

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

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.).

Da das Grundverkehrs-Bundesgesetz am 20. Juni 1954 außer Kraft getreten ist, besteht derzeit auf diesem Gebiete keine gesetzliche Regelung. Dieser Zustand würde auf die Dauer für die

Landwirtschaft katastrophale Folgen nach sich ziehen. Es war daher notwendig geworden, raschestens einen Entwurf für ein Grundverkehrs-Landesgesetz auszuarbeiten, das im Lande Niederösterreich anstelle 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 nahelegend, daß die Grundverkehrsnovelle 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 Abänderung 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 Lebensfähigkeit eines Bauernhofes im allgemeinen agrarpolitischen Interesse gelegen ist, so ist es an sich belanglos, ob die Zertrümmerung 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. 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 Genehmigung zum Kauf erhalten hätten.

Hinsichtlich der rein familiären Verträge (Übergabsverträge und Ehepakte) und hinsichtlich des Grundverkehrs mit Grundstücken von Betrieben, die das Ausmaß eines Bauerngutes überschreiten, kann von der Zustimmung durch die Grundverkehrskommission abgesehen werden.

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 Ange-

messenheit der Erhaltung einer bäuerlichen Familie kann im Einzelfalle nur nach den örtlichen Verhältnissen, aber keinesfalls in einem so engegezogenen mathematischen Rahmen beurteilt werden.

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 19:

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

Kanzlei  
des Landtages  
von Niederösterreich