

# Bericht

## des Ausschusses für Verkehr

### über den Beschluss des Nationalrates vom 21. März 2024 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Die Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Hermann Weratschnig, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen haben den dem gegenständlichen Beschluss des Nationalrates zugrundeliegenden Initiativantrag am 31. Jänner 2024 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

#### „Zu Z 3 (§ 74a):

Soll aufgrund einer in den Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Bundesländer fallenden Entscheidung ein Rettungsflugbetrieb 24 Stunden vorgehalten werden bzw. wird diesem Rettungsflugbetrieb vom jeweiligen Bundesland zugestimmt und ist dadurch aufgrund der Lage der dafür in Frage kommenden Rettungsstützpunkte die Nutzung von Zivilflugplätzen auch außerhalb der Betriebszeiten erforderlich, soll dies mit dieser neuen Bestimmung unter den angeführten Bedingungen, die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind, ermöglicht werden. Die Nutzung des Zivilflugplatzes außerhalb der Betriebszeiten soll nur durch jene Halter/Halterinnen (Betreiber/Betreiberinnen, die im Sinne von SPA-HEMS.100 die erforderliche Genehmigung erhalten haben) möglich sein, die für den 24-Stunden-Rettungsbetrieb ausgewählt worden sind.

#### Zu Z 4 (§ 123a):

Mit dem neuen § 123a soll aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes die Möglichkeit geschaffen werden, die Hindernisbefeuerung von Luftfahrthindernissen gemäß § 85 Abs. 2 LFG, die zum Schutz der Luftverkehrsteilnehmer über eine Nachtkennzeichnung verfügen müssen, nur bei Bedarf zu aktivieren. Diese Aufgabe soll die Austro Control GmbH übernehmen, da diese bereits über die entsprechenden Anlagen und Techniken zur Luftfahrzeugefassung verfügt und auch auf Daten zurückgreifen kann, deren Miteinbeziehung das Sicherheitsniveau des Systems erhöhen (zB Flugplandaten). Anwendung soll § 123a im Wesentlichen bei Windkraftanlagen finden, aber auch weitere Luftfahrthindernisse gemäß § 85 Abs. 2 können von der Anwendung profitieren. Die bedarfsgerechte Steuerung der Nachtkennzeichnung soll von der Austro Control GmbH so eingerichtet werden, dass bei jeglichen Gefährdungen des Systems die Nachtkennzeichnung jedenfalls aktiviert ist bzw. bleibt. Insofern die zur Steuerung der Nachtkennzeichnung erforderliche Luftfahrzeugefassung nur bei Verwendung bestimmter bordseitiger Technik aller Luftverkehrsteilnehmer gesichert ist (zB Transponder), darf das System erst eingesetzt werden, wenn die luftfahrtrechtlichen Bestimmungen entsprechend angepasst wurden. Gemäß Abs. 2 soll es der für die luftfahrtrechtliche Ausnahmegewilligung gemäß § 91 zuständigen Behörde obliegen festzulegen, ob die bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung zulässig ist, da bei manchen Luftfahrthindernissen weiterhin die andauernde Hindernisbefeuerung bei Nacht im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt angezeigt sein kann. Grundsätzlich ist anzumerken, dass unbeschadet der Einführung der bedarfsgerechten Steuerung der Nachtkennzeichnung alle Bestimmungen der § 85 ff LFG ua. über die Ausnahmegewilligung, die Kennzeichnung, die Beseitigung und die Meldung von Luftfahrthindernissen weiterhin uneingeschränkt anwendbar sein sollen.“

Ein im Zuge der Debatte im Plenum des Nationalrates eingebrachter und beschlossener Abänderungsantrag wurde wie folgt begründet:

**„Zu Z 1 (Z 4 - § 123a Abs. 1):**

Diese Bestimmung soll für jene Dienststellen, die Einsatzflüge gemäß § 145 Abs. 1 oder für Einsätze notwendigen Ausbildungsflüge oder operationellen militärischen Flugverkehr gemäß § 145a Abs. 1 anordnen, eine technische oder operative Möglichkeit der Fernschaltung der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung schaffen. Die Austro Control GmbH soll im Einvernehmen mit den genannten Dienststellen die Grundlagen und Voraussetzungen für den Betrieb dieser Fernschaltung festlegen.“

Der Ausschuss für Verkehr hat den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates in seiner Sitzung am 3. April 2024 in Verhandlung genommen.

Berichterstatter im Ausschuss war Bundesrat Markus **Stotter**, BA.

An der Debatte beteiligten sich die Mitglieder des Bundesrates Stefan **Schennach**, Dipl.-Ing. Dr. Adi **Gross** und Günter **Pröllner**.

Bei der Abstimmung wurde einstimmig beschlossen, gegen den Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Zum Berichterstatter für das Plenum wurde Bundesrat Markus **Stotter**, BA gewählt.

Der Ausschuss für Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage einstimmig den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Wien, 2024 04 03

**Markus Stotter, BA**

Berichterstatter

**Dipl.-Ing. Dr. Adi Gross**

Vorsitzender