

L.A.VI/12-1118/28-1954

Wien, am 5. Mai 1954.

Betr.: Entwurf eines Landesgesetzes
betr. den Verkehr mit land- und
forstwirtschaftlichen Grundstücken.
(Grundverkehrs-Landesgesetz)

Kanzlei des Landtages
von Niederösterreich

Emp. - 5. MAI 1954

Zl.: 542 *W. Hof.* Aussch.

H o h e r L a n d t a g !

Kanzlei
des Landtages
von Niederösterreich

Siehe Berichterstatter!

Mit dem Erkenntnis vom 24. Juni 1953, Zl. G 4/53/10, hat der Verfassungsgerichtshof das in Kraft stehende Grundverkehrsgesetz als verfassungswidrig aufgehoben und seine Wirksamkeit bis 20. Juni 1954 beschränkt. In den Gründen dieses Erkenntnisses wird unter anderem ausgesprochen, daß in dem aufgehobenen Grundverkehrsgesetz der Gesetzgeber mit der Durchführung der wichtigsten Belange eine Verwaltungsbehörde beauftragt hat, weshalb keine Agende des Zivilrechtswesens vorliegt und die Landesgesetzgebung zur Erlassung eines solchen Gesetzes berufen ist. Weiters führt die Begründung des Verfassungsgerichtshofes aus:

Ihrer wahren Natur nach beinhalten die Normen des Grundverkehrsgesetzes eine Beschränkung zwar nicht des Eigentums selbst, wohl aber seiner Ausübung. Schon § 364 ABGB. lässt die Ausübung des Eigentums nur insoweit zu, "als dadurch weder in die Rechte eines Dritten ein Eingriff geschieht, noch die in den Gesetzen zur Erhaltung und Beförderung des allgemeinen Wohles vorgeschriebenen Einschränkungen übertreten werden". Mit diesen Gesetzen sind jene Verwaltungsvorschriften gemeint, die im Interesse der Allgemeinheit der Ausübung des Eigentums Grenzen setzen. Es kommen hier sowohl bundesgesetzliche als auch landesgesetzliche Bestimmungen in Frage, je nach der Art der Materie, um deren Regelung es sich handelt und die den Eingriff in die Freiheit der Eigentumsausübung notwendigerweise mit sich bringt (wie im Bereich der Landesgesetzgebung das Baurecht, Jagdrecht, Fischereirecht, Naturschutzrecht usw.). Zur Regelung einer solchen Materie ist jener Gesetzgeber berufen, der nach den Kompetenzbestimmungen des Bundes-Verfassungsgesetzes in Frage kommt. Da eine Zuständigkeit des Bundes nach keiner Verfassungsbestimmung gegeben ist, fällt die Regelung des Grundverkehrsrechtes in die Zuständigkeit der Länder (Art. 15 B.-VG.).

Um nach dem 20. Juni 1954 keinen ex lege Zustand eintreten zu lassen, war es notwendig geworden, einen Gesetzesentwurf auszuarbeiten, der im Lande Niederösterreich an Stelle des aufgehobenen Grundverkehrs- Bundesgesetzes treten soll.

Bei diesem Anlaße wurde darauf Wert gelegt, alle jene Belange in dem neuen Entwurf wegzulassen, die nach der bisherigen Praxis anläßlich der Handhabung des aufgehobenen Grundverkehrsgesetzes nicht entsprachen. Ausserdem wurde der bisherige Gesetzestext in verschiedenen Belangen verbessert.

Im einzelnen wäre folgendes zu bemerken:

Zu § 1:

Es gehört wohl zu den umstrittensten Belangen, ob und inwieweit Pachtungen der Genehmigung zu unterwerfen sind. Das Grundverkehrsgesetz, welches bis zur Okkupation Österreichs in Kraft stand, unterwarf nur jene Pachtverhältnisse einer Genehmigungspflicht, die langfristig waren. Daß eine solche Regelung ihren agrarpolitischen Zweck verfehlte, ist wohl offensichtlich. Es war daher naheliegend, daß die Grundverkehrs-Novelle 1946 einen anderen Weg beschritt und praktisch alle Pachtverhältnisse einer Genehmigungspflicht unterwarf. Die Auswirkung dieser Gesetzesnorm befriedigte jedoch in keiner Weise. Tatsache ist, daß nur sehr wenige der tatsächlich abgeschlossenen Pachtverträge zur Genehmigung eingereicht wurden und die Grundverkehrsbehörde nicht in der Lage war, sich durchzusetzen. Es erscheint daher zweckmäßig, weniger zu verlangen, das Wenige aber tatsächlich durchzuführen. Es wurde daher nach diesem Gesetzentwurf nur die Verpachtung solcher Grundstücke der Genehmigung unterworfen, auf denen sich Wohn- und Wirtschaftsgebäude befinden. Weiters wurde ausgesprochen, dass Gesellschaftsverträge, die die Nutzung land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke zum Gegenstande haben, der Verpachtung gleichzusetzen sind.

Zu § 3:

Die Streichung des § 3 lit. b des bisherigen Bundesgesetzes, mit welchem die sogenannten Verwandtengeschäfte genehmigungsfrei waren, ist auf Grund der gemachten Erfahrungen agrarpolitisch wohl unabdingbar. Wenn die Erhaltung der Lebens-

fähigkeit eines Bauernhofes im allgemeinen agrarpolitischen Interesse gelegen ist, so ist es an sich belanglos, ob die Zerstümmung eines solchen Bauernhofes durch einen Güterschlächter oder durch die Familie selbst erfolgt. Die Erfahrung hat gezeigt, daß der Bestand eines Grundverkehrsgesetzes vollauf genügte, um den berufsmäßigen Spekulanten das Handwerk zu legen. In den seltensten Fällen wurden Kaufverträge eingereicht, die einen solchen Tatbestand ergeben hätten. Hiegegen hat die Erfahrung gelehrt, daß es leider nicht selten vorkommt, daß landflüchtige Bauern ihren Besitz vor ihrer Landflucht entsprechend ausschrotten oder landflüchtige Kinder ihren egoistischen Trieben freien Lauf lassen und nicht die geringste Rücksicht auf die Erhaltung jenes Hofes nehmen, der einstmals ihre Heimat war. Zu guter Letzt muß in diesem Zusammenhange darauf verwiesen werden, daß sich die Praxis eingebürgert hat, Grundstücke vorerst an einen Angehörigen genehmigungsfrei zu übertragen und hierauf das Grundstück an Personen zu übertragen, die, wenn sie als erste Käufer aufgetreten wären, niemals die Erlaubnis zum Kauf erhalten hätten. Die Streichung des § 3 lit. b des bisherigen Bundesgesetzes erscheint daher notwendig, da nur dann die Gewähr besteht, daß nicht wieder gutzumachende Schäden in Erscheinung treten.

Zu § 5 Abs. 2:

Von der Fassung des bisherigen Grundverkehrs- Bundesgesetzes, "deren Durchschnittsertrag das Sechsfache des zur Erhaltung einer Familie von 7 Köpfen Erforderlichen nicht übersteigt", wurde Abstand genommen, da dieses rein mathematische Schema in der Praxis niemals angewendet wurde und auch kaum angewendet werden konnte. Die Angemessenheit der Erhaltung einer bäuerlichen Familie kann im Einzelfalle nur nach den örtlichen Verhältnissen, aber keinesfalls in einem so engegezogenen mathematischen Rahmen beurteilt werden.

Zu § 7 Pkt. 6:

Da nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf auch Ver-

wandtengeschäfte genehmigungspflichtig sind, war mit Bezug auf die Übergabsverträge einzusetzen: "im Falle eines Übergabsvertrages den angemessenen Wert".

Zu §§ 11 und 14:

Über ausdrücklichen und einstimmigen Wunsch sämtlicher vier Kammern wurden als Vorsitzende der Grundverkehrs-Bezirkskommissionen und der Grundverkehrs-Landeskommission Richter nominiert. Die ursprüngliche Absicht, als Vorsitzende rechtskundige Verwaltungsbeamte zu nehmen, wurde fallen gelassen.

Zu §§ 15 bis 20.:

Diese Bestimmungen decken sich fast wörtlich mit dem bisherigen Grundverkehrs-Bundesgesetz.

Zu § 21:

Die Einräumung eines zeitlich nicht beschränkten Rücktrittsrechtes hat in der Praxis zu oft unliebsamen Weiterungen geführt. So wichtig die Einräumung eines Rücktrittsrechtes ist, so erscheint es doch zweckmäßig, dieses Recht auf ein Jahr nach Abschluß des formlosen Vertrages zu beschränken, um einen Mißbrauch hintanzuhalten.

Die n.ö. Landesregierung beehrt sich den Antrag zu stellen, der Hohe Landtag wolle beschließen:

- 1.) Der beiliegende Gesetzesentwurf wird genehmigt.
- 2.) Die n.ö. Landesregierung wird aufgefordert, wegen Durchführung dieses Beschlusses das Erforderliche zu veranlassen.

N.Ö. Landesregierung:

W a l t n e r

Landesrat.

**Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:**

J. J. J.