

INITIATIVANTRAG

der Abgeordneten Johann Hell, Andreas Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen

betreffend Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 61/2015, wird wie folgt geändert:

1. In § 9 wird nach Abs. 2 folgender Abs. 2a eingefügt:

„(2a) Ist es aufgrund des geplanten Einsatzes der Zivilluftfahrzeuge nicht möglich, die für die Außenabflüge oder Außenlandungen vorgesehenen Flächen im Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen anzugeben, ist die Erteilung einer allgemeinen Bewilligung zulässig, wenn durch die Vorschreibung von Auflagen und Bedingungen sichergestellt werden kann, dass den Außenabflügen oder Außenlandungen keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. Die übrigen Bestimmungen gemäß Abs. 2 bleiben unberührt.“

2. In § 9 Abs. 5 wird nach der Wortfolge „von Flugplätzen“ die Wortfolge „über dicht besiedeltem Gebiet (Z 18 des Anhanges I der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 296 vom 25.10.2012 S. 1, in der Fassung der Verordnung (EU), 2015/2338, ABl. Nr. L 330 vom 16.12.2015 S. 1)“ eingefügt.

3. In § 10 Abs. 1 werden die Z 3 und 4 durch folgende Z 3 bis 6 samt Schlussteil ersetzt:

- „3. für Außenlandungen von Segelflugzeugen und Freiballonen,
- 4. für Außenabflüge und Außenlandungen von Hänger- oder Paragleitern,
- 5. für Außenlandungen von Fallschirmen außerhalb von dicht besiedeltem Gebiet sowie
- 6. für Außenabflüge von Freiballonen außerhalb von dicht besiedeltem Gebiet.


Die Außenlandungen und Außenabflüge gemäß den Z 4 bis 6 sind nur zulässig, wenn der über das Grundstück Verfügungsberechtigte mit der Benützung einverstanden ist.“

4. § 128 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Verwendung von Feuerwerkskörpern der Kategorie P2, S2, F2, F3, und F4 und T2 gemäß dem Pyrotechnikgesetz 2010, BGBl. I Nr. 131/2009, innerhalb von Sicherheitszonen während der Flugplatzbetriebszeiten ist verboten. Für die Verwendung dieser Feuerwerkskörper unterhalb von Sicherheitszonen während der Flugplatzbetriebszeiten ist § 94 anzuwenden. Der Verwender der Feuerwerkskörper hat beim Flugplatzhalter Auskunft über die jeweils aktuellen Betriebszeiten einzuholen.“

5. Dem § 173 wird folgender Abs. 42 angefügt:

„(42) § 9 Abs. 2a und 5, § 10 Abs. 1 und § 128 Abs. 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX treten mit dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft.“



Begründung

Zu Z 1 (§ 9 Abs. 2a):

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner ständigen Judikatur (zuletzt mit der Entscheidung vom 29.04.2015, Zl. 2013/03/0157) dargelegt, dass zur ordnungsgemäßen Erteilung einer Außenlande- und Außenabflugbewilligung gemäß § 9 LFG die dafür vorgesehenen Plätze von der antragstellenden Partei bekannt gegeben werden müssen, damit die zuständige Behörde beurteilen kann, ob und welche öffentlichen Interessen den beantragten Außenabflügen bzw. Außenlandungen entgegenstehen könnten.

In der Praxis hat sich jedoch gezeigt, dass das Erfordernis der Bekanntgabe der Außenabflug- bzw. Außenlandefläche zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht in allen Fällen erfüllbar ist. So gibt es Einsätze, die einen Abflug bzw. eine Landung außerhalb eines Flugplatzes erfordern, jedoch die konkrete Fläche nicht im Vorhinein bekannt sein kann. Dies ist zB bei Flügen zur Bergung von Tierkadavern, kurzfristig erforderlichen Materialtransporten im öffentlichen Interesse, Kontrollflügen für Energieversorger, Wildfütterungen im Winter, Lawinenbeobachtungen udgl. der Fall. Um für diese Einsätze Abflüge und Landungen außerhalb von Flugplätzen rechtskonform zu ermöglichen, soll festgelegt werden, dass die Außenabflug- bzw. Außenlandebewilligungen auch ohne Angabe der konkreten Fläche in Form einer allgemeinen Bewilligung erteilt werden kann, wenn durch Auflagen und/oder Bedingungen sichergestellt werden kann, dass die öffentlichen Interessen gewahrt werden. Die zuständige Behörde wird daher zum einen zu prüfen haben, ob es für den Antragsteller aufgrund des geplanten Einsatzes des Luftfahrzeugs tatsächlich nicht möglich ist, die vorgesehenen Abflug- bzw. Landeflächen zum Zeitpunkt der Antragstellung anzugeben, und zum anderen, ob durch die Vorschreibung von geeigneten Nebenbestimmungen dennoch sichergestellt werden kann, dass den Außenlandungen bzw. Außenabflügen keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. Bei der Vorschreibung dieser Nebenbestimmungen wird insbesondere darauf Bedacht zu nehmen sein, dass es zu keinen ungebührlichen Lärmbelästigungen der Bevölkerung sowie zu keinen Gefährdungen von Siedlungsräumen oder jagd- und naturschutzrechtlich relevanten Gebieten kommen kann. Weiters wird zu berücksichtigen sein, dass es sich bei den Außenabflug- bzw. Außenlandebewilligungen um Ausnahmen vom grundlegenden Prinzip des „Flugplatzzwanges“ handelt und daher nur in dem für den jeweiligen Einsatz absolut notwendige Ausmaß erfolgen sollen. Schließlich soll klargestellt werden, dass die übrigen in Abs. 2 genannten Bestimmungen (Antragstellung durch den Halter oder verantwortlichen Piloten, Befristung der Bewilligung, Widerruf bei Nichtvorliegen der Voraussetzungen) unberührt bleiben.

Zu Z 2 und 3 (§ 9 Abs. 5 und § 10 Abs. 1):

Die praktische Vollziehung der Bestimmungen über die Genehmigung von Außenstarts und Außenlandungen hat gezeigt, dass bei Außenlandungen mit Fallschirmen außerhalb von dicht besiedeltem Gebiet keine öffentlichen Interessen berührt werden. Durch die in § 10a LFG enthaltene Bestimmung, dass Fallschirmabsprünge nur aus einer Mindestflughöhe von 600 m über Grund durchgeführt werden dürfen, ist nämlich sichergestellt, dass das Absetzluftfahrzeug mindestens das Doppelte - über nicht dichtbesiedeltem Gebiet - sogar das Vierfache der sonst anzuwendenden Mindestflughöhe von 300 m bzw. 150 m über Grund einhalten muss. Durch den Fallschirmabsprung selbst werden keine Lärmemissionen verursacht. Da eine Landung schon aus zivilrechtlichen Gründen nur auf Flächen erfolgen darf, für die der Verfügungsberechtigte seine Zustimmung erteilt hat, gibt es kein öffentliches Interesse, das durch solche Fallschirmaußenlandungen beeinträchtigt werden könnte. Auf diesen Umstand soll in § 9 Abs. 5 Rücksicht genommen werden und die Pflicht zur Bewilligung von Fallschirmabsprüngen außerhalb von Flugplätzen nur mehr innerhalb von dicht besiedeltem Gebiet gelten. Dieselben Überlegungen gelten auch für Außenabflüge von Freiballonen außerhalb von dicht besiedeltem Gebiet. Auch in diesem Fall werden keine Beeinträchtigungen von öffentlichen Interessen gesehen, zumal insbesondere auch hier keine Lärmemissionen von den Luftfahrzeugen ausgehen. Daraus folgend soll in § 10 Abs. 1 festgelegt werden, dass für Außenlandungen mit Fallschirmen und Außenabflügen von Freiballonen außerhalb von dicht besiedeltem Gebiet keine Bewilligung gemäß § 9 erforderlich ist. Diese Außenabflüge bzw. Außenlandungen sollen zulässig sein, wenn der über das Grundstück Verfügungsberechtigte mit der Benützung einverstanden ist.

Zu Z 4 (§ 128 Abs. 2):

Hinsichtlich des seit der LFG-Novelle BGBl. I Nr. 108/2013 normierten Verbotes der Verwendung bestimmter Feuerwerkskörper innerhalb von Sicherheitszonen soll eine Einschränkung dahingehend vorgenommen werden, dass dieses Verbot nur während der Betriebszeiten des jeweiligen Flugplatzes gilt. Für den Fall, dass die von der gegenständlichen Bestimmung erfassten Feuerwerkskörper während der Flugplatzbetriebszeiten unterhalb der Sicherheitszone verwendet werden, soll – der bisherigen Vollziehungspraxis entsprechend - klargestellt werden, dass die Bestimmung des § 94 anzuwenden ist. Es können nämlich durch diese Feuerwerkskörper optische Störwirkungen, wie insbesondere Verwechslungen mit Luftfahrtbefeuern, verursacht werden. Der Verwender der Feuerwerkskörper soll jedenfalls verpflichtet sein, die jeweils aktuellen Betriebszeiten beim Flugplatzhalter in Erfahrung zu bringen, um auch etwaige vorübergehende oder unvorhergesehene Betriebszeiterweiterungen berücksichtigen zu können.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

