

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Abteilung 1 – Landesamtsdirektion

Verfassungsdienst



Betreff:

Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz ge-
ändert wird; **Stellungnahme**

Datum	10. Juni 2021
Zahl	01-VD-BG-11358/3-2021
Bei Eingaben Geschäftszahl anführen!	

Auskünfte	Mag. Katrin Russek-Tusch
Telefon	050 536 10815
Fax	050 536 10800
E-Mail	Abt1.Verfassung@ktn.gv.at

Seite	1 von 4
-------	---------

An das**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie****Per E-Mail: I2@bmk.gv.at; katja.nonnenmacher@bmk.gv.at**

Zu dem mit do. Note vom 1. Juni 2021 (E-Mail eingelangt um 18.51 Uhr), Zl. 2020-0.373.044, übermit-
telten Gesetzesentwurf wird wie folgt Stellung genommen:

I. Allgemeines:

Angemerkt wird, dass eine unangemessen kurze Begutachtungsfrist von lediglich sechs Arbeitstagen (davon ein Fenstertag!) für einen umfangreichen Begutachtungsentwurf eine eingehende Begutachtung verunmöglicht. Bedauerlicherweise ist festzustellen, dass es gerade die Entwürfe des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie sind, die auf Grund der Kürze der Begutachtung eine fundierte sachliche Stellungnahme nicht ermöglichen. Insbesondere können die finanziellen Auswirkungen nicht im Einzelnen berechnet werden. Entgegen der Ausführungen im Vorblatt ist aber mit erheblichen finanziellen Auswirkungen der Novelle auf die Länder, insbesondere im Zusammenhang mit dem Zentralen Luftfahrthindernisregister zu rechnen.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:**Zu Z 94 (§ 85):**

§ 85 Abs. 2 definiert Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen als die in Abs. 1 Z 1 bezeichneten Objekte, wenn ihre Höhe über der Erdoberfläche gemäß 100 m beträgt oder übersteigt (Abs. 2 Z 1) oder gemäß 30 m übersteigt und sich das Objekt auf einer natürlichen oder künstlichen Bodenerhebung befindet, die mehr als 100 m aus der umgebenden Landschaft herausragt; in einem Umkreis von 10 km um den Flugplatzbezugspunkt (§ 88 Abs. 2) gilt dabei als Höhe der umgebenden Landschaft die Höhe des Flugplatzbezugspunktes (Abs. 2 Z 2).

Der Verweis auf die in Abs. 1 Z 1 bezeichneten Objekte geht zu weit, da auch „Bäume und Sträucher“ enthalten sind, die jedoch außerhalb von Sicherheitszonen keine Luftfahrthindernisse darstellen sollten. Man würde andernfalls nämlich zum Ergebnis kommen, dass unter Umständen ganze Wälder gekennzeichnet werden müssten. Angeregt wird, in § 85 Abs. 2 die Wortfolge „die in Abs. 1 Z 1 bezeichneten Objekten“ durch den Klammerausdruck „(ausgenommen Bäume und Sträucher)“ zu ergänzen.

Da durch das zentrale Luftfahrthindernisregister (ZLHR) auch internationale Vorgaben umgesetzt werden sollen, wird angeregt, auch die Definition der Luftfahrthindernisse gemäß § 85 Abs. 2 Z 1 LFG in Bezug auf die genaue Höhe („100 m beträgt oder übersteigt“ bzw. „100 m übersteigt“) mit diesen Vorgaben abzustimmen.

Die ergänzende Anmerkung in den Erläuterungen zu Abs. 2 Z 2 („*dass eine Bodenerhebung dann als 100m aus der umgebenden Landschaft herausragend zu betrachten ist, wenn sich im Umkreis des Objektes von weniger als 1 km Geländeteile befinden, die 100m tiefer als der Fußpunkt des Luftfahrthindernisses liegen*“) wurde dem Erlass des BMVE vom 8.2.1960, Zl. 30.381-I/7-1960 entnommen. Zur Interpretation des unbestimmten Gesetzesbegriffes der „umgebenden Landschaft“ ist diese Anmerkung aber nur bedingt geeignet, „*da eine Bodenerhebung nicht schon allein deshalb aus der umgebenden Landschaft herausragt, weil sich zB irgendwo im Umkreis von einem Kilometer eine tiefe (enge) Schlucht befindet*“ (so bereits Halbmayer - Wiesenwasser, Das Österreichische Luftfahrtrecht II). Angeregt wird, diese Anmerkung in den Erläuterungen zu streichen.

Angemerkt wird, dass eine sinnvolle Konkretisierung des unbestimmten Gesetzesbegriffes „umgebenden Landschaft“ bis dato nicht gelungen ist. In den Verfahren wurden daher etwa eine exponierte Lage oder andere Umstände, die eine Gefahr für die Sicherheit der Luftfahrt darstellen, bei der Auslegung berücksichtigt. Dies führt zwangsläufig zu einer gewissen Rechtsunsicherheit und zu einer uneinheitlichen Vollziehung. Um eine einheitliche Vollziehung des § 85 Abs. 2 Z 2 LFG zu gewährleisten, wird angeregt, eine bestimmte Höhe zu normieren, ab der ein Objekt ein Luftfahrthindernis darstellt.

Das gegenständliche Gesetzesvorhaben sollte zum Anlass genommen werden, § 85 Abs. 4 dahingehend zu novellieren, dass keine Verpflichtung zur Erlassung einer Such- und Rettungsfluggebietsverordnung des Landeshauptmannes besteht, sondern eine solche nur bei Bedarf erlassen werden kann. Angemerkt wird, dass aus Sicht der Praxis derartige Gebiete nicht bestimmt werden können, da Such- und Rettungsflüge mittlerweile überall stattfinden und nicht auf Gebiete mit bestimmten Geländebeschaffenheiten begrenzt werden können. Angeregt wird, § 85 Abs. 3 Z 2 zu novellieren, sodass dieser auf Gebiete abstellt, die durch eine Verordnung des Landeshauptmannes gemäß Abs. 4 festgelegt werden“. Unter einem wäre auch Abs. 4 zu novellieren („*Der örtlich zuständige Landeshauptmann darf durch Verordnung Gebiete festlegen, deren Geländebeschaffenheit für Such- und Rettungsflüge eine besondere Gefährdung darstellt.*“)

Zu Z 104 (§§ 96b bis 96 d):

Die neu eingefügten §§ 96b und 96c erscheinen unklar. Fraglich ist, welche Behörde für die Aufnahme von Objekten, die sich auf Flächen in der Umgebung von Flughäfen gemäß § 96c befinden, in das ZLHR zuständig ist. Fraglich ist ferner, welche Objekte hier gemeint sein könnten.

In den Erläuterungen wird dazu ausgeführt, dass Objekte, die zwar national nicht als Luftfahrthindernisse gelten, aber in der Umgebung von Flugplätzen mit Instrumentenlandebahn liegen, auf Grund der Vorgaben des ICAO Annex 15, Kapitel 10, in das Register aufgenommen werden sollen. Wenn diese Objekte aber keine Luftfahrthindernisse im Sinne des Luftfahrtgesetzes darstellen, so kann dafür die in § 96b Abs. 3 Z 2 zur Erteilung der jeweiligen Ausnahmegewilligung für ein Luftfahrthindernis zuständige Behörde nicht gemeint sein.

Zu Z 107 (§ 101), Z 108 (§ 102) und Z 111 (§ 104 Abs. 2 lit. f):

In den Erläuterungen wird ausgeführt, dass bei der Begriffsbestimmung Luftverkehrsunternehmen (§ 101) der Begriff „mit Luftfahrzeugen“ gestrichen wird, um auch Fesselballone zu umfassen. Nach dieser Definition müsste man annehmen, dass auch Unternehmen zur Beförderung von Personen und Sachen mit unbemannten Luftfahrzeugen (Drohnen) Luftverkehrsunternehmen sind. In diesem Fall müsste man diese unbemannten Luftfahrzeuge auch in § 102 (Genehmigungen) und in § 104 Abs. 2 lit. f anführen.

Zu Z 112 (Entfall § 105):

Es ist zu befürchten, dass die Belange des Standortes ohne das Stellungnahmerecht des Landes und der Gemeinden nicht ausreichend berücksichtigt werden. Angeregt wird, § 105 beizubehalten.

Zu Z 134 (§ 126 Abs. 2):

Bei Verfahren zur Bewilligung von zivilen Luftfahrtveranstaltungen ist nun zu prüfen, ob öffentliche Interessen, insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, durch die Veranstaltung gefährdet werden können oder es zu einer unverhältnismäßigen Lärmbelästigung kommen kann.

Bisher war lediglich zu prüfen, ob die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Verkehrssicherheit durch die Veranstaltung gefährdet werden könnte.

Der Prüfaufwand im Verfahren wird sich durch die neuen Prüfpflichten deutlich erhöhen, insbesondere dann, wenn standardmäßig Lärmgutachten notwendig sind. Dies hat auch eine Verlängerung der Verfahrensdauer zur Folge. Überlegenswert erscheint, analog zu den Bestimmungen im Veranstaltungsrecht der Länder und einiger Bundesmaterien (vgl. Seilbahngesetz 2003) einen Sicherheitsbericht einer dazu befugten Stelle vom Veranstalter zu verlangen, der auch das Thema Lärm umfasst und der die Genehmigungsvoraussetzung nach einer Plausibilitätsprüfung durch die Behörde darstellt.

III. Sonstiges

Angemerkt wird, dass offenbar auf Grund eines Versehens die aktuelle Bezeichnung der Luftfahrtbehörde „Bundesminister(in) für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ auch bei geänderten Bestimmungen nicht durchgängig verwendet wird. Teilweise wird noch der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie angeführt. In § 124 Abs. 2 werden bspw. sogar beide Bezeichnungen in einem Absatz verwendet.

IV. Zu den finanziellen Auswirkungen:

Zu Z 38:

Da nun auch Landungen mit Segelflugzeugen einer Bewilligungspflicht gemäß § 9 Abs. 2 LFG unterliegen, sind in diesem Bereich zusätzliche Verfahren beim Landeshauptmann zu erwarten.

Zu Z 94:

Bisher waren Objekte gemäß § 85 Abs. 2 Z 1 LFG erst bei mehr als 100m Luftfahrthindernisse. Nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf gilt dies schon ab 100m. Damit sind aber all jene Objekte, die eine Höhe von genau 100m haben, nachzuerheben und Verfahren zur Erteilung einer luftfahrtrechtlichen Ausnahmegewilligung gemäß § 92 LFG für ein Luftfahrthindernis zu führen.

Zu Z 104:

Es ist schon jetzt absehbar, dass die Einführung des Zentralen Luftfahrthindernisregisters auch für die Länder mit einem erheblichen Arbeitsaufwand verbunden ist, zumal derzeit bereits die Vorbereitungsarbeiten für die Umsetzung laufen.

Die Datenerhebungen, das Einpflegen der Daten und die Datenkontrolle im Zusammenhang mit laufenden Verfahren, aber vor allem auch mit bestehenden Luftfahrthindernissen (im Zuständigkeitsbereich des Landeshauptmannes) fordert der Bund von den Ländern ein.

- Für sämtliche Luftfahrthindernisse, die derzeit im Luftfahrthandbuch Österreich noch nicht erfasst sind, sind die Daten zu erheben, die für das Zentrale Luftfahrthindernis-Register erforderlich sind.
- Die bestehenden Luftfahrthindernisse, die derzeit schon im Luftfahrthandbuch Österreich erfasst sind, sind auf ihre Datenrichtigkeit hin zu prüfen, bevor sie in das Zentrale Luftfahrthindernisregister übernommen werden können.
- Bei neuen Luftfahrthindernissen sind die vom Eigentümer gemeldeten Daten zu überprüfen.
- Für neue und für bestehende Luftfahrthindernisse mit einer Höhe von 100m und darüber verlangt das Zentrale Luftfahrthindernisregister eine ICAO-gerechte Luftfahrthindernis-Kennzeichnung, die die bestehenden Luftfahrthindernisse zum Teil nicht aufweisen. Hier wäre wohl in Verfahren nach § 96a LFG zu prüfen, ob zusätzliche Auflagen vorzuschreiben sind.

Zu Z 134:

Die Zuständigkeit für die Verfahren zur Erteilung einer Bewilligung für zivile Luftfahrtveranstaltungen liegt beim Landeshauptmann. Der Prüfaufwand im Verfahren wird sich durch die neuen Prüfpflichten deutlich erhöhen.

Für die Vollziehung der im vorliegenden Entwurf enthaltenen zusätzlichen Aufgaben des Landes wird ha. ein Vollzeitäquivalent im Gehobenen Verwaltungsdienst, Verwendungsgruppe B (Gesamtjahreskosten € 94.203), personell veranschlagt.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem dem Präsidium des Nationalrates elektronisch übermittelt.

Für die Kärntner Landesregierung:
Dr. Primosch

Nachrichtlich an:

1. das Bundeskanzleramt, Sektion V – Verfassungsdienst
2. das Präsidium des Nationalrates
3. alle Ämter der Landesregierungen
4. die Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ Landesregierung
5. den Parlamentsklub der Österreichischen Volkspartei
6. die Sozialdemokratische Parlamentsfraktion - Klub der sozialdemokratischen Abgeordneten zum Nationalrat, Bundesrat und Europäischen Parlament
7. den Freiheitlicher Parlamentsklub
8. Grüner Klub im Parlament – Klub der Grünen Abgeordneten zum Nationalrat, Bundesrat und Europäischen Parlament
9. den NEOS Parlamentsklub
10. alle Mitglieder der Kärntner Landesregierung
11. die Abteilungen 2 und 7