

6/SN-273/ME

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Abteilung 2V/Verfassungsdienst

Zl. Verf-503/4/1993

Auskünfte: **Dr. GLANTSCHNIG**

Tel.Nr.: 0463-536

Dw.: **30204**

Bezug:

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

Betreff: **Novellierung des Luftfahrtgesetzes (Luftfahrthindernisse); Stellungnahme**

An das

Präsidium des Nationalrates

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	18 -GE/19 13
Datum:	2 APR. 1993
Verteilt	2. April 1993 Ba

1017 **WIEN**

Dr. Klausgraber

Beiliegend werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf einer Novelle zum Luftfahrtgesetz betreffend Luftfahrthindernisse, übermittelt.

Anlagen

Klagenfurt, 31. März 1993
Für die Kärntner Landesregierung:
Der Landesamtsdirektor:
Dr. Sladko eh.

F.d.R.d.A.

Ca

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Abteilung 2V/Verfassungsdienst

Zl. Verf-503/4/1993

*H. Klausgrub*Auskünfte: **Dr. GLANTSCHNIG**

Tel.Nr.: 0463-536

Dw.: 30204

Bezug:

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. <u>18</u>	-GF/19 <u>13</u>
Datum: 2. APR. 1993	
Verteilt	

Bitte Eingaben ausschließlich
an die Behörde richten und die
Geschäftszahl anführen.Betreff: **Novellierung des Luftfahrtgesetzes (Luftfahrthindernisse); Stellung-**
nahme**An das****Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr****Radetzkystraße 2
1031 WIEN**

Zu dem mit do. Schreiben vom 15. März 1993, Zl. 5810/14-7/93, übermittelten Entwurf einer Novelle zum Luftfahrtgesetz betreffend Luftfahrthindernisse nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung Stellung wie folgt:

1. Grundsätzliche Bemerkungen:

Der mit do. Schreiben vom 15. März 1993 – beim Amt der Kärntner Landesregierung eingelangt am 22. März 1993 – übermittelte Gesetzentwurf betreffend eine Novelle zum Luftfahrtgesetz, mit dem die Erfassung der Luftfahrthindernisse in die Kompetenz der Landeshauptmänner übertragen werden soll, muß mit Nachdruck abgelehnt werden. Es muß neben der inhaltlichen Ablehnung des Vorschlages auch das Befremden darüber zum Ausdruck gebracht werden, daß eine Gesetzesänderung mit derart weitreichenden Konsequenzen für die Länder diesen mit einer nur einwöchigen Frist zur Stellungnahme übermittelt wird.

Diese Vorgangsweise überrascht um so mehr, als im Rahmen der am 10. März 1993 bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde stattgefundenen Besprechung mit den Ländern im Gegenstand Einvernehmen darüber erzielt wurde, daß die Länder dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bei der Erstellung einer entsprechenden kartographischen Unterlage (Hinderniskarte) behilflich sein werden. Die alleinige sachliche Zuständigkeit des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur technischen Erfassung von Luftfahrthindernissen stand bei der Besprechung am 10. März 1993 völlig außer Streit.

Es wird im Zusammenhang mit der gegenständlichen Gesetzesdiskussion keinesfalls verkannt, daß im Rahmen der mit Hubschraubern durchgeführten Not- und Rettungsflüge bedeutende Gefahren auftauchen, die es zu minimieren gilt. Das Bemühen, für diese teilweise unter extremsten Bedingungen durchzuführenden Einsätze möglichst optimale Sicherheitsvoraussetzungen zu schaffen, wird durchaus begrüßt und unterstützt. Es kann allerdings nicht hingenommen werden, die Lösung dieser Problematik im vorgeschlagenen Sinne auf die Länderebene abzuwälzen.

Das Problem der Luftfahrthindernisse steht im engen und untrennbaren Zusammenhang mit dem Gesamtkomplex der Flugsicherung. Es gibt daher eigentlich keinerlei vernünftigen Grund, die diesbezüglichen Aufgaben in die mittelbare Bundesverwaltung zu verlagern.

Die dem Gesetzentwurf in diesem Zusammenhang beigegebenen Erläuterungen entbehren jeglicher stichhaltiger Begründung für die geplante Vorgangsweise und machen deutlich, daß man sich dieses Problems im schnellsten Wege durch Verlagerung auf die Landesebene entledigen will. Der Hinweis auf das bereits bestehende "Meldeverfahren" im Land Tirol kann keinesfalls als präjudiziell gesehen werden und als Begründung für die Sinnfälligkeit des vorgeschlagenen Schrittes herangezogen werden. Die Erfassung bzw. Evidenthaltung sowie die Durchführung der damit zusammenhängenden Verfahren sollten weiterhin, entsprechend der seit Jahrzehnte geltenden Rechtslage dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (bzw. der geplanten Austro-Control GesmbH) vorbehalten bleiben.

2. Zur Vorgeschichte:

Im Gefolge des äußerst tragischen Absturzes eines Rettungshubschraubers im Vorjahr in Tirol ist das do. Ministerium an die Länder im Erlaßwege mit dem

Ersuchen herangetreten, eine systematische Erhebung der bestehenden Luftfahrthindernisse vorzunehmen, um damit der Obersten Zivilluftfahrtbehörde bei der "Erstellung eines österreichweiten Kartenwerkes samt zugehöriger Datei" behilflich zu sein.

Die äußerst knapp bemessene Frist, aber vor allem auch der mit diesem Ersuchen an die Länder für diese verbundene zusätzliche Aufwand hat von Länderseite die Forderung nach einer Aussprache mit den Bundeszentralstellen zur Folge gehabt, die schließlich am 10. März 1993 stattfand. Im Rahmen dieser Aussprache wurde auch nicht andeutungsweise eine Zuständigkeitsübertragung zur Erfassung der Luftfahrthindernisse nach dem Luftfahrtgesetz auf die Länder in Erwägung gezogen. Wie bereits erwähnt, wurde den Ländervertretern von den anwesenden Experten des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Übermittlung eines ergänzenden Rundschreibens in Aussicht gestellt, worin die Länder allenfalls um Erstellung entsprechender kartographischer Unterlagen (Hinderniskarten) auf freiwilliger Basis ersucht würden.

Aus der Sicht des Landes Kärnten war die vereinbarte Vorgangsweise deshalb wesentlich, weil man sich von Landesseite ohne erhebliche Personalaufstockung und Ausweitung der technischen Ausstattung völlig außerstande sieht, die gewünschten Erhebungen mit der gebotenen Gewissenhaftigkeit, Sorgfalt und Raschheit zu erledigen.

3. Zu den Kostenfolgen:

Der vorgeschlagene Entwurf muß vor allem wegen der damit verbundenen Kostenfolgen für die Länder (personeller aber auch technischer Mehraufwand) mit Entschiedenheit abgelehnt werden. Vor allem muß im Zusammenhang mit der gegenständlichen Kompetenzverlagerung auf die Ebene der Landesverwaltung auf die Bestimmungen des § 5 des Finanzausgleichsgesetzes 1993, BGBl. Nr. 30/1993, verwiesen werden. In diesen Bestimmungen wird ausdrücklich gesetzlich vorgeschrieben, daß der Bund mit den am Finanzausgleich beteiligten Gebietskörperschaften vor der Inangriffnahme von Maßnahmen, die Mehrbelastungen für die Gebietskörperschaft zur Folge haben können, Verhandlungen führen muß. Derartige Verhandlungen werden spätestens nach Abschluß des Begutachtungsverfahrens und noch vor der Behandlung einer Regierungsvorlage im Ministerrat zu führen sein.

4. Zu den Bestimmungen im einzelnen:

Zu Z. 1 (§ 85 Abs. 2 lit. c):

Die vorgeschriebene Mindesthöhe erscheint weit zu gering, da damit praktisch jede Stromleitung erfaßt würde, was völlig realitätsfremd und unpraktikabel erscheint. Warum der Entwurf im übrigen nur auf Autobahnen (und nicht etwa auch auf Autostraßen, Schnellstraßen usw.) abstellt, bleibt ebenfalls unklar.

Der Begriff der "besonderen Geländebeschaffenheit" ist äußerst unbestimmt und läßt daher verschiedenste Auslegungen zu. Eine derartige vage Begriffsbestimmung läßt befürchten, daß eine wünschenswerte bundeseinheitliche Interpretation nicht erreichbar sein wird und bietet auch für die im Abs. 4 vorgesehene Verordnung durch den Landeshauptmann keine ausreichende Grundlage.

Zu Z. 3 (§ 91a):

Der in dieser Bestimmung vorgesehene Verfahrensaufwand erscheint im Verhältnis zu den vorgesehenen Fristen (Abs. 4) nicht bewältigbar. Darüberhinaus erfordert es umfangreiche regelmäßige Kontrollen, welche sowohl in personeller Hinsicht auch was die technischen Voraussetzungen anbelangt, äußerst aufwendig wären.

Zu Z. 3 (§ 91b):

Auch die in dieser Bestimmung vorgeschlagenen Fristen erscheinen praxisfern, wenn man sich die enorme Zahl der hievon betroffenen meldepflichtigen Anlagen vor Augen hält.

Zu Z. 6 (§ 93):

Die Ablehnung der in dieser Bestimmung vorgesehenen Kompetenzverlagerung zum Landeshauptmann wurde bereits einleitend deutlich signalisiert. Gerade ein Aufgabenkomplex, der sich dafür eignen würde, vom eigentlich zu diesem Zweck eingerichteten und hiezu geradezu prädestinierten Bundesamt für Zivilluftfahrt (Austro-Control GesmbH) besorgt zu werden, sollte keinesfalls auf dem vorgeschlagenen Weg der mittelbaren Bundesverwaltung auf Landesebene zugeordnet werden, weil man dazu derzeit weder die nötige technische und fachpersonelle Ausstattung hat und weil es unzweckmäßig erscheint, eine solche auf dieser Ebene zusätzlich einzurichten.

Vor allem darf nicht übersehen werden, daß es weitaus zweckmäßiger und effizienter erscheint, wenn ein derartiges Verzeichnis über die Flughindernisse von einer zentralen Stelle geführt wird und auch dort am laufenden Stand gehalten wird.

Zu Z. 7:

Auch für diese Bestimmung gilt der grundsätzliche Einwand, der zum gegenständlichen Gesetzesvorschlag vorgebracht wurde, zumal auch die Durchsetzung der Kennzeichnungsfrist samt deren Folgewirkungen mit erheblichem zusätzlichen Personal- und Verwaltungsaufwand verbunden ist.

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

Klagenfurt, 31. März 1993
Für die Kärntner Landesregierung:
Der Landesamtsdirektor:
Dr. Sladko eh.

F.d.R.d.A.

