



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Postfach 1
A-1300 Wien-Flughafen

Tel.: (+43-1) 7007-23900
Fax: (+43-1) 7007-23615
e-mail: office@aoev.at
Zeichen: AÖV/WG/sv/006
Schwechat, 24. Januar 2013

Novelle LFG

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen (AÖV) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfes für die Novelle des Luftfahrtgesetzes und erlaubt sich, in offener Frist nachfolgende Stellungnahme abzugeben.

Grundsätzlich begrüßt die AÖV die Intention der Novellierung, Unklarheiten zu beseitigen und den Verwaltungsaufwand zu vereinfachen. Bei einigen neuen Bestimmungen sehen wir jedoch diese Intention nach Verwaltungsvereinfachung, Effizienzsteigerung und Klarstellung noch verbesserungsfähig.

Wir begrüßen, dass die Möglichkeit geschaffen werden soll, die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen auch auf der Internetseite des Zivilflugplatzhalters veröffentlichen zu können (bisher nur per Anschlag) sowie die rechtliche Umsetzung der Möglichkeit für Zivilflugplatzhalter, Luftfahrzeuge, die mit einem behördlichen Startverbot belegt wurden, auf eine andere Abstellposition zu verschieben sowie die Klarstellungen in den Erläuterungen zu § 59. Zu begrüßen ist auch das geplante Verbot zur Verwendung von Lasern, wobei aufgrund des Gefährdungspotentials unserer Ansicht nach auch eine Strafbestimmung zweckmäßig wäre.

Zu § 24(d): Die Änderung bedeutet, dass unbemannte Fluggeräte unter 79 Joule in unmittelbarer Nähe eines Flughafens bis 30 Meter über Grund betrieben werden dürfen. Da dies ein Sicherheitsrisiko darstellen kann, sollten auch unbemannte Geräte unter 79 Joule in Sicherheitszonen verboten sein.

Zu § 74 (6): In den letzten drei Sätzen des Punktes (6) werden die Begriffe „Voraussetzungen für die Zertifizierung“ und „Mangel“ aus unserer Sicht vermischt bzw. wird der Begriff „der Mangel“ nicht näher erläutert. Es ergibt sich dadurch der Widerspruch, dass bei einem Nicht-Erfüllen von Voraussetzungen für

Seite 2 zu Schreiben vom 24.1.2013

die Zertifizierung einerseits das Flughafen-Zertifikat vollständig an Gültigkeit verliert. Sollten nicht näher definierte Mängel nicht innerhalb einer von der Behörde festgesetzten Frist behoben werden, muss andererseits die zuständige Behörde per Bescheid feststellen, ob das Flughafen-Zertifikat „ganz oder zum Teil ungültig ist“. Mit einer klaren Definition der beiden oben angeführten Begriffe könnte diese Unklarheit vermieden werden.

Zu § 75 (2): Es soll klargestellt werden, dass der Zivilflugplatzhalter „Dienststellen von Flugsicherungsorganisationen“ geeignete Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen hat. So soll eine im Zuge zahlreicher Novellierungen des § 122 verloren gegangene Bestimmung wieder in das LFG aufgenommen werden. Diese Verpflichtung ist notwendig, da grundsätzlich nur der Flugplatzhalter die Verfügungsgewalt über die Einrichtungen auf einem Zivilflugplatz hat. Ferner sollte klargestellt sein, dass diese Zurverfügungstellung nur für Räumlichkeiten und Flächen innerhalb der Flughafengrenzen erfolgen kann.

In den Erläuterungen wird zwar darauf hingewiesen, dass der Zivilflugplatzhalter dafür den „Ersatz allfälliger Selbstkosten“ fordern kann. Im Sinne der gewünschten Klarstellungen im LFG sollte die Kostentragung als essentielle Frage nicht in den unverbindlichen Erläuterungen, sondern im Gesetzestext geregelt werden.

Wir schlagen daher vor, den 2. Satz des § 75(2) wie folgt zu formulieren:

....., im erforderlichen Ausmaß gegen Ersatz der Selbstkosten unter Berücksichtigung einer Kapitalverzinsung und einer angemessenen Gewinnkomponente zur Verfügung zu stellen.

Zu § 78: Wir regen an, das Genehmigungsverfahren für geringfügige Baumaßnahmen, die keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb haben, zu vereinfachen. Derzeit sind Änderungen von zivilen Bodeneinrichtungen auf Flughäfen gemäß § 78 LFG vom BMVIT zu genehmigen. Wir sind der Ansicht, dass geringfügige Änderungen, die keine Auswirkungen auf die Sicherheit der Luftfahrt haben können, in einem vereinfachten Verfahren (ohne Verhandlung) abgewickelt werden sollten.

Dies könnte durch eine analoge Anwendung der Bestimmungen über anzeigepflichtige Vorhaben (z.B.: Änderung von Zwischenwänden, etc.) gemäß der Bauordnung bzw. einer Auflistung von bewilligungsfreien Bauvorhaben (z.B.: Baustelleneinrichtung, Aufstellen von Baucontainern, etc.) erreicht werden. Diese geringfügigen Baumaßnahmen müssen derzeit alle verhandelt werden.

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

Seite 3 zu Schreiben vom 24.1.2013

Dadurch können Verfahren in der Abwicklung beschleunigt werden und das BMVIT unterstützt damit aktiv die Verbesserung der Effizienz und des Kostennutzens.

Zu § 84: Wir regen an, das Genehmigungsverfahren für geringfügige Baumaßnahmen, die keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb haben, zu vereinfachen. Derzeit sind Änderungen militärischer Bodeneinrichtungen auf Flughäfen gemäß § 84 LFG vom BMLV – zum Teil im Einvernehmen mit dem BMVIT – zu genehmigen. Wir sind der Ansicht, dass geringfügige Änderungen, die keine Auswirkungen auf die Sicherheit der Luftfahrt haben können, in einem vereinfachten Verfahren (ohne Verhandlung) abgewickelt werden können.

Zu § 87 (1): Zu begrüßen sind die Klarstellungen in den Erläuterungen, dass auch im Falle einer im UVP-Verfahren erteilten Zivilflugplatz-Bewilligung die Luftfahrtbehörden zur Erlassung der Sicherheitszonen-Verordnung zuständig sind und die Sicherheitszonen-Verordnung nicht im UVP Verfahren mit erlassen wird. In diesem Zusammenhang wäre aber eine Übergangsregelung wünschenswert, mit der klargestellt wird, dass ein nach der alten Rechtslage durchgeführtes Verfahren zur Festlegung der Sicherheitszone im Rahmen der UVP aufgrund der neuen Rechtslage nicht nochmals durchgeführt werden muss.

Zu § 87 (7): Der Abs. 7 sollte dahingehend abgeändert werden, dass wie in Abs. 8 die betroffenen Grundstücksbesitzer nicht alle einzeln zu verständigen sind, sondern dass die Verständigung durch Kundmachung in der Gemeinde erfolgen kann. Der erste Satz im Pkt. 7 soll daher lauten:

...."Die Verständigung der Eigentümer der vom Entwurf zur Änderung der Sicherheitszonen-Verordnung umfassten Grundstücke hat durch öffentliche Verlautbarung an den Amtstafeln jener Gemeinden, in denen sich die Grundstücke befinden, für die Dauer von 8 Wochen zu erfolgen".

Zu § 120a (1): Die AÖV begrüßt die vorgeschlagene Klarstellung, dass bei der Festlegung der An-, Ab-, und Streckenflugverordnung durch die ACG auch auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung Rücksicht zu nehmen ist. Dieses Minimierungsgebot ist bisher schon langjährige Praxis der ACG, und wir begrüßen diese neue Bestimmung.

Zu § 122: Aus den Erfahrungen aus dem UVP Verfahren betreffend der 3. Piste wäre eine Klarstellung anzustreben, wer für die Beantragung von Bewilligungen zuständig ist (z.B.: Flugsicherungsorganisationen gemäß § 120 LFG, wie ACG). Diese Diskussion hat zu erheblichen Verzögerungen geführt und sollte für zukünftige Verfahren vermieden werden.

Zu § 128 (2): Es wird angemerkt, dass ein Feuerwerk zu Silvester in der Sicherheitszone genau so gefährlich ist wie an anderen Tagen, daher gehört die-

Büro: OfficePark I, Top B 08/04 - www.aoev.at

006_2013 Brief BMVIT_Novelle_LFG.doc

Seite 4 zu Schreiben vom 24.1.2013

se Ausnahme gestrichen, bzw. nur in Abstimmung mit den Betriebszeiten eines Flughafens gewährt.

Zu 134(3) neu: Dieser Absatz scheint im Hinblick auf die Bestimmungen des Schengener Abkommens und der Reisefreiheit verfassungsrechtlich bedenklich, da die Bestimmungen einer Identitätskontrolle entsprechen.

In diesem Zusammenhang ist auch der Werdegang der EU-VO 2320/2002 zur EU-VO 300/2008 interessant, da die EU-VO 300/2008 vom Passagier bei Zutritt in den Sicherheitsbereich nur eine gültige Bordkarte verlangt, eine Identifizierung des Passagiers allerdings für nicht notwendig erachtet.

Darüberhinaus ist diese Bestimmung bei anderen, grenzüberschreitend tätigen Verkehrsunternehmen (Bahn, Linienbusse wie Eurotours) nicht Praxis und wird auch in fast allen EU-Staaten nicht angewendet.

Gerade aus diesem Grund haben die Flughäfen in den letzten Jahren gemeinsam mit den Airlines intensiv in die Installation von modernen automatisierten Boardingmaschinen investiert, durch welche schnell, automatisiert und mit wenig Personaleinsatz der Fluglinien bzw. deren Beauftragten das Boarding ermöglicht wird. Die dadurch erzielte Beschleunigung des Abfertigungsprozesses kommt den Reisenden und der effizienten Nutzung der Gesamtkapazität zugute und spielt gerade im Transferprozess eine wichtige Rolle.

Diese nun geplanten Identitätskontrollen machen alle diese Vorteile zunichte, führen zu einer erhöhten Komplexität des Abfertigungsvorganges und verhindern den Einsatz von automatisierten Boardingmaschinen. Gleichzeitig wird dadurch die Effizienz reduziert und die Kosten werden durch zusätzlichen Personaleinsatz in die Höhe getrieben.

Wir schlagen daher vor, diese Änderung ersatzlos zu streichen.

Zu § 134 a: Der Vorschlag, die Frist für die Zuverlässigkeitsprüfung von derzeit vier auf fünf Wochen auszuweiten, widerspricht vollkommen der Intention der Verwaltungsvereinfachung bzw. Effizienzsteigerung und führt zu nicht unerheblichen Mehrkosten für die betroffenen Unternehmen.

Wir schlagen daher vor, diese Änderung zu streichen.

Die vierwöchige Wartezeit bereitet schon heute erhebliche Probleme und führt auch im Zusammenhang mit Bauarbeiten im Sicherheitsbereich zu erheblichen Verzögerungen. Wünschenswert aus der Sicht der AÖV wäre hier vielmehr eine Beschleunigung und Vereinfachung des Verfahrens sowie eine Reduzierung der Frist auf 2 oder 3 Wochen.

Zu § 134 a (2): Flughafenausweise dürfen gemäß VO (EG) Nr. 185/2010 höchstens für 5 Jahre ausgestellt werden, für diesen Zeitraum gelten auch die Zuverlässigkeitsüberprüfungen. Es wird aber nicht für alle Ausweis Antragsteller bzw. Unternehmen an den diversen Flughäfen die maximale Gültigkeitsdauer von 5 Jahren ausgenutzt, sondern kann die Gültigkeitsdauer beschränkt werden.

Seite 5 zu Schreiben vom 24.1.2013

Wir schlagen daher folgende Formulierung vor:

...*„Für eine Verlängerung des Flughafenausweises nach 5 Jahren muss sich die betreffende Person erneut einer Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Abs. 1 unterziehen“.*

Zu §140d (3): Seitens des Gesetzgebers wird vorgeschlagen, dass die für die Zuverlässigkeitsüberprüfung zu entrichtende Gebühr im Voraus zu bezahlen ist. Derzeit werden die durchgeführten Überprüfungen mittels Rechnung verrechnet. Die nunmehr vorgeschlagene Abrechnungsweise erscheint ungleich aufwendiger als die derzeit praktizierte und könnte die Frist für die Zuverlässigkeitsüberprüfung noch weiter ausdehnen, da nicht geklärt ist, ab wann die Frist für die Überprüfung beginnt. (Erst, wenn die Bezahlung eingetroffen ist?)

Wir schlagen daher vor, die bisherige Form der Verrechnung beizubehalten und die Wortfolge *„im Vorhinein“* zu streichen

Zu § 171a: Die Novelle wird grundsätzlich begrüßt, es sollte jedoch klar gestellt sein, dass bei einem luftfahrtbehördlichen Startverbot eine sofortige Information an den Flugplatzhalter erfolgt, um das LFZ auch in einen schleppfähigen Zustand (Lösen der Bremsen) zu bringen

Darüber hinaus regen wir an, die Umsetzung jener Teile der EU-Verordnung 72/2010 *„zur Festlegung der qualitativen Anforderung an Luftfahrt Daten und Luftfahrtinformationen für den einheitlichen europäischen Luftraum“*, die den Mitgliedstaaten obliegen, ebenfalls in die Novelle aufzunehmen. Derzeit sind in diesem Themenkomplex zahlreiche Fragen noch nicht eindeutig geklärt, die angesprochene Verordnung ist aber weitgehend schon heute anzuwenden.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anregungen und stehen auch für ein persönliches Gespräch gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Mit freundlichen Grüßen

Arbeitsgemeinschaft Österreichischer
Verkehrsflughäfen



DI. G. Kunesch
Präsident