



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

273/MB XVIII. GP - Mündliche Anfrage (gescanntes Original)

273/ME

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmoww
Telex 61 3221155 bmoww
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62/9498 (Verkehrspolitik)
Telefax (0222) 711 62/9154 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
DVR: 0090204

Pr.Zl. 5810/9-7/93

Sachbearbeiter: Dr. Prachner
Tel.: (0222) 711 62 DW 9210

Anne B-Frist 1.9.1993

An/die/das/den

Gesetzentwurf	
Zl. <i>18</i>	-GE/1993
Datum <i>8.3 1993</i>	
Verteilt <i>9. März 1993</i>	<i>Xi</i>

PVD Klausgraber

1. Österreichische Präsidentschaftskanzlei
2. Verfassungsgerichtshof
3. Verwaltungsgerichtshof
4. Rechnungshof
5. Parlamentsdirektion
6. Volksanwaltschaft
7. Bundeskanzleramt
8. Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
9. Bundeskanzleramt - Sektion IV
10. Bundeskanzleramt - Sektion VI
11. Bundeskanzleramt - Sektion VII
12. Alle Bundesministerien
13. Österreichischer Rat für Wissenschaft und Forschung
beim Bundesministerium für Wissenschaft und
Forschung
14. Herrn Staatssekretär im
Bundesministerium für Finanzen
Dr. Johannes DITZ
15. Frau Staatssekretärin im
Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
Dr. Maria FEKTER
16. Herrn Staatssekretär im
Bundeskanzleramt
Dr. Peter KOSTELKA
17. Frau Staatssekretärin im
Bundeskanzleramt
Mag. Brigitte EDERER
18. Finanzprokuratur
19. Generaldirektion der Österreichischen Bundesforste
20. Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
21. Generaldirektion für die Post- und
Telegraphenverwaltung
22. Amt der Burgenländischen Landesregierung
23. Amt der Kärntner Landesregierung
24. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
25. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
26. Amt der Salzburger Landesregierung

27. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
28. Amt der Tiroler Landesregierung
29. Amt der Vorarlberger Landesregierung
30. Amt der Wiener Landesregierung
31. Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer
32. Datenschutzrat, z.Hd. des Büros der
Datenschutzkommission und des Datenschutzrates
33. Österreichischen Städtebund
34. Österreichischen Gemeindebund
35. Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
36. Vereinigung Österreichischer Industrieller
37. Österreichischen Arbeiterkammertag
38. Österreichischen Gewerkschaftsbund
39. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern
Österreichs
40. Österreichischen Landarbeiterkammertag
41. Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
42. Rechtsanwaltskammer für Kärnten
43. Oberösterreichische Rechtsanwaltskammer
44. Salzburger Rechtsanwaltskammer
45. Steiermärkische Rechtsanwaltskammer
46. Tiroler Rechtsanwaltskammer
47. Vorarlberger Rechtsanwaltskammer
48. Rechtsanwaltskammer für Wien, Niederösterreich
und Burgenland
49. Österreichische Notariatskammer
50. Österreichische Patentanwaltskammer
51. Österreichische Ärztekammer
52. Österreichische Dentistenkammer
53. Bundeskammer der Tierärzte Österreichs
54. Österreichische Apothekerkammer
55. Bundes-Ingenieurkammer
56. Kammer der Wirtschaftstrehändler
57. Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe
Österreichs
58. Gewerkschaft Öffentlicher Dienst
59. Verhandlungsausschuß
der Gewerkschaft des öffentlichen Dienstes
60. Hauptverband der Österreichischen
Sozialversicherungsträger
61. Österreichische Bischofskonferenz
62. Österreichische Rektorenkonferenz
63. Verband der Professoren Österreichs
64. Österreichische Normungsinstitut
65. Verband Österreichischer Zeitungsherausgeber
66. Bundessportorganisation
67. Hauptverband der Land- und Forstwirtschaftsbetriebe
Österreichs
68. Österreichischen Automobil-, Motorrad- und
Touring-Club
69. Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
70. Vereinigung Österr. Richter
71. Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
72. Rechtswissenschaftliche Fakultät der
Universität Wien

73. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Graz
74. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Linz
75. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg
76. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck
77. Österreichischen Bundesfeuerwehrverband
78. Österreichischen Wasserwirtschaftsverband (ÖWWV)
79. Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein
80. Verband Österreichischer Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels
81. Bundespolizeidirektion Wien - Verkehrsamt
82. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge
83. Kuratorium für Verkehrssicherheit
84. Arbeitsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsflughäfen
85. Bundesamt für Zivilluftfahrt
86. Österreichischen AERO CLUB

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Austro Control GesmbH;
einer Novelle der Zivilluftfahrt-Personalverordnung;
einer Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die festlegung und Einziehung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Leistungen der Flugsicherung;
einer Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Ermächtigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Erteilung von Beförderungsbewilligungen für bestimmte Luftfahrzeuge

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr übermittelt in der Beilage

- den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung, mit dem das Luftfahrtgesetz und das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr geändert werden;
- den Entwurf einer Verordnung des Bundesministers für

öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit der die
Zivilluftfahrt-Personalverordnung, BGBl.Nr. 253/1957,
geändert wird;

- den Entwurf einer Verordnung des Bundesministers für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Festlegung und
Einziehung von Gebühren für die Inanspruchnahme von
Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und
Abflug;
- den Entwurf einer Verordnung des Bundesministers für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Ermächtigung
des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Erteilung von
Beförderungsbewilligungen für bestimmte Luftfahrzeuge.

Es wird um Stellungnahme bis längstens

1. April 1993

ersucht. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine Stellungnahme
eingelangt sein, wird angenommen, daß gegen die Entwürfe keine
Bedenken bestehen.

Gleichzeitig wird ersucht, eine allfällige Stellungnahme zum
Gesetzentwurf auch in 25-facher Ausfertigung dem Präsidium des
Nationalrates zuzuleiten.

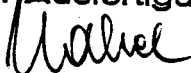
Beilagen

Wien, am 4.März 1993

Für den Bundesminister:

SC MMag. Dr. Stadler

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



4.3.1993

**Bundesgesetz über die Austro Control Gesellschaft mit
beschränkter Haftung, mit dem das Luftfahrtgesetz und
das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr
geändert werden**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

§ 1. (1) Die betriebsähnliche Einrichtung Bundesamt für Zivilluftfahrt wird Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ermächtigt eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von mindestens einer Million Schilling zu gründen. Der Sitz der Gesellschaft ist Wien. Soweit dieses Gesetz keine abweichenden Vorschriften enthält, ist das Gesetz über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBl.Nr. 58/1906, in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

(2) Die Gesellschaft ist ein Luftfahrtunternehmen und führt die Firma "Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung" (Austro Control GmbH). Ihre Anteile sind zu 100 % dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte für den Bund obliegt dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, Kapitalerhöhungen zuzustimmen, wenn der Bund weiterhin die Mehrheit der Anteile hält und die weiteren Anteile von Flughafenbetriebsgesellschaften übernommen werden.

- 2 -

(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat dafür Sorge zu tragen, daß dem Aufsichtsrat der Austro Control GmbH mindestens je ein Vertreter des Bundesministers für Finanzen sowie der österreichischen Luftbeförderungsunternehmen angehören.

Aufgaben, Befugnisse

§ 2. (1) Die Austro Control GmbH hat sämtliche dem Bundesamt für Zivilluftfahrt

1. im Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957,
2. in den aufgrund des Luftfahrtgesetzes erlassenen Verordnungen

bisher übertragenen Aufgaben wahrzunehmen. Für diese Aufgaben besteht Betriebspflicht.

(2) Der Austro Control GmbH obliegt ferner im Rahmen von Aufträgen des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Mitwirkung an der Vertretung der Republik Österreich bei internationalen Luftfahrtorganisationen, die Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung von luftfahrtrechtlichen Verwaltungsakten des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sowie über dessen Anforderung die Erstellung von Gutachten.

(3) Der Bund kann durch entsprechende Maßnahmen des zuständigen Bundesministers nach Befassung der Geschäftsführung auch andere Aufgabenstellungen, insbesondere für technische Kontrollen der Austro Control GmbH übertragen. Sofern solche Aufgaben nicht kostendeckend erfüllt werden können, ist eine entsprechende finanzielle Abdeckung durch den beauftragenden Bundesminister vorzusehen.

(4) Daneben wird die Austro Control GmbH ermächtigt, Dienste und Leistungen zu denen sie aufgrund ihrer technischen

- 3 -

und personellen Ausstattung in der Lage ist, national und international anzubieten und zu erbringen. Dazu zählt auch die Gründung von Unternehmen oder der Erwerb von Beteiligungen, welche das Unternehmen fördern. Diese Tätigkeiten unterliegen nicht der Gewerbeordnung 1973. Durch diese Tätigkeiten darf die Erfüllung der in Abs. 1 übertragenen Aufgaben nicht beeinträchtigt werden.

Aufsicht

§ 3. (1) Unbeschadet der Rechte der Generalversammlung gemäß dem Gesetz über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBl.Nr. 58/1906, unterliegt die Tätigkeit der Austro Control in behördlichen Angelegenheiten (§ 2 Abs. 1 und 2) der Aufsicht des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann in Erfüllung seines Aufsichtsrechtes zur Wahrung luftverkehrspolitischer Interessen sowie Interessen der Sicherheit der Luftfahrt der Austro Control allgemeine Weisungen oder Weisungen im Einzelfall erteilen.

(3) Dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sind von der Geschäftsführung alle zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte auf Verlangen zu erteilen.

(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist Aufsichtsbehörde im Sinne des § 141 des Luftfahrtgesetzes.

(5) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann die Bestellung zum Geschäftsführer widerrufen, wenn ein Geschäftsführer eine Weisung gemäß den Abs. 2 oder 4 nicht befolgt, oder eine Auskunft gemäß Abs. 3 nicht erteilt.

- 4 -

Vermögensübertragung, Rechnungslegung

§ 4. (1) Die bisher im Eigentum des Bundes gestandenen, der betriebsähnlichen Einrichtung Bundesamt für Zivilluftfahrt gewidmeten Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, Vermögensgegenstände des Vorratsvermögens sowie Forderungen und Verbindlichkeiten hinsichtlich der Verrechnung von Flugsicherungsstreckengebühren gegenüber Eurocontrol gehen mit Ablauf des 31. Dezember 1993 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge in das Eigentum der Austro Control GmbH über, ausgenommen die Liegenschaft EZ 2354/1 KG Erdberg.

(2) Der Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen entsprechenden Sacheinlagevertrag mit der Austro Control GmbH abzuschließen, wobei Gegenstand der Sacheinlage neben den in Abs. 1 genannten Vermögensgegenständen und Schulden auch diejenigen Verpflichtungen sind, die gemäß § 7 Abs. 2 dieses Bundesgesetzes mit Ablauf des 31. Dezember 1993 auf die Austro Control GmbH übergehen und für die diese daher unter Bedachtnahme auf die Bewertungsbestimmungen des § 211 Abs. 2 HGB Rückstellungen nach § 198 Abs. 8 HGB zu bilden hat.

(3) Mit Ablauf des 31. Dezember 1993 erwirbt die Austro Control GmbH vom Bund die Liegenschaft EZ 2354/1 KG Erdberg wobei der Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermächtigt wird, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen entsprechenden Kaufvertrag abzuschließen. Der Kaufpreis hat dabei demjenigen Teil der Errichtungskosten des auf dieser Liegenschaft errichteten Gebäudes zu entsprechen, hinsichtlich dessen noch keine Refundierung von Eurocontrol im Rahmen der Flugsicherungsstreckengebühren erfolgt ist. Die Entrichtung

- 5 -

und Verzinsung des Kaufpreises haben nach den Grundsätzen seiner Refundierung von Eurocontrol im Rahmen der Flugsicherungsstreckengebühren zu erfolgen.

(4) Im Jahresabschluß der Austro Control GmbH zum 31. Dezember 1993 ist unter den Vermögensgegenständen ein Ausgleichsposten gesondert in Ansatz zu bringen, der in seiner Höhe dem Betrag der Rückstellungen, die für die von der Austro Control GmbH nach § 7 Abs. 2 dieses Bundesgesetzes übernommenen Verpflichtungen, die Gegenstand der Sacheinlage gemäß Abs. 2 sind, zu bilden sind, entspricht. Dieser Ausgleichsposten ist über 20 Geschäftsjahre verteilt gleichmäßig durch Abschreibungen zu tilgen. Für den Fall, daß es im Zuge der Sacheinlage gemäß Abs. 2 zu einer Kapitalerhöhung bei der Austro Control GmbH unter Anwendung des § 6a Abs. 4 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBl.Nr. 58/1906, kommt, ist auf den Charakter dieses Ausgleichspostens als Vermögensgegenstand bei der sinngemäßen Anwendung der Bestimmungen des § 26 des Aktiengesetzes 1965 Bedacht zu nehmen.

(5) Die in den Abs. 1 und 3 genannten Vermögensübertragungen sind von allen bundesgesetzlich geregelten Abgaben befreit.

(6) Zum Eigentumsübergang auf die Austro Control ist vom Bundesminister für Finanzen eine Amtsbestätigung auszustellen. Eine solche Bestätigung gilt als Urkunde im Sinne des § 33 des Allgemeinen Grundbuchgesetzes 1955, BGBl. Nr. 39.

Abgabenbefreiung

§ 5. (1) Die Austro Control GmbH wird von allen bundesgesetzlich geregelten Abgaben von Ertrag und Vermögen sowie von bundesgesetzlich geregelten Gebühren und Verkehrssteuern, insbesondere von der Umsatzsteuer befreit.

- 6 -

(2) Erwerbsvorgänge zwischen dem Bund und der Austro Control GmbH im Sinne des § 1 Grunderwerbssteuergesetz 1987 unterliegen nicht der Grunderwerbssteuer.

(3) Auf Unternehmungen und Beteiligungen im Sinne des § 2 Abs. 4 finden die Abgabenbefreiungen gemäß Abs. 1 keine Anwendung.

Gebühren

§ 6. (1) In Verwaltungsverfahren nach den Zuständigkeiten gemäß § 2 Abs. 1 Z. 1 und 2 sind die Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetze anzuwenden. In diesen Verfahren finden die Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, die Bundes-Kommissionsgebührenverordnung und das Gebührengesetz keine Anwendung.

(2) Die Austro Control hat für Verwaltungsverfahren (Abs. 1) eine Gebührenordnung zu erlassen, welche die gebührenpflichtigen Tatbestände und die Höhe der vorzuschreibenden Gebühren zu enthalten hat. Der Ermittlung der Höhe der Gebühren ist das Kostendeckungsprinzip zugrunde zu legen. Die Gebührenordnung bedarf der Zustimmung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrecht

§ 7. (1) Für die Bediensteten des Bundes, welche zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes beim Bundesamt für Zivilluftfahrt beschäftigt sind, gilt folgendes:

1. Bedienstete, für die der Kollektivvertrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt gilt, werden Bedienstete der Austro-Control GmbH;
2. Öffentlich-rechtliche Bedienstete gelten als Beamte des Planstellenbereiches "Amt für Zivilluftfahrt" (§ 8 Abs. 1).

- 7 -

(2) An den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehenden kollektivvertraglichen Rechten und Pflichten tritt keine Änderung ein. Diese Rechte und Pflichten ergeben sich für die in Abs. 1 Z. 1 genannten Bediensteten aus dem Kollektivvertrag in der am 31. Dezember 1993 gültigen Fassung, der für die Bediensteten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zwischen der Republik Österreich und dem österreichischen Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft der Post- und Fernmeldebediensteten, abgeschlossen wurde. Die Geltung dieses Kollektivvertrages wird durch dieses Bundesgesetz nicht berührt.

(3) Für die in Abs. 1 Z. 2 genannten Beamten gelten das Arbeitsverfassungsgesetz, BGBl.Nr. 22/1974, das Arbeiterkammergesetz, BGBl.Nr. 626/1991 und das Arbeitnehmerschutzgesetz, BGBl.Nr. 234/1972:

§ 8. (1) Dienststelle für die im § 7 Abs. 1 Z. 2 genannten Beamten ist das Amt für Zivilluftfahrt. Diese Dienststelle ist dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unmittelbar nachgeordnet und wird vom demjenigen Mitglied der Geschäftsführung, welches vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bestimmt wird, geleitet. Der Geschäftsführer ist in dieser Funktion an die Weisungen des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gebunden und ist Vorgesetzter der öffentlich-rechtlich Bediensteten im Sinne des Dienstrechtes des Bundes.

(2) Das Amt für Zivilluftfahrt ist anweisendes Organ im Sinne des § 5 Abs.2 Z. 4 des Bundeshaushaltsgesetzes BGBl.Nr. 213/1986. Die Aufgaben der Buchhaltung des Amtes für Zivilluftfahrt sind vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wahrzunehmen.

(3) Die in § 7 Abs. 1 Z. 2 genannten Beamten haben Anspruch auf die Aufnahme in ein Dienstverhältnis zur

- 8 -

Austro Control GmbH mit Wirksamkeit des dem Austritt folgenden Monatsersten, wenn sie innerhalb von 3 Jahren nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes ihren Austritt aus dem Bundesdienst erklären. Bei einem Austritt bestehende Forderungen des Bundes gegen diese Beamten sind von der Austro Control GmbH dem Bund zu ersetzen.

(4) Für die im § 7 Abs. 1 Z. 2 genannten Beamten hat die Austro Control GmbH dem Bund den Aufwand der Aktivbezüge samt Nebenkosten zu ersetzen.

(5) Für die im § 7 Abs. 1 Z. 2 genannten Beamten hat die Austro Control GmbH ab 1.1.1994 an den Bund monatlich einen Beitrag zur Deckung des Pensionsaufwandes zu leisten. Dieser Beitrag beträgt 30 v.H. des Aufwandes an Aktivbezügen für die in § 7 Abs. 1 Z. 2 genannten Beamten. Pensionsbeiträge, die bei der Auszahlung der Aktivbezüge dieser Pensionen bereits vom Bund einbehalten werden, sind, mit Ausnahme der besonderen Pensionsbeiträge, auf diesen Beitrag anzurechnen.

(6) Aktivbezüge im Sinne des Abs. 5 sind alle Geldleistungen, von denen der Pensionsbeitrag zu entrichten ist.

(7) Die Austro Control GmbH hat dem Bundesministerium für Finanzen alle Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die für die Erstellung des Bundesrechnungsabschlusses und des Bundesvoranschlages bezüglich des Beitrages nach Abs. 5 erforderlich sind. Gleiches gilt für die zur Erstellung des Bundesrechnungsabschlusses erforderlichen Unterlagen gegenüber dem Rechnungshof.

(8) Pensionsbehörde für die in § 7 Abs. 1 Z. 2 genannten Beamten ist das Bundesrechenamt.

- 9 -

Richtlinien für die Unternehmensführung

§ 9. (1) Die Geschäftsführung hat ein Unternehmenskonzept zu erstellen und dieses jährlich zu überarbeiten. Sie hat bei ihren Maßnahmen und Entscheidungen neben der Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt insbesondere auch auf die Entwicklung der Luftverkehrswirtschaft, die Gebühren im internationalen Vergleich, sowie auf die Wahrung der kollektivvertraglichen Rechte der Dienstnehmer Bedacht zu nehmen. Darüber ist dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und dem Aufsichtsrat mindestens jährlich zu berichten. Die Geschäftsführung hat im Sinne einer kostendeckenden Unternehmensführung entsprechende Maßnahmen zu setzen und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unverzüglich allenfalls notwendige Vorschläge über die Änderung von Rahmenbedingungen der Unternehmenstätigkeit zu erstatten.

(2) Sollte sich das Erfordernis einer Leistung von Gesellschafterzuschüssen ergeben, ist hierüber dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unverzüglich zu berichten.

Haftung

§ 10. (1) Der Bund haftet nach Maßgabe des Amtshaftungsgesetzes, BGBl. Nr. 20/1949, für den Schaden am Vermögen oder an der Person, den ein Dienstnehmer der Austro Control GmbH in Vollziehung des § 2 Abs. 1 dieses Bundesgesetzes durch ein rechtswidriges Verhalten wem immer schuldhaft zugefügt hat. Der Dienstnehmer haftet dem Geschädigten nicht.

(2) Die Austro Control GmbH haftet dem Bund für

- 10 -

Schadenersatzleistungen nach Abs. 1 wenn der Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist.

(3) Für die Geltendmachung von Ansprüchen gemäß Abs. 1 oder 2 gilt das Amtshaftungsgesetz.

(4) Die Dienstnehmer der Austro Control GmbH haften dieser für Regreßleistungen gemäß Abs. 2 sofern sie den Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht haben. Im übrigen gilt das Dienstnehmerhaftpflichtgesetz, BGBI. Nr. 80/1965.

Leistungen für den Bund

§ 11. (1) Der Bund hat für die von der Austro Control GmbH im öffentlichen Interesse, für

1. die Leistungen gemäß § 2 Abs. 2 dieses Bundesgesetzes,
2. die Leistungen gemäß § 2 Abs. 1 dieses Bundesgesetzes soweit dafür gemäß § 6 Abs. 2 eine Kostendeckung nicht erreicht werden kann,
3. die Führung des Luftfahrzeugregisters (§ 16 Abs. 1 LFG)
4. die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes (§ 119 Abs. 1 lit. h LFG)
5. die Durchführung von Verfahren gemäß § 16a BGzLV
6. die Mitwirkung bei der Überprüfung und Beseitigung von Luftfahrthindernissen (§ 96 LFG),
7. Leistungen im Interesse der Landesverteidigung

ein Entgelt zu leisten, dem das Kostendeckungsprinzip zugrunde zu legen ist. Dieses Entgelt ist von demjenigen Bundesminister zu leisten, der die Austro Control GmbH mit der Erbringung der Leistung beauftragt hat.

(2) Soweit die Verrechnung von Entgelten für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Austro Control GmbH an die Benützer nach den diesbezüglich zur Anwendung kommenden Rechtsvorschriften dem Grunde nach unzulässig ist, hat der Bund der Austro Control GmbH die

- 11 -

dieser dadurch entgehenden Einnahmen nach dem Kostendeckungsprinzip zu ersetzen.

(3) Der nach Abs. 1 entgeltpflichtige Bundesminister hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen mit der Austro Control GmbH jährlich einen Rahmenvertrag über die nach Abs. 1 zu erbringenden Leistungen und das dafür zu entrichtende Entgelt sowie über die nach Abs. 2 zu gewährenden Einnahmenersätze abzuschließen. Die Abrechnung hat aufgrund der tatsächlich in Anspruch genommenen Leistungen bzw. der tatsächlich entgangenen Einnahmen zu erfolgen.

Bildung der ersten Organe

§ 12. (1) Die Bestellung der Mitglieder der Geschäftsführung und des ersten Aufsichtsrates der Austro Control GmbH durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat binnen vier Monaten nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zu erfolgen.

(2) Die erste Sitzung des ersten Aufsichtsrates ist vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr anzuberaumen. In dieser Sitzung ist zunächst die Wahl des ersten Vorsitzenden und seines Stellvertreters durchzuführen. Bei der Wahl des ersten Vorsitzenden führt das an Lebensjahren älteste Mitglied des Aufsichtsrates den Vorsitz.

(3) Bis zur Bestellung der Geschäftsführung führt der Präsident des Bundesamtes für Zivilluftfahrt die Geschäfte der Austro Control GmbH.

(4) Bis zur Wahl eines Betriebsrates, welche innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zu erfolgen hat, übt die Personalvertretung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt die Funktion des Betriebsrates aus.

- 12 -

Verweisungen

§ 13. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Artikel II

Anderungen des Luftfahrtgesetzes

Das Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 691/1992, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Abs. 2 lautet:

"(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit überwachte Lufträume, deren Klassifizierung sowie allfällige besondere Verfahren in diesen Lufträumen durch Verordnung festzulegen. Diese Verordnung ist in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen."

2. § 5 Abs. 1 erster Satzteil lautet:

"Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister 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:"

- 13 -

3. § 7 Abs. 3 lautet:

"(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister 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 von der Austro Control GmbH zu bewilligen sind, durch Verordnung festzulegen."

4. Dem § 38 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

"Ferner haben die Prüfer Anspruch auf Ersatz der Reise- und Aufenthaltskosten sowie eines allfälligen Verdienstentganges nach den für Geschworene und Schöffen geltenden Bestimmungen."

5. Dem § 70 wird folgender Abs. 5 angefügt:

"(5) In Verfahren über eine Neuerteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung oder eine Erweiterung einer bestehenden Zivilflugplatz-Bewilligung haben die Gemeinde des Standortes des Flugplatzes und unmittelbar an diesen angrenzende Gemeinden Parteistellung."

6. Im § 95 Abs. 2 wird der Beistrich nach dem Wort Landesverteidigung durch einen Punkt ersetzt, der restliche Satzteil wird aufgehoben.

7. Die bisherige Bezeichnung Abs. 1 des § 119 entfällt.
§ 119 lit. e lautet:

- 14 -

" e) die Überwachung der Einhaltung der im Luftverkehr geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften,"

8. § 119 Abs. 2 wird aufgehoben.

9. Im § 120 Abs. 2 erster Satz wird der Ausdruck "Das Bundesamt für Zivilluftfahrt" durch den Ausdruck "Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" ersetzt.

10. Dem § 122 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:
"Die Einhebung dieser Gebühren kann unter Zuhilfenahme der Flugplatzhalter erfolgen."

11. § 139 wird aufgehoben.

12. § 140 Abs. 1 lautet:

"(1) Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist in den Angelegenheiten der Zivilluftfahrt im Verhältnis zum Landeshauptmann und zur Austro Control GmbH die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und im Instanzenzug unmittelbar übergeordnet."

13. Im § 146 Abs. 1 wird der Ausdruck "Bundesamt für Zivilluftfahrt" durch den Ausdruck "Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" ersetzt.

14. § 146a samt Überschrift lautet:

"Besondere Sicherungsmaßnahmen

§ 146a. (1) Bei Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen obliegt es den mit der Überwachung der Einhaltung der in der Luftfahrt geltenden Rechts- und Sicherheitsvorschriften (§ 119 lit. e) betrauten, dem Personalstand der Austro Control GmbH, der Bundespolizei oder der Bundesgendarmerie angehörenden Organen (§ 120 Abs.

- 15 -

2), die Durchführung von Flügen mit Zivilluftfahrzeugen im Bundesgebiet zu verbieten. Eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen ist insbesondere anzunehmen, wenn

- a) die für den Flug notwendigen Zivilluftfahrerberechtigungen oder die Voraussetzungen für eine Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge weder nachgewiesen noch glaubhaft gemacht werden können,
- b) der verantwortliche Pilot sich offensichtlich in einem durch Alkohol, Drogen oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand befindet
- c) versucht wird, Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen ohne die nach den §§ 103 und 108 erforderlichen Bewilligungen zu befördern oder Zivilluftfahrer ohne die nach den §§ 42 und 44 erforderlichen Bewilligungen auszubilden,
- d) der Flug gegen im Interesse der Verminderung des Fluglärms erlassene Gesetze, Verordnungen oder Bescheide verstoßen würde,
- e) versucht wird, Außenabflüge oder Außenlandungen ohne die nach § 9 erforderlichen Bewilligungen durchzuführen.

(2) Zur Durchsetzung der Verbote gemäß Abs. 1 sind, falls erforderlich, nach Lage des Falles und Art des Luftfahrzeuges Zwangsmaßnahmen wie etwa Verweigerung der Start-, Anflug- oder Landefreigabe, Abnahme des Zivilluftfahrerscheines bzw. der Borddokumente, Abnahme des Zündschlüssels oder Blockierung des abgestellten Luftfahrzeuges anzuwenden. Die Verbote und Zwangsmaßnahmen sind unverzüglich aufzuheben, wenn der Grund für die Behinderung weggefallen ist. Auf Verlangen haben sich die Organe, welche die Zwangsmaßnahmen durchführen, über ihre Befugnisse auszuweisen.

(3) Die Organe der öffentlichen Sicherheit haben den in Abs. 1 genannten Organen auf deren Ansuchen Hilfe beim Vollzug der in Abs. 2 genannten Maßnahmen zu leisten.

- 16 -

(4) Die den Sicherheitsbehörden nach anderen Rechtsvorschriften zustehenden Befugnisse werden durch die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 nicht berührt."

15. § 147 Abs. 1 lautet:

"(1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat ein Verzeichnis aller nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen zu führen."

Artikel III

Anderung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr

Das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, BGBl.Nr. 393/1973, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 452/1992, wird wie folgt geändert:

Nach § 16 wird folgender § 16a eingefügt:

"§ 16a. Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Austro Control GmbH zur Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen einschließlich der Entscheidungsbefugnisse für die in den §§ 8 und 11 geregelten Angelegenheiten ermächtigen."

Artikel IV

Inkrafttreten, Vollziehung

1. (1) Artikel I §§ 1, 4 und 12 dieses Bundesgesetzes treten am 1. Juli 1993 in Kraft.

- 17 -

(2) Die übrigen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes treten am 1. Jänner 1994 in Kraft.

(3) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes beim Bundesamt für Zivilluftfahrt anhängige Verwaltungsverfahren sind von der Austro Control fortzuführen.

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

1.3.1993**VORBLATT****Problem**

Der jährlich steigende Zuschuß aus Bundesmitteln zum Budget der betriebsähnlichen Einrichtung Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZ) bedeutet eine steigende Belastung des Bundeshaushaltes. Andererseits verlangen die sich raschen wandelnden Bedingungen des Zivilluftverkehrs nach einer flexibleren Gestaltung der Flugsicherung.

Lösung

Ausgliederung des BAZ aus dem Bereich des Bundes durch Schaffung einer auf privatwirtschaftlicher Basis, nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten tätigen Gesellschaft.

Alternative

Weiterhin steigende Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt.

Kosten

In Zukunft sollen grundsätzlich nur mehr die auf einzelne Nutzer der Leistungen des BAZ nicht überwälzbaren Tätigkeiten im hoheitlichen Bereich vom Bund abgegolten werden. Damit tritt eine spürbare Entlastung des Bundeshaushaltes ein; der Dienstpostenplan des Bundes kann um ca. 1000 Planstellen verringert werden.

EG-Konformität

Die beabsichtigte Maßnahme steht nicht in Widerspruch zu EG-Recht. Auch in der Bundesrepublik Deutschland und in der Schweiz wird die Flugsicherung von dafür eingerichteten privatrechtlichen Gesellschaften wahrgenommen.

1.3.1993

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Die betriebsähnliche Einrichtung Bundesamt für Zivilluftfahrt ist gemäß § 120 Luftfahrtgesetz (LFG) mit der Wahrnehmung der Flugsicherung betraut. Der Begriff der Flugsicherung umfasst gemäß § 119 LFG nicht nur die eigentliche Flugverkehrslenkung sondern darüber hinaus auch damit zusammenhängende Agenden wie die Flugberatung, den Flugwetterdienst, die luftfahrtbehördliche Abfertigung der Luftfahrzeuge, die Überwachung der für Luftfahrzeuge geltenden Sicherheitsvorschriften sowie die Mitwirkung an dem der Luftfahrt dienenden Such- und Rettungsdienst. Weiters kommen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt verschiedene hoheitliche Agenden wie etwa die Zulassung von Luftfahrzeugen, Führung des Luftfahrzeugregisters, Ausstellung und Verlängerung von Pilotenscheinen zu.

Österreich ist nicht nur bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene ein Transitland, sondern auch im Luftverkehr. Aus diesem Grund ergibt sich der Hauptanteil der aus der Tätigkeit des BAZ stammenden Einnahmen aus den Flugsicherungsstreckengebühren. Dabei ist jedoch zu beachten, daß verschiedene Leistungen der Flugsicherung wie etwa jene, welche nicht von den Flugsicherungsstreckengebühren umfasst sind, bisher für die Benutzer kostenlos erbracht wurden. Dies hat neben anderen nicht kostendeckenden Leistungen des BAZ erheblich zum negativen Saldo im Haushalt des BAZ beigetragen. Dieser jährlich steigende Saldo brachte nicht nur eine mit steigender Tendenz versehene Belastung des Bundeshaushaltes (1990 netto 203 Mio S, 1992 360 Mio S), er bedeutet im Ergebnis damit auch eine staatliche Subvention für nicht kostendeckende bzw. kostenlos erbrachte Leistungen für inländische und ausländische Luftbeförderungsunternehmen. Als erster Schritt in Richtung Kostenwahrheit kann die Einführung der sog. "Anfluggebühren" gesehen werden. Mit diesen nach der Novelle zu § 122 LFG BGBl.Nr. 452/1992 seit 1. Jänner 1993 möglichen Gebühren sollen Leistungen der Flugsicherung welche bisher für die Benutzer mit keinen Kosten verbunden waren, nunmehr kostenpflichtig werden; eine entsprechende Verordnung soll mit 1. Juli 1993 in Kraft treten. Mit dieser Maßnahme soll neben anderen, meist nur marginalen Veränderungen der Gebührensituation die Einnahmensituation der mit diesem Gesetz zu errichtenden Austro Control GmbH verbessert werden. Der Gesellschaft soll aber auch die Möglichkeit eröffnet werden, ihre hochentwickelten personellen und technischen Ressourcen entsprechend national und international einzusetzen und zu verwerten. Diese zahlreich vorhandenen Möglichkeiten können nur mit einer privatrechtlichen, betriebswirtschaftlich

- 2 -

orientierten, flexiblen Organisationseinheit entsprechend genutzt werden. Es versteht sich dabei von selbst, daß die Aufrechterhaltung der Sicherheit der Luftfahrt weiterhin die Maxime jeden Handelns sein muß.

Diese Maßnahme ist zwar in manchen Bereichen mit Kostenerhöhungen für die Luftfahrt verbunden, doch ist sie ein wesentlicher Schritt zur Verwirklichung der allgemeinen verkehrspolitischen Zielsetzung, daß die Benützer von Verkehrsinfrastrukturen die von ihnen verursachten Kosten selbst tragen sollen. Die Maßnahme ist wettbewerbsneutral, dh sie trifft alle den österreichischen Luftraum bzw. österreichische Flughäfen benützenden Luftverkehrsunternehmen, bisher war auch für ausländische Unternehmen ein wesentlicher Teil der Leistungen des BAZ kostenfrei. Hinsichtlich der Höhe der Flugsicherungsstreckengebühren-Einheit nimmt Österreich im europäischen Vergleich gegenwärtig einen Platz im Mittelfeld ein. Diese Reihung wird sich nach der Erhöhung der Gebühren nicht wesentlich ändern, auch in anderen Staaten sind Gebührenerhöhungen wahrscheinlich. Damit würden aber europaweit die Kapazitäten erhöht, was Verspätungen verringert und damit kostensparend für die Luftbeförderungsunternehmen wirkt.

Im Hinblick auf die Größe und den Umsatz des Unternehmens sowie seiner Aufgabenstellungen wird es unabdingbar notwendig sein, ein entsprechendes Unternehmenskonzept zu entwickeln, wobei neben der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens auch auf die internationale Entwicklung des Luftverkehrs und allenfalls daraus resultierende, notwendige Rationalisierungspotentiale zu definieren sein werden.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel I

Zu § 1:

Die Errichtung des Unternehmens in Form der Gesellschaft mit beschränkter Haftung (und nicht als AG) dient primär dazu, dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Aufsichtsbehörde das Weisungsrecht gegenüber der Geschäftsführung zu sichern. Mit der Gründung der GmbH tritt diese die Rechtsnachfolge nach dem Bundesamt für Zivilluftfahrt an.

Die im Absatz 2 vorgesehene Beteiligung der Flughafenbetriebsgesellschaften an der Austro Control bietet sich insbesondere durch den unmittelbaren Zusammenhang zwischen Flugsicherung und Flughafenbetrieb an. Eine Beteiligung von Luftbeförderungsunternehmen erscheint wegen der Kontrollbefugnisse auch der GmbH über diese nicht zweckmäßig. Um diesen Unternehmen dennoch eine Kontrollmöglichkeit einzuräumen, erscheint ihre Vertretung im Aufsichtsrat der Gesellschaft vorgesehen.

- 3 -

Nähere Bestimmungen über die Unternehmensorganisation werden in der von der Generalversammlung zu beschließenden Satzung zu treffen sein.

Zu § 2:

Um die aufgrund der bisherigen Zuständigkeiten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt entstandenen personellen und technischen Ressourcen weiterhin optimal zu nutzen, erscheint es zweckmäßig, die bisherigen Zuständigkeiten soweit als möglich beizubehalten. Die Aufgaben im hoheitlichen Bereich sollen von der Austro Control GmbH als beliehenes Unternehmen wahrgenommen werden. Österreich ist im Rahmen internationaler Verträge zur Aufrechterhaltung der Flugsicherung verpflichtet. Deshalb und zur kontinuierlichen Weiterführung der dem Unternehmen übertragenen Aufgaben, aber auch zu dessen wirtschaftlicher Absicherung erscheint eine Betriebspflicht unerlässlich.

Einige Agenden des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde können nur mit der fachlichen Unterstützung des heutigen Bundesamtes für Zivilluftfahrt ausreichend erfüllt werden. Dazu zählt unter anderem auch die Vertretung Österreichs bei der EUROCONTROL sowie die technischen Vorarbeiten bei der Erlassung von Verordnungen.

Die im Abs. 3 enthaltene Ermächtigung soll die Gesellschaft in die Lage versetzen, ihr Potential gewinnbringend einzusetzen und national wie international tätig zu werden. Vorstellbar in diesem Bereich wären Leistungen wie die Ausbildung von Luftfahrtpersonal, Leistungen des Wetterdienstes, Herausgabe von Fachliteratur etc. Die Gesellschaft ist ua. auch aufgrund internationaler Erfordernisse (aus den Flugsicherungsstreckengebühren darf kein Gewinn erzielt werden) als Non Profit-Organisation konzipiert. Diese gewinnbringenden Tätigkeiten werden daher vorzugsweise im Rahmen von Tochtergesellschaften oder Beteiligungen erbracht werden.

Abs. 4 soll die Möglichkeit schaffen, die künftige Gesellschaft auch mit technischen Kontrollbefugnissen außerhalb des Luftfahrtbereiches zu betrauen.

Zu § 3:

Die Austro Control GmbH wird als beliehenes Unternehmen überwiegend hoheitliche Aufgaben zu erfüllen haben. Aus diesem Grund ist ein Weisungszusammenhang im Sinne des Art. 20 B-VG unerlässlich. Darüber hinaus wird die Intention verfolgt, dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Durchsetzung luftverkehrspolitischer Zielsetzungen und Sicherheitsinteressen, die vielfach Ausfluß der Arbeit in internationalen Luftfahrtorganisationen sind, zu ermöglichen und die entsprechenden Weisungen für die von der Austro

- 4 -

Control wahrzunehmende Vertretung Österreichs gemäß § 2 Abs. 2 zu erteilen.

Die Bestimmung des Abs. 5 soll entsprechende Sanktionen bei der Nichtbefolgung von luftverkehrspolitisch wichtigen, sicherheitsrelevanten oder wirtschaftlich bedeutsamen Weisungen ermöglichen.

Zu § 4:

Im Sinne einer Gesamtrechtsnachfolge ist vorgesehen, das bisher vom Bundesamt für Zivilluftfahrt wirtschaftlich genutzte Vermögen sowie die Forderungen gegenüber Eurocontrol auf die Austro Control zu übertragen.

Daneben sind im Sinne der Gesamtrechtsnachfolge auch die sich aus dem Kollektivvertrag ergebenden, nicht unerheblichen finanziellen Verpflichtungen (vor allem zur Leistung von Altersversorgungszuschüssen) zu übernehmen, wofür entsprechende Rückstellungen zu bilden sein werden.

Der im Abs. 3 vorgesehene Kauf der Liegenschaft EZ 2354/1 bringt dem Bund weiterhin budgetwirksame Einnahmen in beträchtlicher Höhe. Die Errichtungskosten des Gebäudes wurden und werden von Eurocontrol im Wege der Flugsicherungsstreckengebühren refundiert, danach richten sich auch die Zahlungsmodalitäten.

Der im Abs. 4 genannte Ansatz des Ausgleichspostens unter den Vermögensgegenständen und seine Abschreibung dienen der Nachholung der auf die Vergangenheit entfallenden Dotation der Sozialkapitalrückstellungen für die von der Austro Control GmbH zu übernehmenden Mitarbeiter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. Diese Regelung ist im übrigen Art. X Abs. 4 RLG nachgebildet.

Die Geschäftsführung der Austro Control GmbH hat dafür zu sorgen, daß die erforderlichen Abschlußarbeiten für das Jahr 1993 gemäß den Bestimmungen des Bundeshaushaltsgesetzes termingerecht - ohne Kostenersatz - erbracht werden.

Zu § 5:

Zur Durchführung und Aufrechterhaltung der Flugsicherung ist Österreich völkerrechtlich verpflichtet.

Nach den Richtlinien der Eurocontrol darf aus den Einnahmen aus Flugsicherungsstreckengebühren kein Gewinn erzielt werden. Auch ist es international nicht üblich, aus den Leistungen der Flugsicherung eine Umsatzsteuer einzuhoben. Die Einhebung von Steuern würde zu einer national wie international nicht mehr vertretbaren Verteuerung führen.

Zu § 6:

Bei Beibehaltung des bisherigen Systems würden die Einnahmen aus den Verwaltungsverfahren dem Bund zufließen. Diesen Einnahmen des Bundes stünden Einnahmefälle in gleicher Höhe bei der Austro Control gegenüber, die nicht durch andere

- 5 -

Einnahmen ausgeglichen werden können, sodaß der der Bund der Austro Control den Einnahmenausfall zu ersetzen hätte. Mit der direkten Einnahme durch das die Leistung erbringende Unternehmen kann auch der bei der Durchführung der Ausgleichszahlungen notwendige bürokratische Aufwand vermieden werden.

Untersuchungen des Kostendeckungsgrades für Leistungen des BAZ im Rahmen von Verwaltungsverfahren haben krasse Kostenunterdeckungen ergeben. In einigen Fällen wird ein Kostendeckungsgrad von einigen Prozent erreicht. Mit der Einführung des Kostendeckungsprinzips bei den Gebühren soll ein wichtiger Schritt in Richtung Kostenwahrheit erfolgen.

Zu den §§ 7 und 8:

Die Änderung der Rechtsform des Dienstgebers darf nicht zu einer Schlechterstellung der Bediensteten führen. Dieses auch durch die arbeitsgerichtliche Judikatur abgesicherte Prinzip kommt mit der Überbindung des geltenden Kollektivvertrages auf die Austro Control zum Ausdruck. Die weitere Entwicklung der Rechtsstellung der Bediensteten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt soll weiterhin in Form eines Kollektivvertrages geschehen, wobei aber noch offen ist, ob durch einen Branchenkollektivvertrag oder Firmwenkollektivvertrag.

Für die im Personalstand der Austro Control GmbH verbleibenden Beamten wird aus dienst- und besoldungsrechtlichen Gründen aus gegenwärtiger Sicht die Schaffung eines "Amtes für Zivilluftfahrt" als notwendig angesehen. (Da diese Lösung für die möglicherweise verbleibenden 10 Beamten aufwendig ist, wird während des Begutachtungsverfahrens versucht, eine einfachere Lösung zu finden.)

Die Aufgaben der Buchhaltung dieses Amtes werden vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wahrgenommen, um die Notwendigkeit einer doppelten Buchhaltung bei der Gesellschaft zu vermeiden. Die Kostenermittlung für die Beamten kann im Wege einer Ausgaben- und Einnahmenstellenrechnung über das Bundesrechenamt erfolgen. Durch die Anwendung der im § 7 Abs. 3 genannten arbeitsrechtlichen Normen soll eine Zweigleisigkeit bei der Dienstnehmervertretung verhindert werden.

Als die im § 8 Abs. 4 genannten Nebenkosten sind insbesondere Kranken- und Unfallversicherungsbeiträge zu verstehen. Für die Berechnung des Pensionsaufwandes gelten als Aktivbezüge alle Geldleistungen, von denen ein Pensionsbeitrag zu entrichten ist. Überweisungsbeträge, welche nach der Wirksamkeit der Ausgliederung von Sozialversicherungsträgern geleistet werden, sind dem Bund in voller Höhe zu überweisen.

Die Beamten sind im Stellenplan auszuweisen, die vertraglich Bediensteten sind nicht mehr in diesen aufzunehmen.

Zu § 9:

Mit dieser Bestimmung soll unter Berücksichtigung der in § 2 normierten Betriebspflicht sowie der durch internationale

- 6 -

Entwicklungen entstandenen wirtschaftlichen Lage eine vorausschauende Planung den kontinuierlichen Bestand des Unternehmens gewährleistet werden. Da die Arbeitsbelastung in zeitlicher und physischer Hinsicht der den Flugsicherungsdienst unmittelbar ausübenden Flugverkehrsleiter durch die Steigerung des Flugverkehrs besonders groß ist, wird es auch Aufgabe der Unternehmensleitung sein, für diesen genau definierten Personenkreis Überlegungen für eine Reduktion der Altersgrenze anzustellen, wobei internationale Vergleiche anzustellen sein werden.

Über das gesellschaftsrechtliche Instrumentarium hinaus soll die enge Verbindung zum zuständigen Bundesminister die allenfalls notwendigen legislativen oder wirtschaftlichen Maßnahmen zum gegebenen Zeitpunkt ermöglichen. Die in Abs. 2 angesprochene Frage könnte insbesondere dann relevant werden, wenn es entgegen der derzeitigen Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs (mehr als 5 % Steigerung pro Jahr) zu einem unvorhergesehenen Einbruch des Luftverkehrs kommt und damit zu Einnahmeausfällen, denen aber wegen der notwendigen Betriebspflicht keine entsprechende Leistungsreduktion folgen kann.

Zu § 10:

Für die Organstellung nach § 1 Amtshaftungsgesetz (AHG) ist nur ausschlaggebend, daß eine Person zur Wahrnehmung von Agenden der Hoheitsverwaltung berufen worden ist, auf welche Art und Weise diese Berufung erfolgt ist, ist nicht maßgeblich. Die (dem § 6 des Flughafensicherheitsgesetzes, BGBl.Nr. 824/1992, nachgebildete) Regelung des § 10 Abs. 1 dient lediglich als Anknüpfung für eine von § 3 AHG abweichende Regelung des Regreßanspruches. Im Hinblick auf die Möglichkeit hoher Schadenersatzansprüche nach Abs. 1 soll dem Bund anstelle des Bediensteten das Unternehmen selbst haften. Der weitere Regreßanspruch des Unternehmers gegenüber seinem Dienstnehmer richtet sich - da er nicht auf § 3 AHG gestützt werden kann - nach den Bestimmungen des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes (DHG). Die auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit normierte Beschränkung des Regresses entspricht den Intentionen des Art. 23 Abs. 2 B-VG.

Zu § 11:

Der Bund soll nur jene Leistungen abgelden, die entweder ihm selbst zugute kommen (§ 2 Abs. 2), bzw. solche die als entgeltlose Leistungen im ausschließlich öffentlichen Interesse erbracht werden. Die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes ist nach internationalem Verständnis eine Leistung die im Hinblick auf sicherheitstechnische Fragen (s. § 137 LFG) primär im öffentlichen Interesse erbracht wird. Im Abs. 2 wird das Instrumentarium der Durchführung festgelegt.

- 7 -

Zu § 12:

Diese Bestimmung soll den lückenlosen Übergang zwischen dem bisherigen BAZ und der Austro Control GmbH gewährleisten. Zusammen mit der Regelung des Art. IV soll nach einer entsprechenden Vorbereitungsphase sichergestellt werden, daß die Austro Control GmbH mit 1. Jänner 1994 ihre Tätigkeit in vollem Umfang aufnehmen kann.

Zu Artikel II

Zu den Z. 1, 2 und 3 (§§ 3 Abs. 2, 5 Abs. 1, 7 Abs. 3):

Die mit der Novelle des LFG, BGBl.Nr. 452/1992 dem Bundesamt für Zivilluftfahrt erteilten Verordnungsermächtigungen sollen wieder auf den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr übertragen werden.

Die Klassifizierung der überwachten Lufträume und die Festlegung besonderer Verfahren (§ 3 Abs. 2) sind wesentlicher Inhalt der Verordnung und müssen deshalb auf das LFG rückführbar sein.

Zu Z. 4 (§ 38 Abs. 2):

Durch ein Redaktionsversehen wurde dieser Satz bei der Novelle des LFG BGBl.Nr. 452/1992 aufgehoben. Mit dieser Änderung soll der ursprüngliche Rechtszustand wiederhergestellt werden.

Zu Z. 5 (§ 70 Abs. 5):

Mit der Zuerkennung der Parteistellung an die Gemeinden soll diesen die Möglichkeit eingeräumt werden, die Interessen ihrer Bürger durch alle Instanzen bis hin zu den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechtes nachhaltig vertreten zu können.

Zu Z. 6 (§ 95 Abs. 2):

Dadurch soll die Rechtslage hinsichtlich der Luftfahrthindernisse vereinheitlicht werden.

Zu den Z. 7 und 8 (§ 119):

Diese Erweiterung stellt nicht mehr auf das Luftfahrzeug sondern auf die gesamte Luftfahrt ab und entspricht damit der langjährigen Auslegung dieser Bestimmung. Die Gleichstellung der Flugsicherungsorgane mit den Organen

- 8 -

des öffentlichen Sicherheitsdienstes ist wegen der strukturellen Unterschiede dieser Einheiten nicht durchführbar.

Zu Z. 9 (§ 120 Abs. 2):

Diese Ermächtigung ist eine Beleihung eines Privaten mit hoheitlichen Befugnissen und deshalb vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durchzuführen.

Zu Z. 10 (§ 122 Abs. 2):

Diese Hilfestellung der Flugplatzhalter bezieht sich auf die Übermittlung von Daten die für die Einhebung der Gebühr wesentlich sind.

Zu Z. 11 (§ 139):

Diese Bestimmung wird mit der Schaffung der Austro Control GmbH obsolet.

Zu Z. 12 (§ 140):

Es handelt sich hier um eine redaktionelle Änderung.

Zu Z. 13 (§ 146):

Mit der Entstehung der Austro Control GmbH als Rechtsnachfolgerin des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ergibt sich die Notwendigkeit, die Strafkompetenz wiederum einem hoheitlichen Organ zu übertragen.

Zu Z. 14 (§ 146a):

Zwangsmaßnahmen können nur dann wirksam sein, wenn sie vor Ort von entsprechend ausgebildeten Organen gesetzt werden. Statt den bisher für diese Maßnahmen zuständigen Organen können die jetzt betrauten Organe direkt tätig werden. Die Fälle, in denen Sicherungsmaßnahmen durchzuführen sind, entsprechen den Erfahrungen aus der Praxis.

Zu Z. 15 (§ 147):

Dieser Bestimmung liegen im Hinblick auf die Kompetenzen gemäß § 146 verwaltungsökonomische Überlegungen zugrunde.

- 9 -

Zu Artikel III

**Diese Agenden wurden schon bisher im Bundesamt für
Zivilluftfahrt wahrgenommen.**

Zu Artikel IV

Siehe die Erläuterungen zu Art. I § 12.

Entwurf

Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit der die Zivilluftfahrt-Personalverordnung geändert wird.

Gemäß § 38 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, in der Fassung BGBl. Nr. 691/1992, wird verordnet:

Die Zivilluftfahrt-Personalverordnung (ZLPV), BGBl. Nr. 219/1958, in der Fassung BGBl. Nr. 227/1992, wird wie folgt geändert:

1. § 27 Abs. 1 und 2 lauten:

"(1) Die Prüfungstaxe beträgt für die Prüfung von

a) Segelfliegern und Fallschirm-

springern 400,-- S

b) Privatpiloten, Privat-Hub-

schrauberpiloten 600,-- S

c) Freiballonfahrern, Bordnavigateuren,

Bordfunkern, Bordtelephonisten,

Bordtechnikern, Luftfahrzeugwarten,

Luftfahrzeugwarten I. Klasse und

Flugdienstberatern1.200,-- S

d) Berufspiloten, Berufspiloten

I. Klasse, Linienpiloten, Be-

rufs-Hubschrauberpiloten, Luft-

schiffpiloten, Zivilfluglehrern

und Lehrern des sonstigen zivilen

Luftfahrtpersonals1.600,-- S

e) Sonderpiloten nach Maßgabe der

an den Bewerber zu stellenden An-

forderungen und die erforderliche An-

zahl von Prüfern400,-- S

(2) Bei Nachprüfungen und Zusatzprüfungen beträgt die Prüfungstaxe die Hälfte der im Abs. 1 bezeichneten Beträge".

2. Diese Verordnung tritt am in Kraft.

Erläuterungen:

Die Prüfungstaxen für das Zivilluftfahrtpersonal wurden seit 15 Jahren nicht erhöht und decken nicht annähernd die vom BAZ für Prüfervergütungen, Reise- und Aufenthaltskosten sowie für Verdienstentgang aufgewendeten Beträge.

Eine Erhöhung der Prüfungstaxen, sowie die Verdopplung der Prüfungstaxen für Nach- und Zusatzprüfungen (§ 27 Abs. 2 ZLPV) ist daher - auch im Hinblick auf die Verselbständigung des BAZ - dringend erforderlich.

Zu § 27 Abs. 1 lit. e LFG wird bemerkt, daß für die Ausstellung von Sonderpilotenscheinen für Hänge- und Paragleiter seit 1. August 1992 ein Gutachten zweier Zivilfluglehrer erforderlich ist. Diese Zivilfluglehrer verzichten auf die Bezahlung der Prüfervergütungen, sodaß ab 1. Jänner 1993 für derartige Prüfungen auch keine Prüfungstaxen mehr eingehoben werden. Es entfallen somit auch die im Zuge derartiger Prüfungen entstehenden Reise- und Aufenthaltskosten. (Die Wiederaufnahme entsprechender Regelungen in den § 38 LFG ist anlässlich einer neuerlichen Novellierung des LFG vorgesehen.) Dies trägt nicht nur zur Einsparung von Kosten bei, sondern ist auch im Sinne der Verwaltungsvereinfachung als äußerst positiv zu betrachten.

E N T W U R F V e r o r d n u n g

des Bundesministers für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr
vom1993 über die Festlegung und Einziehung
von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und
Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug

FLUGSICHERUNGSAN- UND ABFLUGGEBÜHRENVERORDNUNG 1993 (FSAG-V)

Aufgrund des § 122 Abs.2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. .../1993, wird verordnet:

§ 1. Grundsatz und Geltungsbereich

(1) Für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug auf Flugplätzen wird eine Gebühr zur Deckung der entstehenden Kosten eingehoben.

(2) An- und Abflug und wiederholte Aufsetz- und Durchstartmanöver gelten als eine einzige Inanspruchnahme.

(3) Als Zähleinheit für die Inanspruchnahme wird die Landung festgelegt.

§ 2. Gebührenschuldner

(1) Schuldner der Gebühr ist jene natürliche oder juristische Person, die im Zeitpunkt der Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung Halter des Luftfahrzeuges ist.

(2) Ist der Halter nicht bekannt, gilt der Eigentümer des Luftfahrzeuges solange als Luftfahrzeughalter, bis er den Nachweis erbracht hat, wer der Halter zum Zeitpunkt der Landung war.

§ 3. Berechnungsgrundlagen der Gebühr

(1) Grundlagen für die Berechnung der Gebühr sind:

- a. die höchstzulässige Abflugmasse des Luftfahrzeuges;
- b. die jährlich im Voraus geschätzten Kosten der Dienste und Einrichtungen der Flugsicherung; und
- c. die jährlich im Voraus geschätzte Zahl der Landungen, welche Dienste und Einrichtungen der Flugsicherung in Anspruch nehmen werden.

(2) Eine durch die Schätzung der im Abs. 1 unter b. und c. aufgezählten Berechnungsfaktoren mögliche Abweichung von den am Jahresende im Nachhinein festgestellten, tatsächlichen Kosten sich ergebende Über- oder Unterdeckung wird im zweiten Jahr nach dem in Frage kommenden Berechnungszeitraum ausgeglichen.

§ 4. Berechnung der Gebühr für Flughäfen

(1) Die Gebühr für eine Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung auf Flughäfen durch ein Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als zwei Tonnen wird nach folgender Formel berechnet:

$G \text{ (Gebühr)} = G_s \text{ (Gebührensatz)} \cdot G_f \text{ (Gewichtsfaktor des Luftfahrzeuges)}.$

(2) Der Gewichtsfaktor (G_f) des Luftfahrzeuges ist die Quadratwurzel der durch fünfzig geteilten höchstzulässigen Abflugmasse des Luftfahrzeuges, ausgedrückt in Tonnen. Die so errechnete Zahl wird auf zwei Stellen hinter dem Komma gerundet.

(3) Der Gebührensatz (G_s) ergibt sich aus der Teilung der geschätzten Kosten der Dienste und Einrichtungen der Flugsicherung auf allen österreichischen Flughäfen durch die geschätzte Anzahl der Anflüge pro Verrechnungsjahr.

(4) Der Gewichtsfaktor wird jeweils bis spätestens 15. November des vor seinem Inkrafttreten liegenden Jahres in luftfahrtüblicher Weise verlaublich.

(5) Die Gebühr für eine Inanspruchnahme von Diensten oder Einrichtungen der Flugsicherung auf Flughäfen durch ein Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als einer Tonne bis zu zwei Tonnen beträgt 300 Schilling je Zählereinheit.

(6) Die Gebühr für eine Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung auf Flughäfen durch ein Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Abflugmasse bis zu einer Tonne beträgt 150 Schilling je Zählereinheit.

§ 5. Berechnung der Gebühr für Flugplätze mit Flugsicherungshilfsstellen

(1) Die Gebühr für eine Inanspruchnahme von Diensten oder Einrichtungen der Flugsicherung auf Flugplätzen, auf welchen eine Flugsicherungshilfsstelle eingerichtet ist, wird nach folgender Formel berechnet:

$G \text{ (Gebühr pro Landung)} = G_s \text{ (Gebührensatz)} \cdot A_f \text{ (Anpassungsfaktor)}.$

(2) Der Gebührensatz (G_s) ergibt sich aus der Teilung der geschätzten Kosten der Dienste und Einrichtungen der Flugsicherung auf allen Flugplätzen, auf welchen eine Flugsicherungshilfsstelle eingerichtet ist, durch die geschätzte Anzahl der Landungen pro Verrechnungsjahr.

(3) Der Gebührensatz wird jeweils bis spätestens 15. November des vor seinem Inkrafttreten liegenden Jahres in der in der Luftfahrt üblichen Weise verlaublich.

(4) Der Anpassungsfaktor (A_f) beträgt:

- a. für gewerbliche Flüge: 2,5;
- b. für nicht gewerbliche Flüge und Schulflüge: 1,25; und
- c. für Segelflüge: 0,5.

§ 6. Genehmigung der Gebühr

Die nach den in §§ 4 und 5 festgelegten Grundsätzen zu errechnenden Gebührensätze bedürfen vor ihrer Verlaublich der Ge-

nehmung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

§ 7. Fälligkeit und Entrichtung der Gebühr; Mitwirkung der Flugplatzhalter

(1) Die Gebühr ist mit der Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung fällig und sofort zu entrichten.

(2) Eine andere als in Abs.1 festgelegte Fälligkeit und Entrichtung der Gebühr bedarf der schriftlichen Vereinbarung zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt oder seinem Rechtsnachfolger und dem Halter des Luftfahrzeuges.

(3) Aus Gründen der Vereinfachung erfolgt die sofortige Entrichtung der Gebühr bei jenen Stellen, welche die Flugplatzhalter zur Begleichung der für die Benützung ihres Flugplatzes vorgeschriebenen Entgelte eingerichtet haben.

(4) Die Flugplatzhalter überweisen die gemäß Abs. 3 erzielten Einnahmen an das Bundesamt für Zivilluftfahrt oder an seinen Rechtsnachfolger.

(5) Die den Flugplatzhaltern durch die Einhebung und Überweisung der Gebühr entstehenden Kosten werden mit 3 v. H. der Summe der eingehobenen Gebühren abgegolten. Die Abgeltung erfolgt durch Abzug von der an das Bundesamt für Zivilluftfahrt oder seinen Rechtsnachfolger gemäß Abs. 4 zu überweisenden Einnahmen.

(6) Die Flugplatzhalter haben dem Bundesamt für Zivilluftfahrt oder seinem Rechtsnachfolger alle Informationen zur Verfügung zu stellen, die zur Errechnung und Vorschreibung der Gebühr für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung erforderlich sind.

§ 8. Einbringung der Gebührenforderung

Zahlt der Schuldner der Gebühr nicht, so ist die Gebührenforderung auf dem Zivilrechtsweg einzubringen.

§ 9. Ausnahmen von der Gebührenpflicht

Von der Gebührenpflicht sind befreit:

- a. Flüge zur Kontrolle oder Vermessung von Bodeneinrichtungen, die als Flugnavigationshilfen verwendet werden oder verwendet werden sollen;
- b. Such- und Rettungsflüge;
- c. Einsatzflüge gemäß § 145 des Luftfahrtgesetzes.

§ 10. Übergangsbestimmung

Für die im Zeitraum zwischen 1. Juli und 31. Dezember 1993 zu verrechnende Gebühr beträgt der Gebührensatz gemäß § 4 Abs.4 S., der Gebührensatz gemäß § 5 Abs.3 S.

§ 11. Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1993 in Kraft.

**ERLÄUTERUNGEN
ZUM ENTWURF EINER
FLUGSICHERUNGSAN- UND ABFLUGGEBÜHRENVERORDNUNG
(F S A G - V)**

A. ALLGEMEINES

Ziel der in Aussicht genommenen Verordnung ist es, die Einnahmen der Flugsicherung für die geleisteten Dienste bzw. für die zur Verfügungstellung ihrer Einrichtungen zu vervollständigen. Dies entspricht der grundsätzlichen verkehrspolitischen Auffassung, daß die Verkehrsträger für die Kosten der erforderlichen Infrastruktur aufzukommen haben.

Während für die Streckenflüge bereits die entstehenden Kosten im Rahmen des "Multilateralen Übereinkommens" mit der Europäischen Organisation für Flugsicherung (EUROCONTROL) größtenteils von den Luftraumbenutzern über eine Gebühr refundiert werden, ist dies bei den An- und Abflügen noch nicht der Fall. Dadurch entgehen dem Bund jährliche Einnahmen von ca. 250 - 300 Mio. Schilling. International ist es gängige Praxis (z.B.: Schweiz, Frankreich, Deutschland, Niederlande, Vereinigtes Königreich, usw.), auch für diesen Bereich der Flugsicherung die Aufwendungen den Benutzern in Rechnung zu stellen.

B. ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN

Zu § 1:

In dieser Bestimmung soll der Grundsatz der Einhebung einer Gebühr für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung für den An- und Abflug sowie die Zählereinheit (= Landung) formuliert werden.

Zu § 2:

Die Bestimmung des Halters eines Luftfahrzeuges als Gebührenschuldner entspricht dem Flugsicherungsstreckengebührengesetz (BGBl. Nr.137/1986). Grundsätzlich findet diese Regel in allen Staaten, die solche Gebühren verrechnen, Anwendung. Auch die Betriebsgesellschaften der österreichischen Verkehrsflughäfen haben in ihren Tarifordnungen dieses Prinzip verankert.

Zu § 3:

Die zu verrechnende Gebühr soll aufgrund der Prognosen sowohl für den zu erwartenden Flugverkehr als auch für die vermutlichen Aufwendungen errechnet werden. Die höchstzulässige Abflugmasse der einzelnen Luftfahrzeuge ist für die "Gewichtung" der Gebühr von Bedeutung (siehe zu § 4).

Zu § 4:

Die Berechnungsformel der Gebühr für Luftfahrzeuge mit mehr als 2 Tonnen höchstzulässiger Abflugmasse ist abgeleitet von der Formel, die im EUROCONTROL-System für die Streckengebühren Verwendung findet, wobei allerdings der Faktor Entfernung hier

entfällt, da ja die Landung als Zählleinheit herangezogen werden soll.

Der Gewichtungsfaktor (Gf) entspräche genau der EUROCONTROL - Formel und findet auch in den meisten anderen Staaten, die eine Anfluggebühr einheben, Anwendung. Er ergäbe einen degressiven Verlauf im Hinblick auf die Bedeutung der höchstzulässigen Abflugmasse bei der Berechnung der Gebühr (z.B. hätte ein Luftfahrzeug mit 2 Tonnen einen Faktor von 0,2, hingegen ein Luftfahrzeug mit 50 Tonnen bloß den Faktor 1). Der Gebührensatz (Gs) ergäbe sich aus der Teilung der geschätzten Flugsicherungskosten auf allen Verkehrsflughäfen durch die geschätzte Zahl der Flugbewegungen ebendort.

Empirisch auf den Schätzungen für 1993 beruhende Berechnungen ergäben beispielsweise eine Gebühr von

ca. 1.250,- Schilling für eine Cessna 421 (ca. 3,5 t),
ca. 2.700,- Schilling für eine Dash 8 (ca. 16,0 t),
ca. 3.100,- Schilling für eine Fokker 50 (ca. 20,6 t),
ca. 5.100,- Schilling für eine D C 9 (ca. 56,1 t),
ca. 8.600,- Schilling für einen Airbus (ca. 160,5 t), und
ca. 13.000,- Schilling für eine B 7 4 7 (ca. 370,0 t).

Die Gebühr für Luftfahrzeuge bis zu einer bzw. von mehr als einer bis zu zwei Tonnen soll als eine Pauschale, die entscheidend unter der nach der allgemeinen Formel errechneten Gebühr liegt, festgelegt werden, um die Allgemeine Luftfahrt, die zum größten Teil in diese Gewichtskategorien fällt, nicht so zu belasten, daß diese in ihrer Existenz gefährdet wird.

Zu § 5:

Die Gebühr für Flugsicherungsleistungen und -dienste auf Flugplätzen mit einer Flugsicherungshilfsstelle ergäbe sich aus der Teilung der gesamten Flugsicherungskosten für diese Flugplätze durch die Zahl der Flugbewegungen ebendort, wobei eine Staffelung zwischen gewerblichen Flügen, nichtgewerblichen Flügen und Schulflügen sowie Segelflügen im Hinblick auf die Gebührenhöhe vorgenommen werden soll. Dies geschähe durch die Verwendung eines Anpassungsfaktors. Er soll für gewerbliche Flüge 2,5, für nichtgewerbliche Flüge und Schulflüge 1,25 sowie für Segelflüge 0,5 betragen. Die Höhe des Anpassungsfaktors für die verschiedenen Flüge ist im unterschiedlichen wirtschaftlichen Interesse der Flüge begründet.

Empirisch durchgeführten Kalkulationen unter Zugrundelegung dieser Formel ergäben für das Jahr 1993 Gebühren von ca. 80,- Schilling für gewerbliche Flüge, ca. 40,- Schilling für nichtgewerbliche Flüge und Schulflüge und ca. 17,- Schilling für Segelflüge.

Derzeit sind bei der Errechnung der Gesamtkosten der Flugsicherungshilfsstellen die Personalkosten nicht berücksichtigt, da die bei diesen Stellen zur Verfügung stehenden Personen Angehörige der Bundespolizei oder der Bundesgendarmerie sind und vom Bundesministerium für Inneres besoldet werden.

Zu § 6:

Die vorgesehene Genehmigung der Gebührensätze vor ihrer Ver-

lautbarung soll eine Kontrolle der von der Flugsicherung verwendeten Schätzwerte der einzelnen Komponenten zur Gebührenberechnung gewährleisten.

Zu § 7:

Die sofortige Fälligkeit und damit die sofortige Entrichtung nach Inanspruchnahme der Flugsicherung soll die Regel sein. Ausnahmen wären vorher zwischen den Parteien zu vereinbaren.

Ursprünglich waren drei Varianten zur Einbringung der Gebühr als mögliche Alternativen begutachtet worden:

Variante 1: Parallel zur Verrechnung und zum Inkasso der Benützungsentgelte der Flughäfen erledigen die Flughafenbetriebsgesellschaften auch die Verrechnung, das Inkasso und das Mahnwesen der Flugsicherungsgebühren. Die Vorteile wären die absolut gleiche Verwendung der Grunddaten (Luftfahrzeuggewichte, Anzahl der Landungen, Name des Benutzers) sowie die Ausnützung eines bereits bestehenden, gut funktionierenden Apparates. Die Barbezahlung erfolgt bei den Inkassostellen, welche die Flughäfen für ihre eigenen Entgelte eingerichtet haben. Die eingenommenen Gelder werden direkt an die Flugsicherung überwiesen.

Variante 2: Die Fakturierung erledigen die Flughäfen, die Einzahlungen erfolgen jedoch direkt auf die Flugsicherungskonten. Mahnwesen und Buchhaltung werden von der Flugsicherung selbst vorgenommen. Die Barbezahlung erfolgt wie unter Variante 1 beschrieben. Die eingenommenen Gelder werden direkt an die Flugsicherung überwiesen.

Variante 3: Das Bundesamt für Zivilluftfahrt oder dessen Rechtsnachfolger erledigt das gesamte Verrechnungswesen selbst mit Ausnahme der Barzahler. Diese begleichen ihre Gebühren wie unter Variante 2 beschrieben wird. Die Flughäfen stellen der Flugsicherung die benötigten Grunddaten periodisch zur Verfügung, damit diese eine gleiche Berechnungsbasis für die Gebühr gebrauchen kann. Damit sollen Reklamationen, die von den Zahlungspflichtigen wegen z. B. unterschiedlicher Landegewichte für denselben Flug erhoben werden könnten, verhindert werden.

Im Zuge einer Kostenanalyse der einzelnen Varianten zeigte sich, daß die Variante 3 wahrscheinlich die günstigste Option sein dürfte. Daher wurde dieser Variante auch im Verordnungsentwurf der Vorzug gegeben.

Die Kosten, die den Flughäfen für das Barinkasso der Flugsicherung

cherungsgebühren entstehen, sollen mit 3 Prozent der einkas-
sierten Summe abgegolten werden.

Zu § 8:

Auf den Zivilrechtsweg wird verwiesen, um die Einheitlichkeit
des Weges der Einbringung der Gebühr zu gewährleisten. Eine
zwangsweise Einziehung auf dem Verwaltungsweg wäre nur bei
Forderungen gegenüber inländischen Schuldnern möglich.

Zu § 9:

Die Befreiung von der Gebührenpflicht sollte nur sehr einge-
schränkt vorgesehen werden, da die verursachten Kosten der
Flugsicherung gänzlich abgedeckt werden müssen. Daher ist eine
Befreiung nur für solche Flüge vorgesehen, die als Einsatzflü-
ge im Sinne des § 145 des Luftfahrtgesetzes operieren, die
für die Flugsicherung selbst bzw. für Such- und Rettungsauf-
gaben tätig sind.

Zu § 10:

Diese Übergangsbestimmung wäre erforderlich, um den Gebühren-
satz für die 2. Jahreshälfte 1993 festzulegen, da die Bestim-
mungen über die Verlautbarung der Gebührensätze gemäß § 4
Abs.4 und § 5 Abs.3 für diesen Zeitraum nicht anwendbar sind.

Zu § 11:

Das Datum des Inkrafttretens soll der 1. Juli 1993 sein.

=====

Pr.Zl. 58.551/1-7/93

Entwurf

Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Ermächtigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Erteilung von Beförderungsbewilligungen für bestimmte Luftfahrzeuge

Aufgrund des § 140 Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl.Nr. 452/1992, wird verordnet:

"§ 1 (1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt wird zur Durchführung von Verwaltungsverfahren einschließlich der Entscheidungsbefugnis für die in den §§ 103 bis 108 des Luftfahrtgesetzes geregelten Angelegenheiten, eingeschränkt auf Heißluftballone, Hängegleiter und Paragleiter ermächtigt.

(2) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr jeweils eine Ausfertigung der gemäß Abs. 1 erlassenen Bescheide zu übermitteln.

§ 2. Diese Verordnung tritt am in Kraft."

Erläuterung:

Gemäß § 107 Abs. 2 lit. d LFG sind im Beförderungsbewilligungsbescheid soweit im Interesse der Verkehrssicherheit notwendig, Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Das dafür technische know how ist im Bundesamt für Zivilluftfahrt vorhanden, sodaß es zweckmäßig erscheint, dieses mit der Durchführung der Verfahren zu betrauen.

Pr.Zl. 58.551/1-7/93

Entwurf

Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Ermächtigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Erteilung von Beförderungsbewilligungen für bestimmte Luftfahrzeuge

Aufgrund des § 140 Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl.Nr. 452/1992, wird verordnet:

"§ 1 (1) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt wird zur Durchführung von Verwaltungsverfahren einschließlich der Entscheidungsbefugnis für die in den §§ 103 bis 108 des Luftfahrtgesetzes geregelten Angelegenheiten, eingeschränkt auf Heißluftballone, Hängegleiter und Paragleiter ermächtigt.

(2) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr jeweils eine Ausfertigung der gemäß Abs. 1 erlassenen Bescheide zu übermitteln.

§ 2. Diese Verordnung tritt am in Kraft."

Erläuterung:

Gemäß § 107 Abs. 2 lit. d LFG sind im Beförderungsbewilligungsbescheid soweit im Interesse der Verkehrssicherheit notwendig, Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Das dafür technische know how ist im Bundesamt für Zivilluftfahrt vorhanden, sodaß es zweckmäßig erscheint, dieses mit der Durchführung der Verfahren zu betrauen.





REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmow
Telex 61 3221155 bmow
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62/9498 (Verkehrspolitik)
Telefax (0222) 711 62/9154 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
DVR: 0090204

Pr. Zl. 5810/14-7/93

An die
Parlamentsdirektion

Dr. Prachner
Sachbearbeiter:
Tel.: (0222) 711 62 DW 9210

Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

An/die/das/den

1. Österreichische Präsidentschaftskanzlei
2. Verfassungsgerichtshof
3. Verwaltungsgerichtshof
4. Rechnungshof
5. Parlamentsdirektion
6. Volksanwaltschaft
7. Bundeskanzleramt
8. Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
9. Bundeskanzleramt - Sektion IV
10. Bundeskanzleramt - Sektion VI
11. Bundeskanzleramt - Sektion VII
12. Alle Bundesministerien
13. Österreichischer Rat für Wissenschaft und Forschung
beim Bundesministerium für Wissenschaft und
Forschung
14. Herrn Staatssekretär im
Bundesministerium für Finanzen
Dr. Johannes DITZ
15. Frau Staatssekretärin im
Bundesministerium für wirtschaftliche
Angelegenheiten
Dr. Maria FEKTER
16. Herrn Staatssekretär im
Bundeskanzleramt
Dr. Peter KOSTELKA
17. Frau Staatssekretärin im
Bundeskanzleramt
Mag. Brigitte EDERER
18. Finanzprokurator
19. Generaldirektion der Österreichischen Bundesforste
20. Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
21. Generaldirektion für die Post- und
Telegraphenverwaltung
22. Amt der Burgenländischen Landesregierung
23. Amt der Kärntner Landesregierung
24. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
25. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
26. Amt der Salzburger Landesregierung
27. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
28. Amt der Tiroler Landesregierung
29. Amt der Vorarlberger Landesregierung
30. Amt der Wiener Landesregierung
31. Verbindungsstelle der Österreichischen Bundesländer

Dr. Klaus Grabner
Gesetzentwurf

Zl. *Zu 18* -GE/19⁹³

Datum *29.3.1993*

Verteilt *23. März 1993* *Fraunhofer*

Dr. Klaus Grabner

32. Datenschutzrat, z.Hd. des Büros der
Datenschutzkommission und des Datenschutzrates
33. Österreichischen Städtebund
34. Österreichischen Gemeindebund
35. Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
36. Vereinigung Österreichischer Industrieller
37. Österreichischen Arbeiterkammertag
38. Österreichischen Gewerkschaftsbund
39. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern
Österreichs
40. Österreichischen Landarbeiterkammertag
41. Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
42. Rechtsanwaltskammer für Kärnten
43. Oberösterreichische Rechtsanwaltskammer
44. Salzburger Rechtsanwaltskammer
45. Steiermärkische Rechtsanwaltskammer
46. Tiroler Rechtsanwaltskammer
47. Vorarlberger Rechtsanwaltskammer
48. Rechtsanwaltskammer für Wien, Niederösterreich
und Burgenland
49. Österreichische Notariatskammer
50. Österreichische Patentanwaltammer
51. Österreichische Ärztekammer
52. Österreichische Dentistenkammer
53. Bundeskammer der Tierärzte Österreichs
54. Österreichische Apothekerkammer
55. Bundes-Ingenieurkammer
56. Kammer der Wirtschaftstrehändler
57. Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe
Österreichs
58. Gewerkschaft Öffentlicher Dienst
59. Verhandlungsausschuß
der Gewerkschaft des Öffentlichen Dienstes
60. Hauptverband der Österreichischen
Sozialversicherungsträger
61. Österreichische Bischofskonferenz
62. Österreichische Rektorenkonferenz
63. Verband der Professoren Österreichs
64. Österreichische Normungsinstitut
65. Verband Österreichischer Zeitungsherausgeber
66. Bundessportorganisation
67. Hauptverband der Land- und Forstwirtschaftsbetriebe
Österreichs
68. Österreichischen Automobil-, Motorrad- und
Touring-Club
69. Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
70. Vereinigung Österr. Richter
71. Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
72. Rechtswissenschaftliche Fakultät der
Universität Wien
73. Rechtswissenschaftliche Fakultät der
Universität Graz
74. Rechtswissenschaftliche Fakultät der
Universität Linz
75. Rechtswissenschaftliche Fakultät der
Universität Salzburg

76. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck
77. Österreichischen Bundesfeuerwehrverband
78. Österreichischen Wasserwirtschaftsverband (ÖWWV)
79. Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein
80. Verband Österreichischer Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels
81. Bundespolizeidirektion Wien - Verkehrsamt
82. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge
83. Kuratorium für Verkehrssicherheit
84. Arbeitsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsflughäfen
85. Bundesamt für Zivilluftfahrt
86. Österreichischen AERO CLUB

Betrifft: Luftfahrtgesetz;
weiterer Novellierungsvorschlag,
Luftfahrthindernisse
Nachtrag zu ho. Pr.Zl. 5810/9-7/93

Das Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr übermittelt im Nachhang zu den mit Schreiben vom 4. März 1993, Pr.Zl. 5810/9-7/93, versendeten Begutachtungsentwürfen eines Bundesgesetzes über die Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung sowie einiger Verordnungen den Entwurf einer weiteren Novelle des Luftfahrtgesetzes betreffend einige Änderungen im Bereich der Luftfahrthindernisse.

Die durch den vermehrten Einsatz von Such- und Rettungsflügen in gewissen Gebieten entstandene Situation bedeutet wegen der besonderen Art der Flüge (meist in sehr geringen Höhen) eine erhöhte Gefährdung. Es war daher notwendig, den bestehenden Begriff der "Luftfahrthindernisse" für diese Art der Flüge neu zu definieren und zu erweitern.

Diese Fragen wurden in einer Besprechung zwischen Vertretern des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr und den Ländern am 10. März 1993 eingehend diskutiert.

Wegen der vorwiegend regionalen Bedeutung dieser Hindernisse erschien es zweckmäßig, die Vollziehung dieser Bestimmungen in die Kompetenz der Landeshauptmänner zu übertragen.

Es wird um Verständnis ersucht, daß auch für diesen Entwurf die Frist zur Begutachtung mit

1. April 1993

festgesetzt wird.

Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine Stellungnahme eingelangt sein, wird angenommen, daß gegen den Entwurf keine Bedenken bestehen.

Gleichzeitig wird ersucht, eine allfällige Stellungnahme zum Gesetzentwurf auch in 25-facher Ausfertigung dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten.

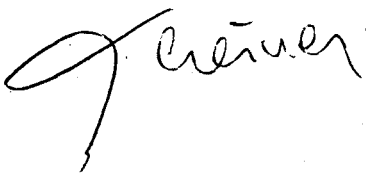
Beilage

Wien, am 15. März 1993

Für den Bundesminister:

SC MMag. Dr. Stadler

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



Betrifft: Luftfahrtgesetz;
weiterer Novellierungsvorschlag,
Luftfahrthindernisse

Das Luftfahrtgesetz BGBl.Nr. 253/1957 zuletzt geändert durch
das Bundesgesetz BGBl.Nr. 691/1992 wird wie folgt geändert:

1. Nach § 85 Abs.2 lit.b wird folgende lit. c eingefügt:

"c) 10 m übersteigt und es sich um eine Seil- oder

Drahtverspannung handelt, die

1. eine Autobahn überquert, oder

2. sich in Schlechtwetterflugwegen befindet, oder

3. sich in jenen Gebieten befindet, deren besondere
Geländebeschaffenheit für Such- und Rettungsflüge eine
Gefährdung darstellen kann."

2. Der bisherige Abs. 3 wird als Abs. 5 bezeichnet, die Abs.
3 und 4 lauten:

"(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und
Verkehr hat durch Verordnung Schlechtwetterflugwege
festzulegen.

(4) Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat durch
Verordnung die in Abs. 2 lit. c Z. 3 umschriebenen Gebiete
festzulegen.

2. § 91 samt Überschrift lautet:

Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen

"§ 91. Zur Errichtung oder Erweiterung eines
Luftfahrthindernisses außerhalb von Sicherheitszonen gemäß
§ 85 Abs. 2 lit.a und lit.b ist unbeschadet der Bestimmungen

- 2 -

des § 91 a eine Ausnahmegewilligung erforderlich. Sonstige gesetzliche Vorschriften bleiben unberührt."

3. Nach § 91 werden folgende §§ 91a bis 91c eingefügt:

Anzeigepflichten

"§ 91a. (1) Die Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses im Sinne des § 85 Abs. 2 lit.c ist der zuständigen Luftfahrtbehörde (§ 93 Abs. 2) anzuzeigen.

(2) Die Errichtungsanzeige ist mindestens drei Monate vor der geplanten Errichtung des Luftfahrthindernisses schriftlich unter Vorlage einer Beschreibung von Art und Beschaffenheit des Projektes einzubringen.

(3) Der Einschreiter ist verpflichtet, über schriftliche Aufforderung binnen vier Wochen weitere Unterlagen vorzulegen, die zur Beurteilung des Vorhabens erforderlich sind. Wird der Aufforderung nicht fristgerecht entsprochen, ist die Durchführung des Vorhabens zu untersagen.

(4) Gelangt die Luftfahrtbehörde zur Auffassung, daß das Vorhaben einer Ausnahmegewilligung gemäß § 91 bedarf, muß sie dem Einschreiter mitteilen,

1. daß die Errichtungsanzeige als Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 91 behandelt wird,
2. daß vor Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmegewilligung nicht mit der Ausführung des Vorhabens begonnen werden darf und
3. welche Unterlagen der Einschreiter noch nachzureichen hat.

Diese Mitteilung muß innerhalb von vier Wochen nach Einlangen der Errichtungsanzeige, im Falle einer Aufforderung gemäß Abs. 3 innerhalb von vier Wochen ab Vorlage aller Unterlagen erfolgen.

- 3 -

(5) Wird die Luftfahrtbehörde innerhalb der in Abs. 4 genannten Frist nicht tätig, dann darf der Einschreiter das Vorhaben ausführen.

(6) Die Errichtung bzw. Erweiterung einer gemäß Abs. 1 angezeigten Anlage sowie deren Beseitigung ist unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen.

§ 91b. (1) Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehende Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 2 für die keine Bewilligung vorliegt, sind vom Verfügungsberechtigten bis zum 30. Juni 1994 bzw. binnen sechs Monate nach Inkrafttreten einer Verordnung gemäß § 85 Abs. 3 oder 4 der zuständigen Behörde zu melden.

(2) Bezüglich der gemäß Abs. 1 gemeldeten Hindernisse im Sinne des § 85 Abs. 2 lit. c ist das Verfahren nach § 91a einzuleiten. Die Bestimmung des § 91a Abs. 4 ist in diesen Verfahren nicht anzuwenden.

§ 91c. Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat ein vollständiges Verzeichnis der Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 2 in geeigneter Form evident zu halten, der Austro Control GmbH zugänglich zu machen und gegen Kostenbeitrag den Teilnehmern am Luftverkehr auf Anforderung zur Verfügung zu stellen."

4. § 92 Abs. 1 lautet:

"(1) Unbeschadet der Bestimmungen des § 91 a sind im Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung (§ 86 und § 91) die Lage, die Art und Beschaffenheit sowie der Zweck des Luftfahrthindernisses anzugeben."

5. Dem § 92 Abs. 2 wird folgender Abs. 3 angefügt:

"(3) Die Ausnahmegewilligung erlischt, wenn mit der Errichtung des Luftfahrthindernisses nicht binnen 2 Jahren ab

- 4 -

Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmegewilligung begonnen wird."

6. § 93 samt Überschrift lautet:

Zuständigkeit

"§ 93 (1) Zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 86 ist zuständig:

- a) im Bereich der Sicherheitszone eines Militärflugplatzes der Bundesminister für Landesverteidigung,
- b) im Bereich der Sicherheitszone eines Zivilflugplatzes die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Gewilligung zuständige Behörde.

(2) Zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 91 und zur Entgegennahme einer Errichtungsanzeige gemäß § 91 a ist der Landeshauptmann zuständig."

7. § 95 Abs. 1 lautet:

"(1) Ist die Kennzeichnung eines Luftfahrthindernisses erforderlich, so hat die gemäß § 93 zuständige Luftfahrtbehörde den Eigentümer des Luftfahrthindernisses zur Durchführung dieser Maßnahme auf seine Kosten zu verpflichten. Dies gilt auch für die laufende Instandhaltung der Kennzeichnungen."

Erläuterungen:

In Österreich ist nun ein flächendeckendes Ambulanz- und Rettungsflugsystem vorhanden.

Insbesondere hat die gegenständliche Novellierung zum Ziel, die Sicherheit bei Einsatzflügen im Bereich von Autobahnen, Schlechtwetterflugwegen und Gebieten mit häufigen Such- und Rettungsflügen des BMI, des BMLV, Christophorus-Hubschrauber,

- 5 -

etc. zu erhöhen, da vor allem Seil- und Drahtverspannungen für Piloten, die bei Einsatzflügen oft gezwungen sind, in sehr geringer Höhe über Grund zu fliegen, nur schwer erkennbar sind.

Dieser Tatsache ist durch eine Erweiterung des Begriffes "Luftfahrthindernis" Rechnung zu tragen.

Da sowohl die Erfassung der Luftfahrthindernisse, wie auch der Einsatz der Hubschauber in der Regel eine enge Verbindung mit den regionalen und lokalen Gegebenheiten voraussetzt, soll durch diese Novelle ein Meldeverfahren eingerichtet werden, das in der mittelbaren Bundesverwaltung einsetzt. Dies entspricht auch dem Naheverhältnis zum Kompetenztatbestand des Ambulanz- und Rettungswesens.

Solche Meldeverfahren bestehen bereits in einzelnen Bundesländern. Die Konsequenz dieses Meldeverfahrens kann eine Kennzeichnungsverpflichtung (mit Kostentragung des Verursachers), und wird eine Evidenthaltung der Luftfahrthindernisse sowie die Erteilung von Informationen (zB Karten vorzugsweise im Maßstab 1 : 50.000) an die Teilnehmer am Luftverkehr sein.

In diesem Zusammenhang soll auch die Zuständigkeit für Hindernisse außerhalb von Sicherheitszonen auf die Landeshauptmänner übertragen werden, da nur vor Ort die Erfassung, Kennzeichnung (und deren laufende Kontrolle) sowie die Beseitigung solcher Luftfahrthindernisse rascher und effektiver bewerkstelligt werden kann.

*Truppe**Zu Lt. 18-GE/PS*

Betrifft: Luftfahrtgesetz;
weiterer Novellierungsvorschlag,
Luftfahrthindernisse

Das Luftfahrtgesetz BGBl.Nr. 253/1957 zuletzt geändert durch
das Bundesgesetz BGBl.Nr. 691/1992 wird wie folgt geändert:

1. Nach § 85 Abs.2 lit.b wird folgende lit. c eingefügt:

"c) 10 m übersteigt und es sich um eine Seil- oder
Drahtverspannung handelt, die

1. eine Autobahn überquert, oder
2. sich in Schlechtwetterflugwegen befindet, oder
3. sich in jenen Gebieten befindet, deren besondere
Geländebeschaffenheit für Such- und Rettungsflüge eine
Gefährdung darstellen kann."

2. Der bisherige Abs. 3 wird als Abs. 5 bezeichnet, die Abs.
3 und 4 lauten:

"(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und
Verkehr hat durch Verordnung Schlechtwetterflugwege
festzulegen.

(4) Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat durch
Verordnung die in Abs. 2 lit. c Z. 3 umschriebenen Gebiete
festzulegen.

2. § 91 samt Überschrift lautet:

Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen

"§ 91. Zur Errichtung oder Erweiterung eines
Luftfahrthindernisses außerhalb von Sicherheitszonen gemäß
§ 85 Abs. 2 lit.a und lit.b ist unbeschadet der Bestimmungen

- 2 -

des § 91 a eine Ausnahmegewilligung erforderlich. Sonstige gesetzliche Vorschriften bleiben unberührt."

3. Nach § 91 werden folgende §§ 91a bis 91c eingefügt:

Anzeigepflichten

"§ 91a. (1) Die Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses im Sinne des § 85 Abs. 2 lit.c ist der zuständigen Luftfahrtbehörde (§ 93 Abs. 2) anzuzeigen.

(2) Die Errichtungsanzeige ist mindestens drei Monate vor der geplanten Errichtung des Luftfahrthindernisses schriftlich unter Vorlage einer Beschreibung von Art und Beschaffenheit des Projektes einzubringen.

(3) Der Einschreiter ist verpflichtet, über schriftliche Aufforderung binnen vier Wochen weitere Unterlagen vorzulegen, die zur Beurteilung des Vorhabens erforderlich sind. Wird der Aufforderung nicht fristgerecht entsprochen, ist die Durchführung des Vorhabens zu untersagen.

(4) Gelangt die Luftfahrtbehörde zur Auffassung, daß das Vorhaben einer Ausnahmegewilligung gemäß § 91 bedarf, muß sie dem Einschreiter mitteilen,

1. daß die Errichtungsanzeige als Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 91 behandelt wird,
2. daß vor Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmegewilligung nicht mit der Ausführung des Vorhabens begonnen werden darf und
3. welche Unterlagen der Einschreiter noch nachzureichen hat.

Diese Mitteilung muß innerhalb von vier Wochen nach Einlangen der Errichtungsanzeige, im Falle einer Aufforderung gemäß Abs. 3 innerhalb von vier Wochen ab Vorlage aller Unterlagen erfolgen.

- 3 -

(5) Wird die Luftfahrtbehörde innerhalb der in Abs. 4 genannten Frist nicht tätig, dann darf der Einschreiter das Vorhaben ausführen.

(6) Die Errichtung bzw. Erweiterung einer gemäß Abs. 1 angezeigten Anlage sowie deren Beseitigung ist unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen.

§ 91b. (1) Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehende Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 2 für die keine Bewilligung vorliegt, sind vom Verfügungsberechtigten bis zum 30. Juni 1994 bzw. binnen sechs Monate nach Inkrafttreten einer Verordnung gemäß § 85 Abs. 3 oder 4 der zuständigen Behörde zu melden.

(2) Bezüglich der gemäß Abs. 1 gemeldeten Hindernisse im Sinne des § 85 Abs. 2 lit. c ist das Verfahren nach § 91a einzuleiten. Die Bestimmung des § 91a Abs. 4 ist in diesen Verfahren nicht anzuwenden.

§ 91c. Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat ein vollständiges Verzeichnis der Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 2 in geeigneter Form evident zu halten, der Austro Control GmbH zugänglich zu machen und gegen Kostenbeitrag den Teilnehmern am Luftverkehr auf Anforderung zur Verfügung zu stellen."

4. § 92 Abs. 1 lautet:

"(1) Unbeschadet der Bestimmungen des § 91 a sind im Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung (§ 86 und § 91) die Lage, die Art und Beschaffenheit sowie der Zweck des Luftfahrthindernisses anzugeben."

5. Dem § 92 Abs. 2 wird folgender Abs. 3 angefügt:

"(3) Die Ausnahmegewilligung erlischt, wenn mit der Errichtung des Luftfahrthindernisses nicht binnen 2 Jahren ab

- 4 -

Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmegewilligung begonnen wird."

6. § 93 samt Überschrift lautet:

Zuständigkeit

"§ 93 (1) Zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 86 ist zuständig:

- a) im Bereich der Sicherheitszone eines Militärflugplatzes der Bundesminister für Landesverteidigung,
- b) im Bereich der Sicherheitszone eines Zivilflugplatzes die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde.

(2) Zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 91 und zur Entgegennahme einer Errichtungsanzeige gemäß § 91 a ist der Landeshauptmann zuständig."

7. § 95 Abs. 1 lautet:

"(1) Ist die Kennzeichnung eines Luftfahrthindernisses erforderlich, so hat die gemäß § 93 zuständige Luftfahrtbehörde den Eigentümer des Luftfahrthindernisses zur Durchführung dieser Maßnahme auf seine Kosten zu verpflichten. Dies gilt auch für die laufende Instandhaltung der Kennzeichnungen."

Erläuterungen:

In Österreich ist nun ein flächendeckendes Ambulanz- und Rettungsflugsystem vorhanden.

Insbesondere hat die gegenständliche Novellierung zum Ziel, die Sicherheit bei Einsatzflügen im Bereich von Autobahnen, Schlechtwetterflugwegen und Gebieten mit häufigen Such- und Rettungsflügen des BMI, des BMLV, Christophorus-Hubschrauber,

- 5 -

etc. zu erhöhen, da vor allem Seil- und Drahtverspannungen für Piloten, die bei Einsatzflügen oft gezwungen sind, in sehr geringer Höhe über Grund zu fliegen, nur schwer erkennbar sind.

Dieser Tatsache ist durch eine Erweiterung des Begriffes "Luftfahrthindernis" Rechnung zu tragen.

Da sowohl die Erfassung der Luftfahrthindernisse, wie auch der Einsatz der Hubschauber in der Regel eine enge Verbindung mit den regionalen und lokalen Gegebenheiten voraussetzt, soll durch diese Novelle ein Meldeverfahren eingerichtet werden, das in der mittelbaren Bundesverwaltung einsetzt. Dies entspricht auch dem Naheverhältnis zum Kompetenztatbestand des Ambulanz- und Rettungswesens.

Solche Meldeverfahren bestehen bereits in einzelnen Bundesländern. Die Konsequenz dieses Meldeverfahrens kann eine Kennzeichnungsverpflichtung (mit Kostentragung des Verursachers), und wird eine Evidenthaltung der Luftfahrthindernisse sowie die Erteilung von Informationen (zB Karten vorzugsweise im Maßstab 1 : 50.000) an die Teilnehmer am Luftverkehr sein.

In diesem Zusammenhang soll auch die Zuständigkeit für Hindernisse außerhalb von Sicherheitszonen auf die Landeshauptmänner übertragen werden, da nur vor Ort die Erfassung, Kennzeichnung (und deren laufende Kontrolle) sowie die Beseitigung solcher Luftfahrthindernisse rascher und effektiver bewerkstelligt werden kann.

*Für**20.11.11-65/11*

Betrifft: Luftfahrtgesetz;
weiterer Novellierungsvorschlag,
Luftfahrthindernisse

Das Luftfahrtgesetz BGBl.Nr. 253/1957 zuletzt geändert durch
das Bundesgesetz BGBl.Nr. 691/1992 wird wie folgt geändert:

1. Nach § 85 Abs.2 lit.b wird folgende lit. c eingefügt:

"c) 10 m übersteigt und es sich um eine Seil- oder

Drahtverspannung handelt, die

1. eine Autobahn überquert, oder

2. sich in Schlechtwetterflugwegen befindet, oder

3. sich in jenen Gebieten befindet, deren besondere
Geländebeschaffenheit für Such- und Rettungsflüge eine
Gefährdung darstellen kann."

2. Der bisherige Abs. 3 wird als Abs. 5 bezeichnet, die Abs.
3 und 4 lauten:

"(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und
Verkehr hat durch Verordnung Schlechtwetterflugwege
festzulegen.

(4) Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat durch
Verordnung die in Abs. 2 lit. c Z. 3 umschriebenen Gebiete
festzulegen.

2. § 91 samt Überschrift lautet:

Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen

"§ 91. Zur Errichtung oder Erweiterung eines
Luftfahrthindernisses außerhalb von Sicherheitszonen gemäß
§ 85 Abs. 2 lit.a und lit.b ist unbeschadet der Bestimmungen

- 2 -

des § 91 a eine Ausnahmegewilligung erforderlich. Sonstige gesetzliche Vorschriften bleiben unberührt."

3. Nach § 91 werden folgende §§ 91a bis 91c eingefügt:

Anzeigepflichten

"§ 91a. (1) Die Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses im Sinne des § 85 Abs. 2 lit.c ist der zuständigen Luftfahrtbehörde (§ 93 Abs. 2) anzuzeigen.

(2) Die Errichtungsanzeige ist mindestens drei Monate vor der geplanten Errichtung des Luftfahrthindernisses schriftlich unter Vorlage einer Beschreibung von Art und Beschaffenheit des Projektes einzubringen.

(3) Der Einschreiter ist verpflichtet, über schriftliche Aufforderung binnen vier Wochen weitere Unterlagen vorzulegen, die zur Beurteilung des Vorhabens erforderlich sind. Wird der Aufforderung nicht fristgerecht entsprochen, ist die Durchführung des Vorhabens zu untersagen.

(4) Gelangt die Luftfahrtbehörde zur Auffassung, daß das Vorhaben einer Ausnahmegewilligung gemäß § 91 bedarf, muß sie dem Einschreiter mitteilen,

1. daß die Errichtungsanzeige als Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 91 behandelt wird,
2. daß vor Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmegewilligung nicht mit der Ausführung des Vorhabens begonnen werden darf und
3. welche Unterlagen der Einschreiter noch nachzureichen hat.

Diese Mitteilung muß innerhalb von vier Wochen nach Einlangen der Errichtungsanzeige, im Falle einer Aufforderung gemäß Abs. 3 innerhalb von vier Wochen ab Vorlage aller Unterlagen erfolgen.

- 3 -

(5) Wird die Luftfahrtbehörde innerhalb der in Abs. 4 genannten Frist nicht tätig, dann darf der Einschreiter das Vorhaben ausführen.

(6) Die Errichtung bzw. Erweiterung einer gemäß Abs. 1 angezeigten Anlage sowie deren Beseitigung ist unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen.

§ 91b. (1) Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehende Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 2 für die keine Bewilligung vorliegt, sind vom Verfügungsberechtigten bis zum 30. Juni 1994 bzw. binnen sechs Monate nach Inkrafttreten einer Verordnung gemäß § 85 Abs. 3 oder 4 der zuständigen Behörde zu melden.

(2) Bezüglich der gemäß Abs. 1 gemeldeten Hindernisse im Sinne des § 85 Abs. 2 lit. c ist das Verfahren nach § 91a einzuleiten. Die Bestimmung des § 91a Abs. 4 ist in diesen Verfahren nicht anzuwenden.

§ 91c. Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat ein vollständiges Verzeichnis der Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 2 in geeigneter Form evident zu halten, der Austro Control GmbH zugänglich zu machen und gegen Kostenbeitrag den Teilnehmern am Luftverkehr auf Anforderung zur Verfügung zu stellen."

4. § 92 Abs. 1 lautet:

"(1) Unbeschadet der Bestimmungen des § 91 a sind im Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung (§ 86 und § 91) die Lage, die Art und Beschaffenheit sowie der Zweck des Luftfahrthindernisses anzugeben."

5. Dem § 92 Abs. 2 wird folgender Abs. 3 angefügt:

"(3) Die Ausnahmegewilligung erlischt, wenn mit der Errichtung des Luftfahrthindernisses nicht binnen 2 Jahren ab

- 4 -

Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmegewilligung begonnen wird."

6. § 93 samt Überschrift lautet:

Zuständigkeit

"§ 93 (1) Zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 86 ist zuständig:

- a) im Bereich der Sicherheitszone eines Militärflugplatzes der Bundesminister für Landesverteidigung,
- b) im Bereich der Sicherheitszone eines Zivilflugplatzes die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Gewilligung zuständige Behörde.

(2) Zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 91 und zur Entgegennahme einer Errichtungsanzeige gemäß § 91 a ist der Landeshauptmann zuständig."

7. § 95 Abs. 1 lautet:

"(1) Ist die Kennzeichnung eines Luftfahrthindernisses erforderlich, so hat die gemäß § 93 zuständige Luftfahrtbehörde den Eigentümer des Luftfahrthindernisses zur Durchführung dieser Maßnahme auf seine Kosten zu verpflichten. Dies gilt auch für die laufende Instandhaltung der Kennzeichnungen."

Erläuterungen:

In Österreich ist nun ein flächendeckendes Ambulanz- und Rettungsflugsystem vorhanden.

Insbesondere hat die gegenständliche Novellierung zum Ziel, die Sicherheit bei Einsatzflügen im Bereich von Autobahnen, Schlechtwetterflugwegen und Gebieten mit häufigen Such- und Rettungsflügen des BMI, des BMLV, Christophorus-Hubschrauber,

- 5 -

etc. zu erhöhen, da vor allem Seil- und Drahtverspannungen für Piloten, die bei Einsatzflügen oft gezwungen sind, in sehr geringer Höhe über Grund zu fliegen, nur schwer erkennbar sind.

Dieser Tatsache ist durch eine Erweiterung des Begriffes "Luftfahrthindernis" Rechnung zu tragen.

Da sowohl die Erfassung der Luftfahrthindernisse, wie auch der Einsatz der Hubschauber in der Regel eine enge Verbindung mit den regionalen und lokalen Gegebenheiten voraussetzt, soll durch diese Novelle ein Meldeverfahren eingerichtet werden, das in der mittelbaren Bundesverwaltung einsetzt. Dies entspricht auch dem Naheverhältnis zum Kompetenztatbestand des Ambulanz- und Rettungswesens.

Solche Meldeverfahren bestehen bereits in einzelnen Bundesländern. Die Konsequenz dieses Meldeverfahrens kann eine Kennzeichnungsverpflichtung (mit Kostentragung des Verursachers), und wird eine Evidenthaltung der Luftfahrthindernisse sowie die Erteilung von Informationen (zB Karten vorzugsweise im Maßstab 1 : 50.000) an die Teilnehmer am Luftverkehr sein.

In diesem Zusammenhang soll auch die Zuständigkeit für Hindernisse außerhalb von Sicherheitszonen auf die Landeshauptmänner übertragen werden, da nur vor Ort die Erfassung, Kennzeichnung (und deren laufende Kontrolle) sowie die Beseitigung solcher Luftfahrthindernisse rascher und effektiver bewerkstelligt werden kann.

