

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (940 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Da die letzte Novelle des Luftfahrtgesetzes hauptsächlich die Implementierung unionsrechtlicher Aspekte beinhaltete, soll bei dieser Novelle neben zwischenzeitig wieder erforderlichen Anpassungen an Unionsrecht auch der nationale Regelungsbereich aufgrund von Erfahrungen in der Vollziehungspraxis sowie der Judikatur der Verwaltungs- und Höchstgerichte weiterentwickelt werden. Dabei sollen auch Unklarheiten ausgeräumt, Redaktionsversehen behoben und Verwaltungsvereinfachungen durchgeführt werden. Zusammenfassend sollen folgende wesentliche Punkte angeführt werden:

- Entfall der Erprobungsbereiche
- Einführung militärischer unbemannter Luftfahrzeuge
- Einführung des Begriffes der „ausländischen Militärluftfahrzeuge“
- Anpassung der bisherigen Datenschutzbestimmungen an die neue Datenschutzgrundverordnung
- Entfall der Flugmodelle und sog. „Spielzeugdrohnen“ aufgrund unmittelbar anwendbaren Unionsrechts
- explizite Regelungen betreffend die eingeschränkte Tauglichkeit
- Möglichkeit des freiwilligen Verzichtes auf bestimmte Teile der Zivilflugplatz-Bewilligung
- Nachträgliche Kennzeichnung eines bloß anzeigepflichtigen Hindernisses
- Einführung eines Luftfahrthindernisregisters
- Möglichkeit des freiwilligen Verzichtes auf die Ausübung einer Beförderungsbewilligung/Betriebsbewilligung
- Anpassung einiger Bestimmungen über die Flugsicherung an die Durchführungsverordnungen (EU) 2017/373 und (EU) 2019/317
- Klarstellungen im Bereich der Ausstellung von Flughafenausweisen
- Festlegung von Tatbeständen, bei denen jedenfalls keine Zuverlässigkeit im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 gegeben ist
- Anpassung der Zuverlässigkeitsüberprüfungen an die neuen unionsrechtlichen Regelungen
- Zuständigkeit zur Veröffentlichung des nationalen Sicherheitsberichts nunmehr bei der Sicherheitsuntersuchungsstelle
- Festlegung des Bundesministers für Klimaschutz, Energie, Umwelt, Mobilität, Innovation und Technologie als zuständige Meldestelle für Verstöße gegen die Redlichkeitskultur gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014
- Parteistellung der Schienen-Control GmbH in Verwaltungsstrafverfahren betreffend Passagierrechte
- Regelungen über die Übermittlung von personenbezogenen Daten zwischen den Behörden im Falle mangelnder Verlässlichkeit oder Tauglichkeit

- Regelungen über die Übermittlung von Verkehrs- und finanziellen Daten von Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen
- „Halterauskunft“ für Betreiber von unbemannten Luftfahrzeugen.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 1. Juli 2021 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Christoph **Stark** die Abgeordneten Dietmar **Keck**, Dr. Astrid **Rössler**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Dr. Johannes **Margreiter** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Dr. Magnus **Brunner**, LL.M..

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Andreas **Ottenschläger**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu Pkt. a und b (Z 12a und Z 92a - § 80d):

Mit dieser neuen Bestimmung soll eine Verpflichtung zur Messung des Fluglärms in der Umgebung der sechs Flughäfen in Österreich festgelegt und somit eine Harmonisierung der bisher teils unterschiedlichen Handhabung der Lärmmessungen erreicht werden. So soll normiert werden, dass jeweils mindestens ein Messpunkt sowohl in der Hauptstartrichtung als auch ein Messpunkt in der Hauptlanderichtung für jede Piste zu errichten sind. Stellt sich die örtliche Lage und Betroffenheit von Fluglärm in Hauptstart- oder Hauptlanderichtung so dar, dass der Betrieb eines Messpunkts an anderer Stelle zweckdienlicher ist, soll der für die jeweilige Richtung vorgesehene Messpunkt auch im Bereich des am dichtesten besiedelten angrenzenden Wohngebiets errichtet werden können.

Gleichzeitig soll eine transparente Vorgehensweise hinsichtlich der Veröffentlichung der Messergebnisse normiert werden. Ausführlichere Darstellungsweisen, die sich aus Bescheiden oder bestehenden Vereinbarungen ergeben, sowie ergänzende mobile Messstationen sollen von der Regelung unberührt bleiben. Als sachkundige dritte Stellen kommen insbesondere die Ämter der Landesregierungen und, auch im Sinne einer Harmonisierung von Auswertung und Darstellung, das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie in Betracht.

Zu Pkt. c (Z 164 und Z 165 - § 145 Abs. 1 und 2):

In Abs.1 soll die nunmehrige Unterscheidung zwischen österreichischen und ausländischen Militärluftfahrzeugen berücksichtigt werden (vgl. auch die Z 43).

Weiters soll berücksichtigt werden, dass aufgrund der Entwicklungen in der jüngsten Vergangenheit der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen im Bereich der Sicherheits- und Verkehrsbehörden unerlässlich geworden ist. Mit der Erweiterung sollen die unbemannten Luftfahrzeuge des Bundes (Klasse 1 und 2), die zur Erfüllung der Aufgaben im Sinne der Sicherheitsverwaltung gemäß § 2 Sicherheitspolizeigesetz, der Kriminalpolizei gemäß § 18 Strafprozessordnung, des Zivil- und Katastrophenschutzes sowie zur verkehrspolizeilichen Beobachtung im Zusammenhang mit § 98f Straßenverkehrsordnung, eingesetzt werden, von den im § 145 Abs. 1 normierten gesetzlichen Bestimmungen (§§ 3, 4, 9, 74 Abs. 1 und 124 LFG) ausgenommen sein.

Aufgrund der Erweiterung in Abs. 1 soll auch eine legistische Anpassung in Abs. 2 durchgeführt werden.

Die vom BMI geplanten Einsatzflüge mit unbemannten Luftfahrzeugen führen zu keiner Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, da folgende interne Regelungen per Erlass getroffen wurden bzw. getroffen werden:

Allgemein bei jeder Flugbewegung:

- Einsatz mindestens eines „Spotters“, welcher ständig den Luftraum beobachtet
- Ein besonders geschulter Operator/Pilot des BMI und mindestens einem „Spotter“
- Informationsweitergabe über Beobachtungen von LFZ durch die eingesetzten Beamten

Zusätzliche Maßnahmen in kontrollierten Lufträumen:

- Kontakt zu Austro Control GmbH (ACG) / zum zuständigen Tower: Bekanntgabe der Position, des Flugbereiches und der Höhe

Zusätzliche Maßnahmen bei Überschreitung der Flughöhe von 150m (gem. EU-Regelung zukünftig 120m) über Grund:

- Kontakt zu ACG / zum zuständigen Tower: Bekanntgabe der Position, des Flugbereiches und der Höhe

- Verwendung von unbemannten Luftfahrzeugen, die mit Empfangseinrichtungen zur Positionsanzeige von Zivilluftfahrzeugen ausgestattet sind (ADS-B-in)
- Zusätzliche Verwendung von Internetdiensten wie „flightradar24“ zur Anzeige von Zivilluftfahrzeugen im Flugbereich.

Zu Pkt. d (Z 176a - § 169 Abs. 1):

Da sich in den letzten Jahren der Betrieb von unbemannten Geräten zu einem Massenphänomen entwickelt hat, soll für diesen Bereich die Unterstützung der Bezirksverwaltungsbehörde durch die Organe der öffentlichen Sicherheit bei der Strafverfolgung eingeführt werden, um einen noch wirkungsvolleren Schutz der Allgemeinheit vor Zuwiderhandlungen, die beim Betrieb von unbemannten Geräten erfolgen, gewährleisten zu können.

Zu Pkt. e (Z 181 - § 173 Abs. 46 und 47):

Die mit dem Abänderungsantrag neu eingefügten Regelungen sollen in der Inkrafttretensbestimmung berücksichtigt werden.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Andreas **Ottenschläger**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen einstimmig beschlossen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2021 07 01

Christoph Stark

Berichterstatter

Alois Stöger, diplômé

Obmann

