



Bundesministerium für Klimaschutz,  
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation  
und Technologie  
BMK – I/PR3 (Recht und Koordination)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	Fax	Datum
2020- 0.120.859	GSt/UV/DA/Hu	Doris Artner-Severin	DW 12747	DW 412747	05.03.2020

## Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme, hält aber gleichzeitig fest, dass eine Frist für eine Stellungnahme von vier Werktagen nicht akzeptabel ist. Die Verkürzung der Frist ist demokratiepolitisch äußerst bedenklich.

Wir verweisen diesbezüglich auf das Rundschreiben des Verfassungsdienstes (GZ BKA-600.614/0002-V/2/2008), in dem auf die Notwendigkeit der Festsetzung angemessener Fristen für die Begutachtung hingewiesen wird. Begutachtungsfristen sind demgemäß so zu bemessen, dass den zur Begutachtung eingeladenen Stellen eine Frist von wenigstens sechs Wochen zur Verfügung steht.

### Inhalt des Entwurfs:

In Anlehnung an die Bestimmungen über den Rahmenvertrag mit der Austro Control GmbH gemäß § 11 des Bundesgesetzes über die Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung soll auch für die gemäß § 140b durch Verordnung mit bestimmten Vollziehungsaufgaben Beliehenen die gesetzliche Grundlage für einen Rahmenvertrag zur Deckung der Kosten für den Fall, dass die eingehobenen Gebühren zur Kostendeckung nicht ausreichen, eingeführt werden, wobei das Prinzip der zweckmäßigen, sparsamen und wirtschaftlichen Durchführung der übertragenen Aufgaben zu beachten ist.

Derzeit gibt es eine gemäß § 140b Abs 1 Luftfahrtgesetz beliehene Organisation und zwar den Österreichischen Aero Club (ÖAeC). Der ÖAeC ist der Fachverband für den gesamten nichtgewerblichen Luftsport in Österreich. Außerdem ist er als Zivilluftfahrtbehörde tätig und regelt in diesem Rahmen unter anderem die Erteilung von diversen Fluglizenzen und die Überwachung der Flugtechnik. Laut Problemanalyse hat die praktische Vollziehung gezeigt,

dass eine Kostendeckung beim ÖAeC durch die von diesem eingehobenen Gebühren nicht erzielt werden kann.

Zur Novelle:

§ 140b Absatz 3 ermächtigt die beliebigen Organisationen für die Erbringung ihrer Leistungen kostendeckende Gebühren vorzuschreiben. Die betrauten Institutionen sind demnach befugt, für ihre Leistungen von den NutzerInnen Gebühren in der Höhe ihrer tatsächlichen Kosten einzunehmen.

Es ist daher für die BAK in keiner Weise nachvollziehbar, warum das wirtschaftliche Risiko der beliebigen Organisation auf die Allgemeinheit, die zum Großteil die Leistungen der beliebigen Organisation – im vorliegenden Fall die des nichtgewerblichen Luftsports – nicht in Anspruch nimmt, überwältigt werden soll.

Besonders irritierend erscheint die angestrebte Novelle im Hinblick darauf, dass 2019 eine – von der BAK schärfstens kritisierte – Kürzung sämtlicher, die Sportluftfahrt betreffenden, Gebühren um 50 %, 75 % und 100 % erfolgte (Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Austro Control-Gebührenverordnung geändert wird), obwohl bereits damals ersichtlich sein musste, dass eine Kostendeckung beim ÖAeC durch die Kürzungen der Gebühren nicht erzielt werden kann. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie rechnete bereits damals mit Mindereinnahmen von 125.000 Euro pro Jahr.

Die Novelle, mit der die Gebühren gekürzt wurden, sollte den Erläuterungen entsprechend die Sportluftfahrt als wichtigen Faktor für Wirtschaft und Tourismus stärken. Als Wirkungsziel wurde die „Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit“ angeführt.

Wie wir bereits in unserer damaligen Stellungnahme ausgeführt haben, trägt die Sportluftfahrt zum einem bei rund 145 Mio Nächtigungen in Österreich im Jahr 2017, wenn überhaupt, nur im Promillebereich zum österreichischen Nächtigungserfolg bei. Zum anderen ist aus ökonomischen, verteilungspolitischen und ökologischen Erwägungen nicht nachvollziehbar, wie die exklusive und nichtgewerbliche Sportluftfahrt (allein die Ausbildung zum Privatpiloten kostet mindestens rund 10.000 Euro, jene zum Hubschrauberpiloten 20.000 Euro) – schon der Definition nach – zur Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit beizutragen vermag.

Anstelle 125.000 Euro im Jahr SpitzenverdienerInnen zukommen zu lassen, hätte dieses Geld der beliebigen Organisation zur Deckung ihrer Kosten zur Verfügung gestanden. Geld, das zudem für den Ausbau und der Sicherstellung des öffentlichen Verkehrs dringend benötigt wird.

Die Novelle entspricht des Weiteren nicht dem bundesverfassungsgesetzlichen Grundsatz „einer Haushaltsführung unter Beachtung der Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit“ (Art 51a B-VG). Es konterkariert zudem die ökologischen Bestrebungen der Bundesregierung, die Auswirkungen des Klimawandels hintanzustellen, indem nicht klimafreundliches, sondern (teilweise) klimaschädliches Verhalten von der öffentlichen Hand subventioniert werden soll. Nicht die VerursacherInnen, sondern die Allgemeinheit soll gemäß dieser Novelle die Kosten für klimaschädliches Verhalten zu tragen haben.

Die BAK spricht sich daher strikt gegen die vorgeschlagene Novellierung des Luftfahrtgesetzes aus und ersucht die Bundesministerin alternativ – im Interesse der SteuerzahlerInnen (und auch des ÖAeC) – die Gebühren der Sportluftfahrt mittels Verordnung kostendeckend festzusetzen.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

