“

11. § 70 Abs. 1 Z 3 lautet:

„3. die Landesregierung für die Genehmigung von Hafentgelttarifen hinsichtlich aller nicht in Z 2 genannten Gewässer;“

12. § 72 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Behörde hat bei Schiffahrtsanlagen und Anlagen gemäß § 65, deren Bewilligungen gemäß Abs. 1 weitergelten, durch Bescheid jene Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, damit diese Anlagen den Bestimmungen dieses Teils und der auf Grund dieses Teils erlassenen Verordnungen entsprechen.“

13. § 81 Abs. 1 letzter Satz lautet:

„Jede Erweiterung hinsichtlich der Anzahl und Art der zu verwendenden Fahrzeuge oder Schwimmkörper sowie der zulässigen Anzahl der Fahrgäste oder der Tragfähigkeit bedarf einer neuen Konzession.“

14. Im § 92 Abs. 2 werden die Worte „von ihr“ aufgehoben.

15. Dem § 92 wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Die Behörde kann von der Durchführung einer Eichung absehen, wenn eine Bescheinigung einer vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit Bescheid anerkannten Klassifikationsgesellschaft (§ 110 Abs. 2) oder eines Ziviltechnikers für Schiffstechnik über eine den Bestimmungen dieses Teils und der auf Grund dieses Teils erlassenen Verordnungen entsprechende Eichung vorliegt. Die Bescheinigung darf zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht älter als sechs Monate sein.“

16. § 102 Abs. 7 lautet:

„(7) Die in Abs. 1 und 6 bezeichneten Fahrzeuge dürfen nur dann verwendet werden, wenn sie sich in einem fahrtauglichen Zustand gemäß § 109 befinden.“

17. § 106 Abs. 2 zweiter Satz lautet:

„...; diese Zuweisung ist befristet sowie eingeschränkt auf bestimmte Gewässer oder Gewässerenteile und einen bestimmten Verwendungszweck zu erteilen.“

18. Dem § 109 wird folgender Satzteil angefügt:

„... die Voraussetzungen des § 15 Abs. 1 Z 1, 3 und 4 dem Stand der Technik entsprechend erfüllt und, sofern Arbeitnehmer an Bord beschäftigt sind, den Erfordernissen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.“

19. § 110 Abs. 3 und 4 lauten:

„(3) Fahrzeuge für den Transport gefährlicher Güter müssen ein Klassenzertifikat einer gemäß Abs. 2 anerkannten Klassifikationsgesellschaft besitzen.

(4) Fahrzeuge für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen, Fahrzeuge für die Güterbeförderung und schwimmende Geräte müssen nach den Vorschriften einer gemäß Abs. 2 anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut sein; für Fahrzeuge mit einer zugelassenen Fahrgastanzahl von mehr als 300 Personen und für Fahrzeuge mit Fahrgastkabinen für mehr als 12 Fahrgäste ist der Nachweis darüber durch einen Bauschein dieser Klassifikationsgesellschaft zu führen.“

20. Im § 119 Abs. 1 wird der Strichpunkt durch einen Punkt ersetzt; der darauffolgende Satzteil wird aufgehoben.

21. Im § 123 Abs. 4 lautet das Zitat: „Abs. 1 Z 5 und 7“.

22. Im § 123 Abs. 5 lautet das Zitat: „Abs. 1 Z 6“.

23. § 126 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat bei Gewährleistung der

Gegenseitigkeit im Einzelfall österreichischen Inhabern eines ausländischen, auf die Berechtigung zur selbständigen Führung von Fahrzeugen lautenden Ausweises einen Befähigungsnachweis gemäß § 128 Abs. 1 auszustellen, wenn der Inhaber zum Zeitpunkt des Erwerbes seinen Wohnsitz in dem Staat gehabt hat, der den ausländischen Befähigungsausweis ausgestellt hat, und wenn der ausländische Befähigungsnachweis unter Voraussetzungen erlangt wurde, die den Anforderungen der §§ 129 bis 131 entsprechen.“

24. § 130 Abs. 3 zweiter Satz lautet:

„Der Nachweis der Eignung bei Bewerbern um Schiffsführerpatente C und D gilt als erbracht, wenn sie ein zu Recht bestehendes inländisches Befähigungszeugnis für die selbständige Führung von Triebwagen, Kraft- oder Luftfahrzeugen besitzen.“

25. § 130 Abs. 4 lautet:

„(4) Als nicht verlässlich (Abs. 2 Z 3) ist insbesondere anzusehen, wer wegen einer oder mehrerer mit Vorsatz begangener strafbarer Handlungen zu einer mehr als einjährigen Freiheitsstrafe verurteilt wurde, solange die Verurteilung nicht der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt und nach der Eigenart der strafbaren Handlung sowie nach der Persönlichkeit des Verurteilten die Begehung der gleichen oder einer ähnlichen Straftat bei der Ausübung der Tätigkeit als Schiffsführer zu befürchten ist. Der Nachweis der Verlässlichkeit bei Bewerbern um Schiffsführerpatente C und D gilt als erbracht, wenn sie ein zu Recht bestehendes inländisches Befähigungszeugnis für die selbständige Führung von Triebwagen, Kraft- oder Luftfahrzeugen besitzen.“

26. In § 130 Abs. 5 Z 1 und 2 entfallen die Worte „als Steuermann“.

27. Dem § 130 wird folgender Abs. 10 angefügt:

„(10) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann einem Bewerber um ein Kapitänspatent vom Erfordernis des Abs. 2 Z 1 Nachsicht erteilen, wenn

1. der Bewerber um ein Kapitänspatent A Inhaber eines Schiffsführerpatentes A ist und eine Nachsicht gemäß Abs. 7 nicht erteilt wird;
2. der Bewerber um ein Kapitänspatent B Inhaber eines Schiffsführerpatentes B ist, das 21. Lebensjahr vollendet hat und eine Nachsicht gemäß Abs. 7 nicht erteilt wird.“

28. § 131 Abs. 6 lautet:

„(6) Die praktische Prüfung erstreckt sich auf die Bedienung und Führung von Fahrzeugen sowie die Anwendung der theoretischen Kenntnisse in der Praxis; sie ist für das Kapitänspatent A sowie das Schiffsführerpatent A und C auf Wasserstraßen und in jedem Fall an Bord eines Fahrzeuges abzuhalten, das in seiner Art, Größe und Antriebsleistung dem

Berechtigungsumfang des in Betracht kommenden Befähigungsausweises in einer Weise entspricht, welche die Beurteilung der praktischen Kenntnisse ermöglicht.“

29. Nach § 131 wird folgender § 131 a samt Überschrift eingefügt:

„Ergänzungsprüfung und Nachprüfung

§ 131 a. (1) Ist der Bewerber bereits Inhaber eines gemäß § 129 Abs. 1 eingeschränkten Befähigungsausweises, so kann eine der Erweiterung des Berechtigungsumfanges dieses Ausweises dienende Prüfung durch die Prüfungskommission auf die entsprechenden Fachgebiete der theoretischen Prüfung bzw. auf die praktische Prüfung eingeschränkt werden.

(2) Begeht der Inhaber eines Befähigungsausweises eine grobe Verletzung schifffahrtsrechtlicher Vorschriften, die auf mangelnde fachliche Befähigung schließen läßt, kann die Behörde eine Nachprüfung verfügen. Die Nachprüfung erstreckt sich auf jene Fachgebiete bzw. Prüfungsteile, die von der Behörde unter Bedachtnahme auf die aufgetretenen Mängel festgesetzt werden.“

30. Dem § 134 Abs. 1 wird folgende Z 5 angefügt:

„5. sich einer gemäß § 131 a Abs. 2 von der Behörde verfügten Nachprüfung nicht unterzieht oder die Nachprüfung nicht bestanden hat.“

31. Dem § 138 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Die Bestimmungen der §§ 131 a und 134 Abs. 1 gelten sinngemäß auch für Befähigungsausweise, die gemäß Abs. 1 weitergelten.“

32. In § 143 Abs. 2 Z 1 werden die Worte „die Verfügungsberechtigung“ durch die Worte „die Verfügungsmöglichkeit“ ersetzt.

33. § 150 lautet:

„§ 150. (1) Behörden erster Instanz im Sinne dieses Teiles sind:

1. der Landeshauptmann;
2. die Bezirksverwaltungsbehörde für die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren.

(2) Behörden zweiter Instanz im Sinne dieses Teiles sind:

1. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für Angelegenheiten gemäß Abs. 1 Z 1;
2. Der Landeshauptmann für Angelegenheiten gemäß Abs. 1 Z 2.“

34. Im § 156 werden die Worte „gemäß § 35“ durch die Worte „gemäß den § 14 Abs. 2 und § 35“ ersetzt.

35. In der Anlage 2 lautet die Ziffer 1:

„1. Die Neue Donau (Entlastungsgerinne) vom Einlaufbauwerk (Strom-km 1938,060) bis zu Strom-km 1917,500;“

36. In der Anlage 2 entfällt die Z 5.

37. In der Anlage 2 lautet die Ziffer 9:

„9. die March ab Fluß-km 6,0.“

Artikel XII

Übergangsbestimmungen

(1) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes anhängige Verwaltungsverfahren nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz und dem Güterbeförderungsgesetz sind nach den Vorschriften dieses Bundesgesetzes weiterzuführen.

(2) Alle anderen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Vorschriften weiterzuführen.

Artikel XIII

Inkrafttreten, Vollziehung

(1) Art. X und XI treten am 1. April 1992 in Kraft.

(2) Art. VIII Z 25 tritt am 1. Jänner 1993 in Kraft.

(3) Alle übrigen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes treten am 1. Juli 1992 in Kraft.

(4) Art. VIII Z 25 Abs. 3 lit. b tritt mit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Verselbständigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt außer Kraft.

(5) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden. Sie dürfen jedoch frühestens mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in Kraft treten.

(6) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit nichts anderes bestimmt ist, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

VORBLATT

Problem:

Die aktuelle Verkehrssituation ist durch starke Expansion in allen Verkehrsbereichen gekennzeichnet. Ernstzunehmende Prognosen weisen für die Zukunft eine weitere Steigerung aus. Die sich aus dieser Situation ergebende vielfältige Problematik stellt das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vor neue Anforderungen, die im Interesse aller Beteiligten rasch und effizient zu lösen sind. Dazu müssen für die zukünftige Entwicklung grundsätzliche verkehrspolitische Entscheidungen getroffen und darauf aufbauende Konzepte erstellt werden.

Gegenwärtig ist allerdings das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durch eine Reihe von Routineaufgaben belastet, die vor allem bei Verwaltungsverfahren in zweiter und dritter Instanz einen großen Personalaufwand erfordern.

Lösung:

Anpassung des Verkehrsressorts an die neuen Aufgabenstellungen vor allem in organisatorischer und personeller Hinsicht. Auch als Folge der in den Bereichen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durchgeführten Gemeinkostenanalyse wird für alle Verkehrsbereiche eine Abgabe von Zuständigkeiten an die Landesverwaltungen bzw. an die Verwaltungssenate sowie die Streichung von als überholt anzusehenden behördlichen Verfahren vorgeschlagen.

Alternativen:

Bei Beibehaltung des bisherigen Rechtszustandes deutliche Erhöhung des Personalstandes des Ressorts.

Kosten:

Dem Bund erwachsen keine zusätzlichen Kosten. Die vorgesehenen Maßnahmen lassen eine weitere Reduktion der Kosten und des Personalstandes erwarten.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß in der Mehrzahl der durch diese Novelle beabsichtigten Änderungen die Landeshauptmänner bereits auf Grund der geltenden Rechtslage in die Verwaltungsverfahren einbezogen sind, ergeben sich für die einzelnen Länder keine größenordnungsmäßig erfaßbaren Belastungen, die eine besondere finanzausgleichsgesetzliche Behandlung erfordern würden.

Vereinbarkeit mit EG-Recht:

Da es sich überwiegend um Änderungen von Zuständigkeiten handelt, ist eine Vergleichbarkeit mit EG-Recht nicht gegeben. Bei den einzelnen Bestimmungen des materiellen Rechts wurden aber Entwicklungen in EG-Mitgliedstaaten zum Ausgangspunkt der hier vorgeschlagenen Regelungen genommen.

Erläuterungen

A. Allgemeiner Teil

Die Entwicklung des Verkehrs hat in den letzten Jahren ein Ausmaß erreicht, welches in dieser Dimension und den damit verbundenen Problemen nicht vorhersehbar gewesen ist. Von dieser Entwicklung waren und sind alle Verkehrsträger betroffen. Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig und können als bekannt vorausgesetzt werden. Eine Reihe neuer Probleme ist gegeben — wobei das des Gütertransitverkehrs auf der Straße, der wegen seiner ökologischen Nicht-mehr-Vertretbarkeit eine von Österreich ausgehende europaweite Umorientierung erfährt, das für unsere Mitmenschen bedeutendste und auch außenpolitisch wichtigste ist. Die Verkehrspolitik rückt immer mehr von einer technisch zu beurteilenden Materie in den Mittelpunkt der allgemeinen Politik. Diese neuen Dimensionen des Verkehrs verlangen fundierte Grundsatzentscheidungen, neue Konzepte sind zu erstellen. Es wird aber in diesem Zusammenhang auch notwendig sein, bisher übliche Systeme und Strukturen zu überdenken und neu zu ordnen. Diese Lösungen können zwar nur im Zusammenwirken aller Beteiligten gefunden werden, dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als für die Verkehrspolitik zuständigen Organ kommt dabei aber zentrale Bedeutung zu.

Durch diese neuen Anforderungen hat sich für das Verkehrsressort in allen Bereichen eine deutlich nach oben zeigende Erweiterung der zu bewältigenden Aufgaben ergeben. Diese zu den bisherigen Aufgaben neu hinzutretenden müssen rasch und effizient gelöst werden. Damit ergeben sich aber auch für das Ressort neue Fragen in organisatorischer und in personeller Hinsicht. Eine einfache Lösung des Problems hätte sich in einer deutlichen Erhöhung des Personalstandes ergeben. Diese Maßnahme ist aus mehrfachen Gründen nicht angebracht. Es sind nicht nur budgetäre Gründe, die dagegen sprechen, sondern auch die derzeit vielfach diskutierte Reform der öffentlichen Verwaltung steht von ihrer Zielsetzung her einer derartigen Maßnahme entgegen. Eine im Jahre 1988 im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durchgeführte Gemeinkostenanalyse — die erste, die Vorbild für die der anderen Bundesministerien wurde — sollte Rationalisie-

rungsmöglichkeiten definieren und Maßnahmen zur Minimierung der Gemeinkosten vorschlagen. Als eines der Ergebnisse dieser Analyse wurde ein beachtliches Einsparungspotential im Personalbereich festgestellt, das inzwischen auch zu einer Reduktion des Personalstandes um 8% geführt hat.

Die Antinomie zwischen den an das ho. Ressort herangetragenen neuen, vermehrten Aufgaben und Problemstellungen und Einsparungen auf dem Personalsektor führte zur Überlegung, die verschiedenen dem Ressort gesetzlich festgeschriebenen Vollzugsagenden einer grundsätzlichen Prüfung zu unterziehen. Es wird grundsätzlich nicht als Aufgabe eines Bundesministeriums angesehen, Einzelfallentscheidungen zweiter oder dritter Instanz zu treffen, sondern es soll künftig eine Konzentration auf die verkehrspolitisch richtungsweisenden Grundsatzentscheidungen erfolgen können.

In konsequenter Fortführung der Gemeinkostenanalyse wurden daher alle Tätigkeitsbereiche des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr — ausgenommen die Post- und Telegraphenverwaltung — auf mögliche Verlagerungen von Zuständigkeiten und auf Aufhebung von als überholt anzusehenden Verfahren durchsucht und daraus der vorgelegte Gesetzentwurf gestaltet, der in seinen elf materiellen Artikeln für alle wesentlichen dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zugeordneten Bereichen Änderungen vorschlägt, die sich auf verwaltungsreformatorische Gesichtspunkte konzentrieren und mit folgenden Zielen charakterisiert werden sollen:

- a) Im Sinne des Föderalismus und des Forderungsprogramms der Bundesländer sowie unter Ausfüllung der Verfassungsnovelle über die Einrichtung der unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern (BVG, BGBl. Nr. 685/1988) sollen Verwaltungsverfahren, soweit mit Ihnen regelmäßig keine verkehrspolitischen Fragen verbunden sind und weder internationalrechtliche Verbindungen noch grundsätzliche Probleme der Verkehrssicherheit zu beachten sind, nicht mehr in die Zuständigkeit des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr fallen. In diesen Fällen kann angenommen werden, daß in den Unterbehörden — gegenüber denen das

- Aufsichtsrecht gewahrt wird — genügend Sachverstand vorhanden ist, und daß diese Lösung nicht nur dem Grundgedanken des Föderalismus entspricht, sondern auch durch die Betrauung der unabhängigen Verwaltungssenate in Rechtsmittelverfahren der Verfassungslage, wie sie sich durch die Rechtsprechung zur Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten herausgebildet hat. Diese Verringerung der Zuständigkeiten des Bundesministers wirkt zudem für den Staatsbürger, da dieser rascher zu rechtskräftigen Entscheidungen kommt, ohne daß sein Rechtsschutzinteresse leidet.
- b) Einige behördliche Zuständigkeiten, die durch die technische oder wirtschaftliche Entwicklung überholt sind, werden zur ersatzlosen Aufhebung vorgeschlagen.
- c) Einige Anregungen des Rechnungshofes werden aufgegriffen.
- d) Schließlich sollen in einigen Bereichen praktische Erfahrungen, die sich aus der Vollziehung von Gesetzen ergeben haben, zu Gesetzesänderungen führen, die Verfahren vereinfachen.
- e) Die Aufgabe von ministeriellen Zuständigkeiten, die vielleicht auch auf Bereiche anderer Ressorts von Einfluß sein könnte, soll einerseits eine weitere Verringerung des Personalstandes des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermöglichen und andererseits dessen Personal eine Konzentration auf die verkehrspolitisch wichtigeren Aufgaben, auf die Verkehrsgestaltung der Zukunft, die Konstruktion neuer Eisenbahnstrecken und die Annäherung Österreichs an die EG erfordern. Eine Gesetzzerdung dieses Entwurfes könnte auch zu Organisationsänderungen im Ressortbereich Anlaß geben.
- f) Der Entwurf soll aber auch die verkehrsplanerischen Möglichkeiten des Bundes dort verstärken, wo sich durch allein an örtlichen oder regionalen Interessen orientierte Entscheidungen Schwierigkeiten für die Aufrechterhaltung bzw. Errichtung überregional bedeutsamer Verkehrseinrichtungen ergeben haben. Hier soll unter Ausnützung der dem Bund nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG zustehenden Verfassungsrechtslage die letztliche Entscheidung im Sinne einer bundes-verkehrspolitischen Planung ausdrücklich zugeordnet werden.
- g) Da die Überprüfung gegebener Verwaltungsstrukturen und -abläufe als ständiger Prozeß gesehen wird, ist nicht auszuschließen, daß sich aus den gegenwärtig laufenden Analysen und Arbeiten der internen Revision, aus einer Umsetzung von Arbeiten der ressortübergreifenden Verwaltungsreform und den Stellungnahmen im Begutachtungsverfahren Anregungen ergeben, die im Zuge des weiteren Gesetzesvorbereitungsverfahrens einfließen könnten.
- h) Zu den hier vorgeschlagenen Änderungen ist noch zu erwähnen, daß für einige der von ihnen betroffenen Gesetze tiefgreifende Reformen vorbereitet werden, die in den nächsten Jahren den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt werden sollen.
- i) Mit der Übertragung der Zuständigkeiten tritt insgesamt gesehen keine Belastung der Länder ein; Verhandlungen nach § 5 des Finanzausgleichsgesetzes sind daher nicht erforderlich. Vor allem im Bereich des Straßenverkehrs und des Kraftfahrgewerbes ist bereits gegenwärtig der Landeshauptmann Instanz, und die wesentliche Änderung ist eine Verschiebung der Zuständigkeit in höchste Instanz vom Bundesminister an die unabhängigen Verwaltungssenate. Im Bereich des Eisenbahnrechts wird bereits jetzt ein Großteil der Verfahren im Weg der Delegation von den Landeshauptmännern durchgeführt, sodaß auch hier nicht von einem nennenswerten Mehraufwand für die Länder gesprochen werden kann. Im Rahmen des Gefahrgutgesetzes und des Schifffahrtsgesetzes werden bloß Einzelfälle zur Entscheidung übertragen, welche zahlenmäßig überhaupt nicht ins Gewicht fallen. Im Bereich des Luftfahrtgesetzes werden keine Kompetenzen auf die Länder übertragen, durch die Übertragung der Strafkompentenz von den Bezirksverwaltungsbehörden auf das Bundesamt für Zivilluftfahrt ist ein Entlastungseffekt für die Länder zu erwarten. Bei all diesen Übertragungen ist außerdem zu berücksichtigen, daß die Übertragung „länderweise“ erfolgt, sodaß die Belastungen für das einzelne Bundesland keinen personalwirtschaftlich bedeutsamen Faktor darstellen.
- j) Mit dem hier vorgeschlagenen Gesetzentwurf wird für den Bereich des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auch ein wesentlicher Punkt des Arbeitsübereinkommens zwischen SPÖ und ÖVP für die Dauer der XVIII. Gesetzgebungsperiode des Nationalrates erfüllt, da in diesem Übereinkommen ausgeführt ist: „Die behördlichen Zuständigkeiten der Bundesministerien sind auf jene Fälle zu beschränken, in denen eine bundesweit zentrale Entscheidung absolut unerlässlich ist...“
- B.** Der Entwurf stützt sich in seinen Bestimmungen kompetenzrechtlich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie der Schifffahrt, soweit diese nicht unter Artikel 11 fällt; Kraftfahrwesen“) bzw. auf Artikel 10 Abs. 1 Z 8 B-VG, erster Tatbestand.

C. Besonderer Teil

I. Zu den Änderungen des Eisenbahngesetzes

Zu Art. I Z 1 (§ 5):

Bestimmendes Merkmal für den Eisenbahnbegriff ist die Spurgebundenheit der Fahrbetriebsmittel. Dieses Charakteristikum ist nicht nur hinsichtlich der Straßenbahnen, sondern auch hinsichtlich der U-Bahnen, Hochbahnen, Magnet- oder Luftkissenbahnen gegeben. Die Unterscheidung der letztgenannten Bahnen von den traditionellen Straßenbahnen ist einerseits erforderlich, weil diese Bahnen in aller Regel eben nicht auf Straßen verkehren und daher schon ex definitione keine Straßenbahnen im eigentlichen Sinn sein können.

Oberleitungsbusse gelten als Straßenbahnen nur hinsichtlich ihrer Fahrleitungen, für deren Anbringung an fremden Bauwerken die Bestimmungen des § 18 Abs. 4 gelten sollen. Die Obusfahrzeuge selbst unterliegen dem Kraftfahrzeuggesetz, gelten haftungsmäßig als Kraftfahrzeuge und werden auch nach den Bestimmungen der Straßenpolizeivorschriften betrieben.

Zu Art. I Z 2 (§ 6):

Die Unterscheidung von Haupt- und Kleinseilbahnen mußte beibehalten werden, auch wenn viersitzige Sessellifte schon von ihrer Förderleistung her nicht eigentlich als Kleinanlagen zu bezeichnen sind. Sie entspricht in Verbindung mit § 12 dem Länderförderungsprogramm, welches die Verlagerung der Kompetenz für Doppelsesselbahnen in die mittelbare Bundesverwaltung vorsieht. Da sich eine Abgrenzung nach der Sitzplatzanzahl als wenig sinnvoll erweist und immer zu Kritik Anlaß gab, wurde nunmehr eine solche nach technischen Gesichtspunkten und nach dem Ausmaß der notwendigen Mitwirkung der Fahrgäste am Beförderungsvorgang gewählt. Zu den Sesselliften, also zu den Kleinseilbahnen, sollen insbesondere alle jene Seilbahnsysteme gehören, bei denen die Fahrgäste die Fahrbetriebsmittel bei normaler Streckenfahrgeschwindigkeit besteigen und verlassen. Durch einen auf- und abklappbaren Witterungsschutz wird das Fahrbetriebsmittel eines Sessellifte deswegen noch nicht zum geschlossenen Fahrbetriebsmittel.

Schleplifte unterliegen den Bestimmungen der GewO; wenn sie jedoch auch nur zeitweise — etwa im Sommer — als Sessellifte betrieben werden, gelten sie als Eisenbahnen (vgl. BGBl. Nr. 1954/34 und § 2 Abs. 1 Z 15 GewO 1973).

Die Unterscheidung zwischen Standseilbahnen und Aufzügen besteht darin, daß bestimmendes Charakteristikum für letztere die Transportfunktion in Hoch- und Tiefbauwerken (zB Tiefgaragen) und

eventuell in Gebäudekomplexen ist. Eine im Verhältnis zur Gebäudeausdehnung unbedeutende Überwindung freien Geländes ändert nichts an dieser Zuordnung.

Zu Art. I Z 3 (§ 7):

Anschlußbahnen werden auf Kosten von Unternehmen errichtet und erhalten, die mit dem anschlussegebenden Eisenbahnunternehmen nicht ident sind. Die Betriebsführung kann durch das anschlussegebende Eisenbahnunternehmen oder durch das Anschlußbahnunternehmen mit eigenen Triebfahrzeugen erfolgen (Eigenbetrieb). Die sonstigen Verschiebeinrichtungen oder Anschlußbahnen unter Z 2 sind Seilspille, Straßenfahrzeuge, Hubstapler, Einradwagenschieber u. dgl. Mit Tier- oder Menschenkraft ausgeführte Wagenverschiebungen gelten nicht als Eigenbetrieb.

Zu Art. I Z 4 (§ 11):

Die nach der bisherigen Gesetzesfassung vorgesehene Rechtskonstruktion der „Betriebsgemeinschaft“ wurde in den neuen § 12 nicht mehr aufgenommen.

Zu Art. I Z 5 (§ 12):

Für den Fall, daß eine der in Abs. 1 und 2 genannten Eisenbahnen sich auf zwei Verwaltungsbezirke oder zwei Bundesländer erstreckt, erfolgt die Zuständigkeitsregelung gemäß § 4 AVG. Aus Abs. 3 ergibt sich, daß der Bundesminister für die in § 4 und § 5 Abs. 1 Z 2 genannten Bahnen, die Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 2 sowie die Anschlußbahnen gemäß § 7 Z 1 zuständig sein soll. Die Begründung für diese Zuständigkeitsregelung liegt einerseits in der Verkehrsbedeutung dieser Bahnen und andererseits in der hier zur Anwendung gelangenden hochentwickelten Technologie, die aus gesamtwirtschaftlichen Überlegungen eine einheitliche Administration für das gesamte Bundesgebiet notwendig erscheinen lassen.

Mit BGBl. Nr. 1976/305 mußte der seinerzeitige Abs. 1, den der Verfassungsgerichtshof (VfSlg. 7594) als verfassungswidrig aufgehoben hatte, neu gefaßt werden. Diese Neufassung, die den Intentionen des VfGH dadurch gerecht wurde, daß die Voraussetzungen, unter denen eine Ermächtigung des Landeshauptmannes stattfinden darf, umschrieben sind und der Inhalt der Ermächtigung festgelegt ist, wurde hier als Abs. 4 wieder übernommen.

Zu Art. I Z 6 (§ 14 Abs. 3 und 4):

Die bereits nach EisbG 1957 bestehende Möglichkeit, wonach aus Gründen der Verwaltungsver-

einfachung gewisse Maßnahmen geringen Umfanges von § 15-Personen ohne eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung ausgeführt werden dürfen, wird nunmehr erweitert und auf geringfügige Veränderungen eisenbahntechnischer Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel ausgedehnt.

Die neugeschaffene Verordnungsermächtigung bietet die Möglichkeit, einzelne Baumaßnahmen von den Bestimmungen der §§ 32 ff. auszunehmen. Dadurch wird eine Prüfung der Voraussetzungen im Einzelfall entbehrlich und enthebt überdies die Eisenbahnunternehmen von der Verpflichtung der Vorlage eines Bauentwurfes.

Zu Art. I Z 7 (§ 16 Abs. 3):

Bewilligungen zu Vorarbeiten können auch für länger als ein Jahr erteilt werden, somit können allfällige Erststreckungsbescheide erspart werden.

Zu Art. I Z 9 (§ 28):

Die Aufnahme des § 45 in die Bestimmungen über die zu gewährenden Erleichterungen trägt der Realität, wie sie insbesondere auf dem Seilbahnsektor besteht, Rechnung.

Zu Art. I Z 10 (§ 29 Abs. 4):

Die Entscheidung über die Einstellung des Verkehrs hat jene Behörde zu treffen, die für die Eisenbahn zuständig ist. Die Entscheidung über die Beseitigung der Bahnanlagen und die Wiederherstellung des früheren Zustandes hat aber — abgesehen von den in Kompetenz der Bezirksverwaltungsbehörde stehenden Bahnen — jedenfalls der Landeshauptmann zu treffen. Dabei ist sowohl auf das Interesse der öffentlichen Sicherheit wie auch auf sonstige öffentliche Interessen Bedacht zu nehmen.

Zu Art. I Z 13 (§ 36 Abs. 3):

Gemäß § 12 sind für verschiedene Eisenbahnen verschiedene Behörden zuständig. Im volkswirtschaftlichen Interesse ist es erforderlich, daß die bundesweite Einheitlichkeit eisenbahntechnischer Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel, die sich in größerer Anzahl sowohl bei Schienen-, wie auch bei Seilbahnen finden, gewahrt bleibt. Die Berücksichtigung von Einzelfällen kann durch die jeweils zuständige Behörde im Wege von Einzelgenehmigungen erfolgen.

Zu Art. I Z 14 (§ 38 Abs. 4):

Die angesprochenen öffentlichen Verkehrsinteressen werden vorrangig in der Gewährleistung der

Erweiterungsmöglichkeit zu sehen sein und sind daher schon aus diesem Grunde mit den Planungsabsichten des Eisenbahnunternehmens abzustimmen.

Errichtet das Eisenbahnunternehmen selbst die bahnfremde Anlage, so ist eine Einigung schon begrifflich nicht möglich und eine behördliche Ausnahmbewilligung jedenfalls entbehrlich.

Zu Art. I Z 15 (§ 39 Abs. 4):

Für derartige Anlagen sind in der Regel Bewilligungen nach anderen bundesgesetzlichen oder landesgesetzlichen Vorschriften (zB Gewerbe-recht, Bergrecht, Wasserrecht, Baurecht) einzuholen. Eine äquivalente Bestimmung findet sich auch in der Wiener Bauordnung (§ 61). Da im Regelfall erwartet werden kann, daß bei diesen Bewilligungsverfahren das Eisenbahnunternehmen seine Interessen und Verpflichtungen im Rahmen der Parteistellung vertreten kann, wird sich eine gesonderte Befassung der Eisenbahnbehörde im Sinne des § 39 Abs. 4 in vielen Fällen erübrigen. Für die verbleibenden Fälle bleibt die Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde aufrecht.

Zu Art. I Z 16 (§ 40):

Durch die technische Entwicklung bei den Triebfahrzeugen ist der Einsatz von Dampftriebfahrzeugen nur noch auf wenige Ausnahmefälle beschränkt.

Die Vollziehung des Feuerbereiches wird daher auf jene — relativ wenigen — Eisenbahnstrecken beschränkt, auf denen ein regelmäßiger, dh. nach Fahrplan (§ 22 Abs. 1 Eisenbahngesetz), Dampftrieb stattfindet.

Wenn hingegen Dampftriebfahrzeuge nur im Rahmen von Sonderfahrten eingesetzt werden, gilt § 40 nicht mehr. In diesen Fällen hat das Eisenbahnunternehmen nach § 19 Abs. 1 und 2 vorzugehen und für eine entsprechende Sicherheit beim Betrieb zu sorgen.

Zu Art. I Z 17 (§ 43 Abs. 7):

Bei nichtöffentlichen Eisenbahnübergängen aller Eisenbahnen soll für die Festsetzung des Kreises der Berechtigten, die Festlegung der Benützungsbedingungen und die Entscheidung über die Sicherung der Landeshauptmann zuständig sein. Durch den zweiten Satz soll sichergestellt werden, daß auch an nichtöffentlichen Eisenbahnübergängen die gleichen Sicherungsarten wie an öffentlichen Eisenbahnkreuzungen (§ 2 Abs. 2 EKVO) vorgesehen werden und so eine einheitliche Sicherung aller schienengleichen Eisenbahnübergänge erfolgt.

Zu Art. I Z 18 (§ 45 Abs. 3):

Das Legalitätsprinzip erfordert die Aufzählung der einzelnen Verwaltungsübertretungen.

Zu Art. I Z 19 (§ 49):

Zur Durchführung der eisenbahnrechtlichen Verfahren bei nichttechnisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen (§ 2 Abs. 2 lit. a und b EKVO) wurde bereits bisher in der Praxis weitgehend der Landeshauptmann ermächtigt. Aus verwaltungsökonomischen Gründen soll ihm nunmehr das diesbezügliche Ermittlungsverfahren samt Entscheidung zur Gänze übertragen werden.

Die technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen (§ 2 Abs. 2 lit. c und d EKVO) wird weiterhin zur Sicherstellung eines bundeseinheitlichen Standes der Technik beim Bundesminister belassen.

Sollte im Rahmen eines Ermittlungsverfahrens durch den Landeshauptmann festgestellt werden, daß eine nichttechnische Sicherung durch eine technische Sicherung zu ersetzen ist, so geht die Zuständigkeit in diesem Fall vom Landeshauptmann auf den Bundesminister über. Die unterschiedliche Behördenzuständigkeit ist durch die Notwendigkeit des oben erwähnten bundeseinheitlichen Standes der Technik sachlich gerechtfertigt.

Mit Novelle zum Bundesministeriengesetz BGBl. Nr. 389/1973 wurde die Kompetenz für das Straßenpolizeiwesen dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (damals Bundesministerium für Verkehr) übertragen. Da die Art und Weise der Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge und Vorschriften für das Übersetzen solcher Übergänge zum Kompetenztatbestand Straßenpolizei gehören, ist die ursprünglich vorgesehene Mitwirkung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten (damals Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau) entbehrlich geworden.

Zu Art. I Z 20 (§ 51 Abs. 3):

Welche Personen im Falle eines Werksverkehrs oder eines erweiterten Werksverkehrs aus öffentlichen Interessen unentgeltlich zu befördern sind, hat die für die betreffende Eisenbahn zuständige Behörde zu entscheiden. Desgleichen hat sie darüber zu entscheiden, ob ein Verkehr als Werksverkehr oder als beschränkt öffentlicher Verkehr zu gelten hat.

Zu Art. I Z 21 (§ 53 Abs. 1):

So wie gemäß § 52 Abs. 1 die Anwendung des § 18 Abs. 4 nur im Falle der Zuerkennung der Gemeinnützigkeit gerechtfertigt ist, trifft dies auch für die Statuierung eines Bauverbotsbereiches bei nichtöffentlichen Eisenbahnen zu.

Zu Art. I Z 22 (§ 54 Abs. 1):

Die Abgrenzung der örtlichen Wirkungsbereiche einer Bezirksverwaltungsbehörde und einer Bundes-

polizeibehörde wird nunmehr in einem eigenen Abs. 6 geregelt.

Der Verzicht auf die Androhung einer Arreststrafe entspricht der Verwaltungsstrafgesetz-Novelle 1987.

Zu Art. I Z 23 (§ 54 Abs. 4 bis 6):

Zur Durchführung der Verwaltungsstrafverfahren bei Zuwiderhandlungen gegen die in Abs. 3 genannten Vorschriften sind die Bezirksverwaltungsbehörden berufen, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion jedoch diese. Zur Durchführung der Verwaltungsstrafverfahren bei allen anderen Verwaltungsübertretungen des Eisenbahngesetzes sind gemäß Abs. 1 ausschließlich die Bezirksverwaltungsbehörden zuständig. In welchen Fällen und in welcher Richtung dabei die Bundespolizeidirektionen und die Organe der Bundesgendarmerie mitzuwirken haben, ist in Abs. 6 ausgeführt.

Die gegenüber § 50 VStG erfolgte Anhebung des Höchstbetrages bei Organstrafverfügungen findet seine Rechtfertigung darin, daß Verwaltungsübertretungen auf Eisenbahnkreuzungen gegenüber sonstigen Verwaltungsübertretungen nach der Straßenverkehrsordnung nicht privilegiert sein sollen.

Zu Art. I Z 24 (§ 57 a):

Die Inanspruchnahme der alleinigen Zuständigkeit im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren soll nicht dazu führen, die Durchsetzung anderer Interessen hintanzustellen. Bereits jetzt werden in der Praxis die Vertreter verschiedener Behörden dem Verfahren beigezogen. Die Durchsetzung der Interessen wird durch die Möglichkeit der Berufung bzw. Beschwerde gewährleistet.

II. Zur Änderung des Eisenbahnbeförderungsgesetzes**Zu Art. II Z 1 (§ 6 Abs. 3):**

Durch den neuen letzten Halbsatz des Abs. 3 entfallen die zahlreichen Ermäßigungsanzeigen bei Frachtgeschäften. Die Möglichkeit der behördlichen Einsicht bleibt aber gewahrt. Die Pflicht der Kaufleute zur Aufbewahrung von Handelsbüchern und Belegen dauert gemäß § 44 HGB sieben Jahre.

III. Zu den Änderungen des Kraftfahrlineiengesetzes

Das derzeit geltende Kraftfahrlineiengesetz wurde im Jahre 1952 erlassen und geht in seinen Grundzügen auf deutsche und österreichische Rechtsvorschriften zurück.

Durch die rasante Entwicklung des Kraftfahrli-
nienverkehrs seit Erlassung des geltenden Gesetzes
— derzeit werden von den Kraftfahrlinien pro Jahr
rund 494 Millionen Fahrgäste befördert — ist eine
Überarbeitung des Kraftfahrlinienrechtes erforder-
lich geworden, die zur Zeit in Arbeit ist. Noch vor
Erlassung einer diesbezüglichen Gesetzesnovelle
sollen bereits jetzt einzelne Verfahrensvorschriften
vereinfacht werden.

Zu Art. III Z 1 (§ 3):

Aus Gründen der Zweckmäßigkeit, Raschheit,
Einfachheit und Kostenersparnis würde zur Durch-
führung der für die Festsetzung der Haltestellen
erforderlichen mündlichen Verhandlung auch bei
Kraftfahrlinien, die konzessionsmäßig beim Bun-
desminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
ressortieren, der Landeshauptmann ermächtigt. Aus
denselben Verfahrensgrundsätzen soll nunmehr
auch die Erlassung des Bescheides vom Landes-
hauptmann vorgenommen werden.

Zu Art. III Z 2 (6 a):

Da — sofern der Konzessionsinhaber die
Kraftfahrlinie während der gesamten Konzessions-
dauer ständig betrieben hat — das Erfordernis des
Betriebes der Kraftfahrlinie und deren Wirtschaft-
lichkeit auch nach Ablauf der Konzessionsdauer
anzunehmen ist, wäre bei Antragstellung auf
Verlängerung der Konzessionsdauer nur die Ver-
kehrssicherheit und der Bauzustand der von dieser
Kraftfahrlinie befahrenen Straßen zu prüfen (§ 4
Abs. 1 Z 5 lit. a KfLG 1952). Ein Verfahren nach § 5
KfLG 1952 ist deshalb entbehrlich, weil sich am
Bestand und Umfang der Kraftfahrlinie nichts
ändert.

IV. Zu den Änderungen des Kraftfahrgesetzes

Mit diesem Bundesgesetz sollen auch aus dem
Kraftfahrgesetz bestimmte Agenden aus dem
Bereich des Bundesministers für öffentliche Wirt-
schaft und Verkehr ausgegliedert werden und so zu
einer Entlastung des Bundesministeriums führen.

Zu Art. IV Z 1 (§ 1 Abs. 4):

Der Abs. 4 des § 1 kann ersatzlos entfallen, da die
Entscheidung, ob ein Fahrzeug ein Kraftfahrzeug
im Sinne des KFG ist, ohne weiteres durch die
Gerichte selbst im Lichte der einschlägigen
Judikatur beurteilt werden kann und daher eine
Befassung des Bundesministers für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr entbehrlich ist.

Zu Art. IV Z 2 (§§ 109 Abs. 2, 116 Abs. 2):

Dadurch wird nunmehr der Landeshauptmann
zuständig zur Erteilung von Dispensen vom

Schulbesuch, bei der Erteilung von Fahrschulbewil-
ligungen (§ 109 Abs. 2) und zur Erteilung von
Dispensen vom Erfordernis eines in Österreich
gültigen Reifezeugnisses bei der Erteilung von
Fahrschullehrerberechtigungen (§ 116 Abs. 2).

Zu Art. IV Z 3 (§ 109 Abs. 2):

Bisher galt eine Dispens des Bundesministers für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr bundesweit. Es
soll daher sichergestellt werden, daß auch die vom
Landeshauptmann erteilten Befreiungen bundes-
weite Geltung haben. Dies deshalb, da diese
Befreiung nur erteilt werden darf, wenn der
Antragsteller eine gleichwertige andere Schulausbil-
dung genossen hat. Die Gleichwertigkeit der
Ausbildung ist aber auf Grund der Vollzugsklausel
des § 136 Abs. 1 lit. f und g im Einvernehmen mit
dem jeweils zuständigen Bundesminister für Wis-
senschaft und Forschung bzw. Bundesminister für
Unterricht und Kunst festzustellen. Der Landes-
hauptmann hat daher vor seiner Entscheidung
Stellungnahmen der jeweils sachlich zuständigen
Stellen einzuholen.

Die Vollzugsbestimmung des § 136, in der der
Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und
Verkehr als verfassungsmäßig oberstes Organ zur
Vollziehung dieser Bestimmung genannt ist, wurde
unverändert belassen, es wurde nunmehr nur der
Landeshauptmann als Organ der mittelbaren
Bundesverwaltung als zuständig zur Entscheidung
dieser konkreten Frage erklärt (siehe auch Z 2).

Zu Art. IV Z 4 (§ 123 Abs. 1):

Durch diese Bestimmung wird der Bundesmini-
ster für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als
Berufungsbehörde durch die unabhängigen Verwal-
tungssenaten in den Ländern ersetzt. Dadurch soll
eine weitgehende Entlastung des Bundesministers
erwirkt werden, gleichzeitig aber auch die in
speziellen Paragraphen enthaltenen Kompetenzen,
insbesondere bezüglich der Typengenehmigung,
aufrechterhalten und darüber hinaus auch das
zentrale Aufsichtsrecht des Bundesministers gesi-
chert werden. Dieses könnte sogar nach Wegfall der
Rechtsmittel und damit Entlastung verstärkt ausge-
übt werden.

Zu Art. IV Z 5, 6 und 7 (§§ 125 Abs. 3, 126 Abs. 4, 127 Abs. 4):

In diesen Fällen wird nunmehr die Feststellung
der Gleichwertigkeit der Ausbildung vom Bundes-
minister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf
den Landeshauptmann übertragen (im übrigen siehe
die Ausführungen zu Z 3).

Zu Art. IV Z 8 (§ 136 Abs. 1 lit. b):

Durch den Wegfall des § 1 Abs. 4 kann auch diese
Vollzugsbestimmung entfallen (siehe auch zu Z 1).

V. Zu den Änderungen des Gefahrgutgesetzes

Durch die vorliegenden Änderungen des Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (GGSt) sollen erstinstanzliche Bescheiderlassungskompetenzen für die Genehmigung von Verpackungen und Versandstücken, für die besondere Ausnahmegenehmigung von Kraftfahrzeugen und Anhängern, für die besondere Zulassung von Kraftfahrzeugen und Anhängern und für die Ausnahmegenehmigung von Beförderungen den Landeshauptmännern übertragen werden.

Da auf Grund der knappen personellen Ressourcen des Bundesministeriums die Dauer dieser Verfahren erheblich in die Länge gezogen wird und eine einheitliche Vollziehung des GGSt auch unter Umständen durch Erlässe gewährleistet werden kann, erscheint diese Kompetenzübertragung zum Zweck der Verwaltungsvereinfachung geboten. Im übrigen steht der verladenden Wirtschaft und den Beförderern die Möglichkeit offen, durch Zwischenschaltung eines Bahntransportes die Anzahl der für bestimmte Beförderungen erforderlichen Bescheide auf maximal zwei zu reduzieren.

Zu Art. V Z 1 (§ 6):

Es kann Fälle geben, wo eine Ausnahmegenehmigung notwendig und vertretbar ist. Es könnte in machen Fällen zu ganz unnötigen Erschwernissen für die Wirtschaft kommen, wenn Ausnahmegenehmigungen nicht vorgesehen sind. Man denke in diesem Zusammenhang an Beförderungen, die nur auf Strecken stattfinden, bei denen die üblichen Folgen von Zwischenfällen nicht befürchtet werden müssen, zB: Strecken ohne in der Nähe befindliche Gewässer, ohne Grundwassergefährdung, ohne besondere Vegetationsgefährdung, etwa zwischen einem Industriestandort und einem Bahnhof. Vor allem muß aber auch bedacht werden, daß eine Beförderung aus Versuchsgründen notwendig sein kann, die bei Einhaltung besonderer Vorsichtsmaßnahmen ohne weiteres vertretbar wäre, obwohl die Bestimmungen des ADR nicht eingehalten werden.

Schließlich wäre aber auch eine unververtretbare Schlechterstellung der nationalen Beförderer gegenüber den ADR-Beförderern gegeben, weil für die letzteren die Möglichkeit von Sondervereinbarungen gemäß Rn. 2010 oder 10 602 geschaffen wurde, die als generelle Ausnahmegenehmigungen anzusehen sind.

Die Bestimmungen des § 5, das sind alle Vorschriften betreffend die dem Antrag auf Genehmigung beizulegenden Gutachten von Prüf-anstalten oder Sachverständigen, sind entsprechend anzuwenden.

Gemäß § 5 Abs. 7 hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Möglichkeit, den Landeshauptmann zur Genehmigung von

einzelnen Verpackungen zu ermächtigen. Es erscheint somit naheliegend, den Landeshauptmann generell mit der Erteilung derartiger Ausnahmegenehmigungen zu betrauen.

Zu Art. V Z 2 und 3 (§ 14):

Der nunmehr außer Kraft zu setzende § 14 Abs. 2 sieht eine Ermächtigung zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen des Landeshauptmannes durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vor, wenn dadurch eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrens oder eine erhebliche Erleichterung für den Antragsteller erzielt wurde.

Da dies bei den meisten Anträgen, die an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gestellt wurden, der Fall war, erscheint eine generelle Betrauung der Landeshauptmänner mit diesen Agenden geboten.

Zu Art. V Z 4 (§ 17 Abs. 3):

Die besondere Zulassung gemäß § 17 Abs. 5 für bestimmte Arten von Straßen oder Straßenstrecken entspricht der kraftfahrrechtlichen, eingeschränkten Zulassung (§ 39 KFG 1967). Im Hinblick auf die für diese Zulassung notwendigen besonderen Ermittlungen der wichtigen Straßenstrecken oder Arten von Straßen und die damit verbundene besondere Beurteilung des Ergebnisses des Ermittlungsverfahrens kann die Entscheidung über diese Zulassung dem Landeshauptmann übertragen werden. Für Fälle, in denen ein Fahrzeug in mehreren Ländern verwendet werden soll, wird eine Regelung in Anlehnung an § 40 Abs. 4 KFG getroffen.

Zu Art. V Z 5 (§ 25):

Das ADR ermöglicht den Abschluß von Sondervereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten zB für Zwecke der Erprobung, bei denen von einzelnen Bestimmungen des ADR abgewichen werden kann. Es ist zweifellos erforderlich, auch für nationale Beförderungen eine analoge Möglichkeit zu schaffen.

Den Ländern wird durch die Kompetenzübertragung die Möglichkeit gegeben, in Hinblick auf ihre Interessen und besonderen verkehrs- und sicherheitstechnischen und sonstigen Gegebenheiten zu entscheiden.

Das Erfordernis mehrerer Bescheide bei Beförderung über mehrere Bundesländer kann durch Einbeziehung des Schienenverkehrs in die Beförderungsstrecke weitgehend vermieden werden. Notwendige (generelle) Ausnahmen für den Schienenverkehr können mit Genehmigungen des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im

Eisenbahntarif (Sonderheft 1 zum ÖGT I und IGT I) festgelegt werden.

VI. Zu den Änderungen des Gelegenheitsverkehrsgesetzes

Zu Art. VI Z 1 (§ 5 Abs. 7):

Diese Änderung ergibt sich aus der Notwendigkeit einer weitgehenden administrativen Entlastung des Bundesministers. Im übrigen wird auf die Ausführungen zu Z 2 verwiesen.

Zu Art. VI Z 2 (§ 15 Abs. 4 und 5):

Die im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz geregelte Materie steht im engen Konnex zum gesamten Gewerberecht. Dies manifestiert sich nicht zuletzt in § 1 Abs. 3 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, demzufolge, soweit dieses Bundesgesetz nicht besondere Bestimmungen trifft, für die diesem Bundesgesetz unterliegenden Gewerbebezüge die Bestimmungen der Gewerbeordnung 1973 gelten. Diese bilden folglich die Rechtsgrundlage für viele auf der Basis des Gelegenheitsverkehrsgesetzes beruhende Verfahren und bestimmen nicht zuletzt auch deren administrative Abwicklung wie etwa in gewissen Fällen auch die Regelung des Instanzenzuges.

Aus gesamtgewerberechter Sicht bewirken die nunmehrigen legislativen Maßnahmen zwar im Bereich des Instanzenzuges ein gewisses Abgehen von der bisherigen gewerberechtlich weitgehend einheitlichen Regelung. Dies etwa dort, wo die Gewerbeordnung ein dreinstanzliches Verfahren oder eine Zuständigkeit des Bundesministers als Behörde erster Instanz vorsieht. Da es sich beim Gelegenheitsverkehrs-Gesetz um eine *lex specialis* handelt, ist die Möglichkeit für eine partielle Abkehr von den Bestimmungen der Gewerbeordnung 1973 gegeben.

Durch die nunmehr getroffene Regelung soll — nicht zuletzt auch in Verfolgung der Ziele der Verwaltungsreform — eine weitgehende Entlastung des Bundesministers erwirkt werden. Diese wird auch eintreten durch die Zuständigkeit der Verwaltungssenate für Säumnisverfahren nach § 73 AVG, wenn der Landeshauptmann nicht fristgemäß seine Entscheidung getroffen hat — eine in den letzten Jahren im Gelegenheitsverkehrsgesetz leider häufig festzustellende Vorgangsweise.

Hervorzuheben ist hiebei, daß den Parteien im Verwaltungsverfahren durch die Neuregelung weder rechtliche noch finanzielle Nachteile erwachsen. Festzuhalten ist weiters, daß das zentrale Aufsichtsrecht des Bundesministers gesichert ist und den Parteien die Möglichkeit, dieses in Anspruch zu nehmen, weiterhin offensteht.

Überdies ist nicht von der Hand zu weisen, daß die jeweiligen gewerberechtlichen Befugnisse weitgehend dem Begriff der „civil rights“ im Sinne der Europäischen Menschenrechtskonvention zurechenbar sein dürften, sodaß der letztinstanzlichen Entscheidungskompetenz der Verwaltungssenate in diesem Zusammenhang verfassungsrechtliche Bedeutung zukommt.

VII. Zu den Änderungen des Güterbeförderungsgesetzes

Zu Art. VII Z 1 (§ 5 Abs. 5):

Diese Änderung ergibt sich aus der Notwendigkeit einer weitgehenden administrativen Entlastung des Bundesministers. Im übrigen wird auf die Ausführungen zu Z 2 verwiesen.

Zu Art. VII Z 2 (§ 15 b Abs. 3 und 4):

Die zur grundsätzlichen Neuordnung des Instanzenzuges und zur Möglichkeit des Abweichens von Gewerberechtsverfahren im Gelegenheitsverkehrsgesetz gegebenen Erläuterungen (Art. VI Z 2) gelten *mutatis mutandis* auch für das Güterbeförderungsgesetz.

VIII. Zu den Änderungen des Luftfahrtgesetzes

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 seit Inkrafttreten des Gesetzes gewonnenen Erfahrungen. Im besonderen sollen erstinstanzliche Agenden, die im Aufbaustadium der Luftfahrt vom Bundesminister zu führen waren, an das Bundesamt für Zivilluftfahrt 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 Erhöhung der Sicherheit, die Effektivierung der Durchsetzbarkeit der Rechtsvorschriften, kleine materielle Gesetzesänderungen bzw. Gesetzesergänzungen im besonderen) mitzubedenken. Darüber hinaus werden in das Novellierungsvorhaben fällige Neuerungen zur Entlastung des Bundeshaushaltes miteinbezogen.

2. Die Sicherheit der Luftfahrt ist das weitaus umfassendste Anliegen der Luftfahrtsatzung

für die Verwaltung. Auch hier sind bei jeder Gelegenheit Verbesserungen — seien sie auch noch so geringfügig — durchzusetzen, die sich aus der praktischen Erfahrung ergeben. Hier sind beispielsweise **Verbesserungen der Flugunfallsuntersuchungen** anzuführen, deren Zweck es ist, durch die völlige Aufklärung von Unfallursachen ähnliche Unfälle zu vermeiden.

3. Ebenfalls zur edukativen und präventiven Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt soll eine effektivere Sanktionierung der Luftfahrtrechtsvorschriften durch teilweise Zentralisierung der Strafverfolgung beim Bundesamt für Zivilluftfahrt dienen. Der wegen der Schwierigkeit der Materie notwendige Sachverstand für die Abwicklung derartiger Strafverfahren ist im Bundesamt für Zivilluftfahrt konzentriert vorhanden.

4. Die über die bisher aufgezeigten Motive hinausgehenden Novellierungsvorschläge — betreffend Flugsicherungskosten und Luftbeförderungsunternehmen — sind deutlich abgegrenzt beziehungsweise abgrenzbar. Sie ergeben sich aus Anregungen des Rechnungshofes und sollen der Kostenentwicklung der modernen Flugsicherung Rechnung tragen. Während die Luftfahrtindustrie in den letzten Jahren, auch in Österreich, erfreuliche Gewinne verzeichnete, mußten die infolge der technischen und mengenmäßigen Entwicklung vor allem für die Flugsicherung der gewerblichen Luftfahrt stark gestiegenen Personal- und Investitionskosten von der Bundesverwaltung und damit aus dem Bundeshaushalt getragen werden.

5. 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 Luftverkehrs und den Erfordernissen anzugleichen. Eine Anpassung an die EG-Regelungen wird noch nicht vorgenommen, da die Rechtssetzung in der EG derzeit nicht abgeschlossen ist und diesbezügliche Gespräche der EFTA-Staaten mit den EG-Staaten noch nicht abgeschlossen sind.

6. Die von den Landeshauptmännern im Hinblick auf die bessere Verfolgbarkeit angeregte Kennzeichnung von Hänge- und Paragleitern wurde ausführlich diskutiert. Es bestünde die Möglichkeit, wie Registrierung den Landeshauptmännern oder dem Österreichischen Aero-Club zu übertragen. Auch das Anbringen einer Kennzeichnung an den Piloten selbst wurde überlegt. Alle Möglichkeiten erwiesen sich aber aus technischen Gründen als nicht durchführbar und die Nichteffektivität der Verfolgung einzelner, sich nicht gemäß den Regeln verhaltender Sportler wäre weiterhin gegeben. Eine

weitere Beobachtung der Situation auf dem Sektor der Hänge- und Paragleiter ist aber erforderlich. Da manche Übertretungen durch die Nichtkenntnis der Vorschriften begründet sein dürften (vor allem von Tagesgästen aus dem Ausland in westösterreichischen Fremdenverkehrsorten), wird in Zusammenarbeit mit Fremdenverkehrsexperten eine Aufklärungskampagne gestartet.

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

- a) Die Fassung der Novelle soll möglichst weitgehend dem geltenden LFG angepaßt werden, die Neuerungen sollen deutlich erkennbar und möglichst wenig umfangreich sein.
- b) Durch die geplante Novellierung erwachsen dem Bund keine Mehrbelastungen und kein Personalmehrbedarf. Bei Überwälzung der gesamten Flugsicherungsaufwendungen sind vielmehr wesentliche Entlastungen des Staatshaushaltes zu erzielen.
- c) Geplant ist noch eine wesentliche Vereinfachung der Funkerprüfungen, die durch die Novellierung der Funker-Zeugnisverordnung erfolgen müßte, sowie eine Beschränkung der Verwendung von im Ausland registrierten Luftfahrzeugen in Österreich.
- d) Eine (verfassungsgesetzliche) Bestimmung für die Übernahme von EWR-Recht, wurde überlegt, aber nach Rücksprache mit dem BKA-VD als noch nicht spruchreif beurteilt.
- e) Der Entwurf einer (verfassungsgesetzlichen) Bestimmung, die eine Änderung der Flächenwidmung in Bauland in Teilen der Sicherheitszone eines Flugplatzes an die Zustimmung der Luftfahrtbehörde gebunden hätte, konnte nicht in die Regierungsvorlage aufgenommen werden. Damit besteht gegen die weitere Umbauung der österreichischen Flughäfen mit Wohngebieten keine Handhabe.
- f) Sollte bis zur parlamentarischen Behandlung eine Grundsatzentscheidung über organisatorische Änderungen der österreichischen Flugsicherungen fallen, so könnte dies noch in der Ausschußarbeit Berücksichtigung finden.

Zu Art. VIII Z 2 (§ 3 Abs. 2):

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. Die Flugsicherung obliegt gemäß § 120 LFG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt. Sinnvollerweise ist deshalb auch die Festlegung überwachter Lufträume der Fachbehörde zu übertragen, wobei die Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung beibehalten werden könnte.

Die Festlegungen erfolgen durch Höhen- und Koordinatenangaben, die dem Nichtfachmann nichts sagen und das Bundesgesetzblatt nur belasten. Eine Kundmachung in den nach internationalen Richtlinien herausgegebenen Luftfahrtveröffentlichungen, wie zB NOTAM, AIP, Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer, scheint daher angebracht. Auch eine durch das BGBIG nicht ausgeschlossene Entlastung des BGBl. (und damit des BKA-VD) kann als kleiner Beitrag zur Verwaltungsreform gesehen werden, die Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise war auch bisher notwendig.

Zu Art. VIII Z 3 (§ 5 Abs. 1 erster Satz):

Bezüglich der Festlegung von Luftraumbeschränkungen gilt ähnlich wie bei den überwachten Lufträumen, daß dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Verordnungsgeber eine vorwiegend formelle und allenfalls vermittelnde Funktion zukommt. Die Beschränkungsgebiete sind vor allem zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt als Fachbehörde und dem Bundesminister für Landesverteidigung (sowie allenfalls sonst berührten Bundesministern) auszuhandeln.

Zu Art. VIII Z 4 (§ 5 Abs. 4):

Die Änderung ist redaktioneller Natur.

Zu Art. VIII Z 5 (§ 6):

Wie überwachte Lufträume sollen auch Flugbeschränkungsgebiete nur mehr in luftfahrtüblicher Weise (dh. 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 durch Anschlag an Amtstafeln sind eine bloße Formalität und daher nicht mehr vorzusehen.

Zu Art. VIII Z 6 (§ 7 Abs. 3):

Für die Festlegung von Übungs- und Erprobungsbereichen gilt dasselbe wie für andere Luftraumbeschränkungen (überwachte Lufträume, Luftraumbeschränkungsgebiete). Aus systematischen Gründen wären die Regelungen deshalb anzupassen.

Zu Art. VIII Z 7 (§ 8 Abs. 1):

Nach dieser Bestimmung soll in Hinkunft der Ein- und Ausflug von und nach dem Bundesgebiet

von allen Flugfeldern in Österreich möglich sein, wenn die grenzbehördliche Abfertigung des Fluges sichergestellt ist und eine entsprechende Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erlassen wurde. Damit wird das bisherige System, wonach nur der Ein- und Ausflug von und nach Flughäfen und Flugplätzen auf denen Flugsicherungshilfsstellen eingerichtet waren ersetzt. Die nach dieser Bestimmung zu erlassende Verordnung wird eine Meldepflicht derartiger Flüge bei der Flugsicherung festzulegen haben, in welchem Zeitraum diese Meldung zu erfolgen hat, damit die grenzbehördliche Abfertigung durch ein nicht auf dem Flugfeld stationiertes Exekutivorgan gewährleistet ist.

Zu Art. VIII Z 8 (§ 11):

Wenngleich kein Zweifel besteht, daß Hänge- und Paragleiter unter die Legaldefinition der Luftfahrzeuge fallen, wären diese (als im LFG in Sonderbestimmungen meistgenannten Luftfahrzeugarten) in die demonstrative Aufzählung im § 11 aufzunehmen.

Hängegleiter ist ein nicht-kraftangetriebenes, einsitziges Luftfahrzeug schwerer als Luft, dessen Tragfläche aus starren und nichtstarren Teilen besteht, das ausschließlich durch die Kraft des Piloten gestartet sowie gelandet, und das im wesentlichen durch Schwerpunktverlagerung gesteuert wird.

Paragleiter ist ein nicht-kraftangetriebenes, einsitziges Luftfahrzeug schwerer als Luft, mit nichtstarrer Tragfläche, das ausschließlich durch die Kraft des Piloten gestartet sowie gelandet, und das im wesentlichen wie ein Fallschirm gesteuert wird.

Zu Art. VIII Z 9 (§ 15 Abs. 3 und 4):

Der im modernen Luftverkehr zunehmende Betrieb von ausländischen Luftfahrzeugen auf der Basis von Leasingverträgen führt dazu, daß das in seinem Heimatstaat registrierte Flugzeug nicht in Österreich registriert wird und damit der sicherheitstechnischen Kontrolle durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt entzogen ist. Dieser Entwicklung soll durch die Registrierungspflicht begegnet werden.

Zu Art. VIII Z 10 (§ 34 Abs. 2):

Zur Feststellung der fachlichen Befähigung zum Fallschirmspringer sowie zum Piloten von Hänge- und Paragleitern ist es aus verwaltungsökonomischen Gründen nicht erforderlich, das Gutachten einer vollständigen Prüfungskommission einzuholen. Die vereinfachte Lösung des Abs. 2 hat sich bei den Segelfliegern durchaus bewährt und wird hiemit erweitert.

Weiters wird in einer künftigen Novelle des LFG zu überlegen sein, ob nicht auch das sonstige Luftfahrtpersonal (insbesondere die Luftfahrzeugwarte) einer kontrollierten Ausbildung unterworfen werden soll.

Zu Art. VIII Z 11 (§ 38 Abs. 2):

Während die Höchstgrenze für die Prüfungstaxe von 1 500 S im Abs. 1 durchaus noch realistisch erscheint, ist die Höchstgrenze der Prüfervergütung von 50 S (seit 1958 unverändert) als nicht mehr ausreichend anzusehen. Auf eine Höchstgrenze kann verzichtet werden, da die Prüfungsvergütungen jedenfalls mit den Prüfungstaxen hereingebracht werden müssen.

Zu Art. VIII Z 12 (§ 41):

Die Bestellung eines Kollegiums von drei Sachverständigen vor dem Widerruf und der Untersagung einer Tätigkeit als Zivilluftfahrer ist nicht erforderlich, da das Bundesamt für Zivilluftfahrt vor Scheinentziehungen ohnehin bei Auftreten von Unklarheiten Gutachten von Sachverständigen einholt und deren Ergebnisse den Entscheidungen zugrunde legt.

Zu Art. VIII Z 13 (§ 72 Abs. 1):

Die Erhöhung der Summe erscheint zeitgemäß; auch in der Bundesrepublik Deutschland wurden jüngst die Haftungssummen erhöht.

Zu Art. VIII Z 14 (§ 75 Abs. 2 und 3):

Die aus der Stammfassung 1957 stammende Bestimmung des § 75, wonach die Amts- und Diensträume kostenlos vom Flugplatzhalter zur Verfügung zu stellen sind, erscheint nicht mehr zeitgemäß. Im Sinne der Kostenwahrheit wurde analog zu § 18 Zollgesetz das Entgelt in der Höhe des Selbstkostenpreises festgesetzt.

Zu Art. VIII Z 15 (§ 78 Abs. 2):

Das Erfordernis der Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Landesverteidigung hat sich in der Vergangenheit als unnötig erwiesen, da es sich bei der Erklärung der Landesverteidigung im Verfahren zur Errichtung von zivilen Bodeneinrichtungen um eine reine Formalität gehandelt hat. Im Sinne der Verwaltungsökonomie wird vorgeschlagen, den Satz zu streichen.

Zu Art. VIII Z 16 (§ 93 Abs. 2 lit. b):

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. Außerdem hat es aus den vorher erwähnten Gründen bereits personelle (Kennzeichnungsreferat) und einrichtungsmäßige (Geländewagen, Funktelefone und Seil- sowie Geländevermessungsgeräte) Vorkehrungen getroffen. Hinsichtlich des Verwaltungsablaufes ist zu beachten, daß es bei Hindernissen außerhalb der Sicherheitszone, welche eine Personenseilbahnlage darstellen, einer eisenbahnbehördlichen Genehmigung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bedarf und somit hinsichtlich des Sachausganges zwischen Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Eisenbahnbehörde (vgl. auch Art. I Z 3) dieses Entwurfes) eine Koordination anzustreben ist, um divergierende Entscheidungen hintanzuhalten. Die Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung soll diesem die Möglichkeit geben, auf besondere Gefahrenquellen aus der Sicht der Militärluftfahrt hinzuweisen.

Zu Art. VIII Z 17 (§ 94 Abs. 2):

Aus sachlichen Gründen (Zuständigkeit für Flugsicherungsanlagen) bietet sich bezüglich der Anlagen mit optischen oder elektrischen Störwirkungen außerhalb von Sicherheitszonen eine Kompetenzübertragung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt an. Dies auch unter Berücksichtigung einer weitgehenden Kompetenzvereinfachung (dh. 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).

Zu Art. VIII Z 18 (§ 104 Abs. 4):

Die Möglichkeit der Vorschreibung von weiteren, verfahrensrelevanten Unterlagen und Angaben durch die Behörde ist bereits durch das AVG 1950 gegeben. Eine Bestimmung im LFG ist somit entbehrlich.

Zu Art. VIII Z 19 (§ 109 Abs. 1 und 2):

Stellt nur eine Gesetzesbereinigung im Hinblick auf die Änderung des § 140 dar. Es erfolgen keine inhaltlichen Änderungen.

Zu Art. VIII Z 20 (§ 110):

Stellt nur eine Gesetzesbereinigung im Hinblick auf die Änderung des § 140 dar. Es erfolgen keine inhaltlichen Änderungen.

Zu Art. VIII Z 21 (§ 117):

Auf Grund eines Anlaßfalles ergab sich die Notwendigkeit dieser Einfügung. Es soll damit

gewährleistet werden, daß die in österreichischen Vermietungsunternehmen eingesetzten Luftfahrzeuge auch der Aufsicht und Kontrolle der österreichischen Behörden hinsichtlich der Wartung unterstehen, um dem Sicherheitsaspekt voll Rechnung tragen zu können.

Zu Art. VIII Z 22 (§ 119):

Als „Flugsicherung“ im Sinne des LFG soll nur die zivile, vom Bundesamt für Zivilluftfahrt selbst besorgte Flugsicherung gelten.

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.

Da gegenwärtig in Vertiefung der im Bundesamt für Zivilluftfahrt bereits 1989 durchgeführten Gemeinkostenanalyse eine vom Bundeskanzleramt beauftragte GKA über die Frage einer Zusammenlegung der drei gegenwärtig bestehenden Bundeswetterdienste erfolgt, ist nicht auszuschließen, daß künftig Organisationsänderungen vorgeschlagen werden.

Zu Art. VIII Z 23 (§ 120 Abs. 2):

Die geltende Formulierung des § 120 Abs. 2 LFG wird teilweise in dem Sinne mißverstanden, daß andere Personen als Angehörige der Bundespolizei oder Bundesgendarmarie keinesfalls zur Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben ermächtigt werden dürfen. Tatsächlich besteht jedoch die Notwendigkeit, durch den Wegfall der sogenannten „Flugsicherungshilfsstellen“ künftig vor allem Organe von Flugplatzhaltern aber auch Angehörige von Militärflugleitungen (mit Zustimmung der militärischen Kommandostellen) 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.

Zu Art. VIII Z 24 (§ 121):

Die Ergänzung entspricht der den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechenden Praxis.

Zu Art. VIII Z 25 (§ 122):

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, weil vermieden werden sollte, daß sich das Bundesamt für Zivilluftfahrt als ausschließlich für die Errichtung und den Betrieb von Flugsicherungsanlagen in Betracht kommend angesehen wurde — selbst Bewilligungen erteilt. Mangels Bewilligerfordernisse werden auch Ermittlungsverfahren zur Feststellung des Vorliegens der gesetzlichen Erfordernisse als zumindest überflüssig angesehen (VwGH 8. 2. 1968, Z. 1596/67) und keine Beteiligtenrechte an erkannt. Im rechtsstaatlichen Interesse erscheint es jedoch geboten, daß wenigstens ein solches Ermittlungsverfahren durchgeführt wird, da die Errichtung von Flugsicherungsanlagen unter Umständen weitreichende Wirkungen im Hinblick auf die Bestimmungen in den §§ 94, 96 und 97 ff. haben kann. 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. zB § 128 LFG). Dieser Begriff umfaßt neben der Sicherheit der Luftfahrt im engeren Sinne auch die Sicherheit von Personen und 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 der keine sonstigen Sicherheitsgefährdungen in Betracht kommen. Da der Begriff der Flugsicherungsanlagen von Bauwerken bis zu elektrischen Einrichtungen alle möglichen Anlagen umfaßt, sind auch von Bausicherheits- bis zu Störwirkungsermittlungen alle möglichen Sicherheitsgesichtspunkte in Betracht zu ziehen.

Hinsichtlich der Kostentragung für Flugsicherungseinrichtungen (Abs. 2) hat der Luftfahrtgesetzgeber des Jahres 1957 — übereinstimmend damals mit den Regelungen in den meisten anderen Staaten — die Förderungsnotwendigkeit der noch als im Pionierstadium befindlich anzusehenden Luftfahrt im allgemeinen berücksichtigt. 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 Benützer überwält werden können (so § 122 Abs. 1 LFG in der geltenden Fassung, dazu Erk. des VwGH vom 22. 6. 1988, Zl. 86/03/0115-5). Die Entwicklung aller Bereiche der Luftfahrt vom Pionierstadium zu einem prosperierenden und expandierenden Wirtschaftsbereich wie Freizeitbereich hat international bald dazu geführt, deren Subventionierung (durch die kostenlose Zurverfügungstellung von Flugsicherungseinrichtungen und -personal) zu hinterfragen. Die Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren zur Deckung der Kosten der Überflüge ist inzwischen fast weltweit üblich (für Österreich vgl. die seit 1973 bestehende Mitgliedschaft im Eurocontrol-Abrechnungssystem, an dem durch die Vorbereitung befindliche Vollmitgliedschaft Österreichs bei Eurocontrol und durch die hier vorgeschlagene Gesetzesänderung keine Änderung eintreten soll). Die Überwälzung der Kosten auch des Anfluges entspricht nun der derzeitigen Entwicklung in Europa: zB wurden in der Schweiz, in Frankreich und Großbritannien und 1990 in der Bundesrepublik Deutschland in Vorbereitung der Privatisierung der Bundesanstalt für Flugsicherung sogenannte „approach charges“ je nach dem Gewicht der Flugzeuge (MTOW) eingeführt, in anderen Staaten (zB Belgien) sind diese Kosten bereits in der Kalkulation der Landegebühren der Flughäfen beinhaltet. Für Österreich hat der Rechnungshof bereits in seinem Bericht 1977 über die Überprüfung der Gebarung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt einer Novellierung des Luftfahrtgesetzes in diesem Sinne dringend empfohlen, und in späteren Prüfberichten wiederholt — etwa betreffend den Flughafen Salzburg ua. — eine Überwälzung der luftfahrtspezifischen Auslagen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durch entsprechende Novellierung des Luftfahrtgesetzes als notwendig bezeichnet. Durch die vorgesehene Verordnungsermächtigung wird die Möglichkeit geschaffen, die Kosten der Flugsicherung (und zwar zur Gänze, dh. auch die Betriebs- einschließlich der Personalkosten) auf die Benützer zu überwälzen. Damit kann erwartet werden, daß den Aufwendungen für das Bundesamt für Zivilluftfahrt, soweit dieses Flugsicherungsaufgaben im Sinne des LFG wahrnimmt, äquivalente Einnahmen durch Flugsicherungsstreckengebühren und die neugeschaffenen Anflugsicherungsgebühren entsprechen. Es wird auch ein Kostenersatz für die nach § 120 Abs. 2 LFG auf einzelnen Flugplätzen eingerichteten Flugsicherungshilfsstellen vorgesehen, soweit Angehörige der Bundespolizei oder Bundesgendarmerie Aufgaben der Flugsicherung übernehmen.

Die Bestimmungen des § 122 ist als *lex specialis* zu § 75 anzusehen.

Zu Art. VIII Z 26 (§ 130):

Auf Grund der militärischen Sicherheitsbedürfnisse, die auf dem Gebiet des Luftbildwesens trotz Satellitenphotographie nach wie vor bestehen, ist die Aufrechterhaltung einer Bewilligungspflicht für Luftbildaufnahmen — wenn auch in eingeschränktem Umfang — solange erforderlich, als diesen Bedürfnissen durch keine sonstigen (straf)gesetzlichen Schutzbestimmungen entsprochen wird, wie sie gegenwärtig zB in der Schweiz und in der Bundesrepublik Deutschland (wo die früher bestehende Bewilligungspflicht bereits aufgehoben wurde) bestehen. Für die nächste Änderung des Luftfahrtgesetzes wird eine strafgesetzliche Bestimmung vorbereitet, welche die derzeitige Bewilligungspflicht ersetzen soll.

Zu Art. VIII Z 27 (§ 137):

Durch die Änderung des § 137 soll die bisher nach einem Erlaß des Bundesministers für Landesverteidigung eingerichtete Flugunfallkommission des Bundesministeriums für Landesverteidigung eine gesetzliche Grundlage erhalten. Die Möglichkeit der gegenseitigen Entsendung von Kommissionsmitgliedern dient der besseren Durchsetzung der vom jeweiligen Ressort zu beachtenden Interessen.

Weiters hat sich gezeigt, daß es im Rahmen der Untersuchung erforderlich ist, dem Leiter die Möglichkeit einzuräumen, Obduktionen und Beschlagnahmen selbst zu veranlassen. Die gemäß der StPO zuständigen Organe sind meist mit den Gegebenheiten und Notwendigkeiten auf Grund eines Flugunfalles nicht vertraut. Der neu einzuführende Gesetzespassus bringt große Zeitersparnis mit sich und wurde auch vom Bundesministerium für Justiz angeregt.

Zu Art. VIII Z 28 (§ 140):

Durch die Delegationsmöglichkeit wird eine erhebliche Entlastung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorgenommen. Nur im Falle von luftverkehrspolitisch bedeutsamen Verfahren ist keine Kompetenzübertragung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt anzuraten.

Zu Art. VIII Z 29 (X. Teil):

Da die Beschlagnahme von Verfallsgegenständen als einstweilige Zwangs- und Sicherheitsmaßnahme in den X. Teil des Luftfahrtgesetzes aufgenommen wurde, mußte die Überschrift erweitert werden.

Zu Art. VIII Z 30 (§ 146):

Die Einhaltung von bestimmten An- und Abflugverfahren soll durch Anordnungen der

Flugsicherungsorgane garantiert werden. Damit sollen auch Abweichungen von den vorgeschriebenen, durch ein Lärmüberwachungssystem festgestellten Verfahren unter Strafe gestellt werden.

Die vollständige Dezentralisierung der Strafkompentenz auf dem komplizierten Spezialrechtsgebiet der Luftfahrt hat sich nicht bewährt, da die einzelnen Bezirksverwaltungsbehörden naturgemäß nur sehr selten mit Luftfahrtstrafsachen befaßt sind. Sie nehmen in diesen Fällen regelmäßig die Hilfe der Luftfahrtbehörden in Anspruch, wenn nicht überhaupt schon die Anzeige vom Bundesamt für Zivilluftfahrt, das auch entsprechende Erhebungen führen muß, erstattet wird. Analoge Regelungen bestehen im Schifffahrtsrecht, die Strafkompentenz liegt hier beim Bundesamt für Schifffahrt.

Im Falle der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen ohne Bewilligungen wurde die Mindesthöhe der Geldstrafe und die Strafe des Verfalles des eingesetzten Luftfahrzeuges neu festgelegt. Im Wiederholungsfall soll aus generalpräventiven Gründen aber auch aus massiven Sicherheitsinteressen die Strafe des Verfalles ausgesprochen werden können.

Zu Art. VIII Z 31 (§ 146 a):

Die einstweilige Beschlagnahme von Verfallsgegenständen vor Rechtskraft des Bescheides muß im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gesehen werden. Die Praxis hat gezeigt, daß nur mit der Verhängung von (meist geringen) Geldstrafen die unbefugte Ausübung der gewerbsmäßigen Beförderung nicht verhindert werden kann. Da jedoch massive öffentliche Interessen bedroht sind, mußte eine Handhabe geschaffen werden, Sofortmaßnahmen setzen zu können.

IX. Zur Änderung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr

Zu Art. IX Z 1 (§ 14):

Die Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Einrichtung von Stadtbüros hat sich in der Vergangenheit als bedeutungslos erwiesen und ist daher nicht erforderlich. Für die Behörde ist lediglich die Ausübung einer kommerziellen Tätigkeit relevant. Diese soll einer Bewilligung bedürfen und somit der Behörde zur Kenntnis gebracht und von ihr genehmigt werden. Die bloße Einrichtung eines Büros erscheint nebensächlich.

X. Zu den Änderungen des Seeschifffahrtsgesetzes

Der geplanten Novelle zum Seeschifffahrtsgesetz und zum Schifffahrtsgesetz 1990 liegen Überlegun-

gen für eine weitere Harmonisierung der schifffahrtsrechtlichen Vorschriften und eine zweckmäßigere Gestaltung der Zuständigkeitsbestimmungen zugrunde. Die Übertragung der Zuständigkeit vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf den Landeshauptmann in jenen Fällen, denen aus verkehrspolitischer Sicht keine zentrale Bedeutung zukommt, soll dem föderalistischen Prinzip Rechnung tragen.

Die neue Regelung im Seeschifffahrtsgesetz, wonach die Zulassung für Yachten mit einer Länge von weniger als 24 m nunmehr vom Landeshauptmann erteilt wird, bringt eine Angleichung an die Systematik des Schifffahrtsgesetzes 1990, bietet dem Antragsteller eine Vereinfachung des Verfahrens für Yachten, die sowohl in der Binnen- als auch in der Seeschifffahrt eingesetzt werden, und begründet weiters einen Instanzenzug im Verwaltungsverfahren.

Neben formalen Korrekturen, wie der Bereinigung von Druckfehlern und Fehlzitataten, sollen durch die Novelle auch einige inhaltliche Anpassungen vorgenommen werden, die seit Inkrafttreten der beiden Bundesgesetze auf Grund der praktischen Erfahrungen geboten erscheinen.

Zu Art. X Z 1 und 2:

Es erfolgt eine Anpassung der Behördenbezeichnung im Sinne des Bundesministeriengesetzes.

Zu Art. X Z 3, 4, 5 und 6:

Diese Bestimmungen sollen über die bereits jetzt zur Sicherstellung des „genuine link“ (echte Verbindung) zwischen dem Fahrzeug und dem Reeder bestehenden Vorschriften hinaus, wie die Forderung nach österreichischer Staatsbürgerschaft und einem Hauptwohnsitz im Inland, eine ausreichende Qualifikation des Managements durch das Erfordernis einer angemessenen spezifischen Berufspraxis sicherstellen. Diese zusätzlichen fachlichen Anforderungen sollen weiters gewährleisten, daß auf Ebene der Unternehmensführung den Interessen der Sicherheit der Schifffahrt und des Umweltschutzes in verstärktem Maße Rechnung getragen wird.

Zu Art. X Z 7:

Mit diesen Bestimmungen wird die Zuständigkeit für die Zulassung zur Seeschifffahrt für Yachten mit einer Länge von weniger als 24 m vom Bundesminister auf den Landeshauptmann übertragen. Dies ist sowohl im Hinblick auf eine Anpassung an die Zulassungsvorschriften des Schifffahrtsgesetzes 1990 als auch auf den erstinstanzlichen Charakter dieser Agenden wünschenswert. Die Beibehaltung des

zentralen Verzeichnisses beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ergibt sich aus internationalen Verpflichtungen (Abkommen über die Anerkennung des Flaggenrechtes für Staaten ohne Meeresküste, BGBl. Nr. 430/1924) und ist darüber hinaus für die Vollziehung der Auskunftspflicht gemäß § 14 Abs. 3 zweckmäßig. Für jene Fälle, in denen die Zuständigkeit nunmehr beim Landeshauptmann liegt, waren somit die für die zentrale Registerführung erforderlichen Verständigungs- und Übermittlungspflichten festzulegen.

Zu Art. X Z 8:

Diese Bestimmung dient der Klarstellung, daß der von einer Jacht zu führende Name sich von den Namen anderer zur Seeschifffahrt zugelassener Jachten zu unterscheiden hat.

Zu Art. X Z 9:

Durch die Anhebung der Grenze, unterhalb der eine Vereinfachung der Zulassung zur Seeschifffahrt vorgesehen ist, soll der tatsächlichen Verwendung der Jachten im unmittelbaren Küstenbereich und auf Binnengewässern Rechnung getragen und dem Zulassungswerber eine weitere Erleichterung geboten werden.

Zu Art. X Z 10:

Mit dieser Änderung soll die Möglichkeit einer administrativen Vereinfachung bei der Anerkennung der vom Motorboot-Sportverband für Österreich (MSVÖ) oder vom Österreichischen Segelverband (ÖSV) ausgestellten Befähigungsausweise geschaffen werden. Künftig soll von der bisherigen Praxis, jeden einzelnen Ausweis mit einem eigenhändig unterfertigten Bestätigungsvermerk zu versehen, abgegangen werden und eine allgemeine Anerkennung durch Verordnung erfolgen.

Zu Art. X Z 11:

Da auf Grund des Seeschifffahrtsgesetzes nunmehr seit rund zehn Jahren die Möglichkeit des Erwerbes österreichischer Befähigungsausweise besteht, sollte ein Bedarf für die Anerkennung ausländischer Befähigungsausweise nicht mehr vorliegen, zumal für österreichische Staatsbürger keine Verpflichtung zum Erwerb eines österreichischen Befähigungsausweises besteht.

XI. Zu den Änderungen des Schiffahrtsgesetzes

Zu Art. XI Z 1:

Diese Begriffsbestimmung deckt sich inhaltlich mit jener der europäischen Wasserstraßenverkehrs-

ordnung der Economic Commission for Europe (ECE); diese Vorschrift soll auf Grund eines Beschlusses der Donaukommission noch im Jahr 1991 auf der Wasserstraße Donau eingeführt werden.

Zu Art. XI Z 2:

Siehe Erläuterungen zu Z 35.

Zu Art. XI Z 3, 5 und 32:

Auf Grund der im Teil 2 der Anlage zum Bundesministeriengesetz festgelegten Kompetenzen des Verkehrsressorts in Angelegenheiten des Wasserstraßenbaues sollen die für die Schifffahrt maßgeblichen Wasserstraßenparameter unter Beachtung der sich aus der Donaukonvention für Österreich ergebenden Verpflichtungen verbindlich festgelegt werden.

Zu Art. XI Z 4:

Es handelt sich um die Korrektur von Druckfehlern.

Zu Art. XI Z 6:

Im neuen § 37 a wird für die schifffahrtspolizeiliche Verkehrsregelung bei den Schleusen der Staustufen auf der Donau eine Kostentragungsregelung getroffen, wie sie bereits gemäß § 25 Abs. 3 für Schifffahrtszeichen gilt. Die zu tragenden Kosten beinhalten alle zur Verkehrsregelung erforderlichen Anlagen und die erforderlichen Ausrüstungen und Einrichtungen eines Befehlsstandes, wie insbesondere Signal- und Fernsprechausrüstungen, sowie den gesamten Personal- und Sachaufwand für die im Schleusenschichtdienst beschäftigten Bediensteten.

Zu Art. XI Z 7:

Die Einfügung dient der Klarstellung des Zitates.

Zu Art. XI Z 8 und 24:

Mit diesen Änderungen wurden bisherige Zitierfehler bereinigt und gleichzeitig die Querverweise zwischen § 38 Abs. 4 und § 130 Abs. 4 klarer gestaltet.

Zu Art. XI Z 9:

Zur Vermeidung einer Behinderung der gewerbsmäßigen Schifffahrt soll die bereits hinsichtlich Sportanlagen bestehende Möglichkeit, auf bestimm-

ten Strecken deren Errichtung, Wiederverwendung oder wesentliche Änderung zu verbieten (Verbotsbereich), nunmehr auch auf sonstige Anlagen, die Zwecken des Sportes dienen, ausgedehnt werden.

Zu Art. XI Z 10:

Die geänderte Textfassung ermöglicht es, auch für bereits bestehende sonstige Anlagen Anpassungsmaßnahmen vorzuschreiben, um die Einhaltung der in § 48 des Schiffahrtsgesetzes 1990 genannten Erfordernisse für Schiffahrtsanlagen sicherzustellen.

Zu Art. XI Z 11:

In der vorgesehenen Novelle wird dem Umstand Rechnung getragen, daß auf Grund der Wasserrechtsnovelle 1990, BGBl. Nr. 252/1990, eine Erklärung zum „bevorzugten Wasserbau“ nicht mehr vorgesehen ist. Es erscheint daher zweckmäßig, die Kontrolle derartiger Schiffahrtsanlagen an den in § 70 Abs. 1 Z 3 genannten Gewässern der Bezirksverwaltungsbehörde zu übertragen.

Zu Art. XI Z 12:

Ergänzend zu der in Art. XI Z 9 der geplanten Novelle auf bestehende sonstige Anlagen erweiterten Verordnungsmächtigung soll der Behörde die Befugnis eingeräumt werden, für diese Anlagen bescheidmäßig Maßnahmen aufzuerlegen, die sicherstellen, daß diese den Bestimmungen des Schiffahrtsgesetzes 1990 bzw. den Durchführungsverordnungen entsprechen.

Zu Art. XI Z 13:

Mit der neuen Formulierung soll klargestellt werden, daß auch in jenen Fällen, in denen in der Konzession die Anzahl und Art der zu verwendenden Fahrzeuge und Schwimmkörper festgesetzt wurde, jede diesbezügliche Erweiterung einer neuen Konzession bedarf.

Zu Art. XI Z 14 und 15:

Durch diese geplante Änderung wird die Möglichkeit geboten, bei Vorlage einer entsprechenden Erklärung einer mit Bescheid anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder eines Ziviltechnikers für Schiffstechnik von einer Vornahme der Eichung durch die Behörde abzusehen. Damit wird auch im Bereich der Eichung eine bereits im Zulassungswesen bestehende Verwaltungsvereinfachung möglich.

Zu Art. XI Z 16 und 18:

Die geänderte Textierung soll verdeutlichen, daß die gegebenenfalls zu prüfenden Erfordernisse des

Arbeitnehmerschutzes bereits zu den gemäß § 109 an das Fahrzeug gestellten Anforderungen zählen und nicht nur an die Verwendung des Fahrzeuges gebunden sind.

Zu Art. XI Z 17:

Durch den Entfall des Verweises auf § 109 wird klargestellt, daß für die Zuweisung eines Probe-kennzeichens grundsätzlich ein vereinfachtes Verfahren vorgesehen ist.

Zu Art. XI Z 18:

Die Fahrtauglichkeitserfordernisse für Fahrzeuge werden durch den Verweis auf § 15 Abs. 1 Z 3 und 4 über die Betriebs- und Verkehrssicherheit hinaus auf Aspekte des Umweltschutzes, wie die Lärmproblematik und den Gewässerschutz, ausgedehnt. Diese Interessen können nun bei der Erlassung von Verordnungen und in den konkreten Zulassungsverfahren verstärkt Berücksichtigung finden. Des weiteren wird klargestellt, daß die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes bereits zu den gemäß § 109 an das Fahrzeug gestellten Anforderungen zählen.

Zu Art. XI Z 19:

Diese Bestimmungen bringen eine Erleichterung gegenüber der derzeitigen Rechtslage; durch die Möglichkeit für Fahrzeuge mit einer zugelassenen Fahrgastanzahl von bis 300 Fahrgästen und Fahrzeugen mit Fahrgastkabinen für bis zu 12 Fahrgäste den Nachweis über die Einhaltung von Bauvorschriften einer Klassifikationsgesellschaft zB durch die Bauwerft oder einen Ziviltechniker für Schiffstechnik führen zu lassen, werden wirtschaftliche Nachteile für bauwillige Schiffahrtsunternehmen weitgehend vermieden, ohne daß Sicherheitseinbußen in Kauf genommen werden müssen.

Zu Art. XI Z 20:

Der Hinweis auf die Erteilung einer Zulassung nach den nunmehr geltenden Bestimmungen erscheint entbehrlich.

Zu Art. XI Z 21 und 22:

Es handelt sich um die Korrektur von Druckfehlern.

Zu Art. XI Z 23:

Durch diese Bestimmungen soll klar zum Ausdruck kommen, daß die Anerkennung ausländischer Befähigungsausweise nur in jenen Fällen gerechtfertigt ist, in denen der im Ausland gelegene

Mittelpunkt der Lebensinteressen des Antragstellers den Erwerb eines Befähigungsausweises in Österreich unzumutbar erscheinen läßt.

Zu Art. XI Z 24 und 25:

Die neue Textierung soll verdeutlichen, daß es sich um ein in Österreich ausgestelltes Befähigungsergebnis handeln muß.

Zu Art. XI Z 26:

Da es für den Begriff „Steuermann“ derzeit keine Legaldefinition gibt und eine solche auch in der in Ausarbeitung stehenden Besatzungsverordnung nicht vorgesehen ist, war im Interesse der Rechtsklarheit die Streichung dieses Begriffes vorzunehmen.

Zu Art. XI Z 27:

Durch diese Bestimmung kann Bewerbern um die Kapitänspatente A und B unter gewissen Voraussetzungen Nachsicht vom Erfordernis des § 130 Abs. 2 Z 1 erteilt werden, wobei jedenfalls sichergestellt sein muß, daß der Bewerber das 21. Lebensjahr vollendet hat und nur eine der Nachsichtsmöglichkeiten gemäß Abs. 7 bzw. Abs. 10 in Anspruch genommen wird.

Zu Art. XI Z 28:

Für eine Beurteilung der praktischen Kenntnisse von Bewerbern um Kapitänspatente A bzw. Schiffsführerpatente A und C erscheint es jedenfalls erforderlich, die praktische Prüfung auf Wasserstraßen abzuhalten.

Zu Art. XI Z 29 und 30:

Es wird als zweckmäßig erachtet, bei Bewerbern eines gemäß § 129 Abs. 1 eingeschränkten Befähigungsausweises, den Umfang der Erweiterungsprüfung auf jene Fachgebiete zu beschränken, die im Hinblick auf die angestrebte Erweiterung geboten erscheinen bzw. von einer theoretischen Prüfung gänzlich abzusehen.

In jenen Fällen, in denen es auf Grund mangelnder fachlicher Befähigung zu einer groben Verletzung schiffahrtsrechtlicher Vorschriften kommt, soll es möglich sein, die Kenntnisse des Inhabers eines Befähigungsausweises in den betroffenen Fachgebieten bzw. seine praktische Eignung im Rahmen einer Nachprüfung neuerlich festzustellen. Wird die Nachprüfung nicht abgelegt bzw. nicht bestanden liegt ein Entziehungstatbestand vor. Diese nachträgliche Kontrollmöglichkeit soll im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt die entspre-

chenden Qualifikation der Inhaber von Befähigungsausweisen gewährleisten.

Zu Art. XI Z 31:

Durch die Ergänzung der Übergangsbestimmungen werden die Entziehungstatbestände des § 134 Abs. 1 nunmehr auch auf die nach den vor Inkrafttreten des Schifffahrtsgesetzes 1990 geltenden Bestimmungen ausgestellten Befähigungsausweise ausgedehnt.

Zu Art. XI Z 32:

Die Verwendung des Begriffes „Verfügungsbeziehung“ im bisherigen Wortlaut der Bestimmung hat zu der Auslegung geführt, daß betreffend die Schulungsräume ein konkretes Rechtsverhältnis zu bestehen habe. Da die Normierung dieses Erfordernisses nicht in der Absicht des Gesetzgebers liegt, sondern lediglich sichergestellt sein soll, daß geeignete Räumlichkeiten vorhanden sind, war eine entsprechende Korrektur vorzunehmen.

Zu Art. XI Z 33:

Entsprechend der allgemeinen Systematik des Schifffahrtsgesetzes 1990 wird mit der geänderten Bestimmung auch in Angelegenheiten der Schiffsführerschulen die erstinstanzliche Zuständigkeit zur Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren der Bezirksverwaltungsbehörde übertragen.

Zu Art. XI Z 34:

Im Zuge der Errichtung der Staustufe Wien-Freudenau sollen im Mündungsbereich der Neuen Donau Liegeplätze für die gewerbmäßige Schifffahrt geschaffen werden, sodaß der Begriff der Wasserstraße auf den davon betroffenen Bereich der Neuen Donau auszudehnen war.

Zu Art. XI Z 35:

Durch die beabsichtigte Novelle soll der Teil des Donaualtarmes Wallsee, der von der Donau nicht durch eine Schwelle getrennt ist, wieder dem Regime der Wasserstraße zugeordnet werden. Die im Schifffahrtsgesetz 1990 getroffene Qualifizierung als „Nicht-Wasserstraße“ hat sich insofern nicht voll bewährt, als in der Praxis Schwierigkeiten bei der Markierung und Überwachung dieses Gewässerteiles aufgetreten sind. Die intensive, auch schifffahrtsbezogene Nutzung dieses Gewässerabschnittes (Motorbootsport, Barfußwasserschlaufen) rechtfertigt die neuerliche Einstufung als Wasserstraße und den vorgesehenen Entfall der Ziffer 5 der Anlage 2 zu § 14.

Zu Art. XI Z 36 und Z 2:

Auf Grund der vorliegenden Projekte für eine Donau-Oder-Elbe-Verbindung kann eine Inan-

spruchnahme des oberhalb Fluß-km 6,0 liegenden Teiles der March durch die gewerbsmäßige Schifffahrt aus heutiger Sicht ausgeschlossen werden. Darüber hinaus bestehen vorwiegend aus Gründen des Naturschutzes bereits weitgehende Schifffahrtsbeschränkungen. Unter Bedachtnahme auf die Definition des Begriffes „Wasserstraße“ in § 2 Z 16 erscheint daher die Beibehaltung der March oberhalb von Fluß-km 6,0 sowie der Thaya als Wasserstraße nicht länger gerechtfertigt.

Zu Art. XIII:

Für den Vorschlag des abgestuften Inkrafttretens war maßgeblich die möglichst frühzeitige Verbesserung der Rechtslage dort, wo keine organisatorischen Änderungen erfolgen oder Durchführungsverordnungen vorbereitet werden mußten.

Das Außerkrafttreten der Ausnahmebestimmung des § 122 Abs. 3 lit. b läßt sich dadurch rechtfertigen, daß bis zur Ausgliederung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt eine Gebührenpflicht für die Flugzeuge des österreichischen Bundesheeres nur zu einer Verschiebung zwischen zwei Budgetkapiteln führen würde. Mit der Schaffung einer nach rein betriebswirtschaftlich operierenden eigenen Rechtspersönlichkeit für das heutige Bundesamt für Zivilluftfahrt wäre es aber weder wirtschaftlich noch im Sinne der Gleichbehandlung zu rechtfertigen, daß die Zivilluftfahrt die Dienstleistungen an die Militärluftfahrt mitzutragen hätte.

Auf das Jahr 1990 bezogene Schätzungen ergaben, daß die Belastung für das Budget des Bundesministeriums für Landesverteidigung einen einstelligen Millionenbetrag ergeben hätte.

Textgegenüberstellung

Da es sich bei der Mehrzahl der Änderungen des vorliegenden Entwurfes nur um Änderungen von Bestimmungen über die Zuständigkeiten handelt, deren Grundsätze im einleitenden Teil detailliert erläutert wurden, wird eine Gegenüberstellung nur für das Eisenbahngesetz und das Luftfahrtgesetz angeschlossen.

Eisenbahngesetz

§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Eisenbahnen (Ortsstraßenbahnen). Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtung oder nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs im wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

(2) Oberleitungs-Omnibusbetriebe gelten als Straßenbahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges, wenn auch in Verbindung mit ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, handelt.

§ 6. (1) Hauptseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Standseilbahnen sowie Seilschwebbahnen mit Pendelbetrieb oder mit Umlaufbetrieb, wenn bei letzteren die Fahrbetriebsmittel mindestens zwei Personen fassen. Kleinseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte, nicht unter die Hauptseilbahnen fallende Seilbahnen (Sessellifte, Schräglifte und dergleichen).

(2) Standseilbahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrbetriebsmittel (Wagen) auf Schienen rollen. Seilschwebbahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrbetriebsmittel (Kabinen,

1. § 5 lautet:

(1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Eisenbahnen (Ortsstraßenbahnen), und zwar:

1. straßenabhängige Bahnen, die zumindest teilweise den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benützen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen,
2. straßenunabhängige Bahnen, die ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart.

(2) Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtungen oder nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs im wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

(3) Oberleitungs-Omnibusse gelten als Straßenbahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges, wenn auch in Verbindung mit ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, handelt.

2. § 6 lautet:

(1) Haupt- und Kleinseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte durch Seile oder ähnliche Fördermittel bewegte Verkehrseinrichtungen.

(2) Als Hauptseilbahnen gelten

1. Standseilbahnen, deren Fahrbetriebsmittel auf, unter oder neben festen Führungen fahren;
2. Seilschwebbahnen, deren geschlossene Fahrbetriebsmittel mit einem oder mehreren Seilen betrieblich lösbar oder nicht lösbar verbunden sind (Pendelbahnen, Umlaufbahnen und dergleichen);

Geltender Text:

Sessel und dergleichen) an einem Seil hängen. Schräglifte sind Seilbahnen, bei denen die weder auf Schienen rollenden noch an einem Seil hängenden Fahrbetriebsmittel (Wagen oder Schlitten) durch ein Seil fortbewegt werden.

(3) Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit Skiern auf dem Boden gleitenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schleplifte), fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

§ 7. Anschlußbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, daß ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann (Industrieanschlußbahnen, Bergwerksanschlußbahnen, Hafengebühren, Schleppbahnen und dergleichen).

e) ob eine Betriebsgemeinschaft im Sinne des § 12 Abs. 2 oder 3 vorliegt oder

§ 12. (1) Für Eisenbahnen, mit Ausnahme der in den Abs. 2 und 3 genannten, ist der Bundesminister für Verkehr zuständig. Wenn es im Interesse der

Entwurfstext:

3. Seilschwebebahnen mit offenen Fahrbetriebsmitteln, die mit einem oder mehreren Seilen betrieblich lösbar verbunden sind (Sesselbahnen).

(3) Als Kleinseilbahnen gelten

1. Seilschwebebahnen mit offenen Fahrbetriebsmitteln, die mit dem Seil betrieblich nicht lösbar verbunden sind (Sessellifte);
2. Sessellifte, die im Winter als Schleplifte betrieben werden (Kombilifte);
3. Beförderungseinrichtungen, bei denen die Fahrbetriebsmittel auf dem Boden nicht spurgebunden durch ein Seil fortbewegt werden, sowie Rückholanlagen von Sommerrodelbahnen (Schräglifte).

(4) Nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes fallen:

1. Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit Skiern oder anderen Sportgeräten auf dem Boden gleitenden oder fahrenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schleplifte);
2. spurgebundene, durch Seile bewegte Anlagen, die Beförderungszwecken innerhalb von Bauwerken dienen.

3. § 7 lautet:

Anschlußbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, daß ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann. Anschlußbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

1. Anschlußbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweifahrzeugen;
2. Anschlußbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen;
3. Anschlußbahnen ohne Eigenbetrieb.

4. § 11 lit. e wird aufgehoben. Die lit. f wird zu lit. e.

5. § 12 lautet:

Behördenzuständigkeit

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für Materialbahnen und

Geltender Text:

Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr im Einzelfall den örtlich zuständigen Landeshauptmann zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse, insbesondere zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens, des Betriebsbewilligungsverfahrens, der Verfahren gemäß §§ 38 und 39 sowie zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten, ermächtigen. In diesem Falle ist der Landeshauptmann als erste und letzte Instanz zuständig.

(2) Für Kleinseilbahnen sowie für Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), jedoch mit Werksverkehr (§ 51 Abs. 3), ist der Landeshauptmann zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen.

(3) Für Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen. Der Instanzenzug endet beim Landeshauptmann.

(4) Die Abs. 2 und 3 gelten nicht, sofern dieses Bundesgesetz ausdrücklich etwas anderes bestimmt.

(3) Bei Erweiterungs- und Erneuerungsbauten geringeren Umfanges sowie bei Abtragungen bedarf es keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keiner

Entwurfstext:

Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3).

(2) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für

1. Straßenbahnen gemäß § 5 Abs. 1 Z 1;
2. Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 3;
3. Anschlußbahnen gemäß § 7 Z 2 und 3;
4. Materialbahnen und Materialeilbahnen gemäß § 8 mit beschränkt-öffentlichem oder mit Werksverkehr.

(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist als Behörde zuständig für Haupt- und Nebenbahnen gemäß § 4, für Straßenbahnen gemäß § 5 Abs. 1 Z 2, für Anschlußbahnen gemäß § 7 Z 1 und für Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 2.

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere

1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens;
2. zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens;
3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 38 und 39;
4. zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten.

Wird der Landeshauptmann ermächtigt, so ist er als erste und letzte Instanz zuständig.

6. § 14 Abs. 3 und 4 lauten:

(3) Bei Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten geringen Umfanges, bei Veränderungen eisenbahntechnischer Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel in

Geltender Text:

Betriebsbewilligung, wenn das Eisenbahnunternehmen diese Bauten unter der Leitung einer gemäß § 15 verzeichneten Person ausführt und Rechte oder Interessen Dritter durch das Bauvorhaben nicht berührt werden.

(3) Die Bewilligung wird höchstens für die Dauer eines Jahres erteilt und erlischt sodann.

(7) Die Verleihung der Konzession und die Verlängerung der Konzessionsdauer sind im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

§ 28. Die Behörde hat Nebenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen Erleichterungen von den ihnen nach den §§ 19 bis 27 obliegenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteils) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären. Sie hat weiters nach Maßgabe der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen entspricht. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.

(3) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmers hat die Behörde die Auflassung von Bahnhöfen oder Haltestellen zu bewilligen, wenn

Entwurfstext:

geringem Umfang sowie bei Abtragungen bedarf es keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keiner Betriebsbewilligung. Voraussetzung ist, daß das Eisenbahnunternehmen diese Maßnahmen unter der Leitung einer gemäß § 15 verzeichneten Person ausführt und Rechte und Interessen Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, durch das Bauvorhaben nicht berührt werden.

(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann allgemein oder für einzelne Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, welche Bauvorhaben oder Maßnahmen jedenfalls die Voraussetzungen des § 14 Abs. 3 erfüllen und auf welche daher die Bestimmungen der §§ 32 ff. nicht anzuwenden sind.

7. § 16 Abs. 3 erster Satz lautet:

Die Bewilligung ist je nach Umfang der Vorarbeiten für eine bestimmte Dauer zu erteilen und erlischt sodann.

8. § 17 Abs. 7 wird aufgehoben.

9. § 28 lautet:

Die Behörde hat Nebenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen Erleichterungen von den ihnen nach den §§ 19 bis 27 und 45 obliegenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

10. § 29 Abs. 2 und 3 lauten:

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteils) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären.

(3) Bei den Bahnen gemäß § 12 Abs. 2 und 3 hat der Landeshauptmann, dessen örtlicher Wirkungsbereich betroffen ist, zu entscheiden, welche Eisenbahnanla-

Geltender Text:

dem Eisenbahnunternehmen unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen wirtschaftlich nicht zugemutet werden kann, sie in Betrieb zu halten. Vor Erteilung der Bewilligung ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(4) Die gemäß Abs. 1 und 3 erteilten Bewilligungen sind im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

(2) Das Erlöschen der Konzession ist im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

(3) Eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel, insbesondere auch jene der Schlaf- und Speisewagenunternehmen sowie der Waggonleihanstalten, sind von der Behörde entweder auf Grund von Typenplänen oder im Einzelfall zu genehmigen.

(4) Die Behörde kann von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 Ausnahmen bewilligen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist.

§ 40. (1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünfzig Meter von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn auch nur zeitweise zündungsgefährdende Fahrzeuge in Betrieb stehen (Feuerbereich).

Entwurfstext:

gen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen entspricht, wobei auf öffentliche Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, Bedacht zu nehmen ist. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.

11. § 29 Abs. 4 wird aufgehoben.

12. § 30 Abs. 2 wird aufgehoben, die Bezeichnung (1) entfällt.

13. § 36 Abs. 3 lautet:

(3) Eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel sind durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund von Typenplänen oder von der Behörde im Einzelfall zu genehmigen.

14. § 38 Abs. 4 lautet:

(4) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.

15. Im § 39 wird nach Abs. 3 folgender Abs. 4 eingefügt:

(4) Die Bewilligungspflicht gemäß Abs. 3 entfällt, wenn es sich um eine Anlage handelt, für die nach einer anderen bundesgesetzlichen oder landesgesetzlichen Vorschrift eine Bewilligung erteilt wurde, das Eisenbahnunternehmen in diesem Verfahren Partei- oder Beteiligtenstellung hatte und dessen allfälligen Einwendungen hinsichtlich einer Gefährdung des Eisenbahnbetriebes Rechnung getragen wurde.

16. § 40 Abs. 1 erster Satz lautet:

(1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünfzig Meter von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn regelmäßig Dampfbetriebfahrzeuge in Betrieb stehen.

Geltender Text:

(7) Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Behörde aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden.

(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen, die bei einer Verwaltungsübertretung im Sinne dieses Bundesgesetzes betreten werden, festnehmen, wenn die Hilfe von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes nicht sogleich erreichbar ist und die Voraussetzungen des § 35 des Verwaltungsstrafgesetzes 1950, BGBl. Nr. 172, gegeben sind. Die festgenommenen Personen sind, wenn der Grund der Festnehmung nicht schon vorher entfallen ist, von den Eisenbahnaufsichtsorganen dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes so bald als möglich vorzuführen.

§ 49. (1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft setzt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung einerseits und nach dem Bedürfnis des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Verordnung kann auch festsetzen, daß die Straßenverwaltungen zur kostenlosen Duldung von Sicherungseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet sind.

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, bei Kreuzungen mit Bundesstraßen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei allen übrigen Straßen nach Anhörung des Landeshauptmannes nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden. Die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 finden sinngemäß Anwendung.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau

Entwurfstext:

17. § 43 Abs. 7 lautet:

(7) Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden. Für die Sicherungsart nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge sind die Bestimmungen über die Sicherung von öffentlichen Eisenbahnkreuzungen maßgeblich. Für die Feststellung des Kreises der Berechtigten sowie für die Festlegung der Benützungsbedingungen und der Sicherung nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge ist der Landeshauptmann zuständig.

18. § 45 Abs. 3 lautet:

(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen festnehmen, die sie bei einer Verwaltungsübertretung gemäß den §§ 39 Abs. 1, 42, 43 Abs. 1 und 7 sowie § 44 auf frischer Tat betreten, sofern auch die übrigen Voraussetzungen des § 35 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, vorliegen, aber kein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes einschreiten kann. Die festgenommenen Personen sind, wenn der Grund der Festnehmung nicht schon vorher entfallen ist, von den Eisenbahnaufsichtsorganen dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes so bald als möglich vorzuführen.

19. § 49 Abs. 1 und 3: In beiden Absätzen streichen: „... im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau ...“

20. § 49 Abs. 2 lautet:

(2) Für die im Einzelfall zur Anwendung kommende technische Sicherung sowie für die Überprüfung einer technischen Sicherung ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig. Für die im Einzelfall zur Anwendung kommende nicht-technische Sicherung sowie für die Überprüfung einer nicht-technischen Sicherung ist der Landeshauptmann zuständig.

Geltender Text:

zwecks möglicher Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen.

(3) Der Werksverkehr umfaßt die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die dem Betrieb der Eisenbahn oder dem Unternehmen, dem sie dient, angehören. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann durch Verordnung oder durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hiebei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

§ 53. (1) Für das Verhalten gegenüber der Eisenbahn und im Eisenbahnverkehr gelten die Bestimmungen der §§ 38 bis 44 und 46 sinngemäß.

§ 54. (1) Wer den Bestimmungen der §§ 38 bis 44 oder den auf Grund des § 46 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, soweit nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür mit Geld bis zu 3 000 S oder mit Arrest bis zu zwei Wochen zu bestrafen.

(4) Beschädigungen von Sicherungseinrichtungen und Verkehrszeichen an schienengleichen Eisenbahnübergängen, die bei einem Straßenverkehrsunfall entstanden sind, gelten nicht als Verwaltungsübertretungen nach diesem Bundesgesetz, wenn die nächste Bahndienststelle oder die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle von der Beschädigung unter Bekanntgabe der Identität des Beschädigers ohne unnötigen Aufschub verständigt worden ist.

Entwurfstext:

21. § 51 Abs. 3 lautet:

(3) Der Werksverkehr umfaßt die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die dem Betrieb der Eisenbahn oder dem Unternehmen, dem sie dient, angehören. Die Behörde kann durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hiebei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

22. § 53 Abs. 1 erster Satz lautet:

Für das Verhalten gegenüber der Eisenbahn und im Eisenbahnverkehr gelten die Bestimmungen der §§ 39 bis 44 und § 46 sinngemäß; § 38 gilt sinngemäß, wenn dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit zuerkannt wird.

23. § 54 Abs. 1 lautet:

Wer den Bestimmungen der §§ 38 bis 44 oder den auf Grund der §§ 46 und 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, sofern im folgenden nicht anders bestimmt ist, eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 S zu bestrafen.

24. § 54 Abs. 4 bis 6 lauten:

(4) Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften gemäß Abs. 3, die sich ausschließlich auf im Verlaufe von Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) angelegte schienengleiche Bahnübergänge beziehen, sind im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion von dieser zu bestrafen.

(5) Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor:

1. wenn durch die Tat Sachschaden an Sicherungseinrichtungen oder Verkehrszeichen an schienengleichen Bahnübergängen entstanden ist,

Geltender Text:

Entwurfstext:

- sofern die nächste Bahndienststelle oder die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle hievon ohne unnötigen Aufschub und unter Bekanntgabe der Identität der Beteiligten verständigt wurde;
2. wenn die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet.

(6) Die Bundespolizeidirektion und die Organe der Bundesgendarmerie haben an der Vollziehung der §§ 39 Abs. 1, 42, 43 Abs. 1 und 7, 44 sowie der auf Grund des § 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften mitzuwirken durch

1. Vorbeugungsmaßnahmen gegen drohende Verwaltungsübertretungen;
2. Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, wie insbesondere die Festnahme und Vorführung von auf frischer Tat betretenen Personen (§ 45 Abs. 3, §§ 35 und 36 VStG), die Festsetzung und Einhebung einer vorläufigen Sicherheit (§ 37 a VStG) und die Erstattung von Anzeigen;
3. die Ahndung von Verwaltungsübertretungen mit Organstrafverfügungen bis zu einem Höchstbetrag von 500 S (§ 50 VStG).

Luftfahrtgesetz

§ 3 Abs. 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.

§ 5 Abs. 1 erster Satzteil

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.

§ 5 Abs. 4 lit. 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 ...

§ 3 Abs. 2

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit überwachte Lufträume durch Verordnung festzulegen. Diese Verordnung ist in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

§ 5 Abs. 1 erster Satzteil

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung und der sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesminister 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.

BGBl. Nr. 305/1990

40

295 der Beilagen

Geltender Text:

§ 6

(1) Die in § 5 bezeichneten Verordnungen sind, soweit ihre Geltungsdauer vier Wochen nicht überschreitet,

- a) im Falle des § 5 Abs. 1 durch Anschlag an der Amtstafel des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und
- b) in den Fällen des § 5 Abs. 3 und 4 durch Anschlag an der Amtstafel des Bundesministeriums für Landesverteidigung kundzumachen.

(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.

(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.

(4) Hinweise auf Gefahrengebiete (§ 4 Abs. 1 lit. c) sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in der in der Luftfahrt üblichen Weise zu verlautbaren.

§ 7 Abs. 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 erforderliche Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen. Hierbei 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.

§ 8 Abs. 1

Der Einflug in das Bundesgebiet und der Ausflug aus demselben sind nur nach oder von Flughäfen (§ 64) zulässig, und zwar ohne Zwischenlandung zwischen Flughafen und Bundesgrenze. Die Bestimmungen des § 171 des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129, bleiben unberührt.

Entwurfstext:

§ 6

Die im § 5 bezeichneten Verordnungen über Luftraumbeschränkungen und Hinweise auf Gefahrengebiete sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

§ 7 Abs. 3

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung und unter Bedachtnahme auf öffentliche Interessen die für die Zivilluftfahrt erforderlichen Übungsbereiche und Erprobungsbereiche durch Verordnung festzulegen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Voraussetzungen, unter denen die in den Abs. 1 und 2 genannten Tätigkeiten vom Bundesamt zu bewilligen sind, durch Verordnung festzulegen.

§ 8 Abs. 1

Der Einflug in das Bundesgebiet und der Ausflug aus demselben sind zulässig

1. nach oder von Flughäfen (§ 64),
2. nach oder von Flugfeldern (§ 65).

Ein- und Ausflüge von Flugfeldern gemäß Z 2 sind nur zulässig, wenn die Einhaltung der Vorschriften über den Grenzübertritt sichergestellt ist. Für die Möglichkeit der grenzbehördlichen Abfertigung ist entsprechende Vorsorge zu treffen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat durch

Geltender Text:

§ 11 Abs. 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 (z. B. Flugzeuge, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (z. B. Luftschiffe und Freiballone) sind.

§ 15 Abs. 1 und 2

§ 34 Abs. 2

Über die fachliche Befähigung zum Segelflieger ist das Gutachten zweier Zivilfluglehrer einzuholen.

§ 38 Abs. 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 Schilling für jeden einzelnen Prüfungswerber nicht übersteigen darf.

§ 41

Einholung eines Gutachtens.

Entwurfstext:

Verordnung festzulegen, nach und von welchen Flugfeldern Ein- und Ausflüge zulässig sind und welches Verfahren vor solchen Ein- und Ausflügen zu beachten ist. Die Bestimmungen des § 171 des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129, bleiben unberührt.

Segelflugzeuge, Hänge- und Paragleiter

§ 15 Abs. 3 und 4

(3) Werden im Ausland registrierte Luftfahrzeuge im Inland auf eigene Rechnung und Gefahr eines österreichischen Luftbeförderungsunternehmens betrieben, sind sie spätestens sechs Monate nach der ersten Einbringung in das Bundesgebiet in das Luftfahrzeugregister einzutragen.

(4) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann auf Antrag des Halters des Luftfahrzeuges die Frist gemäß Abs. 3 um längstens zwölf Monate verlängern, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

§ 34 Abs. 2

Über die fachliche Befähigung zum Segelflieger, zum Fallschirmspringer sowie zum Piloten von Hänge- und Paragleitern ist ein Gutachten zweier Zivilfluglehrer einzuholen.

§ 38 Abs. 2

Soweit in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, gebührt den Prüfern für jede Prüfung eine Prüfervergütung, deren Höhe vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unter Bedachtnahme auf den Umfang der Prüfungstätigkeit durch Verordnung zu bestimmen ist.

§ 41 wird aufgehoben.

Geltender Text:

§ 72 Abs. 1 lit. c

Den Auftrag zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung bis zu einem Höchstbetrag von **40 Millionen** Schilling nach Maßgabe des Betriebsumfanges,

§ 75 Abs. 2 und 3

(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.

(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 aufgrund der in Abs. 2 enthaltenen Verpflichtung im einzelnen zu erbringen sind.

§ 78 Abs. 2 zweiter Satz

Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung zu entscheiden.

§ 93 Abs. 2 lit. b

Ansonsten das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung.

§ 94 Abs. 2

Für die Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen ist das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig, welches das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung herzustellen hat.

Entwurfstext:

zwei Milliarden

§ 75 Abs. 2 und 3

(2) Der Zivilflugplatzhalter hat für Flugsicherungsstellen (§ 120) und für Dienststellen der Grenzpolizei Amts-, Übernachtungs- und Aufenthaltsräume im erforderlichen Ausmaß zur Verfügung zu stellen. Er hat außerdem für die Reinigung, Beheizung, Beleuchtung sowie für die sonst zu ihrer Benützbarkeit erforderlichen Leistungen zu sorgen. Wird dieser Verpflichtung nicht entsprochen, so hat die für die Bewilligung des Zivilflugplatzes zuständige Behörde (§ 68) nach Maßgabe der Bedürfnisse der genannten Dienststellen unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes mit Bescheid festzustellen, welche Leistungen zu erbringen sind.

(3) Dem nach Abs. 2 Verpflichteten sind die aus der Erfüllung dieser Verpflichtung erwachsenden Selbstkosten vom Berechtigten zu ersetzen. Zur Vereinfachung der Abrechnung können hierfür auf Grund der durchschnittlichen Selbstkosten berechnete Pauschalsätze angewendet werden. Wird über die Höhe des Kostenersatzes keine Einigung erzielt, hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über den Kostenersatz mit Bescheid zu entscheiden.

§ 78 Abs. 2 zweiter Satz

Vor der Entscheidung ist der Bundesminister für Landesverteidigung anzuhören.

§ 93 Abs. 2 lit. b

b) ansonsten das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit Zustimmung des Bundesministers für Landesverteidigung.

§ 94 Abs. 2

Über die Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen entscheidet für den Fall, daß sich die Anlage außerhalb der Sicherheitszone befindet, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und für den Fall, daß sich die Anlage innerhalb der Sicherheitszone befindet, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr jeweils nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung.

Geltender Text:

§ 104 Abs. 4

§ 109

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 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 fort dauert.

(2) Zugleich mit der Untersagung des Beförderungsbetriebes hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft eine Frist zu setzen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung des Beförderungsbetriebes begründeten Mängel behoben sein müssen.

§ 110

Die Beförderungsbewilligung ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu widerrufen, wenn ...

§ 117 Abs. 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.

§ 119

Die Flugsicherung umfaßt:

- 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

Entwurfstext:

§ 104 Abs. 4 wird aufgehoben.

Die für die Erteilung der Betriebsaufnahmegewilligung zuständige Behörde ...

... die zuständige Behörde ...

Die für die Erteilung der Beförderungsbewilligung zuständige Behörde hat diese ...

§ 117 Abs. 1 lit. c

- c) die für die Vermietung in Aussicht genommenen Zivilluftfahrzeuge die österreichische Staatszugehörigkeit besitzen.

§ 119 Abs. 2 und 3

(1)

(2) Die Bewegungslenkung auf Flugplätzen gehört nur insoweit zum Flugverkehrskontrolldienst, als sie der Vermeidung von Kollisionen 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

Geltender Text:

- h) die Mitwirkung an dem der Luftfahrt dienenden Such- und Rettungsdienst, insbesondere den Alarmdienst.

§ 120 Abs. 2 erster Satz

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.

§ 121

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.

§ 122

Flugsicherungsanlagen

(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.

(2) Der Zivilluftfahrtshalter hat die mit der Errichtung und Erhaltung von Flugsicherungsanlagen, die ausschließlich der Sicherung des Abfluges oder der Landung dienen, verbundenen Kosten zu tragen.

Entwurfstext:

- (§ 35 VStG 1950) gleichzuhalten.

§ 120 Abs. 2 erster Satz

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann geeignete Personen, die nicht seinem Personalstand angehören, insbesondere Bedienstete der Flugplatzhalter oder mit Zustimmung des Bundesministers für Inneres Angehörige der Bundespolizei und der Bundesgendarmerie zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiet der Flugsicherung ermächtigen.

§ 121

Die Flugsicherung erstreckt sich auf das ganze Bundesgebiet und den Luftraum über diesem mit Ausnahme jener Bereiche, die vom Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unter Bedachtnahme auf die Interessen der Landesverteidigung und der Zivilluftfahrt durch Verordnung festgelegt werden (Ausnahmebereiche). Hinsichtlich der Kundmachung dieser Verordnung gilt § 6.

§ 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) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann die Kosten (Anlagen und Personal) für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Verordnung festlegen und dem Halter des Luftfahrzeuges, welches diese Dienste in Anspruch nimmt, vorschreiben. Dabei sind die gebührenpflichtigen Tatbestände zu bestimmen und dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit der Flugsicherung verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Zwischenstaatliche und bundesgesetzliche Bestimmungen über Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt.

Geltender Text:

§ 130

(1) Für Luftbildaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge sowie für deren Verbreitung ist, unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften und soweit in Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, die Bewilligung des Bundesministeriums für Landesverteidigung erforderlich, das im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres zu entscheiden hat.

(2) Für Vermessungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften die Bewilligung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau erforderlich, das im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung zu entscheiden hat. Über Vermessungsaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge, die vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen durchgeführt werden sollen, ist das Einvernehmen zwischen den Bundesministerien für Landesverteidigung und für Handel und Wiederaufbau herzustellen.

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegen stehen. Sie sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen und zur Hintanhaltung von Schädigungen Dritter erforderlich ist.

§ 137

Flugunfallskommission

(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 Flugunfallkommission zu untersuchen. Zweck der Untersuchung ist es, dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ein Gutachten über die Unfallsursachen zu erstatten und Maßnahmen zur Vermeidung derartiger Unfälle vorzuschlagen.

Entwurfstext:

- (3) Von der Bestimmung des Abs. 2 sind Militärluftfahrzeuge ausgenommen
- bei Einsatzflügen gemäß § 2 des Wehrgesetzes 1990, BGBl. Nr. 305,
 - bei allen anderen Flügen, welche nicht unter lit. a fallen.

§ 130

(1) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bei einem Einsatz des Bundesheeres im Falle des § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 1990 sowie bei der Vorbereitung eines solchen Einsatzes einschließlich der Durchführung einsatzähnlicher Übungen die Herstellung von Luftbildaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge oder von zivilen Luftfahrtgeräten aus durch Verordnung zu verbieten, soweit dies zur Wahrung der militärischen Interessen erforderlich ist. Hinsichtlich der Kundmachung dieser Verordnung gelten die Bestimmungen des § 6 sinngemäß.

(2) Für die Verbreitung von Luftbildaufnahmen, die aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge außerhalb des Linienflugverkehrs oder von zivilen Luftfahrtgeräten aus hergestellt wurden, ist unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften die Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung erforderlich.

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind zu erteilen, wenn militärische Interessen nicht entgegenstehen, sie sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies unter Bedachtnahme auf die Interessen der militärischen Landesverteidigung erforderlich ist.

§ 137

Flugunfallkommission

(1) Unfälle von Luftfahrzeugen, die zur Tötung oder schweren Verletzung von Personen oder zur erheblichen Beschädigung eines Luftfahrzeuges geführt haben, sind unbeschadet sonstiger behördlicher Erhebungen von einer Flugunfallkommission zu untersuchen. Zweck der Untersuchung ist es, ein Gutachten über die Unfallsursachen zu erstatten und Maßnahmen zur Vermeidung derartiger Unfälle vorzuschlagen.

Geltender Text:

(2) Die Flugunfallkommission ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft für jeden Unfall gesondert zu bestellen. Es dürfen nur Personen bestellt werden, deren volle Unbefangenheit außer Zweifel steht. Die Flugunfallkommission setzt sich aus einem rechtskundigen Beamten des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft als Leiter und vier weiteren Mitgliedern zusammen, die aus einer vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu führenden Liste von Sachverständigen zu bestimmen sind. Vor der Aufnahme von Sachverständigen in diese Liste ist der Zivilluftfahrtbeirat zu hören.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die näheren Vorschriften über die Führung der Untersuchungen unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung durch Verordnung zu erlassen.

§ 140 Abs. 1 und 2

Entwurfstext:

- (2) Die Flugunfallkommission ist,
- a) wenn ein Zivilluftfahrzeug betroffen ist, vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr,
 - b) wenn ein Militärluftfahrzeug betroffen ist, vom Bundesminister für Landesverteidigung für jeden Unfall gesondert zu bestellen. Es dürfen nur Personen bestellt werden, deren Unbefangenheit außer Zweifel steht.

(3) Die Flugunfallkommission setzt sich aus einem vom jeweils zuständigen Bundesminister zu bestellenden Bediensteten seines Ressorts als Leiter und einer nach Art und Ausmaß des Unfalles notwendigen Anzahl von Mitgliedern zusammen, die aus einer vom jeweils zuständigen Bundesministerium zu führenden Liste von Sachverständigen zu bestimmen sind.

(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann in die gemäß Abs. 2 lit. b zu bildende Kommission einen Ressortvertreter entsenden, wenn bei einem Unfall eines Militärluftfahrzeuges die Interessen der Sicherheit der Luftfahrt berührt werden. Der Bundesminister für Landesverteidigung kann in die gemäß Abs. 2 lit. a zu bildende Kommission einen Ressortvertreter entsenden, wenn bei einem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges militärische Interessen berührt werden.

(5) Soweit zur Erreichung des Zweckes einer Flugunfalluntersuchung behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Leiter der Flugunfallkommission unter Bedachtnahme darauf anzuordnen, daß hiedurch Beweisaufnahmen im Zuge von Gerichtsverfahren nicht behindert werden.

(6) Der jeweils zuständige Bundesminister hat die näheren Vorschriften über die Führung der Untersuchungen unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung durch Verordnung festzulegen.

§ 140 Abs. 3

(3) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr das Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen einschließlich der Entscheidungsbefugnisse hinsichtlich der in

Geltender Text:

X. Teil: Strafbestimmungen

§ 146 Abs. 1

Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt oder zuwiderhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein vom Gericht zu ahndender Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde 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.

Entwurfstext:

den §§ 78 Abs. 2, 103 und 108 geregelten Angelegenheiten durch Verordnung ermächtigen.

X. Teil. Strafbestimmungen und einstweilige Zwangs- und Sicherheitsmaßnahmen

§ 146 Abs. 1

Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes, der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder den Anordnungen der Flugsicherungsorgane zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt mit einer Geldstrafe bis zu 300 000 S zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. Im Falle der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen ohne die nach § 103 oder § 108 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 100 000 S zu verhängen. Im Wiederholungsfall kann die Strafe des Verfalles des eingesetzten Luftfahrzeuges verhängt werden.

§ 146 a

Beschlagnahme von Verfallsgegenständen

Die Strafbehörde hat im Falle der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit Zivilluftfahrzeugen ohne die nach § 103 bzw. § 108 erforderlichen Bewilligungen bei Gefährdung von öffentlichen Interessen die Beschlagnahme des eingesetzten Zivilluftfahrzeuges zu veranlassen, sofern diese zur Sicherung des Verfalles erforderlich ist. Hierüber ist jedoch binnen zwei Wochen ein schriftlicher Bescheid zu erlassen, widrigenfalls die getroffene Maßnahme als aufgehoben gilt. Der Bescheid gilt auch dann als erlassen, wenn er gemäß § 19 des Zustellgesetzes wegen Unzustellbarkeit an die Behörde zurückgestellt worden ist.