
3872/A XXVII. GP

Eingebracht am 31.01.2024

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Antrag

der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Hermann Weratschnig,

Kolleginnen und Kollegen

betreffend ein 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. 151/2021, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 74 folgender Eintrag zu § 74a eingefügt:

„§ 74a. Betrieb von Rettungshubschraubern auf Flugplätzen außerhalb der Betriebszeiten

2. Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 123 folgender Eintrag zu § 123a eingefügt:

„§ 123a. Steuerung der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung“

3. Nach § 74 wird folgender § 74a samt Überschrift eingefügt:

„Betrieb von Rettungshubschraubern auf Flugplätzen außerhalb der Betriebszeiten

§ 74a. Die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68 Abs. 2) hat auf Antrag des Halters/der Halterin von Hubschraubern, die mit einer entsprechenden Genehmigung für medizinische Hubschraubereinsätze (HEMS) in Sinne der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 eingesetzt werden sollen, die Benützung von Flugplätzen außerhalb deren Betriebszeiten zu bewilligen, wenn dieser Rettungsflugbetrieb aufgrund einer Entscheidung des jeweiligen Bundeslandes vorgehalten werden soll oder das jeweilige Bundesland diesem Rettungsflugbetrieb zugestimmt hat sowie die Zustimmung des Zivilflugplatzhalters vorliegt sowie durch entsprechende Verfahren sichergestellt ist, dass

1. die allenfalls erforderlichen Rettungsmaßnahmen eingeleitet werden können,
2. jene Bodeneinrichtungen, die für den medizinischen Hubschraubereinsatzbetrieb außerhalb der Betriebszeiten erforderlich sind, sicher benützt werden können, sowie
3. durch den medizinischen Hubschraubereinsatzbetrieb eine möglichst geringe Lärmbelästigung entsteht.“

4. Nach § 123 wird folgender § 123a samt Überschrift eingefügt:

„Steuerung der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung

§ 123a. (1) Die Austro Control GmbH hat die mittels Ausnahmegewilligungen gemäß § 91 im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt vorgeschriebenen Nachtkennzeichnungen von Luftfahrthindernissen gemäß § 85 Abs. 2 bedarfsgerecht zu steuern. Für die bedarfsgerechte Steuerung der Nachtkennzeichnung müssen sämtliche Luftfahrzeuge in einem für die Gewährung der Sicherheit der Luftfahrt ausreichenden räumlichen Abstand zu den jeweiligen Luftfahrthindernissen erfasst werden. Zu diesem Zweck ist die

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Austro Control GmbH berechtigt sämtliche aufgrund der Erfüllung ihrer sonstigen Aufgaben zur Verfügung stehenden Mittel einzusetzen (zB Verwendung von Flugsicherungsanlagen bzw. –technik, Verknüpfung von Flugplandaten etc.). Die Austro Control GmbH hat sicherzustellen, dass im Falle von Systemausfällen, technischen Problemen oder sonstigen Umständen, welche die Sicherheit der Luftfahrt gefährden könnten, die Nachtkennzeichnung der betreffenden Luftfahrthindernissen aktiviert ist bzw. bleibt. Die vom Eigentümer des Luftfahrthindernisses zu erfüllenden Anlagen- und Systemanforderungen (zB technische Schnittstellen) sind von der Austro Control GmbH zu erlassen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Die bedarfsgerechte Steuerung der Nachtkennzeichnung darf von bordseitig verwendeter Ausrüstung nur abhängig sein, wenn unionsrechtliche und/oder nationale luftfahrtrechtliche Bestimmungen die Verwendung dieser Ausrüstung sicherstellen. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann mit Verordnung die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen näheren Voraussetzungen für den Betrieb von Luftfahrzeugen, unbemannten Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät im Falle einer bedarfsgerechten Steuerung von Nachtkennzeichnungen festlegen.

(2) Abs. 1 kommt nicht zur Anwendung, wenn die bedarfsgerechte Steuerung der Nachtkennzeichnung des betreffenden Luftfahrthindernisses in der Ausnahmegewilligung gemäß § 91 untersagt wurde. Für im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Bestimmung bereits errichtete Luftfahrthindernisse hat die für die Ausnahmegewilligung zuständige Behörde auf Antrag des Eigentümers des Luftfahrthindernisses mit Bescheid gemäß § 91 festzulegen, ob die bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung des Luftfahrthindernisses zulässig ist. Die Information über die Umsetzung einer bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen ist der Austro Control GmbH für Zwecke des Flugberatungsdienstes zu übermitteln.

(3) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat für die von der Austro Control GmbH zur Steuerung der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen erbrachten Leistungen Gebühren mit Verordnung festzulegen. Die Gebühren sind von den Eigentümern der Luftfahrthindernisse zu entrichten. Der Ermittlung der Höhe der Gebühren ist das Kostendeckungsprinzip zugrunde zu legen.“

5. Dem § 173 wird folgender Abs. 48 angefügt:

„(48) Das Inhaltsverzeichnis, § 74a samt Überschrift sowie § 123a samt Überschrift, jeweils in der Fassung des BGBl. I Nr. xxxx/yyyy, treten mit dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft.

Begründung

Zu Z 3 (§ 74a):

Soll aufgrund einer in den Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Bundesländer fallenden Entscheidung ein Rettungsflugbetrieb 24 Stunden vorgehalten werden bzw. wird diesem Rettungsflugbetrieb vom jeweiligen Bundesland zugestimmt und ist dadurch aufgrund der Lage der dafür in Frage kommenden Rettungsstützpunkte die Nutzung von Zivilflugplätzen auch außerhalb der Betriebszeiten erforderlich, soll dies mit dieser neuen Bestimmung unter den angeführten Bedingungen, die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind, ermöglicht werden. Die Nutzung des Zivilflugplatzes außerhalb der Betriebszeiten soll nur durch jene Halter/Halterinnen (Betreiber/Betreiberinnen, die im Sinne von SPA-HEMS.100 die erforderliche Genehmigung erhalten haben) möglich sein, die für den 24-Stunden-Rettungsbetrieb ausgewählt worden sind.

Zu Z 4 (§ 123a):

Mit dem neuen § 123a soll aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes die Möglichkeit geschaffen werden, die Hindernisbefreiung von Luftfahrthindernissen gemäß § 85 Abs. 2 LFG, die zum Schutz der Luftverkehrsteilnehmer über eine Nachtkennzeichnung verfügen müssen, nur bei Bedarf zu aktivieren. Diese Aufgabe soll die Austro Control GmbH übernehmen, da diese bereits über die entsprechenden Anlagen und Techniken zur Luftfahrzeugerkennung verfügt und auch auf Daten zurückgreifen kann, deren Miteinbeziehung das Sicherheitsniveau des Systems erhöhen (zB Flugplandaten). Anwendung soll § 123a im Wesentlichen bei Windkraftanlagen finden, aber auch weitere Luftfahrthindernisse gemäß § 85 Abs. 2 können von der Anwendung profitieren. Die bedarfsgerechte Steuerung der Nachtkennzeichnung soll von der Austro Control GmbH so eingerichtet werden, dass bei jeglichen Gefährdungen des Systems die Nachtkennzeichnung jedenfalls aktiviert ist bzw. bleibt. Insofern die zur Steuerung der Nachtkennzeichnung erforderliche Luftfahrzeugerkennung nur bei Verwendung bestimmter bordseitiger Technik aller Luftverkehrsteilnehmer gesichert ist (zB Transponder), darf das System erst eingesetzt werden, wenn die luftfahrtrechtlichen Bestimmungen entsprechend angepasst wurden. Gemäß Abs. 2 soll

es der für die luftfahrtrechtliche Ausnahmegewilligung gemäß § 91 zuständigen Behörde obliegen festzulegen, ob die bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung zulässig ist, da bei manchen Luftfahrthindernissen weiterhin die andauernde Hindernisbefeuern bei Nacht im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt angezeigt sein kann. Grundsätzlich ist anzumerken, dass unbeschadet der Einführung der bedarfsgerechten Steuerung der Nachtkennzeichnung alle Bestimmungen der § 85 ff LFG ua. über die Ausnahmegewilligung, die Kennzeichnung, die Beseitigung und die Meldung von Luftfahrthindernissen weiterhin uneingeschränkt anwendbar sein sollen.

Zuweisungsvorschlag: Verkehrsausschuss