



**FLYING TRAINING ORGANISATION**

## **MOTORFLUGUNION KLOSTERNEUBURG**

Registrierter gemeinnütziger Verein ZVR 198604382

**A-3400 Klosterneuburg, Türkenschanzgasse 123**

Tel.: 02243/34500, Fax Dw. 13, E-Mail: [flugschule@motorflugunion.at](mailto:flugschule@motorflugunion.at) Internet: [www.motorflugunion.at](http://www.motorflugunion.at)



**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)**  
z. Hd. Fr. Sektionschefin  
**Mag.<sup>a</sup> Ursula ZECHNER**

Radetzkystraße 2  
**A-1030 Wien**

Tel.: +43 (0) 1 711 62 65 0

Fax: +43

Mail: [Ursula.zechner@bmvit.gv.at](mailto:Ursula.zechner@bmvit.gv.at)

Klosterneuburg, 1.2.2013

Betrifft: **STELLUNGNAHME zum Entwurf der LFG-Novelle 2013** (insbesondere Untersagung des Betriebes von Luftfahrzeugen auf Land- oder Wasserflächen)

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

Vermeehrt werden Luftfahrtunternehmen und Luftsportvereine seitens des BMVIT mit Gesetzesvorschlägen konfrontiert, durch die sowohl Firmen und Luftsportvereine schlechter gestellt werden bzw. ihnen die Existenzgrundlage entzogen wird.

Es fehlt seit einiger Zeit, nach dem Abgang von Hr. Mag. Manfred BIALONCZYK, ein kompetenter Ansprechpartner an höherer Stelle im BMVIT, lediglich eine einzige Person schreibt Gesetzesentwürfe, die mit Luftfahrt wenig praktische Erfahrung und auch keine Luftfahrtilizenz besitzt!

Im vorliegenden Fall soll wohl die Landesituation für Rettungs-Helikopter verbessert werden, im Gegenzug wird jedoch der Flächenluftfahrt und den sonst tätigen Helikopterunternehmen de facto die Außenlandemöglichkeit entzogen.

Darüber hinaus existiert gar kein aktueller Regelungsbedarf zu den Außenlandeflächen und sind die vorhandenen gesetzlichen Grundlagen seit Jahrzehnten ausreichend und damals wohlüberlegt und an die Praxis angepasst worden.

### **446/ME XXIV. GP - Ministerialentwurf – Zum Vorblatt und seinen Erläuterungen**

Das Ziel zur Schaffung sachgerechter Regelungen, die österreichische Erfordernisse erfüllen wird **klar verfehlt**.

#### **MOTORFLUGSCHULE**

Ausbildungsumfang:

Licenses: GPL, PPL(A), CPL(A) modular course, ATPL(A) modular theoretical knowledge course  
Class Rating Courses: SEP(A) land, SEP(A) sea, MEP(A) land, TMG, Aerobatics, Sailplane/banner towing  
Ratings: Radio license, NR(A), IR(A) single- and multi-engine, MCC, HPA  
Instructor qualification: FI(A), CRI(SPA), IRI(A), MCCI(A)

Bankverbindung: OBERBANK Klosterneuburg, Blz. 15151, Kto. Nr.: 4201-003003

Der präsentierte Lösungsentwurf, angeblich angelegentlich an die österreichischen Erfordernisse der Vollziehungspraxis, wird durch erkennbar grobe Sachkenntnis in manchen Bereichen **extrem verfehlt!**

Wirtschaftspolitische Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

- Es ist unwahr, dass keine Beeinträchtigungen der österreichischen Luftfahrt ausgelöst werden. Wahr ist viel mehr, dass im Bereich der Flächen- und Helikopterbetreiber der österreichischen General Aviation bei Genehmigung dieses Ministerialentwurfes in Hinblick auf § 84b die Grundlage für Konkurse und Geschäftsschließungen gelegt wird.

### **Bewilligung von Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen**

Zitat aus dem Entwurf:

12. In § 9 Abs. 2 Luftfahrtgesetz wird der erste Satz durch folgende Sätze ersetzt:

„Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes oder einer Krankenhaus-Hubschrauberlandefläche (Außenabflüge und Außenlandungen) dürfen, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. **Der Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen ist vom Halter des Zivilluftfahrzeuges einzubringen.**“

Da „Kraut und Rüben“ hinsichtlich der bezogenen Krankenhaus-Hubschrauberlandefläche und generellen Bestimmungen zur Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen durcheinander gemixt werden wird lediglich vorsichtshalber angemerkt:

- Die Einbringung von Anträgen auf Bewilligung von Außenabflügen und –landungen muss weiterhin von Jedermann(!), also Veranstalter, Eigentümer, Halter, Grundstücksbesitzer etc. für alle jeweils Beteiligte(n) und beteiligte Luftfahrtgeräte eingebracht werden können, wie bisher.
- Flugschulen nutzen oft auch Fremdflugzeuge, sie müssen jedoch nicht deren Halter sein. Aufwendige zusätzliche Kommunikation/Papierkram mit dem Halter führt zu zusätzlichen unnötigen Belastungen.

**Folge:** Bei Luftfahrt-Veranstaltungen müssten ansonsten unzählige Bescheide und Einzel-Verfahren (für jedes Flugzeug) geführt werden!

Die Kosten sowohl für Luftfahrt-Veranstaltungen und Flugausbildungsunternehmen (oft nicht ident mit Flugzeug-Halter) steigen dadurch ins Unermessliche und wäre eine Veranstaltung oder ein Flugschulbetrieb aus zu hohen finanziellen Belastungen nicht mehr durchführbar.

Nicht zu vergessen ist in Österreich die ACGV, die, im Vergleich zum benachbarten Ausland, Gebühren bis zum Zehnfachen von den Luftfahrttreibenden unverschämt abverlangt!

**Die Einschränkung und Änderung der Antragssteller wird aus vorgenannten Gründen von der General Aviation einhellig abgelehnt!**

### **MOTORFLUGSCHULE**

Ausbildungsumfang:

Licenses: GPL, PPL(A), CPL(A) modular course, ATPL(A) modular theoretical knowledge course  
 Class Rating Courses: SEP(A) land, SEP(A) sea, MEP(A) land, TMG, Aerobatics, Sailplane/banner towing  
 Ratings: Radio license, NR(A), IR(A) single- and multi-engine, MCC, HPA  
 Instructor qualification: FI(A), CRI(SPA), IRI(A), MCCI(A)

Bankverbindung: OBERBANK Klosterneuburg, Blz. 15151, Kto. Nr.: 4201-003003

## Untersagung des Betriebes von Luftfahrzeugen auf Land- oder Wasserflächen

Zitat aus dem Entwurf:

§ 84b Luftfahrtgesetz Land- oder Wasserflächen dürfen für regelmäßige Abflüge und Landungen oder zum regelmäßigen 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.

- Diese Bestimmung ist im Entwurf im **IV Teil Luftfahrtgesetz (Flugplätze)** als 5. Abschnitt eingeordnet.  
Sie ist im Teil Flugplätze unverständlichlicherweise fehl angebracht, weil es sich hier nicht um Flugplätze handelt.
- Die Bestimmung steht auch im Widerspruch zu den §§ 9 und 10 LFG (wo sie systematisch unterzubringen wäre), **die Außenlandungen** regeln. Möglicherweise ist sie deshalb nicht richtig eingeordnet.
- Während die Definition für Flugplätze die „Ständige Benützung von Land und Wasserflächen“ beinhaltet, spricht die neue Bestimmung von regelmäßiger Benützung. Der Begriff „regelmäßige Benützung“ mit einer Unterscheidung zur ständigen Benützung ist nicht definiert.  
Es handelt sich bei dem Wort „**regelmäßig**“ somit um einen unbestimmten Gesetzesbegriff und bietet damit Freiraum für Willkür!
- Die Auswirkung dieser neuen Bestimmung auf die Luftfahrt ist entweder nicht bekannt oder wird aus nicht ersichtlichen Gründen in Kauf genommen.
- Österreich ist zwar stolz, dass es innerhalb der EU die wenigsten Arbeitslosen gibt – seitens des BMVIT ist man jedoch – was die Luftfahrt betrifft - bemüht, diese Position durch Maßnahmen zu gefährden, die geeignet sind, bestehende Existenzen zu gefährden oder komplett zu vernichten.
  - Als Beispiele können u.a. **neben dieser eigenartigen „Regelung“** auch die unvergleichlich hohen Gebühren (durch eine Behörde, die ausnahmsweise nicht der Staat sondern die Luftfahrzeughalter und Piloten am Leben erhalten) und
  - zusätzlich die oft unverständliche Regelungshäufung für Flugschulen, Luftfahrzeughalter und Piloten angeführt werden.

Die Formalitäten haben, ohne eine sichtbare Erhöhung der Sicherheit - enorm zugenommen.

### **MOTORFLUGSCHULE**

Ausbildungsumfang:

Licenses: GPL, PPL(A), CPL(A) modular course, ATPL(A) modular theoretical knowledge course  
Class Rating Courses: SEP(A) land, SEP(A) sea, MEP(A) land, TMG, Aerobatics, Sailplane/banner towing  
Ratings: Radio license, NR(A), IR(A) single- and multi-engine, MCC, HPA  
Instructor qualification: FI(A), CRI(SPA), IRI(A), MCCI(A)  
Bankverbindung: OBERBANK Klosterneuburg, Blz. 15151, Kto. Nr.: 4201-003003

## Interessant wäre auch, wie diese Neuregelung zustande gekommen ist.

- Es ist nicht vorstellbar, dass diese Bestimmung von den praxisfremden „Experten“ der BMVIT-Rechtsabteilung stammt!
- Der § 84b stellt überdies keine legislative Glanzleistung dar und ist eines Ministeriumsentswurfs unwürdig.

**Das geplante Verbot und die Untersagung des Betriebes von Luftfahrzeugen auf Land- oder Wasserflächen wird einhellig von der General Aviation aus vorgenannten Gründen abgelehnt.**

## Unbemannte Luftfahrzeuge § 24 f-k

stellen nach wie vor eine eminente Gefahr für Bevölkerung und Luftfahrt dar.

Aus unseren Unterlagen und Erlebnissen geht hervor, dass Drohnen immer wieder Kontrollverlust ausgesetzt sind und diese zumindest aus Verkehrsknotenpunkten wie Flugplätzen und Flughäfen und über bewohnten Gebieten ausdrücklich fernzuhalten sind.

Bis dato ist nicht sichergestellt, wie Drohnenbetreiber die gleiche Umsichtigkeit wie ein Pilot vor Ort nachweisen können. Kameras erfassen nicht alle erforderlichen Sichtbereiche. Im Bereich des Flugplatzes Wiener Neustadt-Ost (LOAN) kam es deswegen am 22.4.2010 zu einem Beinahezusammenstoß mit der OE-CTA, der in Folge mit AUSTRO CONTROL ausführlich kommuniziert wurde.

Ein Aufschlagsbrand, ausgelöst durch eine Drohne, unter Beteiligung von 5 Feuerwehren in Großmittel ist bekannt geworden.

Fakt ist am Beispiel Flugplatz Wr. Neustadt-Ost :

- dass Wr. Neustadt-Ost der am meisten beflogene Flugplatz Österreichs mit rund 80.000 Landungen/Jahr ist
- dass Wr. Neustadt-Ost Österreichs größter Schulflugplatz ist, alle Schüler unbedingt schützenswert sind und diese generell auf undefinierte Flugsituationen durch Drohnen im Alleinflug nicht adäquat zu reagieren imstande sind (durch unerwartetes Auftauchen oder unübliche Flugsituationen)
- dass in Wr. Neustadt-Ost keine Flugverkehrskontrolle oder Fluginformationsdienst ausgeübt wird und daher keine Weisungsbefugnis durch den Turm besteht
- dass Drohnenflüge vom Flugplatz LOAN nach Großmittel und zurück nicht statthaft sind
- dass Flugplätze übergeordnete Verkehrsflächen sind, die nicht einem Testbetrieb von Drohnen/unbemannten Flugkörpern gewidmet sind
- dass nur Piloten an Bord eine zuverlässige Beurteilung des Flugverkehrs abgeben (see to see - Prinzip) und die nötige angemessene Reaktionen setzen können

## **MOTORFLUGSCHULE**

Ausbildungsumfang:

Licenses: GPL, PPL(A), CPL(A) modular course, ATPL(A) modular theoretical knowledge course  
Class Rating Courses: SEP(A) land, SEP(A) sea, MEP(A) land, TMG, Aerobatics, Sailplane/banner towing

Ratings: Radio license, NR(A), IR(A) single- and multi-engine, MCC, HPA

Instructor qualification: FI(A), CRI(SPA), IRI(A), MCCI(A)

Bankverbindung: OBERBANK Klosterneuburg, Blz. 15151, Kto. Nr.: 4201-003003

- dass u.a. die nicht mögliche Kommunikation mit Drohnen ein Kernproblem ist, die nach wie vor in der zivilen Luftfahrt vollständig analog durchgeführt wird.  
Das "Routing" des gesamten Luftverkehrs funktioniert ausschließlich per VHF-Sprechfunk. Davon sind unbemannte Fluggeräte ausgeschlossen, auch deren Bodenoperatoren. Aus diesem Grund sind nicht zuletzt alle zivilen Lufträume über Europa für die Flugroboter bis jetzt gesperrt.

**Naturgemäß kommt es auf Flugplätzen oft zu massiven Ballungen des Luftverkehrs, die ein Drohnen-Bodenoperator mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht einschätzen kann. Drohnen sollen wegen Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt und der Bevölkerung daher ausschließlich in eigenen Testgeländen unterwegs sein können!**

### **Besondere Sicherheitsmaßnahmen § 134 Abs 2 und 3**

#### **Zitat aus dem Entwurf:**

§ 134a Abs. 2 lautet: „(2) Eine Verlängerung des Flughafenausweises ist nur zulässig, wenn sich die betreffende Person einer erneuten Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Abs. 1 unterzogen hat. Andere mittels Verordnung gemäß § 74 Abs. 1 festgelegte Bestimmungen über das Betreten oder Befahren der nicht allgemein zugänglichen Teile eines Zivilflugplatzes sowie die Rechte des Zivilflugplatzhalters, jedem das Betreten oder Befahren der nicht allgemein zugänglichen Teile des Zivilflugplatzes zu verweigern, bleiben unberührt.“

In § 134a werden folgende Abs. 3 bis 5 angefügt:

„(3) Der Flugbesatzungsausweis für ein von einem Luftfahrtunternehmen beschäftigtes Besatzungsmitglied darf vom Luftfahrtunternehmen nur jenen Personen ausgestellt werden, die sich einer Zuverlässigkeitsüberprüfung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 unterzogen haben. Die Abs. 1 und 2 sind sinngemäß anzuwenden.

(4) Ein unabhängiger Validierer im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 darf für die Durchführung der Validierungen nur Personen einsetzen, die sich einer Zuverlässigkeitsüberprüfung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 unterzogen haben und vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nicht spätestens bis zum Zeitpunkt der beabsichtigten Aufnahme der Tätigkeit mitgeteilt worden ist, dass gegen die überprüfte Person Bedenken im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 bestehen. Abs. 1 zweiter bis vierter und letzter Satz ist sinngemäß anzuwenden.

Wir gehen nicht konform damit, dass abseits des Grundrechts auf Daten zugegriffen wird, die weder auf Richtigkeit geprüft wurden noch vom Betroffenen kontrolliert werden können. Überdies ist weder ein Rechtsschutz für den Betroffenen vorgesehen, so dass er sich bei einer negativ ausgehenden ZÜP (Entzug des Flughafenausweises) nicht dagegen rechtsstaatlich wehren kann.

Mit der einhergehenden Demontage des Grundsatzes der Rechtsstaatlichkeit wird das höhere Gut und die gravierende Bedrohung der Demokratie mittels eines untauglichen Mittels zugunsten des Terrors geopfert.

Aus der deutschen ZÜP ist uns bekannt, dass absurde Begründungen für einen Entzug durchausgang und gäbe sind, wie z.B. der Konkurs einer eigenen Firma oder ein fehlender lückenloser Lebenslauf mangels gesetzlicher Regelung in anderen Dritt-Ländern etc.

### **MOTORFLUGSCHULE**

Ausbildungsumfang:

Licenses: GPL, PPL(A), CPL(A) modular course, ATPL(A) modular theoretical knowledge course  
Class Rating Courses: SEP(A) land, SEP(A) sea, MEP(A) land, TMG, Aerobatics, Sailplane/banner towing

Ratings: Radio license, NR(A), IR(A) single- and multi-engine, MCC, HPA

Instructor qualification: FI(A), CRI(SPA), IRI(A), MCCI(A)

Bankverbindung: OBERBANK Klosterneuburg, Blz. 15151, Kto. Nr.: 4201-003003

Entweder soll hier in vorausgehendem Gehorsam ein extra Dienstleister neu installiert werden oder es muss jede Organisation wieder eine weitere (unnötige) Person beschäftigen, die Kollegen bespitzelt. Auf der einen Seite sind Piloten vertrauenswürdig, andererseits schießt dann wieder das Misstrauen über, dann brauchen wir wieder „unabhängige“ Personen.

**Es muss davon ausgegangen werden, dass diese Maßnahme wieder zusätzliche Kosten für die General Aviation bedeuten. Wir lehnen daher diese Ergänzungen vor Schaffung eines entsprechenden rechtsstaatlichen Instruments zu den bestehenden Regeln ab, auch in Hinblick auf die Sicherheit nicht erhöhende Wirkung,**

### **§ 169 Abs. 1 Z6 Strafen**

Vorweg darf festgehalten werden, dass Festlegungen in alten Flughandbüchern durch die Wirklichkeit und Unfallforschung teilweise als überholt gelten.

**Eine weitere Verschärfung ist schon deswegen abzulehnen, weil Abweichungen von im OM festgehaltenen Verfahren ohnehin bereits von der Aufsichtsbehörde geahndet werden können.**

**Wir verbleiben inzwischen mit der Bitte um Kenntnisnahme sowie**

**mit freundlichen Grüßen**

**Gustav Z. HOLDOSI**

Präsident, Flight Instructor, Accountable Manager

Als weiteres Anliegen an den Gesetzgeber regen wir an:

Zudem dürfen wir noch darauf verweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 B-VG ist die deutsche Sprache die Staatssprache der Republik Österreich. Daraus folgt nach der Rechtsprechung der beiden Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts, dass alle Anordnungen der Staatsorgane in deutscher Sprache zu treffen sind und der amtliche Verkehr in deutscher Sprache zu erfolgen hat. Theoretische Prüfungen bei AUSTRO CONTROL dürfen in manchen Fällen (z.B. ATPL(A) nur in englischer Sprache abgelegt werden, obwohl dies für die Ausübung der Rechte des Linienscheiners ATPL(A) nach Ansicht von führenden Luftfahrtexperten mit jahrzehntelanger

### **MOTORFLUGSCHULE**

Ausbildungsumfang:

Licenses: GPL, PPL(A), CPL(A) modular course, ATPL(A) modular theoretical knowledge course  
Class Rating Courses: SEP(A) land, SEP(A) sea, MEP(A) land, TMG, Aerobatics, Sailplane/banner towing  
Ratings: Radio license, NR(A), IR(A) single- and multi-engine, MCC, HPA  
Instructor qualification: FI(A), CRI(SPA), IRI(A), MCCI(A)  
Bankverbindung: OBERBANK Klosterneuburg, Blz. 15151, Kto. Nr.: 4201-003003

weltweiter Praxis im Liniendienst nicht erforderlich ist. Diese Praxis dient ausschließlich den Interessen der AUSTRO CONTROL, deren Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sich die – zugegebenermaßen unter Umständen durchaus mühevoll – Arbeit ersparen, englische Texte betreffend Prüfungsfragen in die deutsche Sprache übersetzen zu müssen. Diese Texte sind jedoch beim von AUSTRO CONTROL beauftragten Lieferanten für Prüfungsfragen auch in deutscher Sprache verfügbar! Die Regelung von AUSTRO CONTROL erscheint daher weit überschießend und für den Staatsbürger nicht nur rechtswidrig sondern auch kontraproduktiv.

### **MOTORFLUGSCHULE**

Ausbildungsumfang:

Licenses: GPL, PPL(A), CPL(A) modular course, ATPL(A) modular theoretical knowledge course  
Class Rating Courses: SEP(A) land, SEP(A) sea, MEP(A) land, TMG, Aerobatics, Sailplane/banner towing  
Ratings: Radio license, NR(A), IR(A) single- and multi-engine, MCC, HPA  
Instructor qualification: FI(A), CRI(SPA), IRI(A), MCCI(A)

Bankverbindung: OBERBANK Klosterneuburg, Blz. 15151, Kto. Nr.: 4201-003003

## Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes zu Aussenlandungen und Aussenabflügen

LFR-VwGH-2001-004.  
VwGH 12.09.2001 - 99/03/0242  
§ 9 LFG

**RS 1:** Mit "öffentlichen Interessen" im Sinne des [§ 9 Abs. 2 LFG](#) wird das gesamte Spektrum der im Einzelfall in Betracht kommenden öffentlichen Interessen erfasst. Die Frage, ob und welche öffentliche Interessen der Erteilung der Bewilligung entgegenstehen, hängt daher von den im Einzelfall konkret gegebenen Umständen ab (Hinweis [Erk 17.6.1998, 96/03/0332](#), und die dort zitierte Vorjudikatur).

**RS 2:** Stehen der beantragten Bewilligung für Außenabflüge bzw. Außenlandungen öffentliche Interessen im Sinne des [§ 9 Abs. 2 LFG](#) nicht entgegen oder werden konkret entgegenstehende öffentliche Interessen durch bestimmte, am Außenstart bzw. an der Außenlandung bestehende öffentliche Interessen überwogen, so hat der Antragsteller einen Rechtsanspruch auf Bewilligung des beantragten Außenabfluges bzw. der beantragten Außenlandung (Hinweis [Erk 10.10.1990, 89/03/0253](#)).

**RS 3:** Dass einem Antragsteller schon "reihenweise" Bewilligungen für Außenabflüge bzw. Außenlandungen von einem bestimmten Grundstück aus erteilt wurden, stellt für sich ebenso wenig einen Grund für die Versagung der beantragten Bewilligung nach [§ 9 Abs. 2 LFG](#) dar, wie der Umstand, dass dieses Grundstück "regelmäßig" für Flugbewegungen benützt wird. Solange durch diese Umstände nämlich das Tatbestandsmerkmal der "entgegenstehenden öffentlichen Interessen" im Sinne des [§ 9 Abs. 2 LFG](#) nicht konkret erfüllt wird, sind sie in diesem Verfahren nicht relevant.