



ZVR-Zahl: 884934198

A - 4863 Seewalchen, Steindorf 8

Präsidium:

DDr. Helmut Raffelsberger (Präsident)

Hannes Papesh (Vize-Präsident)

Dr. Brigitte Dorner (Präsidiarätin)

Dr. Thomas Tupi (Generalsekretär)

An das/den

Präsidium des Nationalrates

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie;

BMVIT – IV/L2 (Luftfahrt-Rechtsangelegenheiten);

Sachbearbeiterin Mag.^{ra} Nonnenmacher, Dr. Prachner.

ergeht per E-Mail an:

l2@bmvit.gv.at

begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

katja.nonnenmacher@bmvit.gv.at

1. Februar 2013

Betreff: Stellungnahme zur geplanten LFG-Novelle

BEGUT_COO_2026_100_2_827037 / GZ. BMVIT-58.502/0009-IV/L2/2012

Sehr geehrte Frau Bundesministerin!

Sehr geehrter Herr Sektionschef!

Sehr geehrte Damen und Herren des BMVIT!

Sehr geehrte Frau Mag.^{ra} Nonnenmacher!

Sehr geehrter Herr Dr. Prachner!

Ich/wir als von der aktuell in Begutachtung befindlichen Novellierung des LFG teils massiv Betroffene sowie als Interessenvertretung für unsere Mitglieder möchten im Folgenden zu den geplanten Änderungen und der aktuellen Regelung binnen offener Frist Stellung nehmen.

Zwei zentrale Punkte erachten wir – neben anderen angeführten Punkten - als besonders wichtig und möchten wir im Begutachtungsverfahren noch ins Treffen führen, nämlich insbesondere:

- 1. §§ 9 und 10 LFG-neu – betrifft Außenabflug-/-landebewilligungen einschließlich Tandems**
- 2. § 84b LFG-neu – betrifft die geplante Untersagung des Betriebs von Luftfahrzeugen auf Land- oder Wasserflächen**

STELLUNGNAHME

Präambel

Der Verband „Austrian Airfield Association“ bezweckt insbesondere:

- a) Das Auffinden, Erschließen und Betreiben von Start- und Landeflächen einschließlich erforderlicher und nützlicher Infrastruktur für Luftfahrzeuge, Luftsportgeräte, etc. sowie Beantragung und Erlangung von Bewilligungen, einschließlich Aussenabflug- und -landegenehmigungen für Mitglieder und Dritte;
- b) An- und Verkauf sowie Pacht und Miete von Abstell-, Roll-, Start- und Landeflächen und Luftfahrzeugen und Luftsportgeräten;
- c) Die Ausübung, Pflege und Förderung des Flugsports, insbesondere im Bereich Leicht-, Ultraleicht- und Microleicht-Fliegen, motor- und nichtmotorisiertes Para- und Hängegleiten, sowie Segel- und Modellfliegen;
- d) Die Ausrichtung von Wettkämpfen, Meisterschaften und Veranstaltungen für Flugsportarten;
- e) Die kollegiale und freundschaftliche Zusammenarbeit mit anderen nationalen, europäischen und internationalen Verbänden, Vereinen, Organisationen sowie staatlichen Stellen;
- f) Die Nachwuchsförderung, Öffentlichkeitsarbeit und Lobbying für An- und Abflugflächen sowie den Flugsport im Allgemeinen;
- g) Beratungs- und Anlaufstelle für Mitglieder, Behörden und Dritte in Fragen des Flugsports;
- h) Die Mitwirkung bei Erlassung, Änderung oder Anpassung gesetzlicher oder rechtlicher Regelungen sowie die Verbesserung nationaler und internationaler Rahmenbedingungen;
- i) Die Vertretung der Interessen seiner Mitglieder gegenüber Dritten, insbesondere auch gegenüber in- und ausländischen Behörden und ihrer Beauftragten; im Falle öffentlich-rechtlicher Beleihungen, auch die Wahrnehmung solcher Rechte und Pflichten;
- j) Die Vermittlung zwischen Mitgliedern und Dritten im Falle von Interessenskonflikten oder Streitigkeiten, einschließlich der Schiedsgerichtsbarkeit; etc.

1.

Zu den §§ 9 und 10 LFG-neu

Ausdrücklich begrüßt wird die nunmehr gesetzliche Normierung der bisherigen, langjährigen Praxis für die Bewilligungsfreiheit von Außenabflügen-/landungen für Hänge- und Paragleiter durch

§ 10 Abs 4 LFG-neu. Diese muss allerdings auch um die entgeltliche Beförderung von Personen und die Ausbildung für diese ergänzt werden, da sich ansonsten in der Praxis unlösbare Probleme ergeben, zu welchen in dieser Stellungnahme an mehreren Stellen noch näher eingegangen wird.

Daran ändert auch die Normierung einer Befristungsfreiheit als Ermessensentscheidung in § 9 Abs 6 LFG-neu nichts.

In diesem Zusammenhang teilen wir großteils, insbesondere im Hinblick auf die geplante Bewilligungspflicht für Aussenabflüge für Hänge- und Paragleiter, die für die entgeltliche Beförderung von Personen sowie **die Ausbildung** betrieben werden (§ 10 Abs. 1 Z 4 LFG-neu), die bereits von der Flugschule Kössen geäußerten Bedenken, Argumente, Anregungen und Empfehlungen, schließen uns den angeführten Bedenken, Argumenten, Empfehlungen, etc. an, aber verzichten – aus verwaltungsökonomischen Gründen – auf eine reine Wortwiederholung derselben.

Für die Bestimmung des § 10 Abs. 1 Z 4 LFG wäre allerdings die Ausdehnung auf motorisierte Hänge- und motorisierte Paragleiter wünschenswert.

Laut Stellungnahme der Steiermärkische Landesregierung sollten in § 10 Abs. 1 Z 4 LFG-neu „auch die Voraussetzungen für die Bewilligung von Außenabflügen von motorisierten Paragleitern berücksichtigt werden“. Dies würde auch von unserer Seite begrüßt.

In eventu wird die Ausdehnung des § 9 Abs 6 LFG-neu auf motorisierte Hänge- und motorisierte Paragleiter angeregt, da diese Kategorie derzeit **regelmäßig** außerhalb von Flugplätzen starten und landen dürfen.

Es ergeht daher die Anregung, **motorisierte Hänge- und Paragleiter sowie Luftfahrzeuge leichter als Luft**, wie folgt in § 9 Abs. 6 LFG aufzunehmen:

Textvorschlag:

„(6) Bewilligungen gemäß Abs. 2 für Außenabflüge mit Hänge- und Paragleitern, welche nicht von der Ausnahmebestimmung gemäß § 10 Abs. 1 umfasst sind, sowie für motorisierte Hänge- und Paragleiter und Luftfahrzeuge leichter als Luft, dürfen auch unbefristet erteilt werden. Die übrigen Voraussetzungen gemäß Abs. 2 und 4 bleiben unberührt.“

2.

Antragspflicht für LFZ-Halter

Bezüglich § 9 Abs. 2 zweiter Satz LFG-neu ist nicht ganz klar, warum eine „Klarstellung“ erfolgen soll, dass ein Antrag auf Bewilligung von Außenlandungen und Außenabflügen **nur vom Halter des betroffenen Zivilluftfahrzeuges** einzubringen ist. Gerade bei gecharterten LZF sowie ausländisch registrierten LFZ macht es in vielen Fällen Sinn, dass gerade der Pilot ebenfalls den Antrag auf die erforderlichen Bewilligungen stellen kann.

Auch die Niederösterreichische Landesregierung schlägt in ihrer Stellungnahme zur vorliegenden Novelle vor, dass für Ballonvereine eine Ausnahme geschaffen werden soll, sodass auch Mitglieder von Ballonvereinen – neben dem Halter - zur Antragstellung berechtigt sein sollten. Unserer Meinung müsste das ebenso für andere Luftfahrzeuge generell gelten.

Da der Antrag auf Außenlandungen und Außenabflügen in der vorliegenden Fassung nur mehr vom Halter des betroffenen Zivilluftfahrzeuges einzubringen wäre, ist dies auch für die Schulung und gewerbliche Tandemflüge problematisch, wobei primär eine Bewilligungsfreiheit auch für Schulung und gewerbliche Tandemflüge vorgesehen werden soll.

Wenn ein Schulungsgelände für Hänge-/Paragleiter oder auch mit Hilfsmotor (mot. HG/PG) künftig „regelmäßig“ für Außenabflüge und Außenlandungen benützt wird, ergibt sich aus der neuen Bestimmung des § 84b LFG-neu, dass eine Bewilligung als Flugplatz notwendig wäre. Dies würde eine massive Schlechterstellung für die Flugschulen und Übungsgelände im Verhältnis zur derzeitigen Situation bedeuten und wäre auch insoferne undurchführbar, als – wie in § 9 Abs. 2 LFG-neu angeführt, ein Antrag auf Bewilligung von Außenlandungen und Außenabflügen nur **vom Halter des betroffenen Zivilluftfahrzeuges** einzubringen wäre. Dies wäre aufgrund unterschiedlicher Verwendungen von Schulungsgeräten mit teils nur kurzfristiger Nutzung und aber auch im Falle von Schulungen mit eigenem Gerät des Flugschülers, administrativ faktisch nicht möglich.

Daher ist die Bestimmung, dass Anträge künftig nur mehr vom Halter des betroffenen Zivilluftfahrzeuges einzubringen ist, auch in diesem Zusammenhang einer gründlichen Überprüfung auf Sinnhaftigkeit, Praxisrelevanz und verwaltungsrechtlicher- und -ökonomischer Exekutionsmöglichkeit zu unterziehen. Als Ergebnis sollte die Streichung des zweiten Satzes des § 9 Abs. 2 LFG-neu oder Abänderung darauf, dass alternativ auch der Pilot antragsberechtigt wäre, erfolgen.

3.

Zu § 10a „Abflüge mit Fallschirmen und Abflüge mit Hänge- und Paragleitern“

Die Überschrift ist sehr unglücklich gewählt, da in der Bestimmung des § 10a LFG-neu keine Regelung der „Abflüge mit Fallschirmen und Abflüge mit Hänge- und Paragleitern“ erfolgt, sondern – bezüglich der Abflüge mit Hänge- und Paragleitern nur ein Verbot für in der Praxis kaum relevante Abflüge aus LFZ, von Brücken, Türmen, Gebäuden erfolgt.

Die neu geschaffene Bestimmung des § 10a 2. Satz LFG-neu schießt allerdings über das aerodynamisch überhaupt Mögliche und die Praxis deutlich hinaus.

Die Möglichkeit des Abfluges mit Hänge- und Paragleitern von aus Luftfahrzeugen, von Brücken, Türmen, Gebäuden und dergleichen existiert in der Praxis – außer bei genehmigten, aber seltenen, Flugsportveranstaltungen von Luftfahrzeugen aus – nicht. Da beim Paragleiter die Tragfläche, um ausreichend Auftrieb für einen Flug liefern zu können, erst durch eine entsprechende „Anlaufgeschwindigkeit“ beschleunigt und flugfähig gemacht werden muss, ist die theoretische Anwendbarkeit dieser Bestimmung faktisch nur auf einen einzigen Fall beschränkt, nämlich dem „Absprung“ aus einem „Ballon“ oder „Helikopter“ im Rahmen von Flugvorführungen (Luftfahrtveranstaltungen), meist aus sogenannten „T-Bags“, die eine kontrollierte Öffnung und Beschleunigung des Schirms erlauben. Dies wäre als absoluter Einzelfall analog zu den Fallschirmsprüngen zu sehen und könnte unter § 10a erster Satz LFG-neu subsumiert werden.

Unserer Meinung nach wäre dieser zweite Satz in § 10a LFG-neu und der zweite Teil der Überschrift ersatzlos zu streichen und der Anwendungsfall „Absprung aus Helikopter oder Ballon“ im Rahmen der luftfahrtrechtlichen Genehmigung einer Flugsportveranstaltung, also wie bisher im Bewilligungsbescheid, zu regeln.

Sollte § 10a zweiter Satz LFG-neu in der vorliegenden Fassung beschlossen werden, so würde dies das sofortige Ende von Flugvorführungen mit Paragleitern bedeuten, bei denen nicht vom Berg gestartet werden kann. Drastische Konsequenz daraus wäre, dass den in Österreich tätigen Flugschulen, Schirmherstellern und der Allgemeinheit die Möglichkeit genommen würde, diese Sportarten auf Veranstaltungen vorzuzeigen und daraus Interesse, Medienwirksamkeit, Werbung und Nachwuchs zu generieren. Die Sparte der Fallschirmspringer hätte in gleichheitswidriger Weise weiterhin aber die Möglichkeit zur Demonstration auf Veranstaltungen und würde daher bevorzugt in der Öffentlichkeit wahr genommen.

4.

Konkurrenz der Regelungen des § 9 LFG zu jener des § 84b LFG-neu

Ein großes Problem könnte sich mit § 84b LFG in der akutell in Begutachtung befindlichen LFG-Novelle für alle motorisierten Außenstarter, insbesondere jedoch Ballone und motorisierte Hänge- und Paragleiter/Motorgleitschirme ergeben. Damit wären auch alle derzeit aktiven Außenstartgenehmigungen, die "regelmäßige" Landflächen vorsehen, künftig nicht mehr möglich. Bisher erteilte Außenstartgenehmigungen würden kurzerhand ersatzlos auslaufen.

Das Regelungsregime der Aussenabflüge und -landungen nach § 9 LFG soll nach der bisherigen Intention die Möglichkeit zur Ausnahme vom Flugplatzzwang statuieren, auf die ein Rechtsanspruch besteht, sofern eine Interessenabwägung ergibt, dass einer Erteilung der Bewilligung entweder keine öffentlichen Interessen entgegen stehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt.

Nach § 58 Abs. 1 LFG sind „Flugplätze“ Land- oder Wasserflächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt sind (Landflugplätze, Wasserflugplätze).

Nach dem derzeit geltenden Recht besteht also gem. § 9 Abs. 2 leg cit ein Rechtsanspruch darauf, dass bei **NICHT-STÄNDIGER BENUTZUNG, ABER REGELMÄSSIGER BENUTZUNG** derselben Land- oder Wasserfläche und nach entsprechender Interessenabklärung bzw. -abwägung eine Aussenabflug-/landebewilligung zu erteilen ist. Es gibt dafür hier keinen Ermessensspielraum für die Behörde. Dies funktioniert in langjähriger Praxis nicht nur für gelegentliche Außenabflüge/-landungen, sondern geradezu auch für „regelmäßige“ Aussenabflüge- und -landungen, die durch § 84b LFG-neu in der derzeit vorgeschlagenen Fassung nicht mehr möglich wären.

Wahrscheinlich nicht beabsichtigt, erhebt sich der neu vorgeschlagene § 84b LFG-neu ein wenig in systematisch versteckter Form in einem § 84 LFG, der mit seinen Ziffern a und b insgesamt drei (!) „Abschnitte“, nämlich 3. Abschnitt „Militärflugplätze“, 4. Abschnitt „Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen“ und im 5. Abschnitt „Gemeinsame Bestimmungen“ mit in diesem letzten Abschnitt sub titulu „Untersagung des Betriebs von Luftfahrzeugen auf Land- und Wasserflächen“ neu einfügt würde. Unabhängig von der sehr unglücklich formulierten

Überschreibung mit „Untersagung“ und der ebenfalls völlig ungeeigneten Abschnittsbezeichnung „Gemeinsame Bestimmungen“ würde durch § 84b eine grundsätzlich dem § 9 Abs. 2 LFG widersprechende Regelung eingeführt, die durch deren Regelungsgehalt „regelmäßige Abflüge und Landungen“ sowie die Nutzung zum „regelmäßigen sonstigen Betrieb von Luftfahrzeugen“ für Land- oder Wasserflächen verbietet.

Bisher war der jeweilige Landeshauptmann nach entsprechender Interessenabklärung bzw. -abwägung nach § 9 Abs. 2 LFG auch für „regelmäßige“ Außenabflüge- bzw. -landungen zuständig und genehmigungsfähig, sowie in der Lage, auch „Kategorien von Luftfahrzeugen“, die sich für Flugplätze oder diesbezügliche Prozedere wie Rollen, rascher Start, Wind unabhängige große Platzrunden- und Radio-Verfahren, etc. nicht primär qualifizieren, wie Ballone oder motorisierte Hänge- und Paragleiter/Motorgleitschirme, regelmäßige Aussenstarts- und -landungen zu genehmigen, was insbesondere im Sinne der Luftfahrt – nämlich Flugsicherheit, öffentliche Interessen, Verminderung einer Lärmkonzentration um Flugplätze, etc. - liegt. Besonders die genannten Kategorien von Luftfahrzeugen benötigen auch keine Infrastruktur oder Verfahrensabläufe, die für Flugplätze vorgeschrieben bzw. vorgesehen sind.

Bei der Regelung des § 9 LFG geht es somit nicht um das Fliegen mit diesen besonderen Luftfahrzeugen im Generellen, sondern nur um das Starten, bestehend aus einem kurzen Startlauf (10-30m, je nach Wind) und einem Steigflug von rund zwei Minuten bis zum Erreichen der Mindestflughöhe. Auch die Landung ist unproblematisch, da diese regelmäßig mit Motor im Leerlauf bzw. ganz abgestelltem Motor vorgenommen wird, und somit in vielen Fällen überhaupt keine oder nur ganz geringe Emissionen verursacht.

Nach § 84b LFG-neu sollen nun künftig nur mehr „nicht-regelmäßige“ Außenabflüge- und -landungen genehmigungsfähig sein. Neben einer sachlich nicht zu rechtfertigenden Ungleichbehandlung mit der bisherigen Situation wäre dies aber auch im Lichte einer unzureichenden Determinierung der entsprechenden Begriffsbestimmungen (Arg. „regelmässig“) rechtsdogmatisch problematisch und würde den realen Bedürfnissen und auch den Sicherheitsbestrebungen in der Luftfahrt nicht entsprechend, eben im Sinne der zivilen Luftfahrt im Generellen und einzelnen Kategorien von Luftfahrzeugen im Speziellen, entsprechen. Besonders alle nichtmotorisierten Tandemparagleitstartplätze und Ausbildungsgelände wären danach massiv betroffen.

Bisher:

- ständige Bestimmtheit = Flugplatz mit Bewilligungspflicht
 - nicht ständige Nutzung = Außenabflug- /-landebewilligung des Landeshauptmannes notwendig
 -

Künftig:

- ständige Bestimmtheit = Flugplatz mit Bewilligungspflicht;
- nur regelmäßige Nutzung = Bewilligungspflicht als Flugplatz, ohne, dass es nach Definition des § 58 LFG ein Flugplatz wäre (faktisch und wirtschaftlich sowie für einzelne LFZ-Kategorien nicht durchführbar);
- keine regelmäßige Nutzung = Außenabflug- /-landebewilligung des Landeshauptmannes;

Für die angesprochenen Kategorien von Luftfahrzeugen wie insbesondere motorisierte Para-/Hängegleiter/Motorgleitschirme, Ballone, etc.) ist insbesondere eine Flugplatzinfrastruktur nicht notwendig, sondern insbesondere Verfahrensweisen auf Flugplätzen geradezu teils **NICHT BESONDERS GEEIGNET**.

In den Materialien findet sich dazu:

„Mit § 84b soll – im Einklang mit § 9 Abs. 1 – klargestellt werden, dass für Flächen, die regelmäßig für Abflüge oder Landungen oder zum regelmäßigen sonstigen Betrieb von Luftfahrzeugen genutzt werden, eine Bewilligung gemäß den §§ 68 ff oder §84a erforderlich ist. Eine regelmäßige Nutzung liegt insbesondere dann vor, wenn die Fläche nicht nur vereinzelt, sondern wiederholt für Landungen und Abflüge verwendet werden soll. Ein – nicht abschließender – Hinweis auf die wiederholte Nutzung ist, wenn bestimmte Anlagen und Einrichtungen (zB Piste, Windsack, Markierung) vorhanden sind sowie diese Anlagen und Einrichtungen nicht vor jeder Benützung der Fläche errichtet bzw. angebracht werden müssen, sondern eben ständig verfügbar sind (unabhängig, ob nun tatsächlich Flugbetrieb stattfindet oder nicht).“

Katastrophale historische Interpretation: "Regelmäßig" = "wiederholt" = nicht nur „vereinzelt“

Danach ist von einer "nicht nur vereinzelt" Nutzung, sondern von "wiederholt für Landungen und Abflüge verwendet werden soll" die Rede. Das bedeutet eine **zusätzliche Einschränkung** des bereits unbestimmten Begriffs "regelmäßig" und eine massive Einschränkung der bisherigen Situation.

Der einzige Hinweis für eine wiederholte Nutzung blieben somit zwar auch noch die als Beispiele angeführten "Piste, Windsack, Markierung", welcher aber aufgrund einer „regelmäßigen“ Anzahl von "genehmigten Starts" bereits wegen der "Regelmäßigkeit" irrelevant sein dürften. Somit wären im schlechtesten Fall bereits 20 Starts der eigentliche Hinweis auf eine "regelmäßige" Nutzung einer Landfläche, unabhängig davon, ob somit ein Windsack hängt, dauernd gemäht ist oder nicht, da "regelmäßig" = "wiederholt" = Flugplatzbewilligung bedeuten würde.

Die angeführten Dinge wie „Piste, Windsack, Markierung“ dienen aber der Flugsicherheit und haben mit einer Regelmäßigkeit primär nicht unbedingt etwas zu tun. Sogar, wenn dauernd – beispielsweise eine Markierung – vorhanden wäre, würde dies nicht gleichzeitig auch einen verlässlichen Hinweis auf eine „Regelmäßigkeit“ von Abflügen/-landungen bedeuten.

Die Möglichkeit der Bewilligung einer Wiese zur Außenstartmöglichkeit durch die Landesregierungen beschränkte sich somit künftig nur mehr auf "einzelne" oder "gelegentliche" Außenstarts/-landungen. Damit wären viele Außenstartwiesen verloren oder nur mehr als "Flugplatz" zu genehmigen, was faktisch für die bisher genutzten Flächen, den beabsichtigten Zweck oder die LFZ-Kategorie unmöglich oder sinnlos wäre.

Davon unabhängig wäre in der Bevölkerung das Thema „**Flugplatz**bewilligung“ ein sensibler Bereich, der mit einer bisherigen und regelmäßigen Nutzung von Flächen nicht einher gehen darf.

Durch eine solche Regelung wie derzeit vorgeschlagen, würden sich bei regelmäßiger Nutzung und Bewilligungspflicht wiederum Lärmemissionen auf einige wenige Plätze konzentrieren und derzeit bereits bestehende Flugplätze in ihrem Betrieb durch Abwanderung der Klientel unwirtschaftlich.

Betreiber von Flugplätzen wären dazu gezwungen, aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen, die Start-/Landezahl maximal zu erhöhen, um vielleicht doch irgendwann die entstandenen Kosten einspielen zu können, nach einiger Zeit wieder aufgelassene Flugplätze und Konkurrenzszenarien bei

den Betreibern wären die Folge, vom verwaltungsrechtlichen Aufwand – entgegen der Überlegungen im Begutachtungsentwurf - ganz zu schweigen.

Diese Bestimmung steht somit vom Regelungsgehalt her eindeutig in Konkurrenz zu § 9 sowie 58 LFG idgF, die bestehende Verschiebung von regelmäßigen Aussenstarts-/landungen in einen erweiterten Flugplatzzwang würde weder einen Zugewinn von Flugsicherheit, noch irgendeine Verbesserung mit sich bringen, sondern nur die derzeit funktionierende Situation verschlechtern.

Im Lichte dessen, dass viele Flugplätze derzeit ohnehin nicht für Ultraleicht-LFZ zugelassen sind und Ballone, motorisierte Hänge- und Paragleiter nicht idealerweise für die Prozedere auf Flugplätzen geeignet sind, würde sich diese Art der Fliegerei durch die LFG-Novelle in der bisherigen Form teilweise **aufhören**. Neben vielen Piloten sind aber auch zahlreiche Unternehmen in Österreich von einer funktionierenden rechtlichen und wirtschaftlichen Situation in diesem Bereich angewiesen.

Für Ballone, die bereits seit Jahrzehnten "regelmäßig" Wiesen für Starts-/Landungen nutzen, wäre damit auch durch künftigen "Flugplatzzwang" ein absolutes Flugverbot bzw. ein Sicherheitsrisiko auf Flugplätzen die Folge. Zahlreiche Ausbildungsgelände für Para-/Hängegleiter sowie Startplätze für gewerbliche Tandemflüge würden damit ebenfalls nicht mehr bewilligungsfähig. Eine Bewilligung für einen Flugplatz oder -betrieb ist für diese Flächen weder möglich, noch sinnvoll.

Der Ausweg davon wäre - wie bereits angeführt – die gänzliche Streichung des geplanten § 84b LFG-neu, in eventuelle Änderung des Tatbestandsmerkmals von „regelmäßig“ auf „ständig“, in eventuelle nötigenfalls noch die Ausnahme bestimmter Luftfahrzeugkategorien von § 84b LFZ-neu.

Hier müssten dann Luftfahrzeuge wie motorisierte Para- und Hängegleiter/Motorgleitschirme, ULs oder Ballone als Kategorie oder aber gewisse Gewichtsgrenzen ausgenommen werden, zB "Leergewicht unter 120 kg" oder "MTOW unter 472 kg", was aber bei einer Gewichtsregelung bei Ballonen auch höher anzusiedeln wäre. Ausweg bei letzteren wäre die Anführung von „bemannten Luftfahrzeugen leichter als Luft“.

§ 84b hätte weitreichende Folgen für die gesamte Zivilluftfahrt

Letztlich wären dadurch in letzter Konsequenz aber auch regelmäßige Aussenabflüge-/landungen

von beispielsweise Polizei- und Rettungshubschraubern auf Landflächen, die beispielsweise bei Bergunfällen regelmäßig angefliegen werden, zB ideale Landflächen auf Bergen bei Bergunfällen, neben Schiliftstationen bei Schiunfällen, neben Hütten bei An- oder Abtransport von Lebensmitteln, wichtiger Güter oder Abwässern durch § 84b LFG-neu ebenfalls ausgeschlossen.

Wahrscheinlich müssten Agrarflugunternehmen wie zB im Burgenland zur Starschwarm-Kontrolle, aber auch Ab-/Anflugwiesen für Seilbahnbetreiber, Bedarfsflugunternehmen im Tourismusbereich oder für wiederholte Kontroll- oder Filmflüge in Österreich dadurch eingestellt werden.

Wir empfehlen daher dringend, insbesondere auch aus der - in dieser Form falschen - Systematik und der eigentlich unnötigen inhaltlichen Regelung des §84b LFG-neu, diesen wieder gänzlich aus der vorgeschlagenen Novellierung des LFG zu streichen.

Die Regelung der §§ 9 iVm 58 LFG war bisher völlig ausreichend und ergibt auch in der Systematik ein stimmigeres Bild des Regelungsgehaltes als die vorgeschlagene Fassung. Ein weitergehender Regelungsgehalt als bisher ist in alle Richtungen problematisch. Die bisherige gesetzliche Regelung hat sich auch administrativ seit vielen Jahren bewährt.

Hilfsweise wäre auch folgende – wenngleich auch unglücklichere – Formulierung von „regelmäßig“ auf „ständig“ möglich:

§ 84b. Land- oder Wasserflächen dürfen für **ständige** Abflüge und Landungen oder zum **ständigen** sonstigen Betrieb von Luftfahrzeugen nur genutzt werden, wenn von der zuständigen Behörde die gemäß den §§ 68ff oder § 84a erforderlichen Bewilligungen erteilt worden sind. ~~Etwaige zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes, in der Fassung BGBl. I Nr. XXX [Inkrafttreten des § 84b], für diese Flächen bestehende Bewilligungen gemäß § 9 bleiben bis zum Ablauf der jeweiligen Befristung aufrecht. Eine erneute Erteilung einer Bewilligung gemäß § 9 für die regelmäßige Nutzung dieser Flächen für Abflüge und Landungen oder zum regelmäßigen sonstigen Betrieb von Luftfahrzeugen ist nicht zulässig.~~

Da es sich hierbei – wie bereits ausgeführt – jedoch um eine völlig unnütze und systematisch äußerst unglückliche Regelung handelt, empfehlen wir die ersatzlose Streichung, da auch die im zweiten und dritten Satz angeführte „Übergangsbestimmung“ mehr als problematisch erscheint.

Exkurs: Ähnlichkeit von Ballonen und motorisierten Paragleitern (aufgrund relativ langsamer Eigengeschwindigkeit und besonderer Starteigenschaften)

Es gibt Kategorien von Luftfahrzeugen, die für Abflüge oder Landungen auf Flugplätzen nicht so gut geeignet sind, wie „flugplatztypische“ LFZ wie Flächenflugzeuge, Helikopter, etc. die meist auch auf eine entsprechende Flugplatzinfrastruktur (insbesondere Betankung) angewiesen sind.

Grundsätzlich müssen Luftfahrzeuge deswegen von Flugplätzen starten, da für manche Arten von Luftfahrzeugen besondere Infrastruktur (Tankstelle, Hangar, Abstellfläche, Befestigungsmöglichkeiten, etc.) und/oder besondere Geländegegebenheiten (zB Pisten, Befestigung, lange Rollstrecke, Pistenmarkierungen, langer An-/Abflugkorridor, Hindernisfreiheit, etc.) notwendig sind, um den Start und die Landung solcher Luftfahrzeugen überhaupt zu ermöglichen oder zu erleichtern. Dies ist jedoch aufgrund der luftfahrttechnischen Eigenheiten von Gas- und Heißluftballonen wie auch motorisierten Para- und Hängegleitern bzw. Motorgleitschirmen allerdings weder erforderlich noch besonders sinnvoll.

Allen voran zu nennen sind hier die Ballone, welche aufgrund ihrer Windabhängigkeit und mangelnden Steuerbarkeit in allen Achsen, denkbar ungeeignet sind, von Flugplätzen zu starten und ebenso dort auch wieder zu landen. Auch die entsprechende Startvorbereitung von Luftfahrzeugen ohne „fertiges Tragwerk“ und das lange Zeitfenster von der Vorbereitung bis zum Start sind völlig anders als bei Flächenflugzeugen. Gerade für LFZ leichter als Luft besteht daher seit geraumer Zeit die Möglichkeit, großteils bzw. ausschließlich im Rahmen von Bewilligungen Aussenstarts- und -landungen vorzunehmen. Dies wird insbesondere bei Heißluftballonen meist in Form von Allgemeinbewilligungen (= ohne Einschränkung auf eine bestimmte Örtlichkeit) genehmigt, und hat sich diese Form der Bewilligung bundesweit seit vielen Jahren bewährt.

Eine weitere – mit den Ballonen aufgrund der LFZ-typischen Eigenheiten gleichzustellende – Kategorie sind die motorisierten Hänge- und Paragleiter bzw. Motorgleitschirme. Auch hier sind die Flugplatzinfrastruktur und die Geländegegebenheiten eines Flugplatzes weder Voraussetzung noch besonders ideal. Ganz im Gegenteil ist das Starten- und Landen außerhalb von Flugplätzen administrativ und aus Gründen der Flugsicherheit eindeutig einer Flugplatzgebundenheit vorzuziehen.

Bei nichtmotorisierten Hänge- und Paragleitern, die Bergstart und Thermik benötigen, würde ja eine „Verbannung auf Flugplätze“ geradezu das Aus dieser Sportart einläuten, daher die Sonderregelung. Was für unmotorisierten Hänge- und Paragleiter am Berg gilt, trifft gleichermaßen auch auf das entsprechende Pendant der motorisierten Hänge- und Paragleiter zu. Die Verwendung eines Hilfsmotors ändert nämlich nichts an den gerätetypischen Eigenheiten. Für LFZ leichter als Luft und motorisierte Para- und Hängegleiter sowie Motorgleitschirme gibt es entsprechend seit vielen Jahren die Möglichkeit der Aussenabflug- und -landebewilligung, gerade für regelmässige Startwiesen.

Motorisierte Hänge- und Paragleiter sind wie auch ULs eigentlich die umweltfreundlichsten Luftfahrzeuge überhaupt. Neben einem geringem Leergewicht von unter 120 kg (mache Motoren haben nur ca. 20-30 kg), der Möglichkeit mit einigen Geräten zu Fuß zu starten und einem Verbrauch von durchschnittlich etwa 3-6 Litern Normalbenzin pro Flugstunde, gibt es eigentlich keine günstigere, leisere und umweltfreundlichere Möglichkeit in die Luft zu kommen. Alle Antriebe sind lärmgeprüft und mit einem Maximalpegel von unter 60 Dezibel als lärmarm einzustufen.

Da in der Regel die Lärmemission von landwirtschaftlichen Geräten und Strassenfahrzeugen den maximalen Lärmpegel von ultraleichten Luftfahrzeugen und motorisierten Hänge- und Paragleitern deutlich übersteigt, gibt es faktisch kaum Probleme mit Aussenstarts- und -landungen. Auch gab es unseres Wissens in den vergangenen Jahren keine wesentlichen Unfälle in diesem Bereich.

Durch eine geringere Anfahrtsstrecke und -zeit zu einer Startwiese für Außenabflug/-landung (=weniger Autonutzung als eine lange Hin- und Rückfahrt zum Flugplatz), ist auch der „Emissionsrucksack“ - volkswirtschaftlich und umwelttechnisch betrachtet – der kleinste aller Flugsportarten. Da also – im Vergleich zur sonstigen Anfahrt zum und Heimreise vom Flugplatz - nicht bereits Autoemissionen und beim Flug selbst dann 25-40 Liter AVGAS/MOGAS pro Flugstunde verbraucht werden, wie in der „großen Fliegerei“ ist der Ultraleichtflugbereich und das motorisierte Hänge- und Paragleiten wahrscheinlich die umweltfreundlichste Flugsportart überhaupt.

Wie bereits angeführt, möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass es bei der Regelung des § 9 LFG nicht um das Fliegen mit diesen LFZ im Generellen geht, sondern nur um den kurzen Startlauf (10-30m) und einen Steigflug von ca. zwei Minuten bis zum Erreichen der Mindestflughöhe von 150 m.

Argumente für eine „Sonderbehandlung“ aus Sicht des Flugplatzzwanges sind zum Beispiel:

- eine erforderliche längere Zeitdauer der Startvorbereitungen;
- kurze Start- und Landestrecken von 5 bis 50 Metern (keine Start-/Landebahn erforderlich);
- höhere Windanfälligkeit bei Seiten oder Rückenwind;
- mangelnde Fähigkeit zum „Rollen auf Rollwegen“, oder einem „Halten vor einem Rollhalt“;
- Flugfunk oder Transponder nicht vorgeschrieben (komplizierte Non-Radio-Verfahren);
- längere Zeit bis zum Verlassen des Nahbereiches eines Flugplatzes (windabhängig);
- deutlich geringere Eigengeschwindigkeit im Vergleich zu flugplatztypischen Luftfahrzeugen;
- keine oder erschwerte Start-/Landemöglichkeit gegen die Windrichtung (Arg. „Betriebspiste“);
- keine Notwendigkeit/Möglichkeit einer Betankung auf einem Flugplatz (Zweitaktergemisch);
- keine sinnvolle Zuweisung von normalen flugplatztypischen Platzrunden oder Warteschleifen;
- zu großer Geschwindigkeitsunterschied im Vergleich zu anderen LFZ („Auflaufen“ von Traffic)
- das gesamte Fluggerät wird teilweise von Hand zum und vom Startplatz getragen, etc.

Insbesondere aus diesen Gründen wurde es für Gas- und Heißluftballone ebenfalls als nicht erforderlich und sinnvoll erachtet, diese Luftfahrzeuge von Flugplätzen starten zu lassen, und deren generelle Außenstartgenehmigungen werden nicht eine bestimmte Örtlichkeit eingeschränkt erteilt.

Rechtliche Gleichbehandlung von Motorisierten PG/Motorgleitschirmen und Ballonen:

Motorisierte Paragleiter sind imstande, mit absolut kürzesten Start- und Landestrecken, je nach Windverhältnissen von 5 bis 50 Metern, auszukommen. Motorisierte Paragleiter haben gegenüber Gas- und Heißluftballonen noch dazu folgende entscheidende Vorteile beim Start- und Landevorgang:

a.) Sollte beim Start eines Gas- oder Heißluftballons ein unvorhergesehenes Ereignis eintreten und der Pilot zum Abbruch des Starts gezwungen sein, besteht beim Ballon eine Brandgefahr, wenn die Heizquelle nicht sofort verschlossen wird. Dort könnte die Ballonhülle in kürzester Zeit und ohne Einwirkungsmöglichkeit des Piloten Feuer fangen und damit Pilot(en), Passagiere, Dritte und deren Besitz gefährden.

Diese Gefahr besteht beim motorisierten Paragleiter nicht, da hier ein Startabbruch nur dazu führt,

dass der Pilot den Startlauf abbricht oder nach dem Abheben sofort wieder landet. Eine Brandgefahr besteht nicht, da die Temperatur der Motorteile nicht ausreicht, den Treibstoff (Zweitaktergemisch) zu entzünden.

b.) Ein Ballon hat bei häufig vorkommender, plötzlicher Änderung von Bodenwinden in der Startphase aufgrund des Fehlens jeglicher Steuerung keine Möglichkeit, eine horizontale Richtungsänderung vorzunehmen, womit die Gefahr der Kollision mit einem Hindernis und der bereits angeführten Brandgefahr bestünde. Das gleiche gilt auch für den Landevorgang. Einzig durch "Nachheizen" der Ballonhülle besteht eine gewisse Möglichkeit, Hindernissen in vertikaler Richtung auszuweichen, allerdings kann dies nur mit zeitlicher Verzögerung durchgeführt werden.

Im Gegensatz dazu ist es dem motorisierten Paragleiter aufgrund der technischen Gegebenheit der Steuerung um alle Achsen möglich, selbst bei Änderung des Bodenwindes Hindernissen auszuweichen oder den Start oder die Landung kontrolliert und ohne Gefahr abzubrechen. Ein motorisierter Paragleiter kann im Gegensatz zum Ballon auch bis zu einer Windgeschwindigkeit von ca. 25 km/h, gegen den Wind ansteuern, wobei bei derart starken Bodenwinden in der Regel nicht mehr gestartet wird, da die Windgeschwindigkeit mit zunehmender Höhe regelmäßig auch steigt und damit Streckenflüge gegen die Windrichtung kaum mehr möglich sind. Aber selbst bei unvorhergesehener Erhöhung der Windgeschwindigkeit kann ein motorisierter Paragleiter sicher und am vom Piloten auszuwählenden sicheren Landepunkt gelandet werden.

c.) Zum Thema Antrieb und Motorisierung wird der Vollständigkeit halber ausgeführt, dass ein Ballon ebenfalls einen "Antrieb" besitzt, ansonsten würde es nicht möglich sein, die Hülle tragend zu füllen und während des Fluges durch Erhöhung der Lufttemperatur in der Hülle zu steigen. Die Verwendung eines Antriebs bedeutet ja nichts anderes, als durch den Einsatz einer Energiequelle wiederum Energie in benötigter Form zu erzeugen, die für den Flug notwendig ist. Durch „Anheizen“ mittels des Gasbrenners oder Füllen der Ballonhülle mit Gas steigt der Ballon, genauso wie beim motorisierten Paragleiter durch die Erhöhung der Drehzahl des Propellers das Luftfahrzeug in direkter Wirkungsweise, während die Vorwärtsgeschwindigkeit dadurch nur unwesentlich zunimmt.

d.) Ein Landen bei Rückenwind ist nicht oder nur bei gegen Null tendierenden Geschwindigkeiten möglich. Auf unkontrollierten Flugplätzen wird die Start-/Landerichtung meist bei geringen Änderungen nicht sofort umgestellt. Eine „Flugplatzkonforme“ Landung wäre dann für motorisierte Paragleiter nur unter besonderer Gefährdung möglich.

Zusammenfassend kann man sagen, Ein motorisierter Hänge-/Paragleiter/Motorgleitschirm stellt aufgrund seiner technischen Möglichkeiten ein weitaus geringeres Risiko als ein Ballon dar und verfügt insbesondere über die angeführten Start-, Flug und Landevorteile, womit die Voraussetzungen für die Erteilung einer Außenstartbewilligung noch eher gegeben sind als bei Ballonen.

In der Frage der Außenstartbewilligung sollte auch bedacht werden, dass es zwar theoretisch möglich ist, von einem Flugplatz zu starten, jedoch in der Praxis kein Flugplatzbetreiber oder -halter die Erlaubnis hierzu erteilt, da man aufgrund der geringen Grundgeschwindigkeit sehr lange benötigt, um den jeweiligen Platzrundenbereich und damit den Nahverkehrsbereich des Flugplatzes zu verlassen. Damit entstünde unter Umständen eine Behinderung des sonstigen Luftverkehrs, darauf lässt sich de facto kaum ein Flugplatzhalter ein. Außerdem muss das gesamte Fluggerät meist in mehreren Teilen von oder zum Start-/Landeplatz getragen werden, somit müssten zusätzliche Zufahrtsmöglichkeiten geschaffen oder geöffnet werden. Schließlich wären kaum große Einnahmen bei den Start-/Landegebühren aufgrund des geringen Gewichts zu erwarten. All das spricht gegen die Start-/Landemöglichkeit durch Flugplatzbetreiber/-halter.

Damit bleibt nur, um den Piloten von motorisierten Hänge-/Paragleitern/Motorgleitschirmen das Starten und Landen in idealer Weise zu ermöglichen, dass für regelmäßige Außenstarts/-landungen entsprechende Bewilligungen erteilt werden müssen.

Zur Frage der gelegentlich angesprochenen Lärmemission sei kurz ausgeführt, dass beispielsweise in Österreich für motorisierte Para- und Hängegleiter vom österreichischen Aeroclub das erforderliche Lärmzeugnis nach der geltenden Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLLV) ausgestellt wird. Mit diesem Lärmzeugnis wird bescheinigt, dass dieses Luftfahrzeug im Sinne des § 8 Abs. 2 leg. cit als lärmarm mit einer Schallemission von weniger als 60 db festgestellt wurde. Die Grundlage für die Ausstellung dieses Zeugnisses bildet die gesetzlich vorgeschriebene Lärmmessung. Damit ist sichergestellt, dass dem Außenstart eines solchen Luftfahrzeuges aus lärmtechnischen Gründen keinesfalls ein öffentliches Interesse entgegensteht.

An dieser Stelle möchten wir ergänzend auch auf das Erkenntnis des Obersten Gerichtshofes vom 18.2.1975, GZ. 4Ob619/74, verweisen, in welchem festgehalten wurde, dass „nach den Richtlinien des österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung als Lärmstörung jede Erhebung von 10 dB über dem Grundpegel gilt.“ Selbst beim Start, der für ein paar Sekunden bis zum Abheben

meist mit Vollgas durchgeführt wird (je nach Windverhältnissen), werden somit keinerlei Schwellenwerte verletzt, da der Start niemals im Wohngebiet, sondern nur außerhalb des Ortsgebietes erfolgt (55dB äquivalenter Dauerschallpegel + 10dB bis zur potentiellen Lärmstörung laut OGH = 65dB; ULs haben aber jedenfalls weniger als 60 dB) und man aufgrund der nur kurzen Zeitdauer des Steigfluges mit Volllast nicht von einer dauernden Einwirkung mit konstantem Schallpegel sprechen kann. **Somit ist eine „Lärmstörung“ bei Außenstarts/-landungen ausgeschlossen.**

Eine weitere Voraussetzung für Außenstarts ist auch, dass die Startfläche gemäht sein muss. Zu hoher Grasbewuchs ist für Starts nicht günstig. Darüber hinaus ist die Zustimmung des Grundstückseigentümers und/oder Verfügungsberechtigten in der Praxis meist durch die Bewuchshöhe **bedingt**, und es darf nur bei niedrigem oder frisch gemähtem Gras gestartet werden. Starts und Landungen von motorisierten Para- und Hängegleitern bzw. Motorgleitschirmen sind mit der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung somit absolut vereinbar. Eine Ortsgebundenheit für bestimmte Flächen würde die Ausübung des Flugsports auch aus diesen Gründen teilweise verhindern oder künstlich verteuern, da Flächen ausschließlich gepachtet werden müssten und/oder für ein oftmaliges Mähen und die Entsorgung des Grases Sorge getragen werden müsste, da landwirtschaftliche Nutztiere aus zu kurzem Grünschnitt keinen Nutzen ziehen können, sprich dies somit ökologische Folgen hätte. Eine Flugplatzbewilligung dafür wäre für faktisch alle derzeit benutzten Flächen unmöglich, unnötig und unwirtschaftlich.

Auch aus diesen Gründen ist im Lichte von Naturschutz und Landwirtschaft eine Außenstartbewilligung für ein Miteinander mit der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung sinnvoll und notwendig, da nur sie ein Ausnutzen der jeweils günstigsten Startmöglichkeit (insbesondere auch im Hinblick auf die Windrichtung) erlaubt.

Für den Bereich Ultraleichtflug, motorisiertes Hänge- und Paragleiten sowie Ballone würde somit ein "Flugplatzzwang" eine dramatische Einschränkung in allen Dimensionen bedeuten. Insbesondere, weil faktisch nutzbare Flugplätze nicht zur Verfügung stehen.

Legistisch könnte der Gesetzgeber daher – falls der § 84b LFG-neu in der geplanten Fassung nicht gänzlich gestrichen wird - vom allgemeinen Flugplatzzwang entweder Luftfahrzeuge wie motorisierte PG/HG, ULs oder Ballone **als Kategorien oder aber gewisse Gewichtsgrenzen von § 84b leg cit ausnehmen. Kategorien wären hier "Leergewicht unter 120 kg" oder "MTOW unter 472 kg", sowie „LFZ leichter als Luft“ für Ballone.**

5.

Verwendung von ausländischen Luftfahrzeugen

Grundsätzlich wird die Möglichkeit einer generellen Festlegung der Verwendung von ausländischen Luftfahrzeugen in § 132a LFG-neu begrüßt. In dieser Bestimmung sollte allerdings, insbesondere in Bezug auf die Grundfreiheiten, im Besonderen, des freien Personen- und Dienstleistungsverkehrs, das Wort „unentgeltlich“ in Abs. 1, erster Satz, gestrichen werden.

Da höchstwahrscheinlich in der Praxis aufgrund der in § 132a Abs. 2 LFG-neu verwiesenen Gleichwertigkeiten (§ 18 Abs. 2 Z 1 und § 40 Abs. 2 Z 1 LFG) in vielen Fällen Beurteilungsschwierigkeiten zu erwarten sind, regen wir an, dass im Anwendungsbereich des § 132a LFG-neu nicht auf die exakte „Gleichwertigkeit“ abgestellt werden sollte, sondern auf „Mindeststandards, die eine sichere Verwendung von ausländischen Luftfahrzeugen erwarten lassen,“ geachtet wird.

Generelle Anerkennung von in Deutschland bzw. der EU registrierten Luftfahrzeugen und wechselseitige Anerkennung von Pilotenlizenzen

Insbesondere die dauerhafte Anerkennung von in Deutschland registrierten Luftfahrzeugen und UL-Lizenzen liegt uns sehr am Herzen und würden wir im Lichte der internationalen Fliegergemeinschaft mit Ausdehnung auch auf andere Länder sehr begrüßen.

Im Zusammenhang mit in der Praxis recht häufig vorkommenden Überschneidungen von Luftfahrzeugregistrierung und Pilotenlizenz in nicht EU-einheitlich geregelten Fällen, ergeben sich oft spezifische Fragen im Ultraleichtflugbereich (<472 kg max. Abflugmasse). Hier sollte dauerhaft sichergestellt werden, dass zumindest in Deutschland registrierte ULs mit dem österreichischen Ultraleichtflugschein (PPL-UL) ohne gesonderte Anerkennungen geflogen werden dürfen und auch in Österreich registrierte ULs mit deutscher Sportpilotenlizenz (SPL) betrieben werden dürfen.

Entgegen des durch EU-Verordnungen und EU-Richtlinien geregelten gemeinschaftsrechtlichen Zusammenwachsens der „großen Fliegerei“ sollten auch im umweltfreundlicheren Ultraleichtflugbereich entsprechende europäische Regelungen oder zumindest nationale Entbürokratisierungen angestrebt werden, die eine Entwicklung in diesem Bereich sicherstellen können.

Wir hoffen, damit einen Betrag zur legislativen Novellierung des LFG leisten zu können. Als Interessenvertretung bzw. Anspruchsgruppe würden wir es begrüßen, künftig auch in Ihren Verteiler für luftfahrtrelevante Angelegenheiten aufgenommen werden. Vielen Dank.

Wie ersucht, übermitteln wir diese Stellungnahme zusätzlich auch dem Präsidium des Nationalrates im Wege elektronischer Post an die Adresse begutachtungsverfahren@parlament.gv.at.

Wir danken für Ihre Mühewaltung, stehen bei Fragen oder für weitere Behandlungen gerne jederzeit zu Ihrer Verfügung und verbleiben elektronisch mit dem Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung



DDr. Helmut Raffelsberger (Präsident)

Hannes Papesh (Vize-Präsident)

Dr. Brigitte Dorner (Präsidialrätin)

Dr. Thomas Tupi (Generalsekretär)