

# ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 12

[www.aeroclub.at](http://www.aeroclub.at) | [office@aeroclub.at](mailto:office@aeroclub.at)

Telefon: +43 1 505 10 28



ZVR Zahl: 770691831

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wien, 10. Juni 2021

per E-Mail an [l2@bmk.gv.at](mailto:l2@bmk.gv.at)

**GZ: 2020-0.373.044**

## **Novelle des Luftfahrtgesetzes; Begutachtungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Österreichische Aero-Club nimmt fristgerecht im Rahmen des Begutachtungsverfahrens der LFG Novelle zu folgenden Punkten Stellung:

### **Zu Z 27 (§ 4)**

Ergänzend zur geplanten Änderung regen wir an im Bedarfsfall auch Obergrenzen mit einer Höhenangabe über Grund (FT AGL) zuzulassen.

*§ 4. (2) Luftraumbeschränkungsgebiete sind so anzuordnen, daß ihre seitliche Begrenzung mit Geländemerkmale zusammenfällt, die aus der Luft leicht wahrzunehmen sind. Die obere Begrenzung des Luftraumbeschränkungsgebietes ist*

*1. durch eine waagrechte Fläche zu bilden, deren Höhe in Fuß über dem mittleren Meeresspiegel oder als Flugfläche anzugeben ist, oder*

*2. bei Bedarf im Fall von Flugbeschränkungsgebieten durch eine nicht waagrechte Fläche zu bilden, deren Höhe in Fuß über der Erdoberfläche anzugeben ist.*

*Das gleiche gilt für die untere Begrenzungsfläche, sofern diese sich nicht nach der Erdoberfläche richtet oder mit ihr zusammenfällt.*

Es gibt aktuell Gespräche über die Errichtung von mehreren Luftraumbeschränkungsgebieten über Nationalparks, die per Landesgesetzgebung dahingehende Beschränkungen ausweisen.

Um zu vermeiden, dass Luftraumbeschränkungsgebiete eine Obergrenze erhalten müssen, die mittels höchster Erhebung zzgl. der in Landesgesetz festgelegt Mindestflughöhe über Grund zu errechnen ist, soll die angeregte Änderung eine adäquate Möglichkeit bieten, um den Naturschutz genau im Sinn der Landesgesetzgebungen zu erfüllen, ohne dabei die Kubatur der Gebiete unnötig groß definieren zu müssen. Bspw. im Fall des Nationalpark Gesäuse wäre die Festlegung der Obergrenze mit 500 FT AGL anstatt 8400 FT AMSL möglich.

Viele Staaten handhaben die Festlegung ihrer Beschränkungsgebiete genau so, weshalb eine gleichlautende Festlegung auch in Österreich sehr sinnvoll erscheint.

**Zu Z 37 (§ 10 Abs. 1 und 3)**

Die Änderung des Abs. 3 begrüßen wir, da wir im Vorfeld bereits mehrfach dafür eingetreten sind.

Wir schlagen auch eine weitere Änderung im letzten Satz des Abs. 1 vor, der derzeit lautet:

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

Diese Bestimmung, die an sich nur zivilrechtliche Umstände berührt und mit der Sicherheit der Luftfahrt nichts zu tun hat, gab in der Vergangenheit immer wieder Anlass für rechtliche Diskussionen. Die Frage, um die es dabei ging, war, ob ein ausdrückliches Einverständnis des Verfügungsberechtigten Voraussetzung für einen Außenstart- oder eine Außenlandung ist, wie es der Wortlaut des Gesetzestextes andeutet, oder ob ein Recht auf Benützung auch auf andere Rechtstitel z.B. auf Gemeingebrauch oder Dienstbarkeit gestützt werden kann. Nach Ansicht des ÖAeC bedarf es dann keiner ausdrücklichen Einverständniserklärung, wenn ein Recht auf Benützung des Grundstücks besteht. Eine andere Ansicht würde dazu führen, dass der Verfügungsberechtigte zwar zivilrechtlich nichts gegen die Verwendung seines Grundstücks in der Hand hat und auch keinen zivilrechtlichen Anspruch auf Unterlassung hat, dass aber der Außenabflug oder die Außenlandung gegen das Luftfahrtgesetz verstößt, wenn kein ausdrückliches Einverständnis vorliegt und der Luftfahrer deshalb auch verwaltungsrechtlich bestraft werden könnte. Der ÖAeC regt an, den Satz wie folgt zu ändern, um dies eindeutig klarzustellen:

*Die Außenlandungen und Außenabflüge gemäß den Z 4 bis 6 sind nur zulässig, wenn **ein Recht zur Benützung des Grundstückes für solche Außenlandungen und Außenabflüge besteht.***

Wir regen zusätzlich in Abs. 1 Z 4 an, die geplante Reparatur der Wortfolge „Hänge- oder Paragleitern“ um die folgende Wortfolge zu ergänzen:

**4. Hänge- oder Paragleitern, sowie für motorisierte Hänge- oder Paragleiter außerhalb von Ortsgebieten,**

**Z 46 (§ 18) und Z 75 (§ 40)**

Wir regen an, die Gegenseitigkeit auch um die Gleichwertigkeit zu ergänzen. Wie auch in unseren Nachbarländern Deutschland und Tschechien wären alle in EASA Mitgliedsstaaten zugelassenen Ultraleicht-Lfz in Verbindung mit der zugehörigen gültigen Lizenz pauschal anerkannt und könnten in die GästeflugVO aufgenommen werden.

*Voraussetzungen für die Verwendung von ausländischen Luftfahrzeugen im Fluge*

*§ 18. (2) Ausländische Bestätigungen der zulässigen Verwendung von Zivilluftfahrzeugen im Fluge sind auf Antrag des Halters von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen, wenn*

- 1. in dem betreffenden Staat die Vorschriften über die Lufttüchtigkeit, den Flugbetrieb einschließlich der für die jeweilige Verwendung erforderlichen Ausrüstung, die Betriebstüchtigkeit sowie die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mindestens die gleichen Anforderungen stellen wie die entsprechenden in Österreich anwendbaren Vorschriften (Gleichwertigkeit),*
  - 2. der Antragsteller dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechende Versicherungen nachweist und*
  - 3. die Verwendung österreichischer Zivilluftfahrzeuge (§ 15) im Fluge in dem betreffenden anderen Staat unter vergleichbaren Voraussetzungen als zulässig anerkannt wird (Gegenseitigkeit).*
- Das Erfordernis der Gegenseitigkeit und Gleichwertigkeit gilt nicht, wenn der betreffende Staat Mitgliedstaat der Europäischen Union oder ein durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellter Staat ist.***

*Anerkennung ausländischer Erlaubnisse*

*§ 40. (1) Unbeschadet der Bestimmung des § 41 berechtigen ausländische Erlaubnisse zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten in Österreich, wenn*

1. die ausländische Erlaubnis von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch Bescheid anerkannt worden ist (Abs. 2), oder
  2. die ausländische Erlaubnis auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt.
- (2) Ausländische Zivilluftfahrerscheine sind von der Austro Control GmbH oder der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde auf Antrag durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen wenn,
1. im anderen Staat die Vorschriften über den Erwerb einer Erlaubnis mindestens die gleichen Anforderungen an Alter, Verlässlichkeit, Tauglichkeit und Befähigung stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften (Gleichwertigkeit) und
  2. die entsprechende österreichische Erlaubnis in dem anderen Staat anerkannt wird (Gegenseitigkeit).
- Das Erfordernis der Gegenseitigkeit und Gleichwertigkeit gilt nicht, wenn der betreffende Staat Mitgliedstaat der Europäischen Union oder ein durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellter Staat ist.*
- (3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann für den Fall, dass das Erfordernis gemäß Abs. 2 Z 1 (Gleichwertigkeit) nicht erfüllt ist, durch Verordnung die für die Erreichung der Gleichwertigkeit durch den Bewerber zusätzlich zu erfüllenden Voraussetzungen festlegen.

## Z 73 und 74 (§ 35)

Dem Österreichische Aero-Club ist nicht klar auf welche nationalen Tauglichkeitszeugnisse sich die gesamte Bestimmung noch bezieht. Nationale Tauglichkeitszeugnisse wurden vor längerer Zeit durch unionsrechtliche ersetzt und allfällige Übergangsfristen sind abgelaufen.

## Zu Z 109 (§ 102):

Analog der Bestimmung zu „cost-shared flights“ im Article 6 (4a) der Regulation (EU) 965/2012 on air operations, regen wir im Abs. 4 eine Änderung der Wortfolge „vier Personen“ in „sechs Personen“ an.

### Genehmigungen

§ 102. (1) Unternehmen, die im gewerblichen Luftverkehr Fluggäste, Post und/oder Fracht mit Segelflugzeugen, Freiballonen, *Fesselballonen* oder Ultraleichtluftfahrzeugen befördern oder ausschließlich Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flugplätzen verbunden ist, durchführen wollen, haben beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 ff zu beantragen, sofern das Unternehmen nicht bereits eine von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat erteilte Genehmigung für die Durchführung dieser Beförderungen innehat. Diese ausländische Genehmigung ist an Bord des jeweiligen Luftfahrzeuges mitzuführen.

(4) Nicht gewerbliche Flüge gegen Ersatz der Selbstkosten mit Luftfahrzeugen, die für höchstens *sechs* Personen im Fluge verwendet werden dürfen, und Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern sowie die gewerbliche Beförderung mit motorisierten Hänge- und Paragleitern, Hänge- und Paragleitern und Fallschirmen dürfen ohne die Bewilligungen gemäß den Abs. 1 und 2 durchgeführt werden. Den Fluggästen ist vom Beförderer eine Bestätigung über die Bezahlung des Entgeltes auszustellen, deren Abschnitt vom Beförderer zwei Jahre lang aufzubewahren ist. *Selbstkostenflüge dürfen nicht öffentlich beworben werden.*

(6) *Werden Beförderungsleistungen im Sinne von Abs. 1 und 2 angeboten, ist vom Anbieter die Identität des ausführenden Beförderers (§ 157 Abs. 1) bekannt zu geben.*

### Voraussetzungen der Beförderungsbewilligung

§ 106. ... Im Falle von Rundflügen mit Motorluftfahrzeugen, ausgenommen mit Ultraleichtluftfahrzeugen, ist die Sicherheit des Betriebes jedenfalls durch entsprechende Erfüllung der gemäß § 131 erlassenen Vorschriften oder anzuwendenden unionsrechtlichen Bestimmungen

*über die Erteilung und Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses für Luftfahrtunternehmen sowie der unionsrechtlichen Bestimmungen gemäß § 24a zu gewährleisten. Diese Rundflüge dürfen nur mit Luftfahrzeugen durchgeführt werden, für die ein gemäß international angewandten Standards ausgestelltes Lufttüchtigkeitszeugnis gültig vorliegt und die zu grenzüberschreitenden Flügen im internationalen Luftverkehr berechtigt sind.*

#### **Zu Z 134 (§ 126)**

Die Erläuterungen weisen auf eine künftig explizite Anführung hin, dass die Bewilligung auch dann zu versagen ist, wenn es durch die Veranstaltung zu einer unverhältnismäßigen Lärmbelästigung kommen kann.

Die „unverhältnismäßige Lärmbelästigung“ stellt einen unbestimmten Gesetzesbegriff dar, der sich in der Vollziehung als problematisch erweisen kann. Die diesbezüglich beabsichtigte Ergänzung der Bestimmung kann somit u.a. eine Gefährdung für die Durchführung nationaler und internationaler flugsportlicher Wettbewerbe darstellen.

Die aktuell gültige Bestimmung erscheint völlig ausreichend, da bewilligende Behörden in die Prüfung der öffentlichen Interessen eine allfällige Lärmbelästigung einzuschließen haben.

#### *Zivile Luftfahrtveranstaltungen*

*§ 126. (2) Die Bewilligung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass öffentliche Interessen, insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt durch die Veranstaltung gefährdet werden können oder es zu einer unverhältnismäßigen Lärmbelästigung kommen kann.*

#### **Z 143 und 144 (§ 132a)**

Dass gemäß 132a Abs.1 Z 1 „in bestimmten Staaten registrierte Luftfahrzeuge“ im Rahmen der Gästeflugregelung nur „mit von diesen Staaten ausgestellten Erlaubnissen“ in Österreich betrieben werden dürfen und nicht auch mit einem entsprechenden österreichischen Zivilluftfahrt-Personalausweis ist nach Ansicht des ÖAeC nicht sachlich zu rechtfertigen. Vielmehr erscheint es sachgerecht, dass das „in bestimmten Staaten registrierte Luftfahrzeuge“ in Österreich auch mit einem entsprechenden österreichischen Pilotenschein geflogen werden darf. Zur Erläuterung wird auf folgendes Beispiel verwiesen. Die derzeitige Regelung, die vor allem im Bereich der Ultraleichtflugzeuge Anwendung findet, zwingt jeden Piloten eines in Deutschland registrierten UL, das die technischen Anforderungen für eine Verwendung in Österreich im Rahmen der Gästeflugverordnung erfüllt, dazu, einen deutschen UL Schein zu erwerben, obwohl er aufgrund seines österreichischen Zivilluftfahrt- Personalausweises zum Führen des UL befähigt und berechtigt ist. Dass das zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt notwendig ist, kann vom ÖAeC nicht nachvollzogen werden.

Da von der Gästeflugregelung in § 132a Abs 1 Z 2 auch Luftfahrzeuge umfasst werden, die in den Zuständigkeitsbereich des ÖAeC fallen, sollte auch der ÖAeC als auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde die Möglichkeit haben, Betriebs- und Lufttüchtigkeitsanweisungen zu erlassen.

#### *Gästeflugregelung*

*§ 132a. (1) Soweit keine zwischenstaatliche Vereinbarungen oder unionsrechtliche Bestimmungen bestehen, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verordnung unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt festlegen, dass*

- 1. in bestimmten Staaten registrierte Luftfahrzeuge von Zivilluftfahrern mit von diesen Staaten ausgestellten Erlaubnissen oder mit einem entsprechenden Zivilluftfahrt-Personalausweis gemäß § 26 ff zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten unentgeltlich auch ohne Anerkennung gemäß § 18 und § 40 im Bundesgebiet betrieben werden dürfen oder*
  - 2. Fallschirme sowie Hänge- und Paragleiter, deren Verwendung im Bundesgebiet zulässig ist, von Zivilluftfahrern mit einer von einem bestimmten Staat ausgestellten Erlaubnis unentgeltlich auch ohne Anerkennung gemäß § 40 im Bundesgebiet betrieben werden dürfen.*
- Die Bestimmung des § 41 sowie das Erfordernis einer aufrechten Versicherung gemäß § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 bleiben unberührt.*

*(2) Die Verordnung gemäß Abs. 1 darf nur erlassen werden, wenn die Voraussetzungen gemäß § 18 Abs. 2 Z 1 und § 40 Abs. 2 Z 1 erfüllt werden.*

*(3) Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde kann im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt mittels Betriebstüchtigkeits- bzw. Lufttüchtigkeitsanweisungen oder Betriebstüchtigkeits- bzw. Lufttüchtigkeitshinweisen nähere Bestimmungen über die Voraussetzungen des zulässigen Betriebes der in der Verordnung gemäß Abs. 1 festgelegten Luftfahrzeuge erlassen.*

#### **Z 181 (§ 173 Abs. 45)**

Sämtliche dem Österreichischen Aero-Club von der Republik Österreich übertragenen Behördenaufgaben werden im Sinne der EASA-Erfordernisse seit 2019 sukzessive angepasst. Die FAA des Aero-Club wurde von einer bislang ehrenamtlich getragenen, nunmehr zu einer professionell aber sehr effizient geführten Behörde für die Sport- und Freizeitluftfahrt entwickelt. Der daraus resultierende Aufwand wird über die angepassten Gebühren der FAA des Aero-Club und über einen ausverhandelten Rahmenvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Österreichischen Aero-Club abzudecken sein. Der Österreichische Aero-Club dankt daher für die zeitliche Anpassung, wonach der § 173 Abs. 45 nunmehr mit 1. Jänner 2019 in Kraft tritt.

Das Präsidium Österreichischen Aero-Club:

Präsident Dipl.-Ing. Wolfgang Malik e.h.

Vizepräsident Dipl.-Ing. Christian Faymann, MA e.h.

Vizepräsident Dr. Reinhard Flatz e.h.

Vizepräsident Hannes Taborsky e.h.

Finanzreferent Mag. Franz Groß e.h.

Generalsekretär Manfred Kunschitz e.h.