

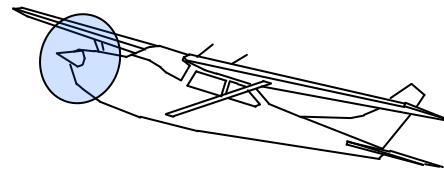
LAND- UND FORSTFLUG GmbH

Partner für Luftfahrt spezialaufgaben

FLUGPLATZ

A-2285 Leopoldsdorf im Marchfeld

Tel.: +43 (0)2216 / 2200 FAX: / 2225



An die
Parlamentsdirektion Bürgerservice
Stellungnahme zu Luftfahrtgesetz, Änderungsvorschlag
PAKT/VHG/XXIV/ME/ME 00446

A-1017 Wien - Parlament

Leopoldsdorf i. M. , 30. Jänner 2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zum vorliegenden Entwurf der Novellierung des Luftfahrtgesetzes wird wie folgt Stellung genommen:

I. Zum Vorblatt des vorliegenden Entwurfs:

Bezugnehmend auf das Vorblatt des Begutachtungsentwurfes dürfen wir anmerken das die Ausführungen des/der Verfassers/Verfasserin des Ministerialentwurfes zum Punkt „Wirtschaftspolitische Auswirkungen“ entweder in gravierender Unkenntnis der tatsächlichen Sachlage oder im Zuge einer krassen Fehleinschätzung erfolgt sind.

Zitat aus Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

„... Dadurch sind positive Auswirkungen auf die Luftverkehrswirtschaft und die Beschäftigung in Österreich zu erwarten.“

Diese Aussage kann nur bei den durchzuführenden Angleichungen an europäisches Recht geteilt werden.

Definitiv falsch sind diese Ausführungen bei den Änderungen zu §9 LFG und dem neu vorgeschlagenen § 84b (für dessen Einführung nicht einmal Handlungsbedarf besteht). Sollten diese Vorschläge in Recktfertigkeit erwachsen, so ist mit Sicherheit von schweren Nachteilen für die einschlägigen österreichischen Luftfahrtunternehmen (Fläche als auch Hubschrauber) und direkt proportional mit einhergehenden Arbeitsplatzverlusten zu rechnen.

Zitat aus „Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen“:

„... Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen verursacht, durch die vorgesehenen Verwaltungsvereinfachungen wird vielmehr eine Entlastung für die Normadressaten erzielt.“

Soweit es § 9 LFG, den Vorschlag zur Einführung eines §84b sowie §134a LFG und die neu einzuführenden Absätze 3 und 4 betrifft ist dies mit Sicherheit unrichtig!

Aufgrund dieser Änderungen werden Verwaltungslasten und einhergehende Kosten stark steigen. Nach erfolgter Novelle entsprechend diesem Vorschlag wird dies wegen nicht mehr zu erteilender Bewilligungsbescheide gem. §9 LFG unmittelbar zum Schließen mehrerer österreichischer Luftfahrt-Unternehmen führen!

II. Nun zu den Änderungsvorschlägen des vorliegenden Entwurfs:

1. Änderung des § 9 Abs. 2:

Die vorgeschlagene Ergänzung des Absatzes 2 um den Einfügesatz:

„Der Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen ist vom Halter des Zivilluftfahrzeugs einzubringen.“

stellt für die praktische Abwicklung vieler Antragsteller eine bürokratische Katastrophe dar! Es ist unverzichtbar, dass auch weiterhin, wie seit vielen Jahrzehnten bewährt, alle in Frage kommenden Bedarfsträger antragsberechtigt bleiben (z.B. natürliche und juristische Personen, wie Firmen, Vereine, Flugschulen, Piloten, Grundeigentümer, Organisatoren von Luftfahrtveranstaltungen und natürlich auch die Halter von Luftfahrzeugen, usw.).

Oftmals sind die eingesetzten Luftfahrzeuge gechartert oder zugemietet oder schlicht von Piloten privat ausgeborgt - oder aber es wird ein Vereinsflugzeug betrieben.

Die tatsächlichen Flugzeughalter sind oftmals in die Vorgänge gem. § 9 gar nicht involviert und halten sich teilweise räumlich viele 100 km entfernt auf.

Nach dieser Novelle wären plötzlich zahllose zusätzliche bürokratische Akte von Nöten.

Wie die erfolgreiche Praxis der vergangenen Jahrzehnte gezeigt hat, würde es sich dabei um ein vollkommen überflüssiges und daher auch weiterhin entbehrliches bürokratisches Hemmnis handeln.

Kosten und Aufwand würden enorm steigen, der Nutzen kann nicht erkannt werden!

2. § 84a Krankenhauslandeplätze:

Zu begrüßen sind die neuen Bestimmungen, die den Betrieb von Landeplätzen bei Krankenhäusern ausschließlich für Rettungsflugbetrieb ermöglichen, ohne dass hierfür eine Zivilflugplatzbewilligung nach § 68ff LFG erforderlich wäre. Zum Hinweis auf § 84b siehe unten. Dieser hätte ggf. zu entfallen bzw. wäre er durch einen Hinweis zu ersetzen, dass der Landeplatz nach ungenutztem Fristablauf nicht mehr verwendet werden darf.

3. Zu § 84b des Entwurfs (Verschärfung des Flugplatzzwangs):

Keinesfalls akzeptabel erscheint die wesentliche Verschärfung des Flugplatzzwanges, wie sie in § 84b des Entwurfs enthalten ist. Diese Bestimmung schließt eine bedarfsgerechte und flexible Handhabung des § 9 LFG aus und ist auch verkehrspolitisch vollkommen verfehlt.

Wenn man Landungen und Abflüge, wie dies offensichtlich beabsichtigt ist, ausschließlich auf bewilligte Zivilflugplätze konzentrieren will, kommt es dort zu einer Verkehrskonzentration,

die die bereits sattsam bekannten Lärmprobleme verschärft, das Kollisionsrisiko erhöht und Nutzungskonflikte provoziert.

Wird hingegen bedarfsgerecht und flexibel der Flugbetrieb bzw. Abflüge und Landungen auch andernorts ermöglicht, werden diese Probleme wesentlich gemildert. Der Vergleich mit unseren Nachbarländern und international zeigt, dass die österreichische Handhabung des Flugplatzzwangs schon bisher sehr rigide war und dass es in Nachbarländern, besonders Italien, Frankreich sowie Ungarn als Folge des dort wesentlich liberaler gehandhabten Flugplatzzwanges zu keinerlei Problemen kommt. Eine zusätzliche Verschärfung des ohnehin schon sehr restriktiven Flugplatzzwanges in Österreich entbehrt jeder sachlichen Rechtfertigung.

Des Weiteren steht dies auch im krassen Gegensatz zur gängigen Spruchpraxis des Verwaltungsgerichtshofes.

Siehe Spruch VwGH: LFR-VwGH-2001-004,
VwGH Erk. 12.09.2001 - 99/03/0242 zu §9 LFG.

Wenn, wie in § 9 LFG festgelegt, keine öffentlichen Interessen beeinträchtigt sind, ist nicht einzusehen, warum nicht auch regelmäßiger Flugbetrieb außerhalb von Flugplätzen, zeitlich befristet und eingeschränkt auf einen bestimmten Kreis von Luftfahrzeugen, Piloten oder sonst bedarfsgerecht definiert, zulässig sein soll.

Für einen solcherart eingeschränkten Flugbetrieb generell eine Zivilflugplatzbewilligung zu fordern ist vollkommen inadäquat, unwirtschaftlich und kontraproduktiv, weil man mit einer Flugplatzbewilligung ja weiteren Verkehr provozieren würde, der ja gerade dort nicht vermehrt stattfinden soll.

Diese Bestimmung würde unseren Flugbetrieb als Arbeitsflug- bzw. Agrarflugunternehmen völlig unterbinden, da wir regelmäßig, aber saisonal beschränkt, mit speziellen dafür geeigneten Luftfahrzeugen operieren und das an Orten, wo die Voraussetzungen für die Bewilligung eines Zivilflugplatzes unmöglich erfüllbar sind. Genannt sei z.B. unser Stareabwehrflugbetrieb zur Zeit der Weintraubenreife und Traubenernte in der Umgebung des Neusiedler Sees, zu dem es bis heute keine Alternative gibt. Er ist unverzichtbar, weil bisher alle alternativ erprobten bodengebundenen Einrichtungen (z.B. gasbetriebene Schusseinrichtungen, Sirenen usw.), die der Abwehr der Stareschwärme dienen sollen, vollkommen wirkungslos sind, zumal sich die Tiere in kürzester Zeit daran gewöhnen und diese ignorieren. Im Gegensatz dazu ist der Flugbetrieb zur Stareabwehr deshalb wirksam,

weil eine individuelle Interaktion zwischen dem Piloten und dem Vogelschwarm stattfindet, der für die Tiere unberechenbar ist.

Ein durch diesen Gesetzesentwurf ausgeübter Zwang, den Flugbetrieb vom nächst gelegenen Flugplatz aus abzuwickeln (Flugplatz Spitzerberg LOAS), wäre vollkommen unmöglich und ineffizient, da wegen des langen Anflugweges zum zu schützenden Gemeindegebiet nicht rasch genug reagiert und auch die richtige Einschätzung der aktuellen Lage vor Ort nicht garantiert werden kann.

Durch hohe Fremdkostenbelastungen würde das den Flugbetrieb unwirtschaftlich machen und auch mit allen Grundsätzen des Umweltschutzes (aufgrund langer Anflugwege) unvereinbar sein.

Insbesondere wäre es jedoch vollkommen unmöglich, für unseren jährlichen Flugbetrieb am Neusiedler See von etwa Mitte August bis Mitte Oktober Flugplatzbewilligungen an den unbedingt erforderlichen und seit Jahrzehnten bestehenden Stützpunkten in Podersdorf, Gols, Illmitz, Apetlon u.a. einzureichen, da an diesen Außenlandeplätzen die räumlichen Voraussetzungen für eine Flugplatzbewilligung großteils nicht erfüllt werden können (Pistenlängen und Sicherheitsbereiche gemäß ZFV, Betrieb innerhalb des Nationalparks Neusiedlersee, usw.)

Auch an unserem Firmensitz in Leopoldsdorf im Marchfeld sind wir seit Jahren für das Überleben unserer Firma auf eine Bewilligung gem. §9 LFG angewiesen. Fast 4 Jahrzehnte hatten wir einen genehmigten Zivilflugplatz gem. §§ 68ff. Durch große bürokratische Hürden des österreichischen Luftfahrtrechtes haben wir unsere Zivilflugplatzgenehmigung aber leider verloren und derzeit besteht durch zahlreiche zusätzliche Erschwernisse, keine Chance bei Neubeantragung zu bezahlbaren Kosten wieder den Status eines Flugplatzes zu erlangen.

Der Fortbestand unseres gesamten Luftfahrtunternehmens samt angeschlossener Luftfahrzeugwartung (und die dadurch bestehenden Arbeitsplätze) hängt aber unabdingbar davon ab, dass der an unserem Firmenstandort notwendige Flugbetrieb (am derzeitigen Außenlandeplatz) aufrecht erhalten werden kann!

Ein weiteres Beispiel ist der in Tirol in Radfeld im Rahmen einer Genehmigung nach § 9 LFG abgewickelte Fallschirmsprungbetrieb. Fallschirmabsprünge sind aus verkehrstechnischen Gründen am Flughafen Innsbruck absolut unerwünscht.

Regelmäßiger Fallschirmabsetz-Flugbetrieb ist auch in Kufstein (LOIK) und St. Johann i.T. (LOIJ) wegen der dort sehr brisanten Lärmproblematik mit den Anrainern und wegen der Konflikte mit dem regen Segelflug-Schulungsbetrieb und dem allgemeinen Motorflugbetrieb problematisch.

Es lag und liegt weiterhin im öffentlichen Interesse einen ausschließlich für Fallschirmsprungbetrieb zu nutzenden Außenlandeplatz zu finden, an einem Ort, wo keine Konflikte mit anderem Flugbetrieb zu erwarten sind, auch im Hinblick auf eine besonders geeignete Maschine mit hoher Steigleistung und geringer Lärmemission.

Die umliegenden Gemeinden haben überdies hohes Interesse an den touristischen Effekten dieses Flugbetriebes, insbesondere wegen der Lage zwischen Inntalautobahn und Eisenbahn gibt es auch keine nennenswerten Lärmprobleme. Es wäre völlig kontraproduktiv, diesen Flugbetrieb mit dem geplanten § 84b zu verhindern oder die Betreiber zu zwingen, eine Zivilflugplatzbewilligung zu erwirken mit dem Effekt, dass damit wieder anderer Flugbetrieb angezogen würde und damit genau jene Konflikte wieder zum tragen kommen, denen mit dem Ausweichen auf ein anderes Gelände mit einer speziellen Genehmigung nach § 9 LFG begegnet werden sollte.

Auch für Hubschrauber regelmäßig erteilte Außenlande- und Abflugbewilligungen wären durch den § 84b unmöglich.

Was heißt „*regelmäßig*“?

Ist es „*regelmäßig*“, wenn eine Schutzhütte dreimal pro Saison für Versorgungsflüge angeflogen wird und muss dann dort ein Heliport errichtet werden?

Ist es „*regelmäßig*“, wenn in der Wintersaison von einer Seilbahn-Bergstation als Stützpunkt laufend nach Bedarf Lawinensprengflüge durchgeführt werden?

Da die vorgeschlagene Bestimmung des § 84b weder erforderlich noch politisch sinnvoll ist, insbesondere weil eine Verteilung des Flugbetriebes Probleme der Konzentration von Verkehr an bestimmten Punkten entschärft, sachpolitisch kein Grund existiert Verkehrskonzentration auf Zivilflugplätzen zu fordern. Sie ist wirtschaftlich und umweltpolitisch unsinnig, weil sie für verschiedenste Flugvorhaben die An- und Abflugwege über Gebühr verlängern würde.

Auch ist die Bestimmung aus dem Aspekt der Flugsicherheit nicht erforderlich, sondern sogar kontraproduktiv (Verkehrskonzentration bringt Lärmprobleme, Kollisionsgefahren und Nutzerkonflikte), weil in einer Außenabflug- und Außenlandebewilligung im Sinn des § 9 LFG

flexibel auf die jeweiligen Sicherheitserfordernisse eingegangen werden und der Flugbetrieb auf bestimmte Luftfahrzeuge, Piloten, Zwecke und Zeiträume eingeschränkt werden kann. Dies ist in dieser Flexibilität bei einer Zivilflugplatzbewilligung nicht möglich.

Zu Berücksichtigen ist auch, dass die Genehmigung eines Zivilflugplatzes in Österreich aufgrund der geltenden Rechtslage ungleich schwieriger zu erlangen und viel kostenintensiver ist als in vielen anderen Ländern Europas.

Der vorgeschlagene § 84b bringt - ohne tatsächlich erforderlichen Regulierungsbedarf - viele österreichische Unternehmen in erhebliche Turbulenzen und vernichtet mit Sicherheit Arbeitsplätze in Österreich! Die bisherige Regelung des § 9 hat sich seit Jahrzehnten bewährt, belassen wir es dabei!

Der § 84b LFG ist weder erforderlich noch sinnvoll und muss zur Gänze abgelehnt werden.

4. § 134a

An dieser Stelle sei angemerkt, dass die nationale als auch die europäische Rechtslage aus dem Gesichtspunkt der Rechtsstaatlichkeit und der Grundrechte eine Ungeheuerlichkeit darstellt.

Der Betroffene hat keinerlei Rechtsschutz, wenn ihm aufgrund einer „negativen Zuverlässigkeitüberprüfung“ der Flugbesatzungsausweis/Flughafenausweis verweigert oder entzogen wird. Diese Unkultur der Demontage des Rechtsstaatlichkeitsgrundsatzes stellt eine wesentlich gravierendere Bedrohung für Demokratie und Freiheit dar als der Terrorismus, zu dessen Bekämpfung diese Maßnahmen ohnehin untauglich sind. Es wird auch die Rechtsprechung des OGH, namentlich die E 1 Ob 225/07f geflissentlich ignoriert. Es ist eine weitere Verschärfung der aus rechtsstaatlicher Sicht inakzeptablen Gesetzeslage keinesfalls hinzunehmen.

Es entsteht verstärkt der Eindruck, dass bei Einführung derartiger den Menschenrechten zuwiderlaufender Regelungen in Europa, der Terrorismus bereits ein Ziel das Abbringen der westlichen Welt von Ihrem Weg erreicht hat.

Hingegen ist zu fordern, dass Einsicht in die gespeicherten Daten und ein rechtsstaatliches Instrument zur allfälligen Korrektur falscher gespeicherter Informationen geschaffen wird.

Die geplante Auflage für Luftfahrtunternehmen sich zur Ausstellung von Flugbesatzungsausweisen eines vom BMVIT zugelassenen unabhängigen Validierers zu bedienen bzw. einen solchen im eigenen Bereich anzustellen würde eine weitere Steigerung von Luftfahrtbürokratie und natürlich der anfallenden Kosten darstellen!

Wahrscheinlich wäre eine Vorabüberprüfung der Vereinbarkeit mit den Grundrechten durch die einschlägigen Höchstgerichte eine gute Vorgangsweise, bevor ein derartiges Instrument in Kraft gesetzt wird.

5. § 169 Abs. 1 Z 6

Es geht eindeutig zu weit, Verletzungen von Anweisungen in Handbüchern usw. generell unter Strafe zu stellen. Es befinden sich sehr viele ältere Luftfahrzeuge in Verwendung, deren Handbücher noch auf dem damaligen Stand der Technik beruhen und bei denen sich durch Erfahrung bestimmte Abweichungen als zweckmäßig und unter Umständen sogar als Steigerung der Flugsicherheit herausgestellt haben. Diese Verschärfung ist abzulehnen, zumal z.B. die Abweichung von in Operation Manuals vorgesehenen Verfahren ohnehin von der Aufsichtsbehörde bereits jetzt geahndet werden können.

Wir verbleiben mit der Bitte um Kenntnisnahme sowie

mit freundlichen Grüßen

Werner Scheuringer, Ing.

Flugbetriebsleiter

Land- und Forstflug GmbH
Flugplatz
A-2285 Leopoldsdorf

Mobil: +43 676 840 150 555
e-mail: werner.scheuringer@landflug.at

Büro:
e-mail: office@landflug.at
Tel.: 02216 / 2200
FAX: 02216 / 2225