



ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

A-1040 WIEN, PRINZ EUGEN-STRASSE 12

Wien, 1993-03-22/DL

Stellungnahme und Einspruch zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die AUSTRO-CONTROL GmbH sowie einer Novelle zur Zivilluftfahrt Personalverordnung und einer Verordnung über die Festlegung und Einziehung von Gebühren für Dienste und Leistungen der Flugsicherung

- I. VORBEMERKUNG ZUR AUSSENDUNG DES ENTWURFES
- II. ZUR GESETZESVORLAGE IM BESONDEREN
- III. ZUR RECHTLICHEN SEITE DER GESETZESVORLAGE
- IV. ZUSAMMENFASSUNG UND VORSCHLÄGE

zu Punkt I.:

Nachstehende Stellungnahme bezieht sich primär auf die **allgemeine (kleine) Luftfahrt, die Ausbildung und Schulung von Piloten, den Segelflug** und alle mit dem Fliegen verbundenen **anderen Flugsportdisziplinen (z.B. Fallschirmspringen)**.

In diesem Zusammenhang muß bereits **vehemente Kritik** hinsichtlich der **Vorgangsweise** zur Erstellung dieses Entwurfes geübt werden, was in einem Telegramm des Österr. Aero-Clubs als Gesamtvertretung der allgemeinen Luftfahrt und des Flugsports an BM Mag. Klima zum Ausdruck gebracht wurde.

Die Anlässe zu dieser Kritik sind:

1. Keine Gesprächsbereitschaft der Beamten des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr **vor Erstellung des Entwurfes** mit den Betroffenen (und zukünftigen Zahlern).

Seite 2

2. **Keine Gesprächsbereitschaft** mit BM Klima über diese Materie seit November 1992 **obwohl zugesagt** (Hr. NR Alois Roppert, Präsident des ASKÖ Flugsportverbandes).
3. **Der Luftfahrtbeirat** bekam den vorliegenden Entwurf **zwei bis drei Tage vor der Beiratssitzung**, was wegen der zu geringen Vorbereitungszeit (kein angemessener Zeitraum für die umfangreiche und folgenschwere Materie) **verfassungswidrig** ist. Nach § 143 des LFG ist der Luftfahrtbeirat vor allem dazu berufen, zu den die Zivilluftfahrt berührenden Entwicklungen, Gesetzen und Verordnungen, Gutachten abzugeben. Es ist offensichtlich, daß fundierte Stellungnahmen zur Übertragung von Hoheitsrechten an eine private GmbH, die damit verbundenen Arbeits- und Pensionsprobleme nicht in diesem kurzen Zeitraum abgegeben werden können. Die üblichen Zeiträume betragen für derartige gravierende Gesetzesänderungen mehrere Monate.
4. Der Hinweis "Sollte zu diesem Zeitpunkt (1. April 1993) keine Stellungnahme eingelangt sein, wird angenommen, daß gegen die Entwürfe keine Bedenken bestehen" ist **nicht** als eine Bejahung zum Entwurf von vorne herein zu verstehen, sondern mangels Einspruchszeit höchstens eine neutrale Haltung.
5. Der angeführte Verteiler beinhaltet ohne das Wissens- und Einspruchsbedürfnis einzelner Gruppen schmälern zu wollen (z.B. der Dentistenkammer oder der österr. Bischofskonferenz u.a.) nur einen Teil der wirklich Betroffenen. Warum sind die Flugsportverbände des **ASKÖ, UNION und ASVÖ mit tausenden von Flugsportlern** nicht miteinbezogen z.B. fehlt der ASKÖ-Flugsportverband, die UNION oder die AOPA Austria um einige Betroffene nennen zu wollen.
6. Gravierend betroffen ist auch der **Tourismus und Fremdenverkehr**, (Flughäfen und Flugplätze) nicht nur infolge der geplanten Einführung von Anfluggebühren für Charter- und Linienflüge nach Österreich, sondern auch bei grenzüberschreitenden Flügen ausländischer Segel- und Motorflieger, welche auf österr. Flughäfen oder Flugplätzen zur zoll- und grenzpolizeilichen Abfertigung landen müssen.

zu Punkt II.

1. Sinn einer Gesetzesänderung soll nicht eine Namensänderung bei gleichbleibenden Aufgabengebiet in Form einer **Schein-Privatisierung** und **Budgetkosmetik** sein, sondern eine **effiziente Kosteneinsparung** mit beinhalten. Der mit dieser Gesetzesvorlage zu erwartende **enorme Bürokratismus** durch die Administration scheint überhaupt nicht bedacht und kalkuliert worden zu sein. Nirgend wo erscheint ein Ansatz eines **Rationalisierungseffekts** bzw. einer **Kostenreduktion** auf, im Gegenteil es ist eine Aufblähung der Verwaltung und damit eine Kostenexplosion einer zukünftigen GmbH in dieser Form zu erwarten

Seite 3

2. Aber nicht nur in der GmbH sondern auch durch die Übertragung von bisherigen Rechten des Bundesamtes f. Zivilluftfahrt an das Bundesministerium f. öffentl. Wirtschaft und Verkehr, wie z.B. der Aufsichtspflicht für Zivilluftfahrerschulen, Flugplätzen sowie technische Kontrollen etc. führen zu einer **Erhöhung des Personalstandes im Bundesministerium**
3. Ein ganz wichtiger Aspekt gegen diese Gesetzesvorlage betrifft die **Flugsicherheit**. Es ist zu erwarten, daß mit dieser Gesetzesvorlage ein Großteil der allgemeinen Luftfahrt und des Flugsportes von den gut ausgebauten und sicheren österr. Flughäfen auf Zivilflugplätze und Flugfelder hinüber wechselt. Das heute sehr gute Verhältnis zur Wetterberatung und Flugsicherung wird zunehmend abgebrochen werden, weil in Zukunft Angst bestehen wird, daß damit eine dramatische Kostenüberwälzung eintritt.
4. Die Auflassung von **Flugsicherungshilfstellen** (besetzt mit Gendarmerie- oder Polizeibeamten) auf diversen österr. Flugplätzen ist eine sichere Folgeerscheinung dieser Gesetzesvorlage. Die Halter dieser Flugplätze werden nicht bereit sein, eine zusätzliche Administration (Inkasso der Anfluggebühren) vorzunehmen, wobei auf der einen Seite für einen kurzen Dialog wie z.B. "Setzen Sie den Anflug fort", "Landung nach eigenem Ermessen" ein Betrag von öS 150,-- verlangt wird, andererseits für die damit verbundene umfangreiche Administration eine Abgeltung von lediglich öS 4,50 (3 %) vorgesehen ist.
5. Ein weiterer Aspekt ist der, daß die **Aus- und Weiterbildung von Piloten** durch diese Gebührenerhöhungen wesentlich darunter leidet. Die in der Gebührenverordnung angeführten Gebührevorschläge erreichen zum Teil bis zu 25 % der gesamten Fluggebühren einer Flugstunde was nicht akzeptiert werden kann. Die Folge davon wird ein Ausweichen in das benachbarte Ausland und damit wiederum negativ für den Betrieb der österr. Flughäfen und Flugplätze sein.
6. Ein Blick in andere europäische Länder zeigt, daß sehr wohl **Kosteneinsparungen** möglich sind, z.B. betragen die Anfluggebühren in der Schweiz in Kombination mit den Landegebühren und einer Lärmkomponente nur einen Bruchteil der in der Verordnung zu dieser Gesetzesvorlage angeführten Gebühren.
In Frankreich und auch in anderen Ländern werden Flughäfen nur während An- und Abflügen von Linienflugzeugen mit einer Flugsicherung versehen, während in der anderen Zeit das Personal sehr stark reduziert wird. Es sei auch angeführt, daß ein Großteil der Flugsicherungsinvestitionen von der allgemeinen Luftfahrt überhaupt nicht gefordert und benützt wird, sodaß aus diesen Gründen eine **Kostenüberwälzung nicht akzeptiert** werden kann.

7. Die allgemeine Luftfahrt ist der einzige Verkehrsträger, dem **100 % der Kosten überwältzt** werden sollen, was nicht dem Gleichheitsprinzip entspricht. Dazu sei noch erwähnt, daß die allgemeine Luftfahrt für ihren Treibstoff Mineralölsteuer **zweckentfremdend für den Straßenbau** zu zahlen hat, sodaß schon jetzt eine schwere Benachteiligung dieses Verkehrsträgers gegeben ist.
8. **EG-Konformität**
Aus dirigistischen Gründen dürfen GmbHs **keine Primate** eingeräumt werden (Abschaffung von Monopolen), das heißt, es muß damit in Zukunft jedermann offenstehen, eine Flugsicherungsgesellschaft GmbH zu gründen und zu betreiben, genauso wie es im Fernmeldewesen und bei der Post in Zukunft keine Monopole laut EG-Richtlinien geben darf.
In der Praxis dürfen daher auch technische Kontrollen von Luftfahrzeugen (z.B. Jahreskontrollen von Segel- und Motorflugzeugen) **von Sachverständigen außerhalb der zukünftigen Austro Control** durchgeführt werden.
Der vorliegende Gesetzesentwurf nimmt darauf keine Rücksicht.

zu Punkt III.

Die nachstehende Stellungnahme bezieht sich nur auf jene Punkte, welche grundsätzlichen Charakter besitzen und in einer **Neufassung** zu berücksichtigen sind.

zu § 1 (1):

Die Überführung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt als eine "betriebsähnliche Einrichtung" in eine Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit ist nur in Teilen wie z.B. beim Flugverkehrskontrolldienst oder bei den in § 119 LFG b) und g) angeführten Tätigkeiten gegeben.

Von den übrigen in § 119 angeführten Tätigkeiten können die gemäß e), f) und h) angeführten Tätigkeiten wohl nur als hoheitliche Tätigkeiten angesehen werden, deren Übertragung an eine Gesellschaft des Handelsrechtes **höchst bedenklich** ist. Noch mehr gilt dies für die sonstigen Agenden, wie die Zulassung von Luftfahrzeugen, Führung des Luftfahrzeugregisters, Ausstellung und Verlängerung von Pilotenscheinen.

Tatsächlich wird in den Erläuterungen zu § 3 auch angeführt, daß Austro Control Ges.m.b.H. als beliehenes Unternehmen überwiegend hoheitliche Aufgaben zu erfüllen hätte.

In konsequenter Fortführung dieser Philosophie wäre nächstens auch die Verkehrspolizei zu privatisieren.

In diesem Zusammenhang ist noch zu bemerken, daß im beiliegenden Vorblatt zum Gesetzesentwurf unter der Überschrift EG-Konformität **unrichtigerweise** angeführt wird, daß die Flugsicherung auch in der BRD und in der Schweiz von privatrechtlichen Gesellschaften wahrgenommen wird. Dies trifft keinesfalls dann zu, wenn man auf diese Länder den Begriff Flugsicherung nach § 119 LFG anwendet, weil in diesen Ländern eben im wesentlichen nur der Flugverkehrs-

Seite 5

kontrolldienst und der Fernmeldeverkehr für Flugsicherungszwecke von privatrechtlich organisierten Gesellschaften wahrgenommen wird.

Schlußendlich sei noch angeführt, daß die Übertragung von hoheitlichen Rechten in eine GmbH zu einem Zwiespalt in der Geschäftsführung führt, welche einerseits gewinnorientiert sein soll andererseits wird in der Gesetzesvorlage von einem Non-Profit-Unternehmen gesprochen.

zu § 1 (2):

Im § 1(2) ist für den Fall einer Kapitalerhöhung die Übernahme von Anteilen ausschließlich durch Flughafenbetriebsgesellschaften als zulässig vorgesehen.

Die dafür gegebene Begründung in den Erläuterungen zu § 1 ist wohl unzutreffend, zumal wenn einerseits eine Kontrollbefugnis durch Luftbeförderungsunternehmen als unzumutbar erklärt, im Wege der Aufsichtsratsmitgliedschaft jedoch eine Kontrollmöglichkeit gegeben ist.

Eine derartige Beteiligung der Luftverkehrsorganisationen und Luftverkehrsteilnehmer, auf die sich die zukünftige Tätigkeit der Austro Control erstrecken soll, wäre durchaus im Interesse einer wirtschaftlichen und an den Notwendigkeiten des Flugverkehrs orientierten Geschäftsführung und Investitionspolitik gelegen.

Es ist zu überlegen, ob diese Einschränkung nicht eine **verfassungsrechtlich bedenkliche Gleichheitsverletzung** darstellt.

In der Praxis ist kaum zu erwarten, daß später gewinnorientierte Flughafenbetriebsgesellschaften Anteile einer Non-Profit-Gesellschaft übernehmen werden.

Gegen die Übertragung sämtlicher bisher dem Bundesamt f. Zivilluftfahrt obliegenden Aufgaben bestehen auch aus folgenden Gründen **Bedenken**:

a) Die Tätigkeit des Bundesamtes f. Zivilluftfahrt ist bisher ausschließlich an den gesetzlichen Vorschriften orientiert und hat die Interessen aller Zweige der Luftfahrt zu berücksichtigen.

b) Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf wird nun der Gesellschaft, welche die Aufgaben des Bundesamtes übernehmen soll, die Orientierung der Tätigkeit und zwar auch einschließlich der hoheitsrechtlichen Aufgaben auf privatwirtschaftlicher Basis **nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten** aufgetragen. Damit sind **Konflikte** zumindest mit einzelnen Teilen der Zivilluftfahrt **absehbar und vorprogrammiert**.

Ein Beispiel dafür mag sein, daß in § 2(2) der Gesellschaft auch die Erstellung von Gutachten für den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für die Durchführung luftfahrtrechtlicher Verwaltungsakte aufgetragen werden kann. Interessenkonflikte zwischen betriebswirtschaftlicher und privatwirtschaftlicher Orientierung einerseits und luftfahrtpolitischer hoheitsrechtlicher Aufgaben des Bundesministers andererseits sind in vielen Fällen zu erwarten.

Seite 6

zu § 2:

In § 2 (3) ist unbestimmt, wenn hier generell "technische Kontrollen" übertragen werden können. Es ist nicht definiert um welche Kontrollen es sich hier handeln soll, da ja die in der ZLLV vorgesehenen Aufgaben des Bundesamtes nach § 2 (1) von Austro Control ohnehin wahrgenommen werden müßten.

In den Erläuterungen scheinen die Begründungen zu § 2 (3) und (4) verwechselt.

Zu (4) wäre jedenfalls zu klären, ob hiermit der Gesellschaft in Konkurrenz zu bestehenden Unternehmen zum Beispiel Wartungsarbeiten, Kontrollarbeiten, Ausbildung von Zivilluftfahrtpersonal etc. erlaubt werden soll, wobei die Wettbewerbsverzerrung durch die **Ausnahme von der Gewerbeordnung** und die Abgabenbefreiung bei solchen Tätigkeiten, wenn sie nicht in Unternehmen oder bei Beteiligungen entfällt, zu Lasten derer, die durch ihre Gebühren die wirtschaftliche Grundlage für die Gesellschaft außerhalb solcher Geschäfte sichern, **völlig unakzeptabel** erscheint.

zu § 3:

In § 3 erfolgt die Tätigkeit der Austro Control in behördlichen Angelegenheiten, das wären durch den Bezug auf § 2 Abs. (1) und (2) alle bisher dem Bundesamt übertragenen Aufgaben, unter Aufsicht des Bundesminister f. öffentl. Wirtschaft und Verkehr. Diese Aufsicht wäre demnach für die Tätigkeiten gemäß § 2 (2), (3) und (4) nicht gegeben.

Es bleibt **unklar**, ob die in § 3 (2) und (3) dem Bundesminister für öffentl. Wirtschaft und Verkehr zugedachten Weisungs- und Auskunftsrechte, sowie die in (5) vorgesehene Berechtigung zur Bestellung oder Abberufung von Geschäftsführern dem Bundesminister als Behörde, oder als Gesellschaftsvertreter zustehen. Könnte, der Bundesminister da zwei Herzen in seiner Brust tragen, wenn dem Geschäftsführer wegen seiner wirtschaftlich erfolgreichen Tätigkeit alle Anerkennung gebührt, aber Meinungsverschiedenheiten in luftverkehrspolitischer Hinsicht bestehen?

Ist es möglich, daß der Inhalt einer Weisung welche die Generalversammlung gibt von dem Inhalt einer Weisung des Bundesministers als Behörde abweicht?

zu § 4:

§ 4 beinhaltet sehr weittragende Konsequenzen für die auf der Grundlage der Kosten von Austro Control zu berechnenden Gebühren für in Anspruch genommene Leistungen. **Es fehlt jede Grundlage in den Erläuterungen** dafür und es erscheint auch nicht geklärt, wie die bisherigen Leistungen der Bediensteten etwa für Pension dem Vermögen der Gesellschaft zugutekommen und welche Konsequenzen die Kündigung in diesem Zusammenhang hat. Eine Untersuchung wäre daher zur Beurteilung der Angaben über die voraussichtlichen Kosten und Gebühren wesentlich.

Seite 7

zu § 5:

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

In den Erläuterungen wird angeführt, daß aus Einnahmen der Flugsicherungsstreckengebühren kein Gewinn erzielt werden darf. Es ist unklar und nicht erläutert, ob bei Anfluggebühren ebenfalls kein Gewinn erzielt werden darf bzw. wie überhaupt dieser Anteil berechnet wurde. Wird in der Berechnung die Differenz zu den Gesamtkosten der Flugsicherung angenommen oder nur die tatsächlich mit dem An- und Abflug verbundenen Kosten z.B. der Abfertigung, der Wetterberatung, der Bodenkontrolle und des Towers.

Wie wird die Arbeit der Flugsicherungshilfsstelle kalkuliert oder die Wetterberatung in Form einer Telefaxabfrage von anderen Flugplätzen? Eine Administration im Falle einer Bezahlung jedes derartigen Services ist höher als die tatsächliche Leistung.

zu § 6:

Gemäß § 6 (1) finden die Bundes-, Verwaltungsabgabenverordnung, die Bundes-Kommissionsgebührenverordnung und des Gebührengesetz keine Anwendung in Verwaltungsverfahren nach den Zuständigkeiten gemäß § 2 Abs. (1) Z. 1 und 2.

Gemäß Abs. (2) sind Gebühren unter Zugrundelegung des Kostendeckungsprinzipes in der Gebührenordnung zu erlassen. Gemäß dem neuen Abs. 2 zu § 122 soll die Einhebung dieser Gebühren unter Zuhilfenahme der Flugplatzhalter möglich werden.

Es besteht dagegen die selben Bedenken wie bei den Sicherheitsbeiträgen.

Anmerkung: Der Entwurf der Verordnung für Flugsicherungsan- und -abfluggebührenverordnung 1993 sieht die Einbringung der Gebührenforderung auf dem Zivilrechtsweg vor (§ 8).

zu §§ 7 und 8:

Wie schon in den Erläuterungen angeführt ist die Frage ob ein "kleines Bundesamt f. Zivilluftfahrt" mit möglicherweise verbleibenden 10 Beamten aufrecht bleibt oder nicht, noch nicht entschieden. Es ist offensichtlich, daß in diesem Zusammenhang noch einige Fragen des Sozial- und Pensionsrechtes offen sind, wie z.B. eine leistungsgerechte Entlohnung der Dienstnehmer nach Qualifikation oder die Übertragung von Pensionsrückstellungen in eine gesonderte Pensionskasse.

In der Privatindustrie und auch in der verstaatlichten Industrie wo derartige Ausgliederungen und Gründungen von GmbHs Routine geworden ist, ist die Frage der Neugestaltung einer Pensionsregelung und die Pensionsübertragung ein wesentlicher Punkt.

Seite 8

zu § 9:

Nach § 9 (1) hat die Geschäftsführung ein Unternehmenskonzept zu erstellen und dieses jährlich zu überarbeiten. Es wäre wohl zweckmäßiger, wenn man sich über ein Unternehmenskonzept, zumindest in groben Umrissen, **vor einer derartig weitgehenden Maßnahme**, wie der mit dem vorliegenden Bundesgesetzentwurf beabsichtigten **(Schein)-Privatisierung** im Detail befaßt.

Bemerkungen zu den Änderungen des Luftfahrtgesetzes

§ 38 Abs. 2:

Anstelle dieser Neuregelung welche den Prüfern **zusätzlichen Anspruch** auf den Ersatz der Reise- und Aufenthaltskosten sowie eines allfälligen Verdienstentganges nach den Bestimmungen für Geschworene und Schöffen vorsieht sollte überprüft werden, ob es nicht zweckmäßig wäre die §§ 34 bis 38, welche heute mit den derzeitigen Prüfmethode schon überholt sind, abzuändern.

§ 70 Abs. 5:

Die Parteienstellung der Gemeinden des Standortes des Flugplatzes und unmittelbar an diesen angrenzenden Gemeinden wurde bei der Gestaltung des Luftfahrtgesetzes 1992 nach langer Diskussion **eliminiert** und ist jetzt mit der Begründung des Bürgerinteresses wiederum vorgelegt worden.

Da einerseits kaum mehr neue Flugplätze wegen Bürgerinteressen errichtet werden können, andererseits aber Erweiterungen der bestehenden Infrastruktur oft notwendig und damit behindert werden, **sollte dieser Passus vollständig gestrichen werden**. Ein weiterer Grund ist der, daß eine Parteienstellung durch die Raumordnungs- und Naturschutzverordnungen der Länder z.B. Oberösterreich, bereits gegeben ist.

Es ist zu erwarten, daß durch die Anfügung des Abs. (5) zu § 70 alle Verfahren endlos verzögert werden was nicht im Interesse der Aufsichtsbehörde liegen sollte.

Es fragt sich auch, warum eine gleichartige Regelung nicht durch Anfügung eines Absatz 4 zu § 82 für Militärflugplätze erfolgt.

§ 95 Abs. 2:

Die Änderung im § 95 Abs. (2) läßt also die Frage und Verpflichtung zur Kennzeichnung von bestehenden Luftfahrt-hindernissen, die bisher nicht bekannt und gekennzeichnet waren, und für die eine Auflage nicht erteilt werden konnte, unregelt. Wer haftet dann für die Existenz solcher Luftfahrthindernisse?

§ 119:

Zu § 119 wäre nur auf die zu **bemängelnde** Definition der "Flugsicherung" zu verweisen. Eine neue Definition die wirklich nur Flugsicherungsaufgaben umfaßt, also Flugverkehrskontrolle mit den dazu notwendigerweise gehörenden Tätigkeiten, wäre angebracht.

Seite 9

§ 122:

Zu § 122 Abs. (2) ist wohl davon auszugehen, daß die dem Flugplatzhalter z.B. gemäß § 6 (5) der Flugsicherungsan- und -abfluggebührenverordnung entstehenden Kosten defacto zu einer Erhöhung dieser Gebühren führen müssen.

§ 146:

Zu § 146 Abs. (1) ist **zu beanstanden**, daß hier für Strafverfahren ein in der Rechtsordnung sonst unübliches Eininstanzenverfahren ohne ordentliches Rechtsmittel statuiert wird.

Zu § 146 a; Diese Bestimmungen bieten **breite Möglichkeiten für Amthaftungsklagen**, zumal wenn bedacht wird, daß beispielsweise in den Fällen des § 146 a (1) c) die Kontrolle und Beweismöglichkeit bei Privatflügen oder Vermietungsflügen sehr schwierig sein dürfte.

Eine Klarstellung hinsichtlich der **gewerbsmäßigen Beförderung von Personen** ist erforderlich, da die Bedeutung von gewerbsmäßig keinesfalls juristisch eindeutig geklärt ist.

Eine Anlehnung an das deutsche Luftrecht, wo sogenannte **"Scheinerhaltungsflüge"** mit bis zu 4-sitzigen Luftfahrzeugen nicht in die Gewerbsmäßigkeit fallen, sollte bei der geplanten Novellierung miteinbezogen werden.

**Zum Entwurf der Flugsicherungsan- und -abfluggebührenverordnung
1993**

§ 1 Abs. 1:

Es sei hier festgehalten, daß die Betonung dieses Absatzes klar und eindeutig die Deckung der **entstehenden** Kosten ist, d.h. nicht die Überwälzung anderer möglicher Kosten.

§ 1 Abs. 2:

Eine Klarstellung, daß z.B. VFR oder IFR Flugplatzan- und -überflüge im Rahmen von Schulungs- und Trainingsflügen **nicht** als Zählleinheit gelten, wäre angebracht.

§ 3:

Die Grundlagen für die Berechnung der Gebühren müßte in den Grundzügen den Betroffenen bekanntgegeben werden. Ebenso wie die im voraus geschätzten Kosten der Dienste bzw. Zahl der Landungen, welche die Einrichtungen der Flugsicherung in Anspruch nehmen.

§ 3 Abs. 2:

Durch den zu erwartenden Trend der allgemeinen Luftfahrt **anfluggebührenfreie Flugplätze** zu benützen, ist in den jeweils folgenden Jahren eine Unterdeckung und in der Folge eine überproportionale Kostenexplosion der Gebühren zu erwarten, was schlußendlich zu Anfluggebühren führen wird, welche außerhalb der Finanzierbarkeit liegen und zu einem Boykott der Flughäfen und Flugplätze führen wird.

Seite 10

§ 4 Abs. 5 und 6:

Die angeführten Gebühren von öS 300,-- je Zähleinheit bei Abflugmassen zwischen einer und zwei Tonnen auf Flughäfen und öS 150,-- bei max. Abflugmassen bis zu einer Tonne, sind im Vergleich zu anderen Ländern um ein Vielfaches höher.

Es fehlen Erläuterungen zur Berechnung dieser Gebühren wie auch Hinweise warum diese Gebühren z.B. im Vergleich zur Schweiz so hoch angesetzt wurden.

§ 5:

Die Gebührenberechnung auf Flugplätzen mit Flugsicherungshilfstellen ist von vornherein **nicht begründbar**, da einerseits auf derartigen Plätzen keine Flugsicherung sondern lediglich Informationen gegeben werden und die Landungen aller Luftfahrzeuge nach eigenem Ermessen erfolgen. Auf diesen Plätzen erfolgen außerdem An- und Abflüge oft auch außerhalb der Dienstzeit, sodaß eine Gebühreneinhebung auf Flugplätzen wo Flugsicherungshilfstellen eingerichtet sind eine Betrachtungsweise nach Abs. 2 **nicht statthaft** ist.

Im Abs. 4 wurden in Anpassungsfaktoren festgelegt. Es fehlt die Erklärung, nach welchen Kriterien eine derartige Festlegung erfolgte.

§ 7:

Die zwingende Beauftragung der Mitwirkung der Flugplatzhalter zur sofortigen Einhebung von Flugsicherungsgebühren, bedingt die Installierung einer Kasse. Der damit verbundene Aufwand z.B. bei Landungen ausländischer Luftfahrzeuge, Bezahlung mittels Scheckkarte oder Fremdwährung steht in keiner Relation zur vorgesehenen Abgeltung von 3 % der eingehobenen Gebühren. Zu bedenken sind neben der Administration auch noch der Aufwand für die Überweisung dieser Geldbeträge (Zeitaufwand und Transportaufwand zur Bank oder Post).

zu Punkt IV:

Der **vorliegende Entwurf** ist eine "Geburt ohne Schwangerschaft" und wird in dieser Form aus den vorher genannten Gründen und Argumenten **abgelehnt**.

Von Seiten des **...**, der einen nicht unerheblichen Einfluß auf das betroffene Wählerpotential besitzt, ist folgende Vorgangsweise akzeptabel:

1. **Schulungsflüge** von Flugschülern und Piloten, **Segelflüge**, **Fallschirmabsetzflüge**, sind von An- und Abfluggebühren **grundsätzlich befreit**.
2. Andere nicht gewerbliche Flüge **bis zu** einem Gesamtabfluggewicht von **2 Tonnen** werden wegen des hohen administrativen Aufwandes für die Flugplatzhalter und Flughäfen ebenfalls von An- und Abfluggebühren befreit.

Seite 11

3. Die Privatisierung der Flugsicherung ist nur dann denkbar, wenn **ein klares betriebswirtschaftliches Konzept mit einem Einsparungspotential** vorliegt. Als Vorbild könnte die Privatisierung in der Schweiz dienen, wobei nur die Flugverkehrsleitung und die Fernmeldetechnik, d.h. die Flugsicherung im engsten Sinne privatisiert wurden und das Bundesamt f. Zivilluftfahrt als Hoheitsverwaltung bestehen blieb.
4. Hinsichtlich einer **EG-Konformität** (Auflassung von Monopolen), sind Dienste, welche von dem Bundesamt heute wahrgenommen werden wie z.B. technische Überprüfungen von Luftfahrzeugen oder Schulungen, auch einem **außenstehenden Sachverständigen oder Experten zugänglich zu machen**.
5. Ein überarbeiteter Gesetzesentwurf ist nach Diskussion im Rahmen eines zu gründenden **Unterausschusses** des Zivilluftbeirates, zu erstellen, wobei ein entsprechender **angemessener Zeitraum** für alle betroffenen Stellen vorzusehen ist.