

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
BMVIT - IV/L2 (Luftfahrt-Rechtsangelegenheiten)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900-4026 | F 0590900-243
E Rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

Per e-Mail an: I2@bmvit.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ.BMVIT-58.502/0009-IV/L2
19.12.2012

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25517/03/13/VO/Sa
Mag. Victoria Oeser

Durchwahl
4026

Datum
11.2.2013

Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Mag. Nonnenmacher!

Wir danken für die Übermittlung der Dokumente zur oben angeführten Novelle, zu der wir die folgenden Anmerkungen haben:

Generelle Anmerkungen

Grundsätzlich begrüßen wir die hinter der Novellierung stehende Intention, Unklarheiten zu beseitigen und den Verwaltungsaufwand zu vereinfachen. Bei einigen neuen Bestimmungen sehen wir jedoch noch Verbesserungspotential bei der angestrebten Effizienzsteigerung, Klarstellung und Verwaltungsvereinfachung. Insbesondere durch die vorgeschlagene Neuregelung der Melddatenverarbeitung, der Fristenverlängerung im § 134a und allen voran der Wiedereinführung der Kontrolle von Lichtbildausweisen im § 134 Abs. 3 entstehen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft weitere Mehrkosten und Mehraufwand. Als für unsere Unternehmen problematisch erachten wir auch die Neuregelung der Hänge- und Paragleiter und bei den neuen Bestimmungen zu den unbemannten Flugkörpern erkennen wir Ergänzungsbedarf.

Wir weisen außerdem auf eine Bedarfserhebung bei den Mitgliedsunternehmen der Berufsgruppe Luftfahrt im Herbst 2012 hin, welche ergeben hat, dass die Mehrheit der an der Umfrage beteiligten Unternehmen großes Interesse am Vorhandensein von Crew Member Certificates (CMC) hat. Um dieser Forderung Rechnung zu tragen, bedarf es unseres Erachtens einer Rechtsgrundlage im LFG. Da die CMC für unsere Mitgliedsunternehmen von großer Notwendigkeit sind, ersuchen wir um die Aufnahme einer entsprechenden Rechtsgrundlage.

Darüber hinaus regen wir an, in der Novelle auch die notwendigen Anpassungen an die die Mitgliedstaaten bindenden Artikel der Verordnung (EU) Nr. 73/2010 zur Festlegung der qualitativen Anforderung an Luftfahrtdata und Luftfahrtinformationen für den einheitlichen europäischen Luftraum vorzunehmen.

Anmerkungen zum Textentwurf

Vorblatt

Hier wird angeführt, dass in Bezug auf die nunmehr von der Austro Control GmbH durchzuführende Melddatenverarbeitung gegenüber der bisherigen Rechtslage mit einer Steigerung des personellen Aufwandes von fünf Mannjahren zu rechnen ist. Während die Melddatenverarbeitung somit bisher vom bereits vom BMVIT beschäftigten Personal der Bundesanstalt für Verkehr miterledigt wurde, wären nach der nun vorgeschlagenen Delegierung für dieselbe Tätigkeit bei der Austro Control GmbH fünf zusätzliche Vollzeitmitarbeiter vorgesehen. Daher ist aufgrund der weiteren Verlagerung hoheitlicher Aufgaben vom BMVIT zur Austro Control GmbH erneut mit einer Kostenerhöhung für die Nutzer zu rechnen, welche wir schon jetzt dezidiert ablehnen.

Zu § 7 und § 20

Die auch bei Inanspruchnahme der „Opt-Out“-Klausel spätestens zum 4.12.2014 anzuwendende Verordnung (EU) Nr. 923/2012 regelt in Abschnitt 6 in Verbindung mit den Ausnahmebestimmungen des Artikels 4 abschließend, für welche Zwecke Lufträume genutzt werden dürfen. Weder „Übungsbereiche“ noch „Erprobungsbereiche“ sind darin vorgesehen - und dies mit gutem Grund: Bei gemeinsamer Betrachtung der Verordnungen (EU) Nr. 923/2012 und 748/2012 wird unserer Ansicht nach klar, dass ein fix definierter Raum dem EU-Gesetzgeber kein Anliegen ist. Bei genauer Prüfung sowohl der EU-rechtlichen Rechtslage gemäß dieser beiden Verordnungen und der Grundverordnung (EG) Nr. 216/2008 als auch der ZLLV 2010 auf nationaler Ebene sind unserer Ansicht nach bereits umfassende gesetzliche Grundlagen für Übungs- und Erprobungsflüge gegeben, ohne dass noch eine Regelung für Bereiche notwendig wäre.

Wir plädieren daher dafür, bereits jetzt die zivilen Bestimmungen des § 7 zu streichen, während die militärischen Bestimmungen beibehalten werden. Mit § 20 in der vorgeschlagenen Form sind wir hingegen einverstanden, lediglich die Zitierung des § 7 müsste modifiziert werden. Damit würde die rechtliche Situation nicht nur der Realität angepasst, sondern auch die Übereinstimmung mit den europarechtlichen Bestimmungen hergestellt werden (ab 4.12.2014 müssen Übungs- und Erprobungsbereiche ohnehin aus dem österreichischen Rechtsbestand gestrichen werden).

Zu § 9 Abs. 2

Hier wurde eine Anpassung dahingehend vorgenommen, dass der Antrag auf Außenabflüge und -landungen nur mehr vom Halter des Luftfahrzeugs einzubringen ist. Tatsächlich wird jedoch in vielen Fällen ein Antrag für mehrere Flugzeuge auch unterschiedlicher Halter gestellt, woraufhin ein Außenlandebescheid für alle betroffenen Luftfahrzeuge erstellt wird. Außerdem würde der in der Praxis oft dringliche und regelmäßige Wechsel von Tandemgleitschirmen - aus Sicherheitsgründen, während der Wartung, beim Tausch des Fluggerätes und jedem anderen Halterwechsel - zusätzliche behördliche Handlungen erfordern. Die in einem Flugsportunternehmen unabdingbare Flexibilität würde durch diesen Verwaltungsaufwand sehr eingeschränkt und der finanzielle Aufwand würde sich durch mehrfache Bescheid-Gebühren enorm steigern. Wir schlagen daher vor, die Formulierung des § 9 Abs. 2 folgendermaßen zu ändern: „Der Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen ist vom Halter des Zivilluftfahrzeuges **oder einem Vertreter** einzubringen.“

Zu § 9 Abs. 6 und § 10 Abs. 1 Z 4

Der Entwurf führt hier faktisch eine neue Bewilligungspflicht für entgeltliche Tandem- und Ausbildungslüfe ein. Zum einen steht diese im Gegensatz zum ausdrücklich postulierten Ziel des Entwurfs, nämlich der Verringerung des Verwaltungsaufwandes. Zum anderen ist dieser Entwurf absolut impraktikabel und verhindert eine positive wirtschaftliche Entwicklung von Tandem- und Flugschulunternehmen: Bislang war es im Interesse des heimischen Sommertourismus möglich,

Paragleiter-Tandemflüge in ganz Österreich anzubieten und diverse Ausbildungsabschnitte zum Sammeln von Flugerfahrung auch in anderen Flugschulbereichen zu ermöglichen. Diese bestehenden Flugschul- bzw. Beförderungsbewilligungen sind geographisch nicht eingeschränkt und umfassen demnach das ganze Bundesgebiet. Sollte jedoch die vorliegende Regelung umgesetzt werden, würde österreichweit um Tausende von Außenabflugbewilligungen angesucht werden müssen.

Wir plädieren daher dafür, die Bewilligungsfreiheit für Außenabflüge von Hänge- und Paragleitern uneingeschränkt vorzusehen. Demnach hätte in Z 14 der vorgeschlagene § 9 Abs. 6 zur Gänze und in Z 16 (§ 10 Abs. 1 Z 4) die Wortfolge „*die nicht für die entgeltliche Beförderung von Personen oder die Ausbildung betrieben werden*“ zu entfallen.

Soweit es das Ziel des Entwurfes sein sollte, mögliche Defizite der luftfahrtbehördlichen Aufsicht durch den Entfall der Notwendigkeit einer Beförderungsbewilligung für Hänge- und Paragleiter (§ 111 neu) zu kompensieren, so kann dies unserer Ansicht nach auch durch die Einführung einer bloßen Anzeige- oder Registrierungspflicht für Beförderungsunternehmen erreicht werden. Dies würde im Vergleich zur geltenden Rechtslage eine deutliche, aber auch praktikable Verwaltungsvereinfachung darstellen. So könnte etwa ein § 111 Abs. 2 mit folgendem Inhalt vorgesehen werden: „*Der Beförderer hat die beabsichtigte Aufnahme seines Betriebes, wesentliche Änderungen sowie die Einstellung seines Betriebes dem Landeshauptmann, in dessen Bundesland er seinen Sitz bzw. Wohnsitz hat, schriftlich anzuzeigen. Hat der Beförderer keinen Sitz bzw. Wohnsitz im Inland, so ist jener Landeshauptmann zuständig, in dessen Bundesland der Beförderer bei Aufnahme des Betriebes ausschließlich oder überwiegend tätig sein wird.*“

Soll hingegen an einer Bewilligungspflicht für entgeltliche Tandemflüge festgehalten werden, so plädieren wir eindringlich dafür, die oben dargestellten Mängel des Entwurfes zu vermeiden, indem die Bewilligungspflicht auf den Beförderer sowie einen für ihn zuständigen Landeshauptmann konzentriert wird. Daher schlagen wir vor, an den geplanten § 9 Abs. 6 LFG folgende Sätze anzufügen: „*Der Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen ist vom Beförderer beim Landeshauptmann, in dessen Bundesland er seinen Sitz bzw. Wohnsitz hat, einzubringen. Hat der Beförderer keinen Sitz bzw. Wohnsitz im Inland, so ist jener Landeshauptmann zuständig, in dessen Bundesland der Beförderer bei Aufnahme des Betriebes ausschließlich oder überwiegend tätig sein wird.*“

Für die Bewilligungspflicht für Ausbildungsflüge - zusätzlich zum weiter erforderlichen Registrierungs- bzw. Genehmigungsverfahren - können wir hingegen prinzipiell keine Rechtfertigung erkennen, weswegen unserer Ansicht nach in § 10 Abs. 1 Z 4 die Wortfolge „*oder die Ausbildung*“ entfallen sollte. Im Rahmen eines Zulassungs- bzw. Registrierungsverfahrens einer Flugschule werden das Schulungsgelände, die Start- und Landeplätze bzw. der Schul- und Übungsbereich durch die zuständige Behörde umfassend begutachtet und geprüft. In Bezug auf die Luftfahrtssicherheit, mit der diese Außenabflugbewilligung begründet wird, weisen wir darauf hin, dass für gewerbliche Tandemflüge ohnehin bereits in der Zivilluftfahrt-Personalverordnung entsprechend höhere Auflagen an die fachliche Befähigung und Erfahrung der Piloten gestellt werden. Auch aus diesem Grund lehnen wir jede weitere Prüfung bzw. Bewilligung als absolut entbehrlichen zusätzlichen bürokratischen Aufwand ab.

Ergänzend halten wir außerdem fest, dass in keinem anderen Mitgliedstaat Außenabflüge bzw. Außenlandungen mit Hänge- und Paragleiter - egal, ob entgeltlich oder unentgeltlich, bei Tandem- oder Schulungsflug - einer derartigen gesetzlichen Regelung unterworfen sind. Aus den dargestellten Gründen, nämlich insbesondere der drohenden administrativen und finanziellen Belastung für die Flugunternehmen, aber auch den Auswirkungen auf die Verwaltung fordern wir eindringlich, die Bewilligungsfreiheit für Außenabflüge von Hänge- und Paragleitern uneingeschränkt vorzusehen (siehe erste Variante).

Zu § 9 Abs. 7

Im Vorblatt wird hierzu ausgeführt, dass es grundsätzlich nicht erlaubt sein soll, ein Luftfahrzeug außerhalb von Flugplätzen und Krankenhaus hubschrauberlandeflächen zu rollen. In Betrieb nehmen bedeutet unserer Ansicht nach bereits der Start des Motors eines Luftfahrzeugs. Wir weisen darauf hin, dass in der Praxis beispielsweise Hubschrauber auch außerhalb von Flugplätzen gewartet werden oder Luftfahrzeuge teilweise in neben Flugplätzen errichteten Hangar-Bauten untergebracht sind. Außerdem können Außenlandegenehmigungen außerhalb von Flugplätzen erteilt werden und Luftfahrzeuge im Selbstbau hergestellt werden. In all diesen Fällen könnten die Luftfahrzeuge dann weder am Boden gerollt noch gestartet werden. Wir plädieren daher für eine ersatzlose Streichung dieser impraktikablen Bestimmung.

Zu §§ 24c - k: Generelle Anmerkung

Wir begrüßen die nun endlich erfolgte gesetzliche Regelung von ferngesteuerten Fluggeräten und Drohnen mit Kameras - insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass deren Einsatz im benachbarten Ausland, so vor allem in Deutschland und in der Schweiz, bereits seit Jahren unbürokratisch geregelt ist, was für unsere Mitgliedsunternehmen aus dem Wirtschafts- und Tourismusfilmbereich eine starken Konkurrenzdruck bedeutet. Durch den neu eingefügten Absatz zu „unbemannten Luftfahrzeugen“ darf es jedoch nicht zu einer Beeinträchtigung der gewerblichen Luftfahrt kommen. Wie wir in den Anmerkungen zu § 24f weiter unten ausführen, steht und fällt die Praktikabilität der Neuregelung mit der Umsetzung durch die Austro Control GmbH. Dabei sollten neben einer unbürokratischen Handhabung (z.B. im Hinblick auf zeitlich befristete Genehmigungen) aber auch wesentliche Aspekte wie die Gewährleistung der Sicherheit der Datenübertragungsverbindung sowie Maßnahmen zur Begegnung der Kollisionsgefahr mit anderen Luftfahrzeugen berücksichtigt werden.

Zu § 24c und § 24d

Die mit § 24c Absatz 1 beabsichtigte Unterscheidung zwischen Flugmodellen mit einer maximalen Bewegungsenergie unter und über von 79 Joule erachten wir als nicht zielführend, da die Zuhilfenahme der Energie unserer Ansicht nach ins Leere führt: Die Berechnung der Bewegungsenergie ergibt sich aus der Hälfte des Produkts von der Masse und dem Quadrat der Geschwindigkeit, was bedeutet, dass sich die Bewegungsenergie während des Betriebes eines Flugmodells permanent ändert. Nachdem es auch keine Geschwindigkeitsinformationen gibt, kann nicht festgestellt werden, ob das Flugmodell gerade unter- oder oberhalb der Grenze liegt. Wir ersuchen daher, keine Unterscheidung nach der Bewegungsenergie zu treffen. § 24d sollte daher gestrichen werden, auch weil er zum einen eine nicht einhaltbare Höhenbeschränkung auf 30 Meter über Grund enthält. Zum anderen wäre eine Konsequenz des § 24d, dass unbemannte Geräte unter 79 Joule maximaler Bewegungsenergie auch in unmittelbarer Nähe eines Flughafens betrieben werden dürfen, was unserer Ansicht nach ein Sicherheitsrisiko darstellen kann.

Die in § 24c Absatz 1 Z 1 vorgeschlagene maximal zulässige Entfernung von 500 Metern erachten wir als nicht ausreichend. Wir plädieren hier auf eine „Begrenzung auf die Sichtweite, sodass zu jeder Zeit die Fluglage des Flugmodells erkannt werden kann“. Diese kann bei großen Flugmodellen bis zu 2500 Metern betragen, bei kleinen jedoch auch wesentlich unter 500 Metern liegen. Gegen die grundsätzliche Regelung, dass Flugmodelle nur in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung betrieben werden dürfen, haben wir keinen Einwand. Wir weisen jedoch darauf hin, dass es vermehrt Flugmodelle gibt, die mit einer Videobrille o.ä. gesteuert werden können. Da in den Bestimmungen keine Beschreibung eines Betriebes im sogenannten „Lehrer-Schüler-Modus“ enthalten ist, sollte unserer Ansicht nach durch eine Einfügung einer entsprechenden Formulierung zumindest in den Erläuterungen sichergestellt werden, dass ein Betrieb von Flugmodellen mit „Lehrer-Schüler-Steuerungen“ zulässig ist. Dabei steuert der Schüler das Flugmodell unter Zuhilfenahme einer Videobrille o.ä., der Lehrer ist jedoch für das Flugmodell verantwortlich, hat eine ständige Sichtverbindung ohne Zuhilfenahme technischer Hilfsmittel aufrecht zu erhalten und kann vor allem mit seiner Steuerung jederzeit

das Kommando über das Flugmodell übernehmen, womit ein ebenso sicherer Betrieb wie bei herkömmlichen Flugmodellen sichergestellt ist. Eine sinngemäße Formulierung, die eine brauchbare Lösung für den Modellflugsport darstellt und auch keine unzumutbaren Auflagen für die Hersteller solcher Modellflugzeuge mit sich bringt, findet sich auch in entsprechenden deutschen Bestimmungen.

Unserer Ansicht nach ist der in § 24c Abs. 1 Z 6 geforderte Mindestabstand zu Personen und Sachen mit 50 Metern zu hoch gegriffen und praktisch nicht sinnvoll. Oft stehen mehrere Piloten während des Betriebes nebeneinander und somit im Bereich des Start- und Landeplatzes des/der anderen Piloten, was durch diese Bestimmung unmöglich gemacht würde. Wir plädieren daher für folgende Umformulierung der Z 6: „*und durch deren Betrieb keine Personen oder Sachen gefährdet werden und*“ zu ersetzen.

Die in § 24c Abs. 1 Z 7 geforderte Einhaltung von Sichtflugwetterbedingungen halten wir für nicht für zweckmäßig. Außerhalb von Wolken zu bleiben liegt ohnehin im natürlichen Interesse eines jeden Modellflugtreibenden, da ansonsten das Modell unweigerlich verloren wäre. Die Einschränkung auf eine erforderliche Sichtweite von 1,5 Kilometern ist für einen Betrieb eines Flugmodelles im Umkreis von z.B. weniger als 500 Meter nicht notwendig und daher abzulehnen. Wir regen daher an, Z 7 zu streichen, da die dahinter stehende Absicht durch die von uns bereits zu Z 1 vorgeschlagene Formulierung ausreichend abgedeckt ist.

Der zweite Satz des Absatzes 2 wäre bereits durch die von uns vorgeschlagene Formulierung der Z 6 des Abs. 1 abgedeckt und könnte daher gestrichen werden.

Zu § 24e

Wir erachten die in Absatz 2 geforderte Bewilligung von Modellflugplätzen durch die Bezirksverwaltungsbehörden für einen nicht notwendigen zusätzlichen Verwaltungsaufwand, der dem Modellflugsport großen Schaden zufügen würde. Eine Gefährdung öffentlicher Interessen sehen wir auch ohne Bewilligungspflicht keinesfalls gegeben, da ohnehin das Einverständnis des Grundstückseigentümers gegeben sein muss und die Einhaltung eines sicheren Betriebes durch § 24c gewährleistet ist. Die durch eine Bewilligung entfallenden Betriebsvoraussetzungen der Z 1 und 6 des § 24c Abs. 1 bringen keinerlei Vorteile für Modellflugsportler, wenn die von uns vorgeschlagene Formulierung der beiden Ziffern übernommen würde. Daher fordern wir eine ersatzlose Streichung der Bewilligungspflicht.

Zu § 24f

Im Absatz 2 Z 1 wird hier festgehalten, dass unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 nur mit Bewilligung der Austro Control GesmbH betrieben werden dürfen. Gleichzeitig wird geregelt, dass das Erlangen dieser Bewilligung die Einhaltung von Lufttüchtigkeits- und/oder Betriebstüchtigkeitsanforderungen erfordert, welche gemäß § 24h von der Austro Control GmbH vorzuschreiben sind. Aus dem Gesetzestext ist dabei nicht ersichtlich, wie die Austro Control GmbH die genannten Bestimmungen tatsächlich umsetzen will, aber in der konkreten Anwendung liegt unserer Ansicht nach der Schlüssel für die Praktikabilität und letztlich auch für die Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Filmunternehmen gegenüber der Konkurrenz im benachbarten Ausland, die diese Flüge problemlos durchführen kann. Die liberalen Regelungen in der Schweiz und in Deutschland sollten daher unbedingt das Vorbild für die künftigen Regelungen sein. Wir gehen davon aus, dass zeitlich befristete Genehmigungen erteilt werden und nicht für jeden Flugeinsatz eine gesonderte Genehmigung eingeholt werden muss, weil eine solche Regelung absolut impraktikabel wäre.

Wir ersuchen auch um eine nähere Determinierung, welche technischen Voraussetzungen ein unbemannter Flugkörper erfüllen muss, damit er von der Austro Control GmbH zum Flug frei gegeben wird. So sind beispielsweise redundante Steuersysteme bei bestimmten Coptern wie Hexa- und Oktocoptern technisch nicht umzusetzen.

Nachdem hier außerdem zwischen Flugkörpern mit Sichtkontakt und ohne Sichtkontakt unterschieden wird, weisen wir darauf hin, dass inzwischen viele Fluggeräte aus Sicherheitsgründen ein GPS-Modul eingebaut haben, das bei Instabilität des Flugkörpers jedenfalls eingreift - unabhängig davon, ob Sichtkontakt zur Steuereinheit am Boden besteht. In der Regel werden Copter von zwei Personen gesteuert, wobei der „Pilot“ das Fluggerät steuert und der Kameramann die Kamera-Einheit bedient. Hierbei besteht normalerweise Sichtkontakt, da dem Kameramann bei Schwenkbögen die Arbeit jedenfalls erleichtert wird, wenn er selbst den Hexacopter in Sichtweite hat. In der Regel sind diese Fluggeräte mit Kamerasytem und zusätzlich mit GPS-System ausgerüstet. Letzteres dient aber nicht dazu, den Flug ohne Sicht zu ermöglichen, sondern erfüllt wesentlich wichtige Funktionen, die dann eingreifen, wenn das Fluggerät instabil wird, und der „Pilot“ die Kontrolle über das Fluggerät verliert, um sicherzustellen, dass der Hexacopter selbstständig zurück zur Startposition fliegt und landet. Außerdem ist eine Kontrolle des Flugs via GPS wesentlich leichter möglich - manche GPS-Systeme verfügen sogar über eine Art „Stopp-Faktor“, der ab einer bestimmten einzugebenden Flughöhe „bremst“. Das GPS-System stellt also auch beim Flug auf Sicht einen wesentlichen Sicherheitsfaktor dar. Aus unserer Sicht sollte daher jedenfalls klargestellt werden, dass das Vorhandensein eines GPS-Systems nicht notwendigerweise bedeutet, dass es sich hier um einen Flugkörper handelt, der ohne Sichtverbindung betrieben wird und daher unter die entsprechende Bestimmung der Klasse 2 fällt. Ein Verzicht auf dieses System würde nämlich bedeuten, dass ein wesentlicher Sicherheitsfaktor wegfällt, der gerade bei gewerblichem professionellem Einsatz wesentlich ist und die Funktionalität erhöht.

Zu § 74 Abs. 6

In den letzten drei Sätzen des Absatz 6 werden die Begriffe „Voraussetzungen für die Zertifizierung“ und „Mangel“ unserer Ansicht nach vermischt bzw. der Begriff „Mangel“ nicht näher erläutert. Wir sehen hier den folgenden Widerspruch: Beim Nichterfüllen der Voraussetzungen für die Zertifizierung verliert einerseits das Flughafen-Zertifikat vollständig an Gültigkeit, andererseits muss die Behörde mit Bescheid feststellen, ob das Flughafen-Zertifikat „ganz oder zum Teil ungültig ist“, wenn nicht näher definierte Mängel nicht innerhalb einer von der Behörde festgesetzten Frist behoben werden. Mit einer Definition der beiden oben angeführten Begriffe könnte diese Unklarheit vermieden werden.

Zu § 75 Abs. 1

Uns ist nicht klar, welcher Bedeutungsinhalt der alten Formulierung beigemessen wurde und welche Konsequenz die Änderung haben soll. Die alte Fassung haben wir durchaus so verstanden, dass z.B. eine eigene gewerberechtliche Genehmigung nicht erforderlich und von der Flugplatzbewilligung abgedeckt war. Nach der neuen Formulierung wäre nun aber auch eine gewerberechtliche Genehmigung erforderlich, was wiederum eine eigene luftfahrtrechtliche Bewilligung entbehrlich machen würde.

Zu § 75 Abs. 2

Unserer Ansicht nach sollte klargestellt werden, dass eine Zurverfügungstellung nur von Räumlichkeiten und Flächen innerhalb der Flughafengrenzen erfolgen kann. In den Erläuterungen wird außerdem darauf hingewiesen, dass der Zivilflugplatzhalter dafür den „Ersatz allfälliger Selbstkosten“ fordern kann. Die Kostentragung sollte als essentielle Frage nicht in den unverbindlichen Erläuterungen, sondern im Gesetzestext geregelt werden. Wir schlagen daher vor, folgende Ergänzung vorzunehmen: „... im erforderlichen Ausmaß **gegen Ersatz der Selbstkosten unter Berücksichtigung einer Kapitalverzinsung und einer angemessenen Gewinnkomponente** zur Verfügung zu stellen“.

Zu § 78

Wir regen an, Genehmigungen für geringfügige Baumaßnahmen, die keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb und die Sicherheit der Luftfahrt haben können, in einem vereinfachten Verfahren ohne Verhandlung abzuwickeln. Dies könnte durch eine analoge Anwendung der Bestimmungen

über anzeigenpflichtige Vorhaben gemäß der Bauordnung (z.B.: Änderung von Zwischenwänden) bzw. einer Auflistung von bewilligungsfreien Bauvorhaben (z.B.: Baustelleneinrichtung oder Aufstellen von Baucontainern) erreicht werden. Diese geringfügigen Baumaßnahmen müssen derzeit alle verhandelt werden.

Darüber hinaus regen wir an, dass das BMVIT bei Neuerrichtung von zivilen Bodeneinrichtungen, die keine Auswirkungen auf die Sicherheit der Luftfahrt haben können, nur das Verfahren der Situierungsbewilligung abwickelt, die anderen erforderlichen Verfahren (für Errichtungs- und Benützungsbewilligung) aber nur mehr mit den zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden verhandelt werden. Durch diese Vereinfachungen könnte eine wesentliche Verfahrensbeschleunigung erreicht werden.

Zu § 84

Auch hier regen wir an, Genehmigungen für geringfügige Baumaßnahmen, die keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb und die Sicherheit der Luftfahrt haben können, in einem vereinfachten Verfahren ohne Verhandlung abzuwickeln.

Zu § 84a

Wir begrüßen es ausdrücklich, dass mit der Einfügung des § 84a endlich auch Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet wird. Wir haben allerdings Bedenken, dass damit Landeplätze mit einem geringeren Sicherheitslevel zugelassen werden. Dies ist sowohl den Landeplatzbetreibern, die in der Vergangenheit eine Zulassung gemäß §§ 68ff benötigten, nicht zuzumuten, noch ist es für neu zu errichtende Landeplätze sinnvoll. Wir schlagen daher vor, Landeplätze bei Krankenhäusern als eine eigene Kategorie von Zivilflugplätzen einzustufen und diese nicht mittels noch zu erlassender Verordnung zu regeln, sondern in einem eigenen Abschnitt der Zivilflugplatz-Verordnung. Eine weitere Beibehaltung des Status „Zivilflugplatz“ ist aus unserer Sicht auch unbedingt aufgrund der ungeklärten Haftungsfragen für diese neue Kategorie von Landeplätzen erforderlich, da in der Vergangenheit die Verantwortung für den Zustand des Landeplatzes und der Umgebung (inklusive der möglichen Schädigung Dritter) oft Grund für keine Zulassung nach LFG war.

Sollte unserem Anliegen nicht entsprochen werden, ersuchen wir zumindest darum, eine zeitliche Befristung von z.B. fünf Jahren für Landeplätze gemäß § 84a einzuführen, innerhalb welcher der Landeplatz in einen gemäß den §§ 68ff zugelassenen Zivilflugplatz umzuwandeln ist. Nur so ist auf Dauer ein gleichmäßiger Sicherheitslevel zu erreichen.

Zu § 84b

Die hier vorgenommene wesentliche Verschärfung des ohnehin schon rigiden Flugplatzzwangs in Österreich entbehrt jeder sachlichen Rechtfertigung, weswegen wir sie dezidiert ablehnen. Diese Bestimmung schließt eine bedarfsgerechte und flexible Handhabung des § 9 LFG aus und ist unserer Ansicht nach aus verkehrspolitischen Erwägungen verfehlt. Sollen nämlich Landungen und Abflüge ausschließlich auf bewilligte Zivilflugplätze konzentriert werden, resultiert dies dort in einer Verkehrskonzentration, die Lärmprobleme verschärft, Kollisionsrisiken erhöht und Nutzungskonflikte provoziert. Werden hingegen bedarfsgerecht und flexibel Abflüge und Landungen auch andernorts ermöglicht, werden diese Probleme wesentlich gemildert.

Der Vergleich mit unseren Nachbarländern zeigt, dass die Ausformung des Flugplatzzwangs in Österreich im internationalen Vergleich schon bisher sehr rigide war und dass es insbesondere in Italien und Frankreich als Folge des dort wesentlich weniger rigiden Flugplatzzwanges zu keinerlei Problemen kommt. Wenn, wie in § 9 LFG festgelegt, keine öffentlichen Interessen entgegenstehen, 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

unserer Ansicht nach weder erforderlich noch sinnvoll. Wir plädieren daher für eine ersatzlose Streichung des § 84b LFG.

Zu § 85ff

Wir bekennen uns zu Maßnahmen, die die Sicherheit der Luftfahrt erhöhen. Dennoch ist zur Neuformulierung der „Luftfahrthindernisse“ anzumerken, dass diese in einigen Punkten unklar ist und für die betroffenen Unternehmen zu Mehrkosten führt, wobei fraglich ist, ob diese mit einem zusätzlichen Sicherheitsgewinn einhergehen. Überbordende Belastungen müssen jedenfalls verhindert werden.

Zu § 87 Abs. 1

Wir begrüßen die Klarstellung in den Erläuterungen, dass auch im Fall einer im UVP-Verfahren erteilten Zivilflugplatz-Bewilligung dennoch die Luftfahrtbehörden zur Erlassung der Sicherheitszonen-Verordnung zuständig sind. In diesem Zusammenhang wäre aber eine Übergangsregelung wünschenswert, die sicherstellt, dass ein nach der alten Rechtslage durchgeföhrtes Verfahren zur Festlegung der Sicherheitszone im Rahmen der UVP aufgrund der neuen Rechtslage nicht nochmals durchgeföhrts werden muss.

Zu § 87 Abs. 7

Der Absatz 7 sollte unserer Ansicht nach dahingehend abgeändert werden, dass wie in Abs. 8 die betroffenen Grundstücksbesitzer nicht einzeln zu verständigen sind, sondern die Verständigung durch Kundmachung in der Gemeinde erfolgen kann. Der erste Satz sollte daher folgendermaßen geändert werden: „*Die Verständigung der Eigentümer der vom Entwurf zur Änderung der Sicherheitszonen-Verordnung umfassten Grundstücke hat durch öffentliche Verlautbarung an den Amtstafeln jener Gemeinden, in denen sich die Grundstücke befinden, für die Dauer von acht Wochen zu erfolgen*“.

Zu § 91b

Die hier vorgesehene Antragspflicht bei Altanlagen birgt die Problematik in sich, dass dem Eigentümer eines solchen Hindernisses häufig nicht bewusst ist, dass seine Anlage im Gegensatz zur alten Rechtslage nunmehr als Luftfahrthindernis zu qualifizieren ist und ein entsprechender Antrag zu stellen wäre. Zudem stellen sich durch die Änderung Haftungsprobleme und Mehrbelastungen. Nachdem diese Regelung in der Praxis kaum durchführbar scheint, fordern wir eine Ausnahme von der Antragspflicht für Altanlagen.

Zu § 101

Die in den Erläuterungen formulierte Absicht begrüßen wir, sie ergibt sich jedoch nicht eindeutig aus dem Textierungsvorschlag. Ein expliziter Hinweis darauf, dass gegebenenfalls auch von einem anderen Mitgliedstaat erteilte Bewilligungen das Erfordernis erfüllen, wäre wünschenswert.

Zu § 102 Abs. 4

Wir plädieren für eine Klarstellung dahingehend, dass bei motorisierten Hänge- und Paragleitern, Hänge- und Paragleitern und Fallschirmen auch gewerbliche Beförderungen von der Bestimmung erfasst sind. Nach der vorliegenden Formulierung ist nicht klar, dass der zweite Fall auch gewerbliche Beförderungen umfasst und nicht nur, wie explizit im ersten Fall angeführt, Selbstkostenflüge.

Zu § 103 Abs. 1

Siehe unsere Anmerkung zu § 75 Abs.1.

Zu § 120a Abs. 1

Wir begrüßen die vorgeschlagene Klarstellung, dass bei der Festlegung der An-, Ab-, und Streckenflugverordnung durch die Austro Control GmbH auch auf eine möglichst geringe

Immissionsbelastung Rücksicht zu nehmen ist. Dieses Minimierungsgebot stellt schon bisher langjährige Praxis der ACG dar.

Zu § 122

Die Erfahrungen aus dem UVP-Verfahren für die 3. Piste lehren, dass eine Klarstellung sinnvoll wäre, wer für die Beantragung von Bewilligungen zuständig ist (z.B.: Flugsicherungsorganisationen gemäß § 120 LFG). Diese Diskussion hat zu erheblichen Verzögerungen geführt und sollte in zukünftigen Verfahren vermieden werden.

Zu § 128 Abs. 2

Nachdem ein Feuerwerk zu Silvester in der Sicherheitszone genauso gefährlich ist wie an anderen Tagen, sollte diese Ausnahme gestrichen bzw. nur in Abstimmung mit den Betriebszeiten eines Flughafens gewährt werden.

Zu § 131

Nachdem die Joint Aviation Authorities zum 30. Juni 2009 aufgelöst wurden, sollte der zweite Satz des Abs. 2 entsprechend adaptiert werden.

Zu 134 Abs. 3

Hier wird neu vorgesehen, dass beim Boarding eine Überprüfung der Namensgleichheit auf der Bordkarte und einem amtlichen Lichtbildausweis des Passagiers vorgenommen werden muss. Argumentiert wird dies mit Artikel 20 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung von Flugunfällen. Diese Interpretation des Art. 20 ist unter den EU-Behörden einzigartig. In keinem anderen EU-Mitgliedstaat wird eine Identitätskontrolle mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 begründet. Neben der aus unserer Sicht fehlenden rechtlichen Grundlage für diese Regelung scheint sie außerdem im Hinblick auf die Bestimmungen des Schengener Abkommens und der Reisefreiheit verfassungsrechtlich bedenklich, da sie einer Identitätskontrolle entspricht. Hinweisen möchten wir auch auf die Verordnung (EG) Nr. 300/2008, die vom Passagier beim Betreten des Sicherheitsbereichs nur eine gültige Bordkarte verlangt, eine Identifizierung des Passagiers hingegen nicht für notwendig erachtet. Darüber hinaus ist die Identitätskontrolle bei anderen, grenzüberschreitend tätigen Verkehrsunternehmen ebenfalls nicht Praxis.

Hintergrund des Artikels 20 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 ist die Gewährleistung der möglichst raschen Benachrichtigung von Angehörigen im Falle eines Unfalls (so wurde in dieser Verordnung auch die Möglichkeit für Passagiere geschaffen, eine Kontaktperson bei den Luftfahrtunternehmen bekanntzugeben). Aufgrund der Beförderungsbedingungen der Luftfahrtunternehmen kann es sich bei den an Bord befindlichen Personen aber nur ausnahmslos um die Passagiere, die auch auf dem Ticket angeführt sind, handeln - außer der Passagier handelt widerrechtlich. § 134 Abs. 3 LFG würde somit nur bei Passagieren zu einer Verbesserung der Datenqualität führen, die unter falschem Namen reisen. Weder ergibt sich aus Art 20 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 die Verpflichtung zur Identitätskontrolle, noch lässt sich eine Änderung der gesamten Boardingabläufe sowohl kosten- als auch aufwandsmäßig rechtfertigen, nur um Angehörigen von Passagieren, die bewusst gegen die Beförderungsbedingungen des Luftfahrtunternehmens verstößen, dieselbe Betreuungsleistung zukommen zu lassen wie jenen der Passagiere, die sich korrekt verhalten. Und selbst wenn eine Kontrolle mittels Lichtbildausweis erfolgen würde, könnte nicht sichergestellt werden, dass der sich tatsächlich an Bord befindende Passagier wirklich der Passagier ist, der auch im Ticket eingetragen ist. Auf der einen Seite ist das Bodenpersonal nicht dafür ausgebildet, gefälschte Ausweise identifizieren zu können, auf der anderen Seite besteht immer die Möglichkeit einer Namensgleichheit.

Gerade weil die Identitätskontrolle kein Thema mehr war, haben die Flughäfen in den letzten Jahren gemeinsam mit den Fluglinien intensiv in die Installation von modernen automatisierten Boardingmaschinen investiert, durch welche das Boarding schnell und mit wenig Personaleinsatz

der Fluglinien bzw. ihrer Beauftragten ermöglicht wird. Die dadurch erzielte Beschleunigung des Abfertigungsprozesses kommt den Reisenden und der effizienten Nutzung der Gesamtkapazität zugute und spielt gerade im Transferprozess eine wichtige Rolle. Die nun geplanten Identitätskontrollen machen alle diese Vorteile zunichte, führen zu einer erhöhten Komplexität des Abfertigungsvorganges und verhindern den Einsatz von automatisierten Boardingmaschinen. Gleichzeitig wird dadurch die Effizienz reduziert und die Kosten werden durch zusätzlichen Personaleinsatz in die Höhe getrieben, ohne dass ein erkennbarer Mehrwert an Datenqualität generiert würde. Wir plädieren daher für eine ersatzlose Streichung dieses Absatzes.

Bei Inlandsflügen wird die Problematik der durch § 134 Abs. 3 LFG entstehenden de facto-Ausweispflicht noch besser sichtbar. Außerdem zeigt sich bei diesen Flügen auch noch deutlicher, wie diskriminierend diese Regelung gegenüber anderen Verkehrsträgern im Inlandsverkehr ist. Nachdem sie außerdem mangels territorialer Geltung des LFG im Ausland nicht angewendet werden könnte, würde sie im Falle eines Unfalls den Großteil der potenziellen Flüge nicht abdecken. Ankommende Flugzeuge und vor allem die Flugzeuge, die gar nicht planmäßig in Österreich landen sollten, sondern während einer Querung des österreichischen Luftraums im Überflug einen Notfall deklarieren müssen, wären von der Identitätskontrolle nicht abgedeckt. Auch bei diesen Flügen müsste man somit auf die vorhandenen Passagierlisten zurückgreifen, bei denen kein Abgleich stattgefunden hat.

Abschließend halten wir fest, dass die Einführung des § 134 Abs. 3 Mehraufwand und Mehrkosten sowie die Gefährdung des Transferhubs Wien bedeuten würde: Laut einer Expertenevaluierung wäre die Umsetzung mit dem bestehenden Personal nicht zu bewerkstelligen. Bei Austrian Airlines wird alleine aufgrund des zusätzlich benötigten Personals von Mehrkosten von über 1 Mio. € ausgegangen. Noch viel gravierender wären jedoch die Auswirkungen auf die derzeit etablierten Boardingabläufe. Derzeit liegt der Flughafen Wien mit einer Umsteigezeit von lediglich 25 Minuten im internationalen Spitzensfeld. Eine interne Simulation hat ergeben, dass die Umsetzung dieses Absatzes nicht nur das Ende dieser kurzen Umsteigezeit bedeuten würde, sondern in Folge auch des Ende des Transfersystems bei Austrian Airlines: Durch die verlängerten Abläufe könnte das Transfer-Wellensystem nicht mehr aufrechterhalten werden, welches jedoch das derzeitige Austrian Airlines-Netzwerk und damit verbunden den Hubstatus des Flughafen Wien überhaupt erst ermöglicht.

Zu § 134a

Sowohl die nationale als auch die europäische Rechtslage sehen wir hier kritisch: Mit einer Zuverlässigkeitssicherung wird auf geheimdienstliche Daten zugegriffen, die fernab des Grundrechts auf Datenschutz und fernab der Kontrollmöglichkeit durch den Betroffenen, ob diese überhaupt richtig sind und deren Speicherung datenschutzrechtlich zulässig ist, gespeichert werden. Der Betroffene hat keinen Rechtsschutz, wenn ihm aufgrund „negativer ZÜP“ der Flughafenausweis verweigert oder entzogen wird. Die Rechtsprechung des OGH (namentlich die Entscheidung 1 Ob 225/07f) wird hier geflissentlich ignoriert. Eine weitere Verschärfung der aus rechtsstaatlicher Sicht inakzeptablen Gesetzeslage können wir keinesfalls hinnehmen; insbesondere besteht kein Grund, jedermann als verdächtig abzustempeln, der „Lücken in Ausbildungs- und Beschäftigungszeiten“ aufweist. Wir fordern vielmehr, dass die Möglichkeit zur Einsicht in die gespeicherten Daten gewährt und ein rechtsstaatliches Instrument zur allfälligen Korrektur falscher gespeicherter Informationen geschaffen wird.

Der Vorschlag, die Frist für die Zuverlässigkeitssicherung von derzeit vier auf fünf Wochen auszuweiten, widerspricht vollkommen der Intention der Verwaltungsvereinfachung bzw. Effizienzsteigerung und führt zu nicht unerheblichen Mehrkosten für die betroffenen Unternehmen. Wir plädieren daher dafür, diese Änderung jedenfalls zu streichen. Die vierwöchige Wartezeit bereitet schon heute erhebliche Probleme und führt auch im Zusammenhang mit Bauarbeiten im Sicherheitsbereich zu erheblichen Verzögerungen. Aus

unserer Sicht wünschenswert wäre hier vielmehr eine Beschleunigung und Vereinfachung des Verfahrens sowie eine Reduzierung der Frist auf zwei oder drei Wochen.

Zu § 134a Abs. 2

Flughafenausweise dürfen gemäß VO (EG) Nr. 185/2010 höchstens für fünf Jahre ausgestellt werden, für diesen Zeitraum gelten auch die Zuverlässigkeitssüberprüfungen. Nicht für alle Ausweisanhänger bzw. Unternehmen wird aber an den diversen Flughäfen die maximale Gültigkeitsdauer von fünf Jahren ausgenutzt, sondern es kann die Gültigkeitsdauer beschränkt werden. Wir plädieren daher für die folgende Formulierung: „Für eine Verlängerung des Flughafenausweises nach fünf Jahren muss sich die betreffende Person erneut einer Zuverlässigkeitssüberprüfung gemäß Abs. 1 unterziehen“.

Zu § 140d Abs. 3

Siehe unsere Anmerkungen zu § 134a. Es ist grundsätzlich nicht einzusehen, dass für Informationen, die für den Betroffenen nicht einmal einsichtig und im Fall von Fehlern keiner Korrektur zugänglich sind, auch noch Gebühren bezahlt werden müssen. Diese Regelung lehnen wir daher ab. Im vorliegenden Entwurf wird nun vorgeschlagen, dass die für die Zuverlässigkeitssüberprüfung zu entrichtende Gebühr im Voraus zu bezahlen ist. Diese vorgeschlagene Abrechnungsweise erscheint ungleich aufwendiger als die derzeit praktizierte und könnte die Frist für die Zuverlässigkeitssüberprüfung noch weiter ausdehnen, da nicht geklärt ist, ab wann die Frist für die Überprüfung beginnt (erst, wenn die Bezahlung eingetroffen ist?). Unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung dieses Absatzes plädieren wir daher dafür, die bisherige Form der Verrechnung beizubehalten und die Wortfolge „im Vorhinein“ zu streichen.

Zu § 145 Abs. 4

Wir haben keinen Einwand gegen die hier vorgenommene Klarstellung. Grundsätzlich sollte jedoch nicht jeder Flug eines Polizei- oder Militärluftfahrzeugs als Einsatzflug deklariert werden, ohne dass definiert wird, was überhaupt einen Einsatzflug darstellt. Es besteht sonst die Gefahr, dass willkürlich und missbräuchlich Privilegien in Anspruch genommen werden, die in vielen Fällen (z.B. bei einem reinen Überführungs- oder Übungsflug) nicht zustehen.

Zu § 169 Abs. 1 Z 6

Unserer Ansicht nach geht es eindeutig zu weit, Verletzungen von Anweisungen in Handbüchern usw. generell unter Strafe zu stellen. Es muss einerseits beachtet werden, dass die für Bestrafung zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden gar nicht über das zur Beurteilung notwendige Fachwissen verfügen, andererseits sind beispielsweise sehr viele Luftfahrzeuge in Verwendung, deren Handbücher noch auf älteren Standards beruhen, bei denen sich aber in der Praxis bestimmte Abweichungen als zweckmäßig und u.U. sogar sicherheitsfördernd herausgestellt haben. Außerdem ist der hier geforderte Inhalt bereits durch Absatz 4 abgedeckt, da sämtliche in den jeweiligen Handbüchern festgelegten oder genehmigten Verfahren und Vorgaben auf den genannten Normen basieren. Wir sprechen uns daher dezidiert gegen die hier vorgenommene Verschärfung aus.

Zu § 170 Abs. 2

Die Unschuldsvermutung ist ein Grundrecht, das mit der Weitergabe von Informationen vor einer rechtskräftigen Verurteilung verletzt wird. Wir lehnen diese Änderung daher ab.

Zu § 171a

Wir begrüßen diese Neuregelung grundsätzlich, aber es sollte klargestellt werden, dass bei einem luftfahrtbehördlichen Startverbot sofort der Flugplatzhalter informiert wird, damit das Luftfahrzeug durch Lösen der Bremsen in einen schleppfähigen Zustand gebracht wird.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und um die Möglichkeit, in einem Gespräch unsere Argumente für die im Interesse unserer Unternehmen geforderten Änderungen und Ergänzungen ausführlich darlegen und erklären zu können.



Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin