

11856 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates

Bericht

des Ausschusses für Verkehr

über den Beschluss des Nationalrates vom 6. Juli 2026 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Die Abgeordneten Mst. Joachim Schnabel, Wolfgang Moitzi, Dominik Oberhofer, Kolleginnen und Kollegen haben den dem gegenständlichen Beschluss des Nationalrates zugrunde liegenden Initiativantrag am 11. Juni 2026 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Zu Z 1 (§ 134a Abs. 2):

Mit diesen Änderungen soll zum einen die Vorlage von ausländischen Strafregisterbescheinigungen erleichtert werden. Relevant für die Überprüfung der Zuverlässigkeit ist nämlich, dass der jeweilige Zeitraum, in dem die überprüfte Person im jeweiligen Staat ihren Wohnsitz hatte, abgedeckt ist. Weiters soll die Zustimmungserklärung der betroffenen Person auch die Übermittlung des Ergebnisses der Überprüfung an den Zivilflugplatzhalter enthalten.

Zu Z 2 (§ 134a Abs. 3):

Es sollen im Sinne des Datenschutzes jene Daten, die von den Sicherheitsbehörden zum Zweck der Mitwirkung an der Zuverlässigkeitsüberprüfung tatsächlich benötigt werden und daher vom BMIMI übermittelt werden dürfen, explizit angeführt werden.

Zu Z 3 (§ 134a Abs. 3a und 3b):

Da es hinsichtlich der Mitteilung gemäß § 134a Abs. 3, dass gegen die überprüfte Person Bedenken hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit bestehen, unterschiedliche Rechtsmeinungen über die Rechtsqualität dieser Mitteilung gegeben hat, soll nunmehr in einem neuen Abs. 3a explizit der Rechtsschutz im Falle einer negativ abgeschlossenen Zuverlässigkeitsüberprüfung geregelt werden. So sollen der Zivilflugplatzhalter oder die betroffene Person im Falle einer – formlosen – Mitteilung gemäß § 134a Abs. 3, dass gegen die überprüfte Person Bedenken gemäß § 134a Abs. 7 bestehen, beim Bundesminister/bei der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur die bescheidmäßige Feststellung der nicht bestehenden Zuverlässigkeit beantragen können, wobei die Parteistellung im Falle des § 134a Abs. 7 Z 1 bis 3 lediglich im Hinblick auf die Behauptung der Verarbeitung unrichtiger personenbezogener Daten bestehen soll. Der Zivilflugplatzhalter hat die betroffene Person unverzüglich darüber zu informieren, dass Bedenken gegen das Vorliegen der Zuverlässigkeit gemäß Abs. 7 bestehen. In einem neuen Abs. 3b soll festgelegt werden, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur einen Antrag gemäß Abs. 3a unverzüglich den Sicherheitsbehörden zum Zweck der Mitwirkung an der Zuverlässigkeitsüberprüfung (§ 140d) zu übermitteln hat. Diese sollen sodann in weiterer Folge Informationen aus geschützten Quellen, soweit diese für die Beurteilung der Zuverlässigkeit im Sinne des Abs. 7 Z 4 und 5 erforderlich sind, in Form eines Behördenzeugnisses an den Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur übermitteln. Das Behördenzeugnis soll eine zusammenfassende Einschätzung auf Grundlage der dem Verfassungsschutz vorliegenden Erkenntnisse zu enthalten haben. Es soll dabei sichergestellt werden, dass keine Rückschlüsse auf die Herkunft oder die Art der gewonnenen Informationen möglich sind. Das Behördenzeugnis soll eine öffentliche Urkunde darstellen und soll ausschließlich für Zwecke der Feststellung der nicht bestehenden Zuverlässigkeit gemäß Abs. 7 Z 4 und 5 herangezogen werden dürfen.

Zu den Z 4 bis 7 (§ 134a Abs. 4 bis 6):

Es sollen die Zitierungen an die neu eingefügten Bestimmungen angepasst werden sowie die Bezeichnung des Bundesministers/der Bundesministerin aktualisiert werden.

Zu Z 8 (§ 134a Abs. 7):

In Z 1 soll die gesetzliche Annahme, dass eine Person nicht zuverlässig ist, dahingehend eingeschränkt werden, dass es zu einer rechtskräftigen gerichtlichen Verurteilung zu einer Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten oder einer Geldstrafe von mindestens 360 Tagessätzen gekommen ist. Dies soll zu einer im Hinblick auf den Regelungszweck dieser Bestimmung noch zielgerichteteren Ausschließung von unzuverlässigen Personen führen. In Z 2 soll es ebenfalls zu einer Einschränkung der gesetzlichen Annahme der Unzuverlässigkeit im Falle eines gegen die überprüfte Person anhängigen Strafverfahrens kommen (Androhung einer Freiheitsstrafe von mindestens 3 Jahren), um etwaige unsachliche Härtefälle zu vermeiden. In Z 3 soll berücksichtigt werden, dass es lediglich auf das Bestehen eines Waffenverbotes ankommt, nicht jedoch ob es in den letzten fünf Jahren verhängt wurde. Die bisherige Z 4 soll gestrichen werden, da diese einen Widerspruch zur Beantragung der Zuverlässigkeitsüberprüfung mit Konventionsreisepass bzw. Fremdenpass darstellt. Im Schlussteil soll die bisherige Übergangsbestimmung, wonach bei einer wiederholten Zuverlässigkeitsüberprüfung die Bestimmung des Abs. 7 nicht anwendbar ist, aus Gründen der Sachlichkeit und Gleichbehandlung gestrichen werden.

Zu Z 9 (§ 134a Abs. 8):

Die Anerkennung der Sicherheitsüberprüfung gemäß dem Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 – LSG 2011 soll entfallen, da diese nach anderen Prinzipien abläuft und es dadurch möglicherweise zu einer Umgehung der Regelung des Abs. 7 (ex lege Gründe für die Unzuverlässigkeit der überprüften Person) kommen kann.

Zu Z 10 (§ 134a Abs. 8a):

Es soll mit einem neuen Abs. 8a die Rechtsgrundlage für die Übermittlung von Informationen über anhängige Strafverfahren sowie die diesen Verfahren zugrundeliegenden Tatbestände durch die Staatsanwaltschaften zum Zwecke der Überprüfung der Zuverlässigkeit geschaffen werden. So sollen die Staatsanwaltschaften den Sicherheitsbehörden über deren Ersuchen zum Zweck der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach Maßgabe des § 76 Abs. 4 StPO Informationen darüber, ob gegen die zu überprüfende Person ein Strafverfahren nach Abs. 7 Z 2 anhängig ist sowie die diesem Verfahren zugrundeliegenden Tatbestände übermitteln. Ersuchen der Sicherheitsbehörden sollen im Wege des elektronischen Rechtsverkehrs (§§ 89a ff Gerichtsorganisationsgesetz – GOG, RGBI. 217/1896) zu erfolgen haben. Da die Einrichtung der diesbezüglichen Datenbanken einen gewissen Zeitraum benötigen, soll in einer Übergangsbestimmung festgelegt werden, dass die Übermittlung dieser Informationen erst ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Bestimmung zulässig sein soll.

Zu Z 11 (§ 134a Abs. 9):

Mit dieser Ergänzung soll verhindert werden, dass im Wege der Akteneinsicht im Zuge der Zuverlässigkeitsüberprüfung ein anhängiges Ermittlungsverfahren bekannt wird.

Zu Z 12 (§ 140d Abs. 2):

Diese Bestimmung soll an den neuen § 134a Abs. 7 angepasst werden, wonach es ausschließlich im Falle der Z 1 bis 5 zu einer Unzuverlässigkeit kommt bzw. kommen kann und keine weiteren Gründe mehr ausschlaggebend sein können. Es soll daher der Passus „in sonstigen Fällen“ entfallen, die Sicherheitsbehörden sollen an den § 134a Abs. 7 gebunden sein.

Zu Z 13 (§ 140d Abs. 3):

Da nunmehr auch der Justizbereich aufgrund der in § 134a Abs. 8a vorgesehenen Datenübermittlung einen Aufwand hat, soll die Pauschalbetragsverordnung auch das Bundesministerium für Justiz umfassen.

Zu Z 15 (§ 175 Abs. 4):

Es soll die nunmehrige Inkludierung des Bundesministeriums für Justiz in § 140d berücksichtigt werden.“

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

„Es sollen noch weitere Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes geändert oder hinzugefügt werden, die bisherigen Z 1 bis 15 des Antrages 951/A sollen daher ergänzt werden.“

Zu Z 4 (§ 8 Abs. 2):

Mit dieser Änderung soll berücksichtigt werden, dass im Hinblick auf die Erlaubnis der grenzüberschreitenden Flüge neben dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt auch andere öffentliche Interessen (zB außenpolitische Interessen, Grenz- und Zollschutz udgl.) maßgeblich sein können.

Zu Z 5 (§ 9 Abs. 2a):

Es soll – wie in § 9 Abs. 1 - berücksichtigt werden, dass es Außenlandungen bzw. Außenabflüge geben kann, die im überwiegenden öffentlichen Interesse gelegen sind und daher keine Interessensabwägung durchzuführen ist. Dies wird insbesondere bei Einsätzen zum Gemeinwohl, die zwingend und alternativlos durchzuführen sind (zB Bergung von verunglücktem Weidevieh), der Fall sein.

Zu Z 6 (§ 9 Abs. 3):

Mit dieser Erweiterung der genehmigungsfreien Außenlandungen und Außenabflüge auch im Hinblick auf Luftfahrzeuge im Dienste des Bundesministers für Inneres soll eine im öffentlichen Interesse gelegene Verwaltungsvereinfachung erzielt werden.

Zu Z 7 (§ 10 Abs. 2):

Da eine Sicherheitslandung ähnlich wie eine Notlandung zu bewerten ist, soll auch in diesem Fall für die Bewilligung des Außenabfluges nicht der Landeshauptmann, sondern vielmehr die Austro Control GmbH zuständig sein.

Zu Z 8 (§ 12 Abs. 3):

Es soll der engere Begriff ‚Ultraleichtflugzeug‘ durch den weiter gefassten Begriff ‚Ultraleichtluftfahrzeuge‘ ersetzt werden.

Zu Z 9 (§ 16 Abs. 3):

Mit dieser Änderung soll verhindert werden, dass (noch) nicht lufttüchtige Luftfahrzeuge sehr lange im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragen sind. Es soll daher nunmehr die Anforderung gestellt werden, dass die erforderlichen Urkunden innerhalb von fünf Jahren ab Antragstellung ausgestellt sein müssen.

Zu Z 10 (§ 18 Abs. 1):

Mit dieser vorgeschlagenen Erweiterung der ohne Anerkennung oder entsprechendes Abkommen zulässigen Verwendung von ausländisch registrierten Luftfahrzeugen im österreichischen Luftraum sollen zwei Empfehlungen der Europäischen Zivilluftfahrt Konferenz (ECAC) implementiert werden. Bei diesen Empfehlungen handelt es sich um die ‚Recommendation No. 1 – Home-Built Aircraft‘ vom 25./26. Juni 1980 sowie die ‚Recommendation ECAC/35-1 on the mutual acceptance by ECAC Member States of Airworthiness certificates or ‚Permits to Fly‘ of certain Historical Aircraft‘.

Zu den Z 11 bis 13 (§ 18 Abs. 2):

Es soll zum einen die geschlechterneutrale Sprache berücksichtigt werden. Zum anderen hat sich in der praktischen Vollziehung herausgestellt, dass die bisher für die Anerkennung erforderlich Gleichwertigkeit ausländischer Vorschriften gar nicht oder nur sehr schwer überprüfbar ist - es soll daher stattdessen eine individuelle Prüfung der ausländischen Urkunden samt Risikobewertung (zB wie lange wird sich das ausländisch registrierte Luftfahrzeug in Österreich aufhalten; zu welchem Zweck (zB Instandhaltung, Schauflüge); welches Land hat die Urkunden ausgestellt) ermöglicht werden.

Zu Z 14 (§ 19 Abs. 1):

Es soll berücksichtigt werden, dass bei elektronisch ausgestellten Urkunden keine Rückgabe der Urkunden möglich ist. Es soll daher als Ersatz eine spezielle Datenbank (§ 145d) eingerichtet werden, um den aktuellen Status der jeweiligen Urkunde abfragen zu können.

Zu Z 15 (§ 21 Abs. 1):

Da es sich bei § 21 um eine technische Norm handelt, sollen – um Missverständnisse zu vermeiden – die Worte ‚Betriebstüchtigkeit‘ und ‚Betriebstüchtigkeitsanweisungen‘ entfallen, da diese Begriffe zum Themenbereich ‚Flugbetrieb‘ (§ 131) gehören. Ebenso soll der im Zusammenhang mit § 21 im Luftfahrtwesen nicht gebräuchliche Begriff ‚Verkehrssicherheit‘ entfallen, da es bei den technischen Normen um die Lufttüchtigkeit geht.

Zu Z 16 (§ 22 Abs. 1):

Da in der Definition des ‚Luftfahrtgerät‘ die in der Z 2 enthaltene Abgrenzung zu unbemannten Luftfahrzeugen nicht nur die nationalen UAV Kl. 1 und Kl. 2, sondern auch die UAV im unionsrechtlichen Sinn umfasst, sollen die Verweise auf die nationalen UAV entfallen.

Zu Z 17 (§ 23):

Es sollen im Sinne der Vereinheitlichung der Begriff ‚Verkehrssicherheit‘ durch ‚Sicherheit der Luftfahrt‘ sowie – wie bereits in § 21 – der Begriff ‚betriebstüchtig‘ durch ‚lufttüchtig‘ ersetzt werden. Weiters soll darauf hingewiesen werden, dass die gegenständlichen Beurkundungen auch durch eine aufgrund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde erfolgen können.

Zu Z 18 (§ 24a Abs. 1):

Siehe die Erläuterungen zu Z 20 (§ 23).

Zu Z 19 und 27 (§§ 24f und 24m):

In § 24f Abs. 6 wird derzeit eine Bewilligungspflicht für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen in Sicherheitszonen bei Militärflugplätzen lediglich für solche der Klasse I normiert. Aus Gründen der Sicherheit der Militärluftfahrt aber auch aus Gründen der militärischen Sicherheit ist jedenfalls notwendig, den Betrieb aller unbemannter Luftfahrzeuge innerhalb der Sicherheitszonen bei Militärflugplätzen koordinierend zu regeln.

Gemäß Art. 2 Abs. 3 lit. b der Verordnung (EU) 2018/1139 gilt diese nicht für Flugplätze, die vom Militär kontrolliert und betrieben werden, weshalb eine entsprechende nationale gesetzliche Anordnung erforderlich ist.

Im Sinne einer situationsangepassten verwaltungsvereinfachenden Vollziehung soll die bescheidförmige Genehmigung durch den Bundesminister für Landesverteidigung durch eine Zustimmung durch die jeweils örtlich zuständige Militärflugleitung ersetzt werden.

Zu Z 20 (§ 24j Abs. 1):

Um auch das Verfahren für bestimmte Drohneinsätze des Amtes für Betrugsbekämpfung zur Erfüllung dessen gesetzlichen Ermittlungs- und Kontrolltätigkeiten zu vereinfachen, soll die Anwendung der unionsrechtlichen Bestimmungen auch auf die Aufgabenbereiche des Amtes für Betrugsbekämpfung erweitert werden.

Zu Z 21 (§ 24j Abs. 2):

Es soll klargestellt werden, dass vom/von der BMIMI nur jene geographischen Gebiete festzulegen sind, die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegen sind – entsprechend dem Wirkungsbereich des BMIMI gemäß dem BMG. Es sollen somit nicht zB Gebiete im Interesse der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit vom Zuständigkeitsbereich der/des BMIMI umfasst sein, diese fallen unter den Regelungs- und Vollziehungsbereich des BMI. Es soll daher der Zuständigkeitsbereich des BMI explizit festgelegt werden und zudem darauf hingewiesen werden, dass die gegenständlichen Verordnungen auch von etwaigen anderen Bundesministern bzw. Bundesministerinnen in deren jeweiligen Wirkungsbereich festgelegt werden können. Da die zur Festlegung von UAS-Gebieten erforderliche ortsbezogene Risikobewertung nur von der örtlich zuständigen Landespolizeidirektion durchgeführt werden kann, soll die Erlassung derartiger Verordnungen im Zuständigkeitsbereich des BMI zur Verwaltungsvereinfachung und Entbürokratisierung der Landespolizeidirektion nach dem Vorbild bewährter vergleichbarer Regelungen im Sicherheitspolizeirecht obliegen.

Zu Z 22 (§ 24j Abs. 2a):

Unbemannte Luftfahrzeuge stellen auch für die Interessen der militärischen Landesverteidigung vermehrt eine Problematik dar, die es erforderlich macht, über bestimmten militärischen Objekten abseits der Militärflugplätze den Betrieb derselben einzuschränken.

Die demonstrative Aufzählung der sensiblen Bereiche in Erwägungsgrund 21 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 führt militärische Objekte zwar nicht ausdrücklich an, doch die Nennung von Strafvollzugsanstalten sowie höchsten und höheren Regierungsstellen belegt, dass Einschränkungen des Drohnenbetriebs jedenfalls auch im Interesse der Sicherheit von staatlichen Einrichtungen am Boden zulässig sind.

Es soll daher dem Bundesminister für Landesverteidigung eine Verordnungsermächtigung für die Festlegung von Geografischen UAS-Gebieten eingeräumt werden.

Zu Z 23 (§ 24j Abs. 3):

Es soll neben der Berücksichtigung der geschlechterneutralen Sprache auch die Klarstellung erfolgen, dass es bei unbemannten Luftfahrzeugen der ‚offenen‘ sowie der ‚speziellen‘ Kategorie im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 und beim Betrieb in Modellflugvereinigungen gemäß Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zulässig ist, dass an Stelle einer

Haftpflichtversicherung für jedes einzelne unbemannte Luftfahrzeug eine pauschale Haftpflichtversicherung für sämtliche von einem Betreiber/einer Betreiberin betriebene unbemannte Luftfahrzeuge abgeschlossen werden kann. Dies ist im Hinblick auf UAV der ‚offenen‘ Kategorie aufgrund des vom Unionsrecht vorgegebenen Systems der Registrierung jedenfalls erforderlich. So sind für den Betrieb von UAV gemäß den unionsrechtlichen Regelungen die für Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen über die Versicherung und Haftung gemäß den §§ 146 bis 168 Luftfahrtgesetz anzuwenden. Im Gegensatz zur bemannten Luftfahrt wird aber nicht jedes einzelne UAV registriert, sondern es besteht gemäß Art. 14 der Verordnung (EU) 2019/947 lediglich die Pflicht zur Registrierung des Betreibers/der Betreiberin. Ein Betreiber/eine Betreiberin kann natürlich auch mehrere UAV unter seiner/ihrer Registrierungsnummer betreiben, es gibt keine Anforderung gemäß den unionsrechtlichen Regelungen, dass die Seriennummern der UAV bei der Registrierung angegeben werden müssen – vielmehr hat die EASA bereits mehrmals gegenüber den Mitgliedstaaten dargelegt, dass die einzelnen UAV im Rahmen der Betreiberregistrierung gar nicht abgefragt werden dürfen.

Daraus folgt aber auch, dass bei UAV der ‚offenen‘ Kategorie auch keine Überprüfung der Versicherung der einzelnen UAV vorgesehen bzw. möglich ist. Es ist daher jeder Betreiber/jede Betreiberin selbst verantwortlich, dass jedes von ihm/ihr betriebene unbemannte Luftfahrzeug ordnungsgemäß versichert ist. Dieser Verantwortung soll auch mittels einer pauschalen Haftpflichtversicherung nachgekommen werden können.

Zu Z 24 (§ 24j Abs. 8):

Es soll im Anschluss an die bestehende Verpflichtung der Registrierungsbehörde, im Einzelfall Auskünfte über den Inhalt des Registrierungssystems im Wege der Amtshilfe zu erteilen, die Rechtsgrundlage für die generelle Bereitstellung der Registrierungsdaten an die Sicherheitsbehörden zu sicherheits-, kriminal- und grenzpolizeilichen Zwecken geschaffen werden. Ziel der Regelung soll sein, den Sicherheitsbehörden einen unmittelbaren und effizienten Zugriff auf die zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit unbemannten Luftfahrzeugen erforderlichen Daten zu ermöglichen. Zu diesem Zweck soll die Registrierungsbehörde verpflichtet werden, die im Registrierungssystem sowie in sonstigen, mit dem Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge zusammenhängenden Systemen gespeicherten Daten automatisiert zur Verfügung zu stellen. Dadurch soll eine rasche und zielgerichtete Informationsbereitstellung an die Sicherheitsbehörden gewährleistet werden, ohne dass ein gesondertes Anforderungsverfahren im Einzelfall nötig ist. Dies soll u.a. der raschen Lageeinschätzung der Sicherheitsbehörden im Einsatzfall dienen.

Zu Z 25 (§ 24j Abs. 9):

Mit dieser Änderung soll klargestellt werden, dass unter ‚unbemannte Luftfahrzeuge‘ im Sinne des Luftfahrtgesetzes sowohl die nationalen als auch die unionsrechtlichen UAV zu subsumieren sind, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist (zB in § 141 Abs. 4 und in § 169 Abs. 1 letzter Satz sind ‚unbemannte Luftfahrzeuge‘ genannt – diese Bestimmungen sollen sowohl nationale als auch unionsrechtliche UAV umfassen).

Zu Z 26 (§ 24j Abs. 10):

Mit dieser Bestimmung soll die nationale Implementierung der U-Space-Durchführungsverordnung erfolgen. So soll zuständige Behörde im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 über einen Rechtsrahmen für den U-Space, ABl. Nr. L 139 vom 23.4.2021 S. 161, sowie für die etwaige Ausweisung von U-Space-Lufträumen der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur sein. Für die Bereitstellung der gemeinsamen Informationsdienste (CIS) für die Gesamtheit der U-Space-Lufträume soll aus Gründen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit die Austro Control GmbH als exklusiver einziger Anbieter benannt werden. Diese verfügt über die entsprechenden Kenntnisse und Ressourcen. Davon abweichend soll jedoch in der Verordnung über die Ausweisung eines U-Space-Luftraums festgelegt werden können, dass die gemeinsamen Informationsdienste nicht von einem einzigen exklusiven Anbieter zu erbringen sind, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit gelegen ist und das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegensteht.

Zu Z 28 (§ 33 Abs. 3):

Es soll zum einen die geschlechtergerechte Sprache berücksichtigt werden sowie zum anderen die Möglichkeit, auch für Piloten/Pilotinnen von Ultraleichtluftfahrzeugen von einem Tauglichkeitsnachweis abzusehen, vorgesehen werden.

Zu den Z 29 bis Z 31 (§ 33 Abs. 5, § 40 Abs. 1 und § 43 Abs. 2):

Es soll berücksichtigt werden, dass § 41 mit der Novelle BGBl. I Nr. 151/2021 entfallen ist.

Zu Z 32 (§ 44 Abs. 4):

Das Erfordernis, einen Wohnsitz oder Sitz im Inland zu haben, ist nicht unionsrechtskonform. Es soll daher eine Anpassung dieser Bestimmung an vergleichbare Bestimmungen (zB § 106) erfolgen.

Zu den Z 33 und 34 (§ 57a Abs. 1 und Abs. 5):

Es soll zum einen aktuelles Unionsrecht berücksichtigt werden. Die Nennung der der LAPL (S) und LAPL (B) soll gestrichen werden, da diese unionsrechtlich entfallen sind. Weiters sollen im Sinne der Zweckmäßigkeit, Einfachheit und Kostenersparnis die Kompetenzen für Tragschrauberlizenzen beim ÖAeC gebündelt werden, indem diesem nunmehr auch die Zuständigkeit betreffend die GPL übertragen werden soll. Es sollen somit unnötige Parallelstrukturen bei der ACG und dem ÖAeC vermieden werden. Da bislang bei der ACG noch kein einziger entsprechender Antrag gestellt wurde, sind durch eine Übertragung dieser Zuständigkeit an den ÖAeC auch keine nachteiligen Auswirkungen auf bestehende Lizenzinhaber gegeben.

Zu den Z 35 und 36 (§ 58 Abs. 1 und 3):

In Abs. 1 soll zum einen zur Klarstellung die Definition der ‚Flugplätze‘ dahingehend präzisiert werden, dass von diesem Begriff nicht nur jene Flächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, sondern naturgemäß auch jene Flächen, die für den dazugehörenden Flug- und Flugplatzbetrieb samt Bodeneinrichtungen und am Flugplatz befindlichen Flugsicherungsanlagen genutzt werden, umfasst sein sollen.

Zum anderen soll der herrschenden Lehre entsprechend nunmehr explizit klargestellt werden, dass die Widmung einer Fläche als Flugplatz entweder durch die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 oder durch die Festlegung der Fläche als Militärflugplatz gemäß § 82 erfolgt. Um zu vermeiden, dass mit dieser Sonderwidmung des Bundes in überschießender Weise in die Raumplanungskompetenzen der Länder eingegriffen wird, soll weiters explizit festgelegt werden, dass sich die Größe der für einen Zivilflugplatz in Anspruch genommenen Fläche nach den Erfordernissen des jeweiligen Betriebsumfanges zu richten hat. Es soll daher nicht möglich sein, dass bei einer erstmaligen Festlegung der Flugplatzgrenzen bzw. bei einer Erweiterung eines bereits bestehenden Flugplatzes Flächen in Anspruch genommen werden, die nicht für den Abflug oder die Landung sowie den dazugehörenden Flug- und Flugplatzbetrieb samt den Bodeneinrichtungen und Flugsicherungsanlagen erforderlich sind.

In Abs. 3 soll durch die Erweiterung der Zitierung des § 68 auf die darauffolgenden Bestimmungen klargestellt werden, dass neben der Zivilflugplatz-Bewilligung auch die Betriebsaufnahmegewilligung für eine ordnungsgemäße Benützung einer Fläche als Zivilflugplatz erforderlich ist. Weiters sollen auch in dieser Bestimmung die Militärflugplätze berücksichtigt werden.

Zu Z 37 (§ 59):

Die Definition der Bodeneinrichtungen soll neu gefasst werden, um die bisher in manchen Fällen aufgetretenen Unklarheiten, welche Bauwerke als ‚Bodeneinrichtung‘ zu qualifizieren sind, so weit wie möglich auszuräumen. Die wesentliche Frage dabei ist, inwieweit die Errichtung und Benützung von Bauwerken auf einer vom Bund durch die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung gewidmeten Verkehrsfläche ‚Flugplatz‘ zulässig ist und in welche Regelungskompetenz (Bund oder Länder) dies fällt. Diese Fragestellung wurde sowohl in der Judikatur als auch in der Literatur behandelt und in unterschiedlicher - teilweise widersprechender - Weise beantwortet.

Unbestritten ist, dass sich die Regelungskompetenz des Bundes zur Errichtung und den Betrieb von Flugplätzen aus dem Tatbestand ‚Verkehrswesen bezüglich der [...] Luftfahrt [...]‘ gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ergibt. Aus dem zum Versteinerungszeitpunkt – dem 1.10.1925 – in Geltung befindlichen ‚Gesetz vom 10. Dezember 1919 betreffend die vorläufige Regelung der Luftfahrt‘ geht nämlich eindeutig hervor, dass für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen eine (ausschließliche) Genehmigung der Luftfahrtbehörde des Bundes erforderlich ist (§ 6 Abs. 1 leg.cit.). Die Festlegung der Bodennutzung (Widmung) einer bestimmten Fläche für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen wird somit vom Kompetenztatbestand ‚Verkehrswesen bezüglich der [...] Luftfahrt [...]‘ umfasst, es besteht daher eine diesbezügliche Raumordnungskompetenz des Bundes.

Als nächster Schritt ist zu prüfen, in welchem Verhältnis eine spezifische Raumordnungskompetenz des Bundes zur Raumordnungskompetenz der Länder steht. Zu dieser Frage gibt es eine Grundsatzentscheidung des VfGH, VfSlg 2674, wonach die planmäßige und vorausschauende Gestaltung eines bestimmten Gebietes nur insoweit Landessache in Gesetzgebung und Vollziehung ist, als nicht einzelne dieser planenden Maßnahmen der Zuständigkeit des Bundes ausdrücklich vorbehalten sind. Da sich aus dem oben angeführten Versteinerungsmaterial ergibt, dass die Zuständigkeit zur Regelung der Widmung und Bodennutzung von Grundflächen für die Errichtung und den Betrieb von Flugplätzen

ausschließlich dem Bund zukommt, besteht diesbezüglich im Lichte des Erk VfSlg 2674 keine Kompetenz der Länder.

Es ist nun die Frage zu beantworten, ob und in welchem Umfang jene Bauwerke und Anlagen, die auf vom Bund gewidmeten Flugplätzen errichtet werden sollen, ebenfalls vom Kompetenztatbestand ‚Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt‘ umfasst sind und daher in die Bundeskompetenz fallen. Aus dem heranzuziehenden Versteinerungsmaterial ergibt sich diesbezüglich, dass neben der Anlage und dem Betrieb von Flugplätzen auch die Anlage und der Betrieb der ‚sonstigen dem Luftverkehre dienenden Anlagen‘ einer Genehmigung der Luftfahrtbehörden unterlagen (vgl. § 6 Abs. 1 leg. cit.). In § 10 Abs. 3 des zit. Gesetzes wurde sodann klargestellt, dass die Errichtung und der Betrieb eines Flugplatzes und der auf ihm befindlichen Bauten und Anlagen ausschließlich der Bewilligung der Luftfahrtbehörde bedürfen, für eine landesrechtliche Baubewilligung war kein Raum. Eine Anwendbarkeit der Bauordnung auf Grundstücken, die dem Luftverkehr dienen, war nur insoweit vorgesehen, als dies mit den Bestimmungen des zit. Gesetzes vereinbar war (vgl. § 10 Abs. 2).

Es kann somit festgehalten werden, dass Bauten und Anlagen, die dem ‚Luftverkehr dienen‘, in die ausschließliche Bundeskompetenz fallen. Zum Umfang des Begriffes „dienen“ ist anzumerken, dass es wohl gerade nicht darauf ankommt, dass ohne diese Anlagen ein geordneter Luftverkehr nicht möglich ist, sondern vielmehr darauf, ob eine Anlage zum ordnungsgemäßen Flugplatzbetrieb dienlich beitragen kann. Ein erster Anhaltspunkt zum Inhalt des Begriffes ‚dem Luftverkehr dienend‘ findet sich in der ‚Anweisung über die Anlegung öffentlicher Flughäfen‘ (Anlage 5 zu § 35 LVO, BGBl 1930, Stück 79, Nr. 276). Demnach richtete sich der Umfang der erforderlichen Einrichtungen nach dem Zweck des Flughafens und war bei der Genehmigung zu bestimmen. Jedenfalls auf einem ‚öffentlichen Flughafen erster Ordnung‘ vorhanden sein mussten u.a. Verwaltungsräume, Aufenthaltsräume für Luftfahrer und Fluggäste, Abortanlagen, Anschluss Eisen- oder Straßenbahn, Wasser – und Elektrizitätsanschluss.

Die in § 59 der Stammfassung des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, enthaltene Begriffsbestimmung definierte die Bodeneinrichtungen als Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und unmittelbar für die Abwicklung des Flugverkehrs *bestimmt* sind. In zwei Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH vom 30.5.1995, 94/05/0053, und vom 4.3.1999, 98/06/2016) wurde in Anlehnung an die Judikatur zu den Eisenbahnanlagen dargelegt, dass als Bodeneinrichtungen jene Bauten, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung des Flugverkehrs dienen, zu verstehen sind. Aus Sicht des VwGH müsse es sich dabei allerdings um jene Einrichtungen handeln, die in einem solchen Zusammenhang mit dem Luftverkehr stehen, dass ohne diese ein geordneter Luftverkehr nicht möglich sei.

Als Reaktion auf diese Erkenntnisse, mit denen die Bundeskompetenz in Anbetracht des Versteinerungsmaterials sehr eng ausgelegt wurde und daher davon ausgegangen werden musste, dass der Bundesgesetzgeber mit der Definition des Begriffes ‚Bodeneinrichtung‘ seine Kompetenz nicht vollständig ausgeschöpft hatte, wurde in weiterer Folge die Definition der Bodeneinrichtung in § 59 dahingehend erweitert, dass die Bauten, Anlagen und sonstigen ortsfesten Einrichtungen ‚zum überwiegenden Teil für den Flugplatzbetrieb *notwendig oder zweckmäßig*‘ sein müssen. Es sollte durch diesen erweiterten Inhalt des Begriffes „Bodeneinrichtung“ ermöglicht werden, dass auch Bauten als Bodeneinrichtungen errichtet werden dürfen, die zwar nicht unmittelbar für die Abwicklung des Flugverkehrs *erforderlich* sind, aber dennoch dem ordnungsgemäßen Flug(platz)betrieb *dienlich* sind.

Als Weiterentwicklung und Klarstellung sollen mit der nunmehr vorgeschlagenen neuerlichen Änderung der Definition als Richtschnur Beispiele für ‚dem Luftverkehr dienende Anlagen‘ angeführt werden. Diese Beispiele sollen im Rahmen der intrasystematischen Fortentwicklung dem Wesen des Versteinerungsmaterials entsprechend die Zuständigkeit des Bundes abgrenzen (vgl. dazu auch VfGH vom 9.7.2018, G 254/2017 ua. zu den Bundesstraßen). Ansatzpunkt für die vorgesehene demonstrative Aufzählung der Bauwerke und Einrichtungen soll dabei der Grundgedanke des Versteinerungsmaterials sein (vgl. insbesondere VfSlg 17000). Da aus dem Begriff ‚dienen‘ und der nachfolgenden ‚Anweisung über die Anlegung öffentlicher Flughäfen‘ hervorgeht, dass auch Einrichtungen, die eine Anbindung von Flugplätzen an das Verkehrsnetz sowie den geordneten Aufenthalt von Personal und Passagieren auf Flugplätzen gewährleisten sollen, umfasst sind, sollen als Beispiele auch Parkmöglichkeiten und Hotels genannt werden (vgl. zu den Parkmöglichkeiten VwGH vom 22.11.2005, GZ. 2002/03/0185, zu den Eisenbahnen). Hinsichtlich der Hotels ist anzuführen, dass auch die Europäische Kommission in ihren ‚Policy Guidelines‘ zur – nicht mehr in Kraft befindlichen – Richtlinie betreffend die Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung, ABl. Nr. L 297 vom 29.10.90 S. 1, jene Hotels, die sich auf einem Flugplatz befinden – im Gegensatz zu den nicht am Flugplatz befindlichen Hotels – als wesentlich im Sinne des Beitrags zu einem geordneten Flugplatzbetrieb einstufen. Zum diesbezüglichen Erkenntnis des VwGH vom 4.3.1999, GZ. 98/06/0214, soll angemerkt werden, dass seither der Flugverkehr enorm gewachsen ist und sich aufgrund der weltweit

noch nicht zur Gänze nachgerüsteten Infrastruktur und Flugsicherungskapazitäten die Anzahl der aufgrund Verspätungen oder Annullierungen gestrandeten Passagiere auf Flugplätzen wesentlich erhöht hat. Dass die Ermöglichung einer Aufenthalts- und Übernachtungsmöglichkeit dieser Passagiere bis zur tatsächlichen Durchführung ihres Fluges für einen geordneten Flugplatzbetrieb wesentlich ist, kann wohl nunmehr als unbestritten angesehen werden.

Mit dem Hinweis auf das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz soll klargestellt werden, dass mit der neuen Definition der Bodeneinrichtungen keinesfalls in eine etwaige UVP-Pflicht dieser Bauten, Anlagen oder anderer ortsfesten Einrichtungen gemäß Anhang 1 UVP-G eingegriffen werden soll, diese Pflicht bleibt unberührt.

Zu Z 38 (§ 60a):

Aus dem Luftfahrtgesetz 1919 ging hervor, dass auf Grundflächen, für welche die Bodennutzung ‚Luftverkehr‘ bestand, auch die Errichtung von ortsfesten Einrichtungen zulässig war, die nicht dem Luftverkehr dienten und daher der Bauordnung unterlagen. Die Zulässigkeit solcher Bauführungen war aber insofern eingeschränkt, als diese die Bodennutzung ‚Luftverkehr‘ nicht stören durften (vgl. § 10 Abs. 2 leg. cit.). Daraus folgt, dass im Versteinerungszeitpunkt eine umfassende Kompetenz des Bundes zur Festlegung einer Bodennutzung für den ‚Luftverkehr‘ bestand, dass es dem Bund aber möglich war, auf den so gewidmeten Flächen Bauführungen, die nicht dem Luftverkehr dienten, zu gestatten, wenn solche Bauführungen mit der Bodennutzung ‚Luftverkehr‘ vereinbar waren.

Dementsprechend soll nunmehr in einem neuen § 60a geregelt werden, dass die Errichtung sonstiger ortsfester Einrichtungen (das sind jene Objekte, die keine Bodeneinrichtungen oder Flugsicherungsanlagen sind) nur mit Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörde zulässig ist. Diese Zustimmung soll auf Antrag des Zivilflugplatzhalters zu erteilen sein, wenn durch die sonstige ortsfesten Einrichtungen weder das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gefährdet wird, noch durch das Ausmaß der Einrichtungen sowie deren Nutzungszweck eine Beeinträchtigung des Flug- und Flugplatzbetriebes zu gewärtigen ist. Diese Objekte sollen daher nur in einem geringen Umfang auf Flugplätzen vorhanden sein und den Hauptzweck des Flugplatzes – nämlich die Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Flug- und Flugplatzverkehrs – nicht gefährden dürfen. Die Zustimmung soll als erteilt gelten, wenn nicht innerhalb einer Frist von vier Wochen ab Einlangen des Antrages von der zuständigen Behörde dem Antragsteller mitgeteilt wird, dass die Zustimmung verweigert wird. Der Antragsteller kann darüber die Erlassung eines Bescheides verlangen.

Im Falle der Zustimmung der Luftfahrtbehörde zur Errichtung oder Abänderung einer sonstigen ortsfesten Einrichtung auf einem Flugplatz ist die Anlage auf Grundlage der landesrechtlichen Bauordnungen zu errichten und zu betreiben, sofern die Bauordnungen die Errichtung von landesrechtlichen Bauwerken auf einer vom Bund gewidmeten Fläche zulassen. Da nämlich – wie bereits zu Z 87 (§ 59) ausgeführt – aufgrund der ausschließlichen Bundeskompetenz zur Regelung der Bodennutzung ‚Luftverkehr‘ den Ländern bezüglich der als Flugplatz gewidmeten Flächen keine Raumordnungskompetenz zukommt, verbleibt die für sonstige ortsfeste Einrichtungen genutzte Fläche weiterhin ein Teil der Bundeswidmung ‚Flugplatz‘, auch wenn für die Errichtung der Anlage eine landesrechtliche Bauordnung zur Anwendung gebracht werden kann. Es ist jedenfalls verfassungsrechtlich nicht zulässig, dass der Landesgesetzgeber ohne Zustimmung des Bundes die Errichtung von sonstigen ortsfesten Einrichtungen auf Flugplätzen gestattet.

Zu Z 39 (§ 62 Abs. 4):

Es soll die Behebung eines Redaktionsversehens erfolgen.

Zu Z 40 (§ 68 Abs. 1):

Es sollen Klarstellungen ohne inhaltliche Änderungen erfolgen.

Zu Z 41 (§ 69):

Diese Bestimmung soll aufgrund der Erfordernisse der praktischen Vollziehung überarbeitet werden und aufgrund der nunmehr zielführenderen Unterlagen eine Verfahrensbeschleunigung erzielt werden.

Zu Z 42 (§ 70):

Die teilweise veralteten Bestimmungen sollen überarbeitet werden und eine Anpassung an den neuen § 69 Abs. 1 erfolgen. Das Einvernehmen soll aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit nur mehr mit dem BMLV hergestellt werden müssen sowie die ACG und die von dem Vorhaben betroffenen Gemeinden sollen um Stellungnahme ersucht werden.

Bei der Bestimmung über die zwingende Durchführung einer mündlichen Verhandlung soll es aus Gründen der Verwaltungsökonomie bei der vom Vorhaben möglichen Betroffenheit der Gemeinden nicht

mehr lediglich auf die Lage innerhalb der Sicherheitszone ankommen, sondern vielmehr auf die tatsächliche Betroffenheit durch das konkrete Vorhaben.

Zu Z 43 (§ 72 Abs. 1):

Der Inhalt des Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheides soll an die tatsächlichen Erfordernisse angepasst werden, wobei u.a. klargestellt werden soll, dass die Betriebszeiten ein Bestandteil der gegenständlichen Bewilligung sind. Hinsichtlich der Haftpflichtversicherung soll festgelegt werden, dass diese nicht erforderlich ist, wenn der Bewilligungswerber/die Bewilligungswerberin eine Gebietskörperschaft ist, die den Zivilflugplatz ausschließlich im Gefolge ihrer Hoheitsverwaltung betreiben will (Hubschrauberlandeplätze des BMI).

Zu Z 44 (§ 72 Abs. 4):

Mit dieser Bestimmung soll die Tatsache berücksichtigt werden, dass Betriebszeiten oftmals nicht gemäß § 68, sondern aufgrund anderer Rechtsgrundlagen genehmigt wurden. Um eine Kodifizierung aller Betriebszeitenbewilligungen eines Flugplatzes im Rahmen der Zivilflugplatz-Bewilligung als Grundlage für zukünftige Betriebszeitenänderungen zu erzielen, soll festgelegt werden, dass die sonstigen Betriebszeitenregelungen zu einem Bestandteil der Zivilflugplatz-Bewilligung werden.

Zu Z 45 (§ 74 Abs. 1):

Mit der Einführung von speziellen Bestimmungen für die Errichtung von Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen mit der Novelle BGBl. I Nr. 108/2013 wurde darauf Bedacht genommen, dass für diese Flugplätze aufgrund ihres besonderen Zweckes die für sonstige Flugplätze geltenden Regelungen nicht vollumfänglich anwendbar sind. Dasselbe gilt auch für den Betrieb auf diesen Flugplätzen, daher soll – der geltenden Vollzugspraxis entsprechend – klargestellt werden, dass diesbezügliche (von der ZFBO abweichende) Sonderbestimmungen zulässig sind.

Zu Z 46 (§ 77 Abs. 1):

Es soll die Möglichkeit der amtswegigen Redimensionierung der als Flugplatz gewidmeten Fläche eingeführt werden, wenn und insoweit diese Fläche nicht oder nicht mehr für den ordnungsgemäßen Flug- und Flugplatzbetrieb samt Bodeneinrichtungen und Flugsicherungsanlagen erforderlich ist. Es soll damit berücksichtigt werden, dass die Bundeskompetenz zur Flächenwidmung ‚Luftverkehr‘ nur so weit reicht, als die gewidmete Fläche tatsächlich für die Verkehrsaufgaben des Flugplatzes benötigt wird. Eine darüberhinausgehende Bundeswidmung wäre rechts- und verfassungswidrig, weil sie in die Raumordnungskompetenz der Länder eingreifen würde. Besteht eine Zustimmung für sonstige ortsfeste Einrichtungen gemäß § 60a, dann soll aus Gründen des Vertrauensschutzes eine etwaige amtswegige Redimensionierung nur erfolgen dürfen, wenn vom Zivilflugplatzhalter mitgeteilt wird, dass die sonstige ortsfeste Einrichtung nicht mehr genützt wird.

Zu Z 47 (§ 77 Abs. 2):

Die mit der Novelle BGBl. I Nr. 151/2021 eingeführte Möglichkeit, dass der Inhaber der Zivilflugplatz-Bewilligung teilweise oder gänzlich auf eine rechtskräftig erteilte Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 LFG verzichten kann, soll auch auf jene Zivilflugplatz-Bewilligungen ausgedehnt werden, die in Anwendung des UVP 2000 erteilt wurden. Dies ist konsistent mit dem in § 21 UVP-G geregelten Zuständigkeitsübergang auf die nach den Materiengesetzen zuständigen Behörden.

Zu Z 48 (§ 78):

In dieser Bestimmung sollen mehrere Änderungen im Hinblick auf eine Verwaltungsvereinfachung durchgeführt werden. So soll zum einen an Stelle der bisherigen von der zuständigen Behörde mit Bescheid erteilten Benützungsbewilligung eine Fertigstellungsanzeige sowie eine Bestätigung der bewilligungsgemäßen Errichtung bzw. Abänderung der Bodeneinrichtung oder eines Teilabschnittes der Bodeneinrichtung durch den Bauführer erfolgen, wobei allfällige geringfügige Abweichungen bewilligungsfrei zulässig sein sollen (Abs. 4).

Zudem soll im Sinne der Verwaltungsökonomie ermöglicht werden, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung die Durchführung bestimmter Vorhaben geringen Umfanges, die keine Auswirkungen auf Dritte haben können, bewilligungsfrei stellen kann (Abs. 3). Diese Vorhaben sollen somit im eigenen Verantwortungsbereich des Flugplatzhalters liegen. Es soll allerdings möglich sein, dass der Zivilflugplatzhalter auch für Vorhaben, die von der genannten Verordnung umfasst sind, die Erteilung einer Bewilligung bei der zuständigen Behörde beantragt (sog. ‚opt in‘).

Zu Z 49 und Z 50 (§ 79 Abs. 1 und 3):

Da eine Bodeneinrichtung weder ‚für die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich‘ noch ‚dieser förderlich‘ sein muss (zur Definition der Bodeneinrichtung siehe die Z 37), soll festgelegt werden, dass die Bewilligung für eine Bodeneinrichtung zu erteilen ist, wenn das Vorhaben die Voraussetzungen gemäß § 59 erfüllt (Kriterien für das Vorliegen einer Bodeneinrichtung) und dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegensteht. Weiters soll nunmehr explizit dargelegt werden, dass das Vorhaben dem diesbezüglichen Stand der Technik entsprechen muss. Als Stand der Technik gelten jedenfalls die anzuwendenden technischen Normen. Der Zivilflugplatzhalter hat die Anlage auch nach Erteilung der Genehmigung in einem sicheren Zustand zu erhalten (vgl. die Judikatur zur Verkehrssicherheit, zB OGH vom 11.09.2003, 6Ob132/03k).

Die zuständige Behörde soll die Möglichkeit haben, im Zuge der Aufsicht die Übereinstimmung der Bodeneinrichtung mit der diesbezüglich erteilten Bewilligung zu überprüfen und die Behebung etwaiger Mängel zu veranlassen. Den befugten Organen der Behörde soll vom dinglich Berechtigten zu diesem Zweck Zutritt zu allen Teilen einer Bodeneinrichtung gestattet werden sowie alle notwendigen Auskünfte zu erteilen sein. Werden Mängel festgestellt, soll deren Behebung unter Setzung einer angemessenen Frist vorzuschreiben sein. Bei Gefährdung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt soll die Benützung der zivilen Bodeneinrichtung von der zuständigen Behörde oder dem befugten Organ bis zur Behebung der Mängel im erforderlichen Umfang zu untersagen sein (Abs. 3).

Zu Z 51 (§ 80 Abs. 1 und 2 neu):

In Abs. 1 soll die Vorgehensweise für den Fall, dass eine bewilligungspflichtige Bodeneinrichtung ohne Bewilligung errichtet oder wesentlich geändert worden ist, festgelegt werden. So soll der Zivilflugplatzhalter/die Zivilflugplatzhalterin von der zuständigen Behörde aufgefordert werden, innerhalb einer Frist von nicht länger als drei Monaten einen nachträglichen Bewilligungsantrag zu stellen. Wird dieser Aufforderung nicht fristgerecht nachgekommen, hat die Behörde den Abbruch der Bodeneinrichtung zu verfügen.

In Abs. 2 soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass genehmigte Bodeneinrichtungen auf Wunsch des Zivilflugplatzhalters/der Zivilflugplatzhalterin abgetragen werden können, wenn keine Interessen der Sicherheit der Luftfahrt entgegenstehen. Nicht genehmigungspflichtige Bodeneinrichtungen sollen nicht von dieser Regelung umfasst sein und können ohne weiteres abgetragen werden.

Zu Z 52 (§ 80b Abs. 3):

Mit dieser neuen Formulierung soll besser verdeutlicht werden, dass es sich bei der gegenständlichen Veröffentlichung nicht um eine luftfahrtübliche Kundmachung im Sinne von § 172a LFG, sondern um die Bereitstellung der erforderlichen Informationen an die Luftfahrtteilnehmer/innen im Rahmen des Flugberatungsdienstes handelt.

Zu Z 53 (Überschrift zu § 94 und § 94 Abs. 1):

Mit dieser Änderung soll eine Begriffsanpassung erfolgen, da die gegenständlichen Störwirkungen elektromagnetischer Natur sind.

Zu Z 54 (§ 95 Abs. 4):

Mit dieser neuen Formulierung soll besser verdeutlicht werden, dass es sich bei der gegenständlichen Veröffentlichung nicht um eine luftfahrtübliche Kundmachung im Sinne von § 172a LFG, sondern um die Bereitstellung der erforderlichen Informationen an die Luftfahrtteilnehmer/innen im Rahmen des Flugberatungsdienstes handelt.

Zu Z 55 und 56 (§ 96 Abs. 1 und Abs. 1a):

Es soll die Möglichkeit, dass die zuständige Behörde bei Gefahr in Verzug die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Maßnahmen unmittelbar anordnen und gegen Ersatz der Kosten durch den Eigentümer nötigenfalls unverzüglich durchführen lassen kann, in Anlehnung an ähnliche Regelungen in anderen Gesetzen (zB WRG 1959) eingeführt werden.

Zu Z 57 (§ 96b Abs. 4):

Mit dieser neuen Formulierung soll besser verdeutlicht werden, dass es sich bei der gegenständlichen Veröffentlichung nicht um eine luftfahrtübliche Kundmachung im Sinne von § 172a LFG, sondern um die Bereitstellung der erforderlichen Informationen an die Luftfahrtteilnehmer/innen im Rahmen des Flugberatungsdienstes handelt.

Zu Z 58 (§ 102 Abs. 1):

Da eine Anfrage bei der EK ergeben hat, dass Motorsegler unter den unionsrechtlichen Begriff ‚Segelflugzeug‘ fallen und daher beim gewerblichen Betrieb lediglich eine Deklaration im Sinne der Verordnung (EU) 2018/1976 notwendig ist, soll klargestellt werden, dass für den gewerblichen Personentransport mit Motorseglern keine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 samt AOC im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, sondern eine Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 samt der erwähnten Deklaration erforderlich ist. Diese Klarstellung erscheint tunlich, da in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 in Art. 3 Abs. 3 die Ausnahme von der Anwendbarkeit dieser Verordnung lediglich ‚Luftfahrzeuge ohne Motorantrieb‘ umfasst und Motorsegler streng genommen nicht unter diesen Ausnahmetatbestand fallen. Da aber die Erlangung eines AOC für diese Luftfahrzeugart nicht möglich ist und die EK diese Luftfahrzeuge unter ‚Segelflugzeuge‘ subsumiert sowie die Voraussetzungen für die Erlangung der Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 mit den Voraussetzungen für eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vergleichbar sind, erscheint die gegenständliche Klarstellung jedenfalls im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt vertretbar.

Zu Z 59 (§ 107 Abs. 2):

Es soll berücksichtigt werden, dass es im Unionsrecht die Möglichkeit der sog. ‚Deklaration‘ gibt sowie auch auf nationale Luftverkehrsbetreiberzeugnisse Bedacht genommen werden.

Zu Z 60 (§ 116 Abs. 2):

Es soll im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt klargestellt werden, dass der Mieter/die Mieterin eines Luftfahrzeugs einen ausreichenden Erfahrungs- und Übungsstand mit der jeweiligen Luftfahrzeugtype hat. Die Sicherstellung dieser Anforderung wird im Regelfall im Wege der Vorschreibung einer entsprechenden Auflage im Vermietungsbewilligungs-Bescheid, wonach der Vermieter/die Vermieterin von den Mietern/Mieterinnen den Nachweis einschlägiger praktischer Erfahrung und Übung im Betrieb des zu vermietenden Luftfahrzeuges zu verlangen hat, erfolgen. Dieser Nachweis gilt zB dann als erfüllt, wenn der Pilot/die Pilotin bereits einmal eine Einweisung auf der Type bekommen hat und seitdem regelmäßig mit dieser Type geflogen ist oder der Pilot/die Pilotin in seiner/ihrer fliegerischen Tätigkeit einmal bereits sehr viel damit geflogen ist. Je mehr Erfahrung auf der Type, desto länger kann der letzte Flug her sein. Dies kann als ‚jedenfalls erfüllt‘ gesehen werden, wenn der Mieter/die Mieterin gerade einen Einweisungsflug absolviert hat oder er/sie innerhalb der letzten 90 Tage mit der Type geflogen ist. Der Vermieter/die Vermieterin kann natürlich auch andere Nachweise akzeptieren, wenn diese aus seiner/ihrer Sicht eine ausreichende praktische Erfahrung und Übung belegen. Im Falle der Anmietung durch eine juristische Person soll der Mieter/die Mieterin sicherzustellen haben, dass die erforderlichen Voraussetzungen vom verantwortlichen Piloten erfüllt werden.

Zu Z 61 (§ 117 Abs. 1):

Es sollen die veraltete Textierung aktualisiert werden (der veraltete Hinweis auf den EWR soll ersetzt werden) sowie die unionsrechtswidrige Bedarfsprüfung entfallen.

Weiters soll die aus dem Jahr 1992 stammende Verpflichtung, dass die für die Vermietung in Aussicht genommenen Zivilluftfahrzeuge die österreichische Staatszugehörigkeit besitzen müssen, dahingehend geändert werden, dass nunmehr auch die Staatszugehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates zulässig ist. Wesentlich soll jedoch sein, dass in diesem Fall die betroffene Luftfahrzeugtype grundsätzlich von den harmonisierten unionsrechtlichen Regelungen umfasst ist. Die Vorschreibung spezifischer nationaler Auflagen und Bedingungen im Rahmen der Vermietungsbewilligung soll jedenfalls unberührt bleiben. Für die vom Regelungsbereich der EASA ausgenommenen Luftfahrzeugarten (insbesondere Ultraleichtluftfahrzeuge) soll weiterhin die österreichische Staatszugehörigkeit erforderlich sein.

Zu den Z 62 und 63 (§ 119 Abs. 3 und 120 Abs. 1):

Es soll eine Anpassung an die neue Verordnung (EU) 2024/2803 erfolgen.

Zu Z 64 und 65 (§ 120 Abs. 2):

Es soll zum einen berücksichtigt werden, dass auch sog. deklarierte Dienstleister zulässig sind. Weiters soll klargestellt werden, dass Bescheide, die vor der wesentlichen Änderung der Rechtslage mit 1. Juli 2008 erlassen worden sind, nicht mehr anwendbar sind. So sind die mit Bescheid vor dem 1. Juli 2008 an Private erfolgte Übertragungen gewisser Flugsicherungszuständigkeiten nicht mehr anwendbar, da ab diesem Zeitpunkt die Übertragung und Durchführung von Flugsicherungszuständigkeiten nur mehr aufgrund der unmittelbar anwendbaren Voraussetzungen (insbesondere zertifizierte oder deklarierte Dienstleister) gemäß dem Unionsrecht (SES) erfolgen darf.

Zu Z 66 (§ 120 Abs. 3):

Es soll berücksichtigt werden, dass auch sog. deklarierte Dienstleister zulässig sind.

Zu Z 67 (§ 120 Abs. 7):

Im Sinne des mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 neu eingefügten Art. 3 Abs. 8 soll die Austro Control GmbH explizit als zuständige Behörde für die Gestaltung der Luftraumstrukturen benannt werden. Es ist dadurch keine Änderung der bestehenden Rechtslage verbunden, da diese Aufgabe schon bisher der Austro Control GmbH zugekommen ist (vgl. § 120 Abs. 1).

Zu Z 68 (§ 120a):

Mit dieser Neufassung soll die – bereits in der praktischen Vollziehung bestehende - Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Festlegung von Instrumentenan- und -abflugverfahren bei Flughäfen explizit festgelegt werden.

So soll - außer in Fällen von geringfügigen oder temporären, sechs Monate nicht überschreitenden Änderungen schon bestehender Flugrouten oder in Fällen von Gefahr im Verzug - der Entwurf der Verordnung über Instrumentenan- und -abflugverfahren bei Flughäfen samt den dazugehörigen Informationen und Erläuterungen der Gründe für die Einführung der geplanten Verordnung sowie eines Berichts über die voraussichtlichen Umwelt- und Lärmauswirkungen im Internet unter der Adresse der Austro Control GmbH kundzumachen sein. Dabei soll darauf hingewiesen werden, dass jedermann berechtigt ist, innerhalb einer von der Austro Control GmbH festzulegenden, sechs Wochen nicht unterschreitenden Frist eine schriftliche Stellungnahme abzugeben.

Die Austro Control GmbH soll sodann verpflichtet sein, eine begründete Äußerung zu den eingebrachten Stellungnahmen im Internet zu veröffentlichen. Die Austro Control GmbH soll weiters verpflichtet sein, jährlich einen Bericht über die tatsächliche zahlenmäßige Nutzung der Instrumentenan- und -abflugverfahren an Flughäfen im vorangegangenen Kalenderjahr und die dabei jeweils zum Einsatz gekommenen An- und Abflugverfahren zu erstellen und diesen Bericht bis spätestens 30. Juni des Jahres im Internet unter der Adresse der Austro Control GmbH sowie des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu veröffentlichen. Die übrigen Bestimmungen des § 120a sollen unverändert übernommen werden.

Zu Z 69 bis 73 (§ 120c Abs. 2, § 120d und § 121a):

Es sollen die erforderlichen Anpassungen an die Verordnung (EU) 2024/2803 erfolgen.

Zu Z 74 (§ 122 Abs. 2):

Da es Flugsicherungsanlagen gibt, die als Bodeneinrichtungen im Sinne des § 78 genehmigt worden sind, soll im Sinne der Einheitlichkeit und Rechtssicherheit für zukünftige Änderungsverfahren festgelegt werden, dass diese – inhaltsgleichen – Bewilligungen als gemäß § 122 Abs. 1 bewilligte Anlagen gelten.

Zu Z 75 und 76 (§ 122 Abs. 2a und 2b):

Der bisherige Text soll – ohne wesentliche inhaltliche Änderung – an den vergleichbaren Fall der Bodeneinrichtungen (§ 78 Abs. 4 und § 79 Abs. 3) angepasst werden. Klargestellt werden soll auch hier, dass geringfügige Abweichungen des genehmigten Vorhabens von der zuständigen Behörde ohne nachträgliche Bewilligung zu akzeptieren sind.

Zu Z 77 (§ 122 Abs. 5):

Diese neue Bestimmung soll die gesetzliche Grundlage für die Festlegung und Vorschreibung von Gebühren für jene Flugsicherungsdienste sein, die nicht vom Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum umfasst sind, geschaffen werden (zB AFIS). Der Vollkostenansatz soll gewählt werden, da nach tatsächlichen Kosten abgerechnet wird und über einen längeren Zeitraum Gewinne oder Verluste vermieden werden. Zudem soll dadurch die Kosteneffizienz angeregt werden, um an den einzelnen Flugplätzen hinsichtlich Infrastruktur, Öffnungszeiten etc. möglichst ökonomisch vorzugehen.

Hinsichtlich der Verzugszinsen soll eine Redaktionsversehen behoben werden, da für die Streckengebühren nicht die gesetzlichen Verzugszinsen, sondern die von EUROCONTROL festgelegten und von dem/der BMIMI kundgemachten Zinsen durch EUROCONTROL eingehoben werden.

Zu Z 78 (§ 122 Abs. 5a):

Die entsprechende unionsrechtliche Regelung betreffend den Leistungsplan gemäß Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 soll in das nationale Recht implementiert werden.

Zu Z 79 (§ 123a Abs. 2):

Da es in der praktischen Vollziehung zu Unklarheiten gekommen ist, soll explizit dargelegt werden, dass das System der bedarfsgerechten Steuerung der Nachtkennzeichnung dann nicht zur Anwendung kommen soll, wenn diese für das betreffende Luftfahrthindernis in der Ausnahmegewilligung gemäß § 91 LFG ausgeschlossen wurde oder der Eigentümer des Luftfahrthindernisses von der bedarfsgerechten Steuerung der Nachtkennzeichnung keinen Gebrauch macht.

Zu Z 80 (§ 124 Abs. 2):

Es soll ein Redaktionsversehen behoben werden, da bei der Novelle BGBl. I Nr. 151/2021 ein Satz irrtümlich doppelt aufgenommen wurde. Um weitere Unklarheiten zu vermeiden, soll der gesamte Abs. 2 neu erlassen werden.

Zu Z 81 (§ 126 Abs. 1):

Es soll klargestellt werden, dass der Regelungs- und Schutzzweck dieser Bestimmung jene Wettbewerbe sind, die sich an ein bei der Luftfahrtveranstaltung anwesendes Publikum richten.

Zu Z 82 (§ 126 Abs. 5):

Da bei Veranstaltungen neben dem Landeshauptmann/der Landeshauptfrau auch die ACG Genehmigungszuständigkeiten hat (zB Genehmigung des Unterschreitens der Mindestflughöhe (LVR), Anerkennung ausländischer Luftfahrzeuge gemäß § 18 LFG) soll – um möglichst widersprüchliche Auflagen zu vermeiden – eine Stellungnahme der ACG eingeholt werden.

Zu den Z 83 und 84 (§ 128 Abs. 1 und 4):

Mit dem Begriff ‚Betrieb‘ in Abs. 1 soll klargestellt werden, dass auch Fesselballone, die mit dem Korb am Boden festgezurt sind, von dieser Bestimmung umfasst sein sollen. Dies erscheint im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt tunlich für den Fall, dass sich der festgezurte Fesselballon vom Boden löst. Die Bestimmung des Abs. 4 soll an den neuen Abs. 1 angepasst werden und somit ebenfalls mit dem Korb am Boden festgezurte Fesselballone umfassen. Diese Änderungen bedeuten jedoch keine zusätzlichen Einschränkungen für Kleinballone, auch wenn diese am Boden angebunden sind.

Zu Z 85 (§ 131 Abs. 4):

Die Zitierung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 soll aktualisiert werden. Weiters soll die Angabe des Amtsblattes entfallen, da diese bereits in § 57a Abs. 1 enthalten ist.

Zu den Z 86 und 87 (§ 131 Abs. 5 und 6):

Es soll berücksichtigt werden, dass bei elektronisch ausgestellten Urkunden keine Rückgabe der – österreichischen - Urkunden möglich ist. Es soll daher als Ersatz eine spezielle Datenbank (§ 145d) eingerichtet werden, um den aktuellen Status der jeweiligen Urkunde abfragen zu können.

Zu Z 88 (§ 134a Abs. 2):

Mit diesen Änderungen soll zum einen die Vorlage von ausländischen Strafregisterbescheinigungen erleichtert werden. Relevant für die Überprüfung der Zuverlässigkeit ist nämlich, dass der jeweilige Zeitraum, in dem die überprüfte Person im jeweiligen Staat ihren Wohnsitz hatte, abgedeckt ist. Weiters soll die Zustimmungserklärung der betroffenen Person auch die Übermittlung des Ergebnisses der Überprüfung an den Zivilflugplatzhalter enthalten.

Zu Z 89 (§ 134a Abs. 3):

Es sollen im Sinne des Datenschutzes jene Daten, die von den Sicherheitsbehörden zum Zweck der Mitwirkung an der Zuverlässigkeitsüberprüfung tatsächlich benötigt werden und daher vom BMIMI übermittelt werden dürfen, explizit angeführt werden.

Zu Z 90 (§ 134a Abs. 3a und 3b):

Da es hinsichtlich der Mitteilung gemäß § 134a Abs. 3, dass gegen die überprüfte Person Bedenken hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit bestehen, unterschiedliche Rechtsmeinungen über die Rechtsqualität dieser Mitteilung gegeben hat, soll nunmehr in einem neuen Abs. 3a explizit der Rechtsschutz im Falle einer negativ abgeschlossenen Zuverlässigkeitsüberprüfung geregelt werden. So sollen der Zivilflugplatzhalter oder die betroffene Person im Falle einer – formlosen - Mitteilung gemäß § 134a Abs. 3, dass gegen die überprüfte Person Bedenken gemäß § 134a Abs. 7 bestehen, beim Bundesminister/bei der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur die bescheidmäßige Feststellung der nicht bestehenden Zuverlässigkeit beantragen können, wobei die Parteistellung im Falle des § 134a Abs. 7 Z 1 bis 3 lediglich im Hinblick auf die Behauptung der Verarbeitung unrichtiger personenbezogener Daten bestehen soll. Der Zivilflugplatzhalter hat die betroffene Person unverzüglich darüber zu informieren, dass Bedenken gegen das Vorliegen der Zuverlässigkeit gemäß Abs. 7 bestehen.

In einem neuen Abs. 3b soll festgelegt werden, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur einen Antrag gemäß Abs. 3a unverzüglich den Sicherheitsbehörden zum Zweck der Mitwirkung an der Zuverlässigkeitsüberprüfung (§ 140d) zu übermitteln hat. Diese sollen sodann in weiterer Folge Informationen aus geschützten Quellen, soweit diese für die Beurteilung der Zuverlässigkeit im Sinne des Abs. 7 Z 4 und 5 erforderlich sind, in Form eines Behördenzeugnisses an den Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur übermitteln. Das Behördenzeugnis soll eine zusammenfassende Einschätzung auf Grundlage der dem Verfassungsschutz vorliegenden Erkenntnisse zu enthalten haben. Es soll dabei sichergestellt werden, dass keine Rückschlüsse auf die Herkunft oder die Art der gewonnenen Informationen möglich sind. Das Behördenzeugnis soll eine öffentliche Urkunde darstellen und soll ausschließlich für Zwecke der Feststellung der nicht bestehenden Zuverlässigkeit gemäß Abs. 7 Z 4 und 5 herangezogen werden dürfen.

Zu den Z 91 bis 94 (§ 134a Abs. 4 bis 6):

Es sollen die Zitierungen an die neu eingefügten Bestimmungen angepasst werden sowie die Bezeichnung des Bundesministers/der Bundesministerin aktualisiert werden.

Zu Z 95 (§ 134a Abs. 7):

In Z 1 soll die gesetzliche Annahme, dass eine Person nicht zuverlässig ist, dahingehend eingeschränkt werden, dass es zu einer rechtskräftigen gerichtlichen Verurteilung zu einer Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten oder einer Geldstrafe von mindestens 360 Tagessätzen gekommen ist. Dies soll zu einer im Hinblick auf den Regelungszweck dieser Bestimmung noch zielgerichteteren Ausschließung von unzuverlässigen Personen führen.

In Z 2 soll es ebenfalls zu einer Einschränkung der gesetzlichen Annahme der Unzuverlässigkeit im Falle eines gegen die überprüfte Person anhängigen Strafverfahrens kommen (Unzuverlässigkeit erst ab Androhung einer Freiheitsstrafe von mindestens 3 Jahren), um etwaige unsachliche Härtefälle zu vermeiden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass Androhungen einer Freiheitsstrafe von bis zu 3 Jahren unter dem vorgeschlagenen Schwellenwert liegen und somit in diesen Fällen keine Unzuverlässigkeit im Sinne der gegenständlichen Bestimmung vorliegt.

In der Z 3 soll berücksichtigt werden, dass es lediglich auf das Bestehen eines Waffenverbotes ankommt, nicht jedoch ob es in den letzten fünf Jahren verhängt wurde.

Die bisherige Z 4 soll gestrichen werden, da diese ein Widerspruch zur Beantragung der Zuverlässigkeitsüberprüfung mit Konventionsreisepass bzw. Fremdenpass darstellt.

Im Schlussteil soll die bisherige Übergangsbestimmung, wonach bei einer wiederholten Zuverlässigkeitsüberprüfung die Bestimmung des Abs. 7 nicht anwendbar ist, aus Gründen der Sachlichkeit und Gleichbehandlung gestrichen werden.

Zu Z 96 (§ 134a Abs. 8):

Die Anerkennung der Sicherheitsüberprüfung gemäß dem Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 – LSG 2011 soll entfallen, da diese nach anderen Prinzipien abläuft und es dadurch möglicherweise zu einer Umgehung der Regelung des Abs. 7 (ex lege Gründe für die Unzuverlässigkeit der überprüften Person) kommen kann.

Zu Z 97 (§ 134a Abs. 8a):

Es soll mit einem neuen Abs. 8a die Rechtsgrundlage für die Übermittlung von Informationen über anhängige Strafverfahren sowie die diesen Verfahren zugrundeliegenden Tatbestände durch die Staatsanwaltschaften zum Zwecke der Überprüfung der Zuverlässigkeit geschaffen werden. So sollen die Staatsanwaltschaften den Sicherheitsbehörden über deren Ersuchen zum Zweck der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach Maßgabe des § 76 Abs. 4 StPO Informationen, ob gegen die zu überprüfende Person ein Strafverfahren nach Abs. 7 Z 2 anhängig ist sowie die diesem Verfahren zugrundeliegenden Tatbestände übermitteln. Ersuchen der Sicherheitsbehörden sollen im Wege des elektronischen Rechtsverkehrs (§§ 89a ff Gerichtsorganisationsgesetz – GOG, RGBI. 217/1896) zu erfolgen haben. Da die Einrichtung der diesbezüglichen Datenbanken einen gewissen Zeitraum benötigen, soll in einer Übergangsbestimmung festgelegt werden, dass die Übermittlung dieser Informationen erst ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Bestimmung zulässig sein soll.

Zu Z 98 (§ 134a Abs. 9):

Mit dieser Ergänzung soll verhindert werden, dass im Wege der Akteneinsicht im Zuge der Zuverlässigkeitsüberprüfung ein anhängiges Ermittlungsverfahren bekannt wird.

Zu Z 99 (§ 135 Abs. 1a):

Moderne Notsender basieren derzeit auf satellitengestützten Systemen des internationalen Systems COSPAS SARSAT (insbesondere 406-MHz-ELTs der Luftfahrt sowie sonstige 406-MHz-Notsender im Anwendungsbereich dieses Systems wie auch PLBs und EPIRBs). Für den Betrieb ist in jedem Staat ein SPOC erforderlich. Diesen SPOC nimmt die ACG wahr – dies soll nunmehr im LFG gesetzlich verankert werden, da es pro Land nur einen SPOC geben darf.

Zu Z 100 (§ 139a Abs. 1 und 2):

Es soll klargestellt werden, dass die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte ein Teil der Schienen-Control GmbH ist.

Zu Z 101 (§ 139a Abs. 4):

Es soll ein Redaktionsversehen behoben werden, da nicht das Bundesverwaltungsgericht, sondern die jeweiligen Landesverwaltungsgerichte für die gegenständlichen Beschwerden zuständig sind. Weiters soll genau angeführt werden, in welchen Verwaltungsstrafverfahren die gegenständliche Parteistellung zu Anwendung kommen soll.

Zu Z 102 (§ 140a):

Es soll berücksichtigt werden, dass das Stellungnahmerecht der Gemeinden in § 70 Abs. 3 entfallen soll.

Zu Z 103 und 104 (§ 140b Abs. 3):

Die in der Praxis bereits erfolgte Veröffentlichung der genehmigten Gebühren soll nunmehr auch in § 140b festgelegt werden.

Weiters soll – in Anlehnung an den Kostenersatz für die Austro Control GmbH – festgelegt werden, dass die Abrechnung auf Grund der tatsächlich in Anspruch genommenen Leistungen bzw. der tatsächlich entgangenen Einnahmen zu erfolgen hat.

Zu Z 105 (§ 140d Abs. 2):

Diese Bestimmung soll an den neuen § 134a Abs. 7 angepasst werden, wonach es ausschließlich im Falle der Z 1 bis 5 zu einer Unzuverlässigkeit kommt bzw. kommen kann und keine weiteren Gründe mehr ausschlaggebend sein können. Es soll daher der Passus ‚in sonstigen Fällen‘ entfallen, die Sicherheitsbehörden sollen an den § 134a Abs. 7 gebunden sein.

Zu Z 106 (§ 140d Abs. 3):

Da nunmehr auch der Justizbereich aufgrund der in § 134a Abs. 8a vorgesehenen Datenübermittlung einen Aufwand hat, soll die Pauschalbetragsverordnung auch das Bundesministerium für Justiz umfassen.

Zu Z 107 (§ 141 Abs. 2):

Es soll die geschlechtergerechte Sprache berücksichtigt werden. Weiters soll an Stelle der ‚Verkehrssicherheit‘ der Begriff ‚Sicherheit der Luftfahrt‘ treten, da dies der umfassendere Begriff ist.

Zu Z 108 (§ 141 Abs. 4):

Es soll die geschlechtergerechte Sprache berücksichtigt werden sowie – falls es keine speziellen Regelungen gibt – die Möglichkeit der Auferlegung von Maßnahmen zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt festgelegt werden.

Zu Z 109 (§ 144 Abs. 1):

Mit dieser Bestimmung soll berücksichtigt werden, dass der Zivilluftfahrtbeirat als Beratungsgremium kein Selbstzweck ist, sondern grundsätzlich bei tatsächlichem Vorliegen von Beratungsgegenständen zusammentreten soll. Es soll daher das routinemäßige Zusammentreten von bisher 3mal jährlich auf zumindest zweimal im Kalenderjahr reduziert werden, dafür aber ein Zusammentreten jedenfalls bei Vorliegen von Beratungsgegenständen (vor allem Gesetzes- und Verordnungsentwürfe) normiert werden.

Zu Z 110 (§ 145 Abs. 1):

Es soll zum einen – in Konsistenz mit in § 145 genannten zivilen Aufgaben - eine Erweiterung auf § 2 Abs. 1 lit. c des Wehrgesetzes 2001 vorgenommen werden. Zum anderen soll mit der Formulierung „im Dienste“ ermöglicht werden, dass auch vom Bund (kurzfristig) angemietete oder verpflichtete bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge von dieser Bestimmung umfasst werden; Weiters sollen die geographischen UAS- Gebiete (§ 24j Abs. 2) berücksichtigt werden und explizit festgelegt werden, dass von der Ausnahme gemäß § 145 Abs. 1 nur insoweit Gebrauch gemacht werden darf, als dies für den Einsatzzweck oder die damit unmittelbar in Zusammenhang stehenden vor- und nachbereitenden Maßnahmen erforderlich ist. Als Beispiele für einsatzvorbereitende und –nachbereitende Flüge können genannt werden:

- Landeplatzerkundungen,
- Gebietseinweisungen und Hinderniserkundung,
- Überstellungsflüge bzw. Transportflüge zur Einsatzbereitschaft,
- Erkundungs-, Aufklärungsflüge.

Durch die Anführung der Bundesfinanzverwaltung soll berücksichtigt werden, dass Drohnen beim Zoll und im Amt für Betrugsbekämpfung im Einsatz sind. Hinsichtlich des Such- und Rettungsdienstes soll klargestellt werden, dass für Rettungsflüge immer die Regeln über HEMS anzuwenden sind, auch wenn diese Flüge im Rahmen von SAR durchgeführt werden.

Zu Z 111 (§ 145 Abs. 1a):

Die Ausdehnung des Kreises der für Einsatzflüge in Betracht kommenden bemannten und unbemannten Luftfahrzeuge gemäß Abs. 1 macht es notwendig, Vorrangregeln unter diesen Luftfahrzeugen einzuführen. Dabei soll im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt der Grundsatz gelten, dass bemannte Luftfahrzeuge jedenfalls Vorrang vor unbemannten Luftfahrzeugen haben. In Ansehung des breiteren Geschwindigkeitsspektrums und der Bewaffnung sollen Militärflugfahrzeuge Vorrang vor Zivilluftfahrzeuge, die im Dienste des Bundes verwendet werden, haben.

Zu Z 112 (§ 145 Abs. 2):

In der geltenden Fassung verweist § 145 Abs. 2 lediglich auf die durch den Bundesminister für Landesverteidigung gemäß § 5 Abs. 4 festgelegten Luftraumbeschränkungsgebiete zur Abwehr von Verletzungen der Lufthoheit oder zur Vorbereitung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 2001 bei Gefahr im Verzuge, nicht aber auf jene zur Durchführung eines Einsatzes des Bundesheeres zur militärischen Landesverteidigung gemäß § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 2001. Dieses offensichtliche Redaktionsversehen soll nunmehr behoben werden, gleichzeitig soll die Lesbarkeit der Bestimmung verbessert werden. Weiters soll der geänderte Text des § 145 Abs. 1 dahingehend berücksichtigt werden, dass nunmehr die Zustimmung des für das jeweilige Gebiet zuständigen militärischen Kommandos oder, wenn in der Verordnung festgelegt wurde, dass die verantwortlichen Piloten von Zivilluftfahrzeugen oder unbemannten Luftfahrzeugen den Anweisungen der für das Luftraumbeschränkungsgebiet jeweils zuständigen militärischen Organe beim Ein-, Aus-, Durchflug oder Betrieb nachkommen müssen, die Freigabe der örtlich zuständigen Militärflugleitung einzuholen ist.

Zu Z 113 (§ 145 Abs. 4):

Um Unklarheiten auszuräumen, soll explizit klargestellt werden, dass die gegenständlichen Einsatzflüge als operationeller Flugverkehr im Sinne von Art. 4 Abs. 3 SERA gelten und somit nicht unter den Anwendungsbereich von SERA fallen.

Zu Z 114 (§ 145d):

Mit dieser neuen Bestimmung soll berücksichtigt werden, dass vermehrt elektronische Urkunden und Bescheide ausgestellt werden, die nicht mehr mit zB Wasserzeichen und/oder Amtsstempeln versehen sind und aufgrund der elektronischen Weiterleitungs- und Speichermöglichkeiten auch nicht retournierbar sind wie dies bei Papierurkunden der Fall war. Um feststellen zu können, ob diese elektronischen Urkunden und Bescheide „echt“ und noch aktuell sind, soll darauf ein Link oder Code angebracht werden können, der zu einer Datenbank der ACG mit den angeführten Angaben führt. Diese Daten sind keine personenbezogenen Daten und können nur von Behörden (ACG und ausländischen Inspektoren) bzw. von jenen Personen, denen der Urkundeninhaber den Link bzw. Code freiwillig zeigt, eingesehen werden.

Zu Z 115 (§ 169 Abs. 1 Z 3 lit. h bis j):

Es sollen die Verordnung (EU) 2042/2803 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraumes (Neufassung - Ersatz für die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, 550/2004 und 551/2004), die Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 über einen Rechtsrahmen für den U-Space sowie die Verordnung (EU) 2015/640 über zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für bestimmte Betriebsarten berücksichtigt werden.

Zu Z 116 (§ 169 Abs. 1 Z 3 lit. ee):

Die Zitierung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 soll aktualisiert werden.

Zu Z 117 (§ 169 Abs. 1 Schlussteil):

Es soll auch im Bereich der Passagierrechte eine Mindeststrafe eingeführt werden, um effektive Strafen zu garantieren.

Weiters soll im Hinblick auf Verwaltungsübertretungen im Zusammenhang mit unbemannten Luftfahrzeugen die für die Einleitung eines Verwaltungsstrafverfahrens erforderlich Feststellung der Identität des Piloten bzw. der Pilotin oder des Betreibers bzw. der Betreiberin auch dahingehend ermöglicht werden, dass das unbemannte Luftfahrzeug durch die Sicherheitsbehörden zu beschlagnahmen oder sicherzustellen ist, um die Identität feststellen bzw. ermitteln zu können. Vor diesem Hintergrund soll die Regelung des Verfalls als Strafe eingeführt werden, damit die Sicherheitsbehörden auf Grundlage des § 39 VStG zur Sicherstellung des unbemannten Luftfahrzeugs befugt sind.

Zu Z 118 (§ 169 Abs. 3):

Diese Zuständigkeitsregelung kann entfallen, da dies mittlerweile in § 27 Abs. 2a VStG geregelt ist.

Zu den Z 119 und 120 (§ 169 Abs. 5):

Es soll eine Vereinheitlichung der Begriffe im Hinblick auf die Verantwortlichen bei den unbemannten Luftfahrzeugen („Betreiber/Betreiberin“) erfolgen.

Zu Z 121 (§ 171 Abs. 1):

Es soll eine Lücke geschlossen werden, da auch den Aufsichtsorgane des ÖAeC die Befugnisse gemäß § 171 LFG zukommen sollen, um eine effektive Tätigkeit als Aufsichtsbehörde zu ermöglichen.

Zu Z 122 (§ 172a Abs. 1):

Mit der Erwähnung des einheitlichen digitalen Datenformats oder jedes anderen Luftfahrtinformationsproduktes im Sinn der unionsrechtlichen Begriffsbestimmungen soll klargestellt werden, dass diese ebenfalls ein zulässiges Publikationsmittel für die luftfahrtübliche Kundmachung ist.

Zu Z 123 (§ 173 Abs. 49 bis 52):

Es soll zum einen eine gesetzliche Sanierung für jene Bauten, Anlagen und andere ortsfeste Einrichtungen, die unter den Begriff „Bodeneinrichtung“ fallen und bisher nicht nach den bundesrechtlichen Regelungen des Luftfahrtgesetzes bewilligt wurden, erfolgen.

Zum anderen soll festgelegt werden, dass für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der gegenständlichen Novelle bereits zur Errichtung bewilligte zivile Bodeneinrichtungen - abweichend von § 78 Abs. 4 (Fertigstellungsanzeige) - die Bewilligung zur Benützung der Bodeneinrichtung beantragt werden kann.

Schließlich soll eine Verordnungserlassung aufgrund der vorgesehenen neuen Bestimmungen bereits vor deren Inkrafttreten möglich sein, diese Verordnungen dürfen allerdings frühestens mit dem Inkrafttrittsdatum der jeweiligen gesetzlichen Grundlage in Kraft gesetzt werden.

Zu Z 124 (§ 175 Abs. 3):

Es sollen in der Vollzugsklausel die Erweiterung des § 24j Abs. 2, der neue § 24j Abs. 2a sowie die geänderte Formulierung in § 145 berücksichtigt werden.

Zu Z 125 (§ 175 Abs. 4):

Es soll die nunmehrige Inkludierung des Bundesministeriums für Justiz in § 140d berücksichtigt werden.“ Ein im Zuge der Debatte im Plenum des Nationalrates eingebrachter und beschlossener Abänderungsantrag wurde wie folgt begründet:

„Zu Z 2:

Behebung eines Redaktionsversehens.

Zu Z 3:

Behebung eines Formatierungsfehlers und eines Redaktionsversehens.

Zu Z 4:

Die Ausdehnung des Kreises der für Einsatzflüge in Betracht kommenden bemannten und unbemannten Luftfahrzeuge gemäß Abs. 1 macht es grundsätzlich notwendig, Vorrangregeln unter diesen Luftfahrzeugen einzuführen. Allerdings erscheinen die im ursprünglichen Entwurf enthaltenen Vorrangregeln für alle Einsatzfälle als zu unbestimmt, um alle möglichen Fallkonstellationen abzudecken. Daher soll gesetzlich normiert werden, dass Militärluftfahrzeuge in einem Einsatz gemäß § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 2001 (militärische Landesverteidigung) jedenfalls Vorrang haben. Jedenfalls Vorrang sollen auch Militärluftfahrzeuge haben, die Luftfahrzeuge, welche die österreichische Lufthoheit verletzen, stellen, die maßgeblichen Umstände dieser Luftraumbenützung einschließlich der Identität dieses Gerätes feststellen oder die Luftraumbenützung im Fall einer gegenwärtigen Verletzung der Lufthoheit beenden (§ 26 Abs. 2 MBG). Für alle anderen Anwendungsfälle sollen die Vorrangregeln in einem Übereinkommen des Bundesministers bzw. der Bundesministerin für Landesverteidigung mit dem

Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur festgelegt werden (vergleichbar mit einem Übereinkommen gemäß § 145a Abs. 4).

Zu Z 5:

Behebung eines Redaktionsversehens.

Zu Z 6:

Um mögliche Regelungslücken im Bezug auf Militärflugplätze hintan zu halten, soll das Inkraft- bzw. Außerkrafttreten der Bestimmungen über die Benützung von unbemannten Luftfahrzeugen in diesen Bereichen (§ 24j Abs. 2a, § 24m und § 24f Abs. 6 (Außerkrafttreten) an das Inkrafttreten von § 24j Abs. 2 angeglichen werden.“

Der Ausschuss für Verkehr hat den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates in seiner Sitzung am 14. Juli 2026 in Verhandlung genommen.

Berichterstatter im Ausschuss war Bundesrat Dominik **Reisinger**.

Gemäß § 30 Abs. 2 GO-BR wurde beschlossen, Bundesrätin Simone **Jagl** mit beratender Stimme an den Verhandlungen teilnehmen zu lassen.

An der Debatte beteiligten sich die Mitglieder des Bundesrates Dr. Andrea **Eder-Gitschthaler** und Simone **Jagl**.

Bei der Abstimmung wurde mehrstimmig beschlossen, gegen den Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben (dafür: V, S, dagegen: F).

Zum Berichterstatter für das Plenum wurde Bundesrat Dominik **Reisinger** gewählt.

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

Wien, 2026 07 14

Dominik Reisinger

Berichterstatter

Michael Bernard

Vorsitzender