

PRÄSIDENTENKONFERENZ
DER LANDWIRTSCHAFTSKAMMERN
ÖSTERREICHS

8/SN-3/ME

An das
Präsidium des Nationalrates

Parlament
1010 Wien

BUNDESGESETZENTWURF	
3	-GE/19. 16
Datum:	29. FEB. 1996
Verteilt:	1.3.96

Wien, am 26.2.1996

H. Klausgraber

Ihr Zeichen/Schreiben vom:
-

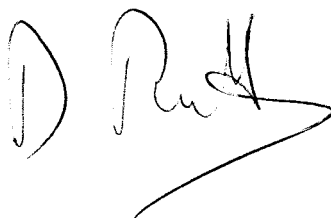
Unser Zeichen:
R-196/R/Mi

Durchwahl:
514

Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das
Luftfahrtgesetz geändert wird.

Die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern
Österreichs übermittelt in der Anlage 25 Exemplare ihrer
Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Entwurf.

Für den Generalsekretär:



25 Beilagen

PRÄSIDENTENKONFERENZ
DER LANDWIRTSCHAFTSKAMMERN
ÖSTERREICHS

A b s c h r i f t

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Wien, am 26.2.1996

Ihr Zeichen/Schreiben vom: Unser Zeichen: Durchwahl:
Pr.Zl. 58.502/28-7/95 29.12.1995 R-196/R/Mi 514

Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Luft-
fahrtgesetz geändert wird.

Die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Öster-
reichs beehrt sich, dem Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr zu dem im Betreff genannten Entwurf
folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Zum Entwurf:

Zu Z 9 (§ 85 Abs.4):

Da in den zu Schlechtwetterflugwegen erklärten Geländestreifen besondere Vorschriften, insbesondere - unter bestimmten Voraussetzungen - für forstliche Seilbringungsanlagen bestehen und den Betroffenen daher nicht nur die Achse, sondern auch die Breite eines Schlechtwetterflugweges bekannt sein muß und da eine zumutbare Möglichkeit bestehen muß, sich im Bedarfsfall rasch und einfach über Lage und Begrenzung dieses Geländestreifens zu informieren, wird beantragt, eine Präzisierung des Abs.4 etwa wie folgt vorzunehmen:

"(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landes-

- 2 -

verteidigung durch Verordnung Schlechtwetterflugwege festzulegen. In der Verordnung ist die Achse des Schlechtwetterflugweges zu bestimmen und es sind jene Gemeinden zu nennen, deren Gebiete vom Schlechtwetterflugweg überdeckt werden.

Die Verordnung hat den Hinweis auf Planunterlagen zu enthalten, welche beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes und, ihr Gebiet betreffend, bei den Gemeindeämtern der genannten Gemeinde zur Einsicht aufzulegen sind".

Zu Z 10 (§ 92 Abs.3):

Der letzte Halbsatz des Abs.3 "oder der Betrieb des Luftfahrthindernisses länger als zwei Jahre geruht hat" ist zu streichen: Begründung: Es kann durchaus vorkommen, daß z.B. land- und forstwirtschaftliche Material- oder Bringungsseilbahnen aus Gründen, die in der Betriebsführung liegen, auch zwei Jahre nicht benutzt werden. Die Ausnahmegewilligung soll diesfalls nicht erlöschen.

Zu Z 13 (§ 95 Abs.1):

Die Erweiterung des Abs.1 wird entschieden abgelehnt. Die Instandhaltung und Entfernung bestehender Anlagen zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen geht auch zu Lasten einzelner Grundeigentümer (vor allem auch Land- und Forstwirten) teilweise in Millionenhöhe. Insbesondere hat das ehemalige Bundesamt für Zivilluftfahrt in unzugänglichem steilen Gelände äußerst aufwendige Anlagen zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen errichtet. Völlig unverhältnismäßig und unzumutbar ist daher die Kostenaufbürdung zu Lasten der Eigentümer von Luftfahrthindernissen, die die vom ehemaligen Bundesamt für Zivilluftfahrt aufwendigst errichteten Anlagen instandhalten bzw. sogar die Entfernungskosten bezahlen sollen. Dies widerspricht auch der Sonderopfertheorie nach der herrschenden Rechtsprechung der Höchstgerichte.

Gefordert wird daher nicht eine Erweiterung des § 95 Abs.1

sondern dessen Aufhebung.

Die Kosten der Kennzeichnung oder Beseitigung von im Luftfahrtgesetz festgelegten Luftfahrthindernissen könnten z.B. durch einen Fonds, der von Luftfahrzeughaltern beschickt wird, getragen werden. Dadurch wäre der Interessent zur Finanzierung von Luftfahrthindernissen verpflichtet und nicht der belastete Eigentümer eines Luftfahrthindernisses.

Wenn im letzten Satz in Punkt 3. des allgemeinen Teils der Erläuterungen zum vorliegenden Novellierungsentwurf ausgesagt wird, ein flächendeckendes Such- und Rettungsflugsystem verlange besondere Sicherungsmaßnahmen und habe damit seinen Preis, so sollte auch klar gestellt sein, wer das Interesse und den Nutzen hat und wer danach den Preis zu zahlen hat. Der Interessent und Nutznießer ist entweder beim Luftfahrtbetreiber oder in der Allgemeinheit zu suchen, keinesfalls jedoch beim einzelnen Eigentümer eines Luftfahrthindernisses.

Zu Z 30 (§ 146):

Es ist unbedingt erforderlich, daß in Abs.1 die Wortfolge "durch einen Unfall" gestrichen wird. Begründung: Gemäß § 10 Abs.1 lit.c Luftfahrtgesetz bedürfen Außenlandungen von Segelflugzeugen und Freiluftballonen keiner Bewilligung. Dies führt dazu - es gibt diesbezüglich wiederholte Beschwerden von Landwirten - daß insbesondere Heißluftballone auf landwirtschaftlich genutzten Grundstücken landen und bei der Landung bzw. beim Abflug oder durch die Begleitfahrzeuge erhebliche Schäden an landwirtschaftlichen Kulturen verursacht werden. Es erscheint unzumutbar, den Landwirten die oftmals sehr erheblichen Schäden durch Außenlandungen von Freiluftballonen und Segelflugzeugen nicht abzugelten. Es wird daher verlangt, daß Außenlandungen von Freiluftballonen, Segelflugzeugen, Hängegleitern und Paragleitern zu einer verschuldensunabhängigen Schadenersatzpflicht führen.

- 4 -

Zum Stammgesetz:

Neuerlich wird eine Kennzeichnungspflicht für Para- und Hängegleiter gefordert, damit vermögensrechtliche Nachteile der Grundeigentümer im Zusammenhang mit Außenlandungen geltend gemacht werden können.

Über 200 Literaturzitate belegen, daß die Ausübung des Para- und Hängegleitens Schalenwild (vor allem Gams- und Rotwild) nachhaltig beunruhigt und diese Art der Freizeitaktivitäten vielfältige Probleme mit sich bringt. Nach Auskunft des Institutes für Wildbiologie an der Universität für Bodenkultur (Dipl.Ing. Völk) trifft dies insbesondere für Lagen oberhalb der Waldgrenze zu, weil dort für das Wild die Möglichkeit fehlt, sich zu verstecken. Dies wird durch verschiedene Untersuchungen (z.B. Universität Bern) bestätigt. Durch die Beunruhigung erfolgt eine Verdrängung in tiefere Regionen, den Bergwald. Damit verbunden ist ein verstärkter Verbiß an den Bodenpflanzen und der natürlichen Verjüngung. Besonders kritisch ist dies im Schutzwald bzw. im Bereich von Schutzwaldsanierungsprojekten.

Aus forstlicher, wildbiologischer und raumplanerischer Sicht ist daher die Ausweisung von derartigen sensiblen Regionen als Flugsperregebiet zu fordern. Ein derartiges System hat sich in Salzburg (Untersberg) vorbildhaft bewährt. Bestimmte tageszeitliche, jahreszeitliche und räumliche Beschränkungen (z.B. keine Flüge in der Dämmerung und in der Nacht) sind zu vereinbaren. Diesbezüglich wird auf die vielfältigen Schutzziele anderer Nutzungsinteressen (z.B. Naturschutzgesetze, Forstgesetz oder Jagdgesetze) verwiesen.

- - - - -

Das Präsidium des Nationalrates wird von dieser Stellungnahme durch Übersendung von 25 Exemplaren in Kenntnis gesetzt.

Der Präsident:
gez. NR Schwarzböck

Der Generalsekretär:
gez.i.V. Dipl.Ing. Strasser