

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

Name/Durchwahl:  
Mag. Verena Werner / 5003

Geschäftszahl:  
BMWFI-15.300/0006-Pers/6/2013

Ihre Zahl/Ihre Nachricht vom:  
BMVIT-58.502/0009-IV/L2/2012

Antwortschreiben bitte unter Anführung  
der Geschäftszahl an die E-Mail-Adresse  
[post@pers6.bmwfj.gv.at](mailto:post@pers6.bmwfj.gv.at) richten.

## **BMVIT; Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird; Stellungnahme des BMWFJ**

Das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend beehort sich, zum o.a. Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes folgende Stellungnahme abzugeben:

### **Zu den §§ 9 Abs. 2, 9 Abs. 6 und 10 Abs. 1:**

Gemäß § 9 Abs. 2 des Entwurfes dürfen Außenabflüge und Außenlandungen, so weit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Der Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen ist vom Halter des Zivilluftfahrzeuges einzubringen.

§ 10 regelt, in welchen Fällen die Bestimmungen des § 9 nicht gelten. In der neuen Z 4 des § 10 Abs. 1 des Entwurfes wird vorgesehen, dass für Außenabflüge von Hänge- und Paragleitern, die nicht für die entgeltliche Beförderung von Personen oder die Ausbildung betrieben werden, eine Bewilligung des Landeshauptmannes nicht erforderlich ist.



§ 9 Abs. 6 neu enthält eine Sonderregelung betreffend Außenabflüge mit Hänge- und Paragleitern, die nicht von der Ausnahmebestimmung gemäß § 10 Abs. 1 umfasst sind. Demnach dürfen Bewilligungen nach § 9 Abs. 2 für diese Außenabflüge auch unbefristet erteilt werden. Die übrigen Voraussetzungen gemäß Abs. 2 und 4 bleiben unberührt.

Aufgrund dieser geplanten Regelungen dürften Außenabflüge von Hänge- und Paragleitern, die für die entgeltliche Beförderung von Personen oder die Ausbildung betrieben werden, nur nach Einholung einer Bewilligung des örtlich zuständigen Landeshauptmannes durchgeführt werden und müsste die Antragstellung durch den jeweiligen Halter des Fluggerätes erfolgen.

Dies erscheint mit dem im Vorblatt des Entwurfs angegebenen Ziel von Verwaltungsvereinfachungen insbesondere bei der gewerblichen Beförderung mit Hänge- und Paragleitern und der Schaffung sachgerechter Regelungen nicht vereinbar.

In der Praxis werden in Hänge- und Paragleiterflugsportunternehmen und Ausbildungsbetrieben die Gleitschirme bzw. Flugschulgeräte ständig gewechselt. Jeder (Halter-)Wechsel würde gemäß dem Entwurf eine weitere Außenabflugbewilligung erforderlich machen.

Wenn ein Flugschüler als Halter eines Gleitschirms im Rahmen seiner Ausbildung Flugschulen in verschiedenen Bundesländern besuchen will, benötigt er dann mehrere Außenabflugbewilligungen.

Die vorgesehene Neuregelung hätte einen enormen zusätzlichen bürokratischen Aufwand zur Folge, der die in Flugsportunternehmen notwendige Flexibilität einschränken würde.

In den Erläuterungen wird argumentiert, dass die Bewilligungspflicht für Außenabflüge bei Tandemflügen und Schulungsflügen mit Hänge- und Paragleitern aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sei. Diesbezüglich stellt sich die Frage, welche Sicherheitserfordernisse durch eine zusätzliche dem Halter zu erteilende Außenabflugbewilligung berücksichtigt werden können.

Praxisgerechte den Flugsport betreffende luftfahrtrechtliche Regelungen liegen im Interesse des Tourismusstandorts Österreich.

Vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen wird daher angeregt, auch Außenabflüge von Hänge- und Paragleitern, die für die entgeltliche Beförderung von Personen oder die Ausbildung betrieben werden, von der Bewilligungspflicht auszunehmen.

Sollte jedoch eine Bewilligungspflicht für entgeltliche Tandemflüge und Schulsflüge als unverzichtbar erachtet werden, wird angeregt, diese praktikabler zu gestalten (wie etwa Antragstellung durch das Beförderungsunternehmen).

### **Zu § 85 Abs. 1 und 2:**

Gemäß § 85 Abs. 1 sind Luftfahrthindernisse - innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86) -

1. Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Bäume, Sträucher, verspannte Seile und Drähte, Kräne sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Bodenerhebungen und
2. Verkehrswege sowie Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen.

Ein in Abs. 1 Z 1 genanntes Objekt gilt als innerhalb der Sicherheitszone gelegen, wenn es die in der Sicherheitszonen-Verordnung (§ 87) bezeichneten Flächen durchträgt.

Gemäß § 85 Abs. 2 sind Luftfahrthindernisse - außerhalb von Sicherheitszonen -

1. Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Bäume sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Bodenerhebungen, wenn ihre Höhe über der Erdoberfläche 100 m beträgt oder übersteigt, oder
2. a) Seil- oder Drahtverspannungen oder  
b) aus der umgebenden Landschaft herausragende Objekte, wie insbesondere Masten, Windräder, Kräne und Türme, welche die Erdoberfläche um mindestens 30 m übersteigen, oder
3. Seil- oder Drahtverspannungen, die eine Bundesstraße überqueren.

Die Einführung eines einheitlichen Höhenkriteriums von 30 m führt zu einer einseitigen und nicht nachvollziehbaren Verschärfung, weil nicht wie bisher, nur besonders exponierte Anlagen sondern unterschiedslos alle Anlagen über dieser Höhe als Luftfahrthindernisse eingestuft werden. Dies wird künftig für alle Errichter/Betreiber größer dimensionierter Leitungsanlagen, durch die sie zusätzlich treffenden gesetzlichen Verpflichtungen, zu einem enormen Mehraufwand für die Erfassung, Meldung und v.a. durch die dann verpflichtende Kennzeichnung als Luftfahrthindernis führen. Neben den bereits angeführten Kosten für die erstmalige Kennzeichnung führt insbesondere die Ausrüstung von Erdseilen mit Flugwarnkugeln zu erheblichem zusätzlichen Wartungsaufwand.

Die Verschärfung dieser Bestimmungen des § 85 Abs. 2 Z 2 Luftfahrtgesetz gegenüber der geltenden Fassung wird seitens des BMWFJ entschieden abgelehnt, da in diesem Fall eine erhebliche Anzahl von Anlagen erstmalig ein Luftfahrthindernis darstellen und damit nahezu sämtliche elektrischen Leitungsanlagen mit den Spannungsebenen 110 kV, 220 kV und 380 kV als Luftfahrthindernisse gelten würden.

Insgesamt wäre dies mit einem immensen technischen und finanziellen Mehraufwand, allein durch die erforderliche Kennzeichnung, verbunden. Für die österreichische E-Wirtschaft werden diese Mehraufwendungen bei extensiver Gesetzesanwendung auf bis zu einer halben Milliarde Euro geschätzt. Diese Kosten würden auf die Netzentgelte umgelegt werden und würden erhebliche finanzielle Mehrbelastungen für alle Haushaltskunden sowie für Industrie und Gewerbe bedeuten.

### **Zu § 85 Abs. 3:**

Gemäß § 85 Abs. 3 kann der örtlich zuständige Landeshauptmann im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung festlegen, ob und in welchen Bereichen des Landesgebietes außerhalb von Sicherheitszonen über die Bestimmungen des Abs. 2 hinausgehend Seil- oder Drahtverspannungen, welche die Erdoberfläche um mindestens 10 m übersteigen, als Luftfahrthindernis gelten.

Infolge der zu § 85 Abs. 1 und 2 dargelegten Gründe kann daher unter keinen Umständen der in § 85 Abs. 3 vorgesehenen Ermächtigung für die Landeshauptmänner, mit Verordnung eine nochmalige Unterschreitung auf 10 m vorzusehen - abgesehen davon, dass diese Verordnungsermächtigung dem verfassungsrechtlich vorgegebenen Bestimmtheitsgebot nicht gerecht wird -, zugestimmt werden.

Abschließend darf noch bemerkt werden, dass es auch völlig offen bleibt, aus welchen Überlegungen heraus die beabsichtigte Novellierung des Luftfahrtgesetzes erforderlich sein soll. In den Materialien wird in diesem Zusammenhang zu § 85 Abs. 2 lediglich argumentiert, dass "... auf Probleme in der Vollziehung im Bereich der Luftfahrthindernisse reagiert werden" soll. "So hat es vor allem hinsichtlich des bisherigen Abs. 2 lit. b Unklarheiten gegeben. Es soll daher unter Beibehaltung eines vergleichbaren Standards der Sicherheit der Luftfahrt zu Vereinfachungen kommen." Mit diesen Erläuterungen wird keine substantielle Begründung geliefert, die eine derartige Verschärfung der luftfahrtrechtlichen Bestimmungen für die Betreiber elektrischer Leitungsanlagen rechtfertigen könnte und kann daher diese Begründung nicht überzeugen.

Insgesamt ist daher die vorgesehene Novellierung des § 85 Luftfahrtgesetz abzulehnen.

U. e. wurde eine Ausfertigung der Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates an die Adresse [begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen  
Wien, am 13.02.2013  
Für den Bundesminister:  
Mag.iur. Georg Konetzky

Signaturwert	ftmlUn0ksQaTl82UuR/GIK/APH5vbtBlzt9ELa2sspfP14wBAeRYGaG0Z1x2LDs3Q LSf5ZqLtOZJWvHPtGik3z5K3fSM707yWI56fW/f7Fs9JmZEz4PGHjpx7mE/2dTOp HMKdgbP1mtMADI5cZm+R+MqGnVVjw4YTLexT2/Eeg=	
	Unterzeichner	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend
	Datum/Zeit-UTC	2013-02-22T09:53:34+01:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	513089
	Methode	urn:pdffsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a> . Die Bildmarke und Hinweise zur Verifikation eines Papierausdrucks sind auf <a href="https://www.bmwfj.gv.at/amtssignatur">https://www.bmwfj.gv.at/amtssignatur</a> oder <a href="http://www.help.gv.at/">http://www.help.gv.at/</a> veröffentlicht.	