

VERBAND DER
ELEKTRIZITÄTSWERKE
ÖSTERREICHS

2/SN-8/ME

Bekannt GESETZENTWURF	
Zl.	8-GE/1996
Datum: 29. FEB. 1996	
Verteilt: 1.3.96	

M. Klausgraber

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
DI Ut/Di

Sachbearbeiter, DW
DI Umlauf, 230

Wien, am
28. Februar 1996

Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Sehr geehrte Damen und Herren!

Bezugnehmend auf die Aussendung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 29. Dezember 1995, Pr.Zl. 58.502/28-7/95, übersenden wir Ihnen als Beilage unsere Stellungnahme zu diesem Entwurf in 25-facher Ausfertigung.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DER ELEKTRIZITÄTSWERKE
ÖSTERREICHS
Der Geschäftsführer:

Rudolf Hladik
(Dr. Rudolf HLADIK)

Beilagen

1/STLUFT.DOC



VERBAND DER
ELEKTRIZITÄTSWERKE
ÖSTERREICHS

Bundesministerium
für öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Sachbearbeiter, DW	Wien, am
Pr.Zl. 58.502/28-7/95	29. Dez. 1995	DI Ut/Ha	DI Umlauf, 230	22. Februar 1996

Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle des Luftfahrtgesetzes im Begutachtungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Einbeziehung unseres Verbandes als Interessenvertretung der österreichischen Elektrizitätswirtschaft in das Begutachtungsverfahren zu dem o.a. Gesetzentwurf.

Von den umfangreichen Bestimmungen der vorgesehenen Gesetzesnovelle ist unser Wirtschaftszweig sachlich nur von Änderungen der §§ 85 - 96 betroffen. Zu den im Entwurf hierzu unter den Punkten 9 bis 15 vorgesehenen Formulierungen besteht unsererseits kein Einwand.

Schwerwiegende Bedenken erheben wir jedoch dagegen, daß unsere diversen Vorschläge zur Änderung des LFG im Interesse seiner besseren Vollziehbarkeit nicht berücksichtigt wurden.

Zuletzt im April 1995 hat unser Verband durch seinen damaligen Präsidenten, Herrn Dipl.-Ing. Hans Haider, einen Vorschlag für eine sachlich wesentliche, mit einer minimalen Textänderung durchführbare Korrektur der Bestimmungen des § 85 Abs. 3 persönlich an den Herrn Bundesminister Mag. Viktor Klima übergeben. Eine Realisierung dieses Vorschlages hätte die Vollziehung der mit der LFG-Novelle 1993 hinzugefügten Bestimmungen betreffend Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen wesentlich beschleunigt und damit entscheidend zur Verbesserung der Sicherheit im Rettungsflugwesen beigetragen. Bei diesem Vorschlag sind wir davon ausgegangen, daß eine umfassendere Novellierung des Gesetzes in absehbarer Zeit nicht zu erwarten sei.

Da nunmehr eine sehr weitgehende Novellierung anderer Bereiche des Gesetzes in Angriff genommen wird, erlauben wir uns, ausgehend von den in der Zwischenzeit gesammelten Erfahrungen mit dem Vollzug der mit BGBL Nr. 898/1993 eingeführten Bestimmungen betreffend Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen, nachfolgend eine umfassende kritische Analyse dieser Bestimmungen vorzulegen und daraus entsprechende Verbesserungsvorschläge abzuleiten.

eu/luft/BMWV.DOC



- 2 -

Voranstellen möchten wir, daß uns der gesellschaftliche Stellenwert des flächendeckenden Flugrettungsdienstes bewußt und dessen Sicherheit gleichfalls ein Anliegen ist, werden doch dessen lebensrettende Leistungen auch von unseren Mitgliedsunternehmen im Bedarfsfalle in Anspruch genommen. Dem unter Ziffer 3 der Allgemeinen Erläuterungen zum vorgelegten Entwurf angeführten Hinweis, daß die von uns angestrebte Neudefinition der Luftfahrthindernisse eine Reduktion der Sicherheit der Luftfahrt in diesem Bereich zur Folge hätte, können wir nicht zustimmen. Im Gegenteil, die von uns im April 1995 vorgeschlagene Lösung und ebenso die nachfolgend im Detail angeführten Vorschläge zielen darauf ab, durch einen besseren und rascheren Vollzug angemessener Regelungen die Sicherheit bei Such- und Rettungsflügen effektiv zu erhöhen.

Die bisher seit der Novellierung des LFG im Jahre 1993 gewonnenen Erfahrungen haben dagegen gezeigt, daß die vom Gesetzgeber damals, unter dem Eindruck eines spektakulären und leider außerordentlich tragischen Unfalles bei einem Rettungseinsatz, kurzfristig in die zur Privatisierung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt notwendig gewesene Novelle des LFG eingefügten Ergänzungen zu den §§ 85 bis 96 bei ihrem Vollzug größte Schwierigkeiten bereiten. Wir wissen uns in dieser Beurteilung nicht allein; sie wird von den hierfür zuständigen Behörden der Bundesländer weitgehend geteilt.

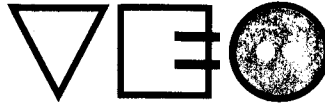
Tatsache ist, daß diese Gesetzesbestimmungen mit weitreichenden Konsequenzen für unseren Wirtschaftszweig in dieser Form in Europa ohne Beispiel sind, wenngleich auch in anderen Ländern Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit im Rettungsflugwesen unternommen werden.

Wesentlicher Angelpunkt erheblicher Probleme um eine „Kennzeichnung“ derartiger Luftfahrthindernisse ist die Tatsache, daß eine vom Luftfahrzeug aus gut sichtbare optische Kennzeichnung eines Hindernisses widmungsgemäß störend in der Landschaft in Erscheinung treten muß. **Gerade in einem Fremdenverkehrsland wie Österreich, das auf die Erhaltung seiner Landschaften besonderen Wert legen muß, können sich daraus schwerwiegende Konflikte ergeben,** zumal die vollziehende Behörde - der Landeshauptmann - nach anderen gesetzlichen Bestimmungen auch für den Natur- und Landschaftsschutz zuständig ist. Zudem sehen sich die Behörden von der Fülle der diesbezüglich bei Anwendung des derzeitigen Gesetzestextes abzuführenden Verwaltungsverfahren offensichtlich überfordert.

Erschwerend kommt hinzu, daß die bei der Neuerrichtung von Freileitungen **innerhalb von Sicherheitszonen** durchaus übliche Methode der Kennzeichnung durch rote oder orange Warnbälle aus technischen Gründen an bestehenden Leitungen nur in den seltensten Fällen anwendbar ist, weil diese Leitungen hinsichtlich angreifender Windkräfte wirtschaftlich optimiert sind und den durch zusätzliche Warnbälle aufgetragenen Zusatzlasten im Regelfalle nicht standhalten. Dies bedeutet, daß in den meisten derartigen Fällen die betroffenen Maste ausgewechselt werden müßten, was einem Neubau der Leitung auf dem betroffenen Abschnitt gleichkommen kann.

Als schwerwiegender Mangel muß es auch angesehen werden, daß der Gesetzgeber die materielle und finanzielle Verantwortung für die angestrebte Verbesserung der Luftfahrtsicherheit im Rettungsflugwesen fast ausschließlich den „Betreibern“ der Luftfahrthindernisse zugewiesen hat und

BMWV.DOC



- 3 -

dabei in durch Bescheid erworbene Rechte in einer Weise eingreift, die bei exzessivem Vollzug bis zum Abbruchauftrag für konsensgemäß errichtete und betriebene Leitungsanlagen führen könnte.

Die möglichen negativen Folgen eines konsequenten Vollzugs dieser Gesetzesbestimmungen für den Wirtschaftsstandort Österreich lassen sich derzeit noch überhaupt nicht abschätzen. Heute sich bereits abzeichnende Möglichkeiten, die gleiche, voraussichtlich sogar eine wesentlich höhere Verbesserung der Sicherheit durch technische Maßnahmen im Fluggerät zu erreichen, blieben im Gesetz leider unberücksichtigt.

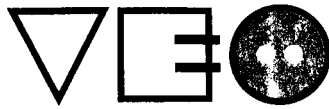
Obwohl in § 85 Abs. 3 LFG i.d.g.F. drei völlig unterschiedliche Flugsituationen als Kriterien für die Einstufung einer Seil- oder Drahtverspannung als Luftfahrthindernis herangezogen werden, kommt für alle drei Gründe **undifferenziert die gleiche Höhe des Hindernisses** zum Ansatz und es gibt auch keinerlei Hinweise auf eine **notwendige Differenzierung bei der Beurteilung** der allenfalls erforderlichen Maßnahmen. Es war dem Gesetzgeber zweifellos bewußt, daß es absolut unrealistisch ist, **alle** Draht- und Seilverspannungen auf dem Staatsgebiet, welche ihre Umgebung um mehr als 10 m überragen, zu Luftfahrthindernissen zu erklären und einem entsprechenden Verwaltungsverfahren zur Klärung der Frage zu unterwerfen, ob und wie diese gekennzeichnet werden müßten. Umsomehr muß es verwundern, daß die vom Gesetzgeber unter § 85 Abs. 3 Ziff. 3 verwendete Formulierung „... sich in Gebieten befinden, deren **besondere** Geländebeschaffenheit für Such- und Rettungsflüge eine Gefährdung darstellen kann ...“ dazu geführt hat, daß bereits in mehreren Bundesländern **praktisch das gesamte Landesgebiet** per Verordnung des Landeshauptmannes zu einem derartigen Gebiet erklärt wurde bzw. demnächst erklärt werden soll. Laut schriftlich vorliegender Erläuterung erfolge dies u.a. mit Billigung des d.o. Ressorts.

Zur Behebung dieser Probleme schlagen wir vor, anlässlich der anstehenden Novellierung des Gesetzes eine umfassende Überarbeitung der diesbezüglichen Bestimmungen der §§ 85 - 96 unter Mitwirkung der Betroffenen nach folgenden Grundsätzen vorzunehmen:

1. Bekanntgabe **aller** Seil- oder Drahtverspannungen außerhalb bebauter Ortsgebiete, welche ihre Umgebung um mehr als 10 m überragen, an die zuständige Landesbehörde, zwecks Aufnahme in ein EDV-mäßig verwaltetes Verzeichnis der Behörde über die Luftfahrthindernisse des jeweiligen Bundeslandes. Dazu wird es erforderlich sein, ausschließlich für diesen Zweck eine Definition anzugeben, was als bebautes Ortsgebiet anzusehen ist. Ferner scheint es unerläßlich, eine **Koordinierung zwischen den Bundesländern** vorzunehmen, welche eine **völlige Kompatibilität der Datenerfassungen** gewährleistet, um bei einer Anwendung dieser Datenbasis im Fluggerät einen problemlosen Übergang von einem Bundesland in ein anderes zu erreichen.
2. Kennzeichnung von Seil- oder Drahtverspannungen über Autobahnen (Bundesstraßen A) an Stellen, **wo dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist**, durch von oben gut erkennbare, dachartige Tafeln im Mittelstreifen (oder falls dort nicht möglich, neben dem Pannestreifen), deren Größe und Ausführung bundeseinheitlich durch das d.o. Ressort festzulegen wäre.

Die Begründung für die Effizienz dieser Maßnahme liegt darin, daß Autobahnüberkreuzungen, die schlecht erkennbar sind, nur beim Landeanflug im Einsatzfall eine Gefährdung darstellen,

BMWV.DOC



- 4 -

wobei aber eine solche Tafel dann gut erkennbar ist, während für den Streckenflug ohnedies eine Flughöhe von 150 m über Grund eingehalten werden muß. Zudem treten viele Leitungsüberkreuzungen im Autobahnbereich von sich aus derart deutlich in Erscheinung, daß sie keiner Kennzeichnung bedürfen.

Die **einheitliche Festlegung** einer solchen Tafel ließe eine wirtschaftliche Serienfertigung zu und würde eine relativ rasche Realisierung dieser Sicherheitsmaßnahme für die dafür in Betracht kommenden Autobahnkreuzungen ermöglichen, wobei der Investitionsaufwand für diese Maßnahmen in einer vertretbaren Größenordnung läge.

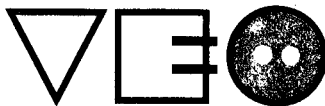
Es ist uns bewußt, daß diese Maßnahme nicht die ungeteilte Zustimmung aller Piloten findet. Sie sollte aber gegenüber unrealistischen Maximalforderungen als eine wertvolle, **unverzüglich realisierbare Verbesserung** positiv bewertet werden.

3. Förderung von technischen Maßnahmen zur Erhöhung der technischen Sicherheit (z.B. Darstellung der lokalen Kartographie mit eingetragenen Hindernissen am Bildschirm unter Einbeziehung von GPS, Laser-Radar u. dgl.) in den für den Such- und Rettungseinsatz vorgesehenen Fluggeräten. Hierbei wird der aktuelle Stand der Technik ebenso zu berücksichtigen sein, wie jene höheren Anforderungen, welche laut Medienberichten künftig seitens der EU an die hierfür zum Einsatz gelangenden Fluggeräte gestellt werden sollen.
4. Grundsätzliche Einschränkung darüber hinausgehender optischer Kennzeichnungsmaßnahmen an Hindernissen auf wenige Sonderfälle, in denen diese aus ganz besonderen, zwingenden Gründen unerlässlich und angemessen sind, z.B. bei Talüberspannungen, ganz speziellen, kritischen Stellen im Bereich von Gebirgspässen im Zuge der Schlechtwetterflugwege oder in einem noch zu definierenden Nahbereich der Landeflächen bei Krankenhäusern. Die Begründung für eine derartige Einschränkung solcher Maßnahmen sehen wir darin, daß in den Schlechtwetterflugwegen von Flächenflugzeugen jedenfalls eine wesentlich größere Flughöhe als 10 m eingehalten werden muß und Hubschrauber bei einer plötzlichen Verschlechterung der Sicht, welche zu einer besonders niedrigen Flughöhe Veranlassung geben könnte, grundsätzlich auch die Möglichkeit einer Außenlandung haben. Bei derart schlechten Sichtverhältnissen wären dann auch die Kennzeichnungen kaum mehr wahrnehmbar.

Betreffend die Such- und Rettungsflüge in unübersichtlichem Gelände, welche letztlich den Anlaß für die LFG-Novelle 1993 gegeben haben, weisen wir darauf hin, daß der tragische Unfall in erster Linie auf fehlende Kenntnis über das Vorhandensein eines Hindernisses zurückzuführen war, was mit den unter Punkt 1 angeführten Maßnahmen künftig vermieden wird, zum anderen aber gerade jene besonderen Gebiete auch landschaftlich besonders sensibel sind, weshalb eine optische Kennzeichnung aus ökologischen Gründen kaum vertretbar sein dürfte.

Bei entsprechender Formulierung dieser Grundsätze im Gesetz sollte sich auch der derzeit abschätzbare, von den Landesbehörden bei der gegebenen Personalausstattung aller Voraussicht nach in 20 Jahren kaum bewältigbare Verwaltungsaufwand drastisch reduzieren lassen.

BMWV.DOC



- 5 -

Zusammenfassend möchten wir hervorheben, daß das LFG nach unserer Ansicht auch im Interesse des Flugrettungswesens dringend einer Überarbeitung im Sinne des heute vom Gesetzgeber erwarteten „vernetzten Denkens“ bedarf, nachdem bei der kurzfristigen Einführung der oben diskutierten Bestimmungen im Jahre 1993 für eine entsprechend umfassende Untersuchung unter Einbeziehung aller Betroffenen offenbar nicht genügend Zeit verfügbar war und der Vollzug dieses Gesetzes daher auf beachtliche ökologische und volkswirtschaftliche Probleme stößt.

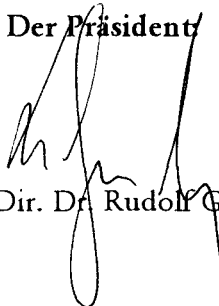
Wir schließen uns der in den Allgemeinen Erläuterungen zum vorliegenden Entwurf einer LFG-Novelle unter Ziffer 3 angeführten Feststellung, daß ein flächendeckendes Such- und Rettungssystem besondere Sicherheitsmaßnahmen verlange und damit seinen Preis habe, vollinhaltlich an. Es scheint uns jedoch unerlässlich, auch zu diskutieren, mit welchen technischen Mitteln und damit verbundenem finanziellen Aufwand das gesetzte Ziel in zeitgemäßer und angemessener Weise mit gesellschaftlicher Akzeptanz erreicht werden kann.

Die nunmehr geplante Novellierung böte die Gelegenheit zu einer deutlichen Verbesserung des Gesetzes hinsichtlich der Behandlung von Luftfahrthindernissen, weshalb wir Sie dringend um Berücksichtigung unserer o.a. Vorschläge ersuchen.

Mit freundlichen Grüßen

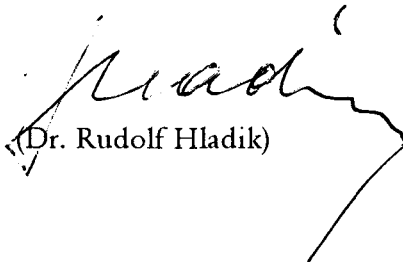
VERBAND DER ELEKTRIZITÄTSWERKE
ÖSTERREICHS

Der Präsident



(Gen.Dir. Dr. Rudolf Gruber)

Der Geschäftsführer:



(Dr. Rudolf Hladik)

BMWV.DOC

