

1 von 31
B6. 3/1**Gesamtändernder Abänderungsantrag****der Abgeordneten Mst. Joachim Schnabel, Wolfgang Moitzi, Dominik Oberhofer,****zum Initiativantrag der Abgeordneten Mst. Joachim Schnabel, Wolfgang Moitzi, Dominik Oberhofer, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird (951/A)**

Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

*1. Die Z 1 bis 15 werden durch folgende Z 1 bis 125 ersetzt:**„1. Im Inhaltsverzeichnis lautet der Eintrag zu den §§ 24l und 24m:*

- „§ 24l. Persönlichkeitsrechte und Datenschutz
- § 24m. Sicherheitszonen bei Militärflugplätzen“

2. Im Inhaltsverzeichnis lautet der Eintrag zu § 120a:

- „§ 120a. Festlegung von Flugverfahren (Flugrouten) und Allgemeine Flugsicherungsanordnungen“

3. Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 145c folgender Eintrag zu § 145d eingefügt:

- „§ 145d. Dokumentendatenbank“

*4. In § 8 Abs. 2 lautet der Einleitungssatz:**„Der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur hat nach Maßgabe der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen durch Verordnung festzulegen,“**5. In § 9 Abs. 2a wird nach dem Wort „entgegenstehen“ ein Beistrich gesetzt und danach die Wortfolge „oder an dem Einsatz ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht“ eingefügt.**6. In § 9 Abs. 3 wird nach dem Wort „Militärluftfahrzeugen“ die Wortfolge „und Luftfahrzeugen im Dienste des Bundesministers bzw. der Bundesministerin für Inneres“ eingefügt.**7. In § 10 Abs. 2 wird nach dem Wort „Notlandung“ die Wortfolge „oder einer Sicherheitslandung“ eingefügt.**8. In § 12 Abs. 3 wird das Wort „Ultraleichtflugzeuge“ durch das Wort „Ultraleichtluftfahrzeuge“ ersetzt.**9. In § 16 Abs. 3 Z 2 wird nach der Wortfolge „beantragt worden ist“ die Wortfolge „oder innerhalb von fünf Jahren ab Antragstellung die Ausstellung dieser Beurkundungen nicht erfolgt ist“ angefügt.**10. In § 18 Abs. 1 Z 3 wird der Punkt am Satzende durch die Zeichen- und Wortfolge „ , oder“ ersetzt und danach folgende Z 4 angefügt:**„4. es sich um*

- a) ein historisches Luftfahrzeug im Sinne von Anhang I Z 1 lit. a (i) der Verordnung (EU) 2018/1139 mit einer höchstzulässigen Abflugmasse bis zu 5700 kg, das nicht von der Z 2 umfasst ist und für das vormalig ein Lufttüchtigkeitszeugnis entsprechend Anhang 8 AIZ ausgestellt worden ist, oder
- b) ein Amateurbau-Luftfahrzeug im Sinne von Anhang I Z 1 lit. c der Verordnung (EU) 2018/1139

handelt, das entweder ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis oder eine Fluggenehmigung von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) innehat und die Lärmwerte den für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie geltenden österreichischen Bestimmungen entsprechen sowie nicht gewerblich sowie ausschließlich im Sichtflug bei Tag verwendet wird und sich nicht länger als 30 Tage pro Kalenderjahr im österreichischen Staatsgebiet befindet und die dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechenden Versicherungen aufrecht vorhanden sind.

11. In § 18 Abs. 2 wird im Einleitungssatz das Wort „Halters“ durch die Wortfolge „Halters oder der Halterin“ ersetzt.

12. § 18 Abs. 2 Z 1 lautet:

„1. die Prüfung der ausländischen Urkunden ergeben hat, dass von einer dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt entsprechenden Verwendung des jeweiligen Luftfahrzeuges unter Bedachtnahme auf insbesondere die Art und Gewicht des Luftfahrzeuges, die Herkunft der vorgelegten Urkunden sowie den Zweck und die Dauer der Verwendung im österreichischen Luftraum ausgegangen werden kann,“

13. In § 18 Abs. 2 entfällt der Schlusssatz.

14. In § 19 Abs. 1 wird der Punkt am Ende des Satzes durch einen Beistrich ersetzt und danach folgender Halbsatz angefügt:

„außer der aktuelle Status der jeweiligen Urkunde kann über eine Datenbankabfrage (§ 145d) bei der für die Ausstellung der Urkunde zuständigen Behörde überprüft werden.“

15. In § 21 Abs. 1 Z 7 wird die Wortfolge „Verkehrssicherheit, der Lufttüchtigkeit oder der Betriebstüchtigkeit“ durch das Wort „Lufttüchtigkeit“ ersetzt und es entfällt im Klammerausdruck die Wortfolge „bzw. Betriebstüchtigkeitsanweisungen“.

16. In § 22 Abs. 1 Z 2 entfällt der Klammerausdruck „(§ 24f und § 24g)“.

17. In § 23 lautet der erste Satz:

„Der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung festzulegen, ob und inwieweit ziviles Luftfahrtgerät einer Beurkundung als lufttüchtig (§ 17 sinngemäß) durch die Austro Control GmbH oder einer aufgrund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde bedarf und die gemäß § 21 Abs. 1 zu erlassenden Verordnungen auf ziviles Luftfahrtgerät anzuwenden sind.“

18. In § 24a Abs. 1 wird das Wort „Betriebstüchtigkeit“ durch das Wort „Lufttüchtigkeit“ ersetzt.

19. In § 24f entfällt der Abs. 6.

20. In § 24j Abs. 1 wird im letzten Satz die Wortfolge „den Zoll“ durch die Wortfolge „das Zollamt Österreich und das Amt für Betrugsbekämpfung“ ersetzt.

21. In § 24j Abs. 2 lauten die ersten beiden Sätze:

„Geographische UAS-Gebiete gemäß Art. 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 können vom Bundesminister bzw. von der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, soweit dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist, oder von der örtlich zuständigen Landespolizeidirektion, soweit dies zu Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit erforderlich ist, oder von jedem anderen Bundesminister bzw. jeder anderen Bundesministerin in seinem bzw. ihrem jeweiligen Wirkungsbereich, mit Verordnung festgelegt werden. Diese Verordnungen können luftfahrtüblich kundgemacht werden.“

22. In § 24j wird nach Abs. 2 folgender Abs. 2a eingefügt:

„(2a) Geographische UAS-Gebiete gemäß Art. 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, welche im Interesse der Landesverteidigung erforderlich sind, können vom Bundesminister bzw. von der Bundesministerin für Landesverteidigung mit Verordnung festgelegt werden. Diese Verordnungen können luftfahrtüblich kundgemacht werden.“

23. In § 24j Abs. 3 wird der letzte Satz durch folgende Sätze ersetzt:

„Der Betreiber oder die Betreiberin (§ 13 sinngemäß) ist dafür verantwortlich, dass jedes von ihm bzw. ihr betriebene unbemannte Luftfahrzeug ordnungsgemäß versichert ist. Bei unbemannten Luftfahrzeugen der „offenen“ sowie der „speziellen“ Kategorie im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 und beim Betrieb in Modellflugvereinigungen gemäß Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist es zulässig, dass an Stelle einer Haftpflichtversicherung für jedes einzelne unbemannte Luftfahrzeug eine pauschale Haftpflichtversicherung für sämtliche von einem Betreiber oder einer Betreiberin betriebene unbemannte Luftfahrzeuge abgeschlossen werden kann.“

24. Dem § 24j Abs. 8 wird folgender Satz angefügt:

„Die Registrierungsbehörde hat den Sicherheitsbehörden zur Erfüllung ihrer Aufgaben für sicherheits-, kriminal- oder grenzpolizeiliche Zwecke die im Registrierungssystem und in den mit dem Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen im Zusammenhang stehenden Systemen eingetragenen Daten im Wege der automationsunterstützten Datenübermittlung zur Verfügung zu stellen.“

25. Dem § 24j Abs. 9 wird folgender Satz angefügt:

„Andere Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, die sich auf unbemannte Luftfahrzeuge beziehen, umfassen sowohl unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 bzw. Klasse 2 sowie unbemannte Luftfahrzeuge im Sinne der unionsrechtlichen Regelungen, soweit nicht Unionsrecht anzuwenden ist oder etwas anderes bestimmt ist.“

26. Dem § 24j wird folgender Abs. 10 angefügt:

„(10) Zuständige Behörde im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 über einen Rechtsrahmen für den U-Space, ABl. Nr. L 139 vom 23.4.2021 S. 161, sowie für die etwaige Ausweisung von U-Space-Lufträumen gemäß dieser Durchführungsverordnung ist der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Die aufgrund dieser Durchführungsverordnung zulässigen begleitenden und ausführenden Regelungen können mit Verordnung festgelegt werden, die luftfahrtüblich kundgemacht werden kann. Im Fall der Ausweisung von U-Space-Lufträumen wird für die Bereitstellung der gemeinsamen Informationsdienste für die Gesamtheit der U-Space-Lufträume die Austro Control GmbH als exklusiver einziger Anbieter benannt. Davon abweichend kann in der Verordnung über die Ausweisung eines U-Space-Luftraums festgelegt werden, dass die gemeinsamen Informationsdienste nicht von einem einzigen exklusiven Anbieter zu erbringen sind, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit gelegen ist und das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegensteht.“

27. Nach § 24l wird folgender § 24m samt Überschrift eingefügt:

„Sicherheitszonen bei Militärflugplätzen

§ 24m. Der Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge in Sicherheitszonen bei Militärflugplätzen ist nur mit Zustimmung der örtlich zuständigen Militärflugleitung zulässig.“

28. § 33 Abs. 3 lautet:

„(3) Der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur kann unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung bestimmen, ob und inwieweit bei Fallschirmspringern oder Fallschirmspringerinnen, Piloten oder Pilotinnen von Ultraleichtluftfahrzeugen, Piloten oder Pilotinnen von Hänge- und Paragleitern sowie Piloten oder Pilotinnen von motorisierten Hänge- und Paragleitern von einem Nachweis gemäß Abs. 1 abgesehen werden kann.“

29. In § 33 Abs. 5 entfällt die Wortfolge „§ 41 oder“.

30. In § 40 Abs. 1 lautet der Einleitungssatz:

„Ausländische Erlaubnisse berechtigen zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten in Österreich, wenn“.

31. In § 43 Abs. 2 entfällt die Wortfolge „oder gemäß § 41 gleichgestellten“.

32. § 44 Abs. 4 Z 1 lautet:

1. a) die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates besitzt sowie, falls sein Wohnsitz nicht im Inland gelegen ist und Zustellungen nicht durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des

Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat, oder

- b) eine juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft ist, die nach den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates gegründet worden ist und ihren satzungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung innerhalb der Europäischen Union oder in einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat hat sowie, falls diese keinen zur Empfangnahme von Urkunden befugten Vertreter mit Wohnsitz im Inland hat und Zustellungen nicht durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat, und“

33. In § 57a Abs. 1 wird nach der Zitierung „Verordnung (EU) Nr. 1178/2011,“ die Zitierung „Delegierten Verordnung (EU) 2020/723 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für die Anerkennung von Drittlandszertifizierungen von Piloten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, ABl. Nr. L 170 vom 2.6.2020 S. 1, in der Verordnung (EU) 2018/395 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen sowie für die Lizenzerteilung für die Flugbesatzung von Ballonen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139, ABl. Nr. L 71 vom 14.3.2018 S. 10, in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen sowie für die Lizenzerteilung für die Flugbesatzung von Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139, ABl. Nr. L 326 vom 20.12.2018 S. 64,“ eingefügt.

34. § 57a Abs. 5 lautet:

„(5) Zuständige nationale Behörde gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, der Verordnung (EU) 2018/395, der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 sowie der Delegierten Verordnung (EU) 2020/723 ist der Österreichische Aero Club in Bezug auf

1. Segelflugpilotenlizenzen (SPL),
2. Ballonpilotenlizenzen (BPL),
3. Pilotenlizenzen für Tragschrauber (GPL) und
4. Ausbildungsorganisationen sowie das Prüfungswesen für die in Z 1 bis 3 genannten Lizenzen.“

35. § 58 Abs. 1 lautet:

„(1) Flugplätze sind Land- und Wasserflächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen sowie den dazugehörigen Flug- und Flugplatzbetrieb samt Bodeneinrichtungen und Flugsicherungsanlagen bestimmt sind (Landflugplätze, Wasserflugplätze). Die Bestimmung einer Land- oder Wasserfläche als Flugplatz erfolgt mit der Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung (§ 68), wobei sich die Größe der Fläche an den Erfordernissen des jeweiligen Betriebsumfanges zu richten hat, oder durch die Errichtung als Militärflugplatz gemäß § 82.“

36. In § 58 Abs. 3 wird die Wortfolge „erteilt worden ist“ durch die Wortfolge „und eine Betriebsaufnahmebewilligung gemäß § 73 erteilt worden ist oder eine entsprechende Errichtung eines Militärflugplatzes erfolgt ist“ ersetzt.

37. § 59 lautet:

„§ 59. Bodeneinrichtungen sind Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und die ganz oder zum überwiegenden Teil für die geordnete Abwicklung des Flugplatz- oder Flugbetriebes notwendig oder zweckmäßig sind, wie zB Bewegungs- und Abstellflächen für Luftfahrzeuge, Hangars, Abfertigungsgebäude, Verwaltungsgebäude, Fracht- und sonstige Betriebsgebäude, Parkmöglichkeiten sowie Hotels. Flugsicherungsanlagen gemäß § 122 gelten nicht als Bodeneinrichtungen. Eine im Anhang I des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, festgelegte UVP-Pflicht der genannten Bauten, Anlagen oder anderen ortsfesten Einrichtungen bleibt unberührt.“

38. Nach § 60 wird folgender § 60a samt Überschrift eingefügt:

„Sonstige ortsfeste Einrichtungen

§ 60a. Bauten, Anlagen oder andere ortsfeste Einrichtungen, die nicht als Bodeneinrichtungen (§ 59) oder Flugsicherungsanlagen (§ 122) gelten, dürfen auf einem Zivilflugplatz nur errichtet oder abgeändert werden, wenn die für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68 Abs. 2) der Errichtung oder Abänderung zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist auf Antrag des Zivilflugplatzhalters zu erteilen, wenn das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird und durch das Ausmaß der

Einrichtungen sowie deren Nutzungszweck keine Beeinträchtigung des Flug- und Flugplatzbetriebes zu gewärtigen ist. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn nicht innerhalb einer Frist von vier Wochen ab Einlangen des Antrages von der zuständigen Behörde dem Antragsteller mitgeteilt wird, dass die Zustimmung verweigert wird. Der Antragsteller kann darüber die Erlassung eines Bescheides verlangen. Werden die sonstigen ortsfesten Einrichtung ohne die erforderliche Zustimmung errichtet oder abgeändert, hat die für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68 Abs. 2) von Amts wegen den Abbruch der Einrichtung vorzuschreiben, sofern nicht eine nachträgliche Zustimmung der zuständigen Behörde erteilt werden kann.“

39. In § 62 Abs. 4 wird die Zitierung „79, 80a, 93 Abs. 1 Z 2“ durch die Zitierung „79, 80a, 93 Abs. 1 Z 1“ ersetzt.

40. In § 68 Abs. 1 wird das Wort „betrieben“ durch das Wort „errichtet“ ersetzt und es wird nach dem Wort „Zivilflugplatzes“ der Klammerausdruck „(Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung)“ angefügt.

41. § 69 lautet:

„§ 69. (1) Im Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung sind anzugeben

1. die Art des geplanten Zivilflugplatzes (§§ 63 bis 65),
2. die geplanten Bodeneinrichtungen,
3. die Arten der Zivilluftfahrzeuge, die diesen Zivilflugplatz benützen sollen,
4. die Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter,
5. die geplanten Betriebszeiten,
6. der Nachweis der für das Vorhaben erforderlichen finanziellen Mittel (Finanzierungsplan),
7. eine planliche Darstellung der Zivilflugplatzgrenzen und der projektierten Bodeneinrichtungen sowie Angabe sämtlicher betroffener Grundstücke unter Anführung des Eigentümers/der Eigentümerin und unter Anschluss eines Grundstückverzeichnis, das nicht älter als sechs Wochen ist, und
8. eine planliche Darstellung des Schutzbereiches (§§ 35 ff der Zivilflugplatz-Verordnung, BGBl. Nr. 313/1972 - ZFV) oder einer allenfalls erforderlichen Sicherheitszone (§ 88) samt den voraussichtlichen Hindernissen, nach Lage und Höhe bezeichnet, sofern diese Daten nicht bereits im Zentralen Luftfahrthindernisregister (§ 96b) vorhanden sind. Im Fall einer Sicherheitszone sind auch sämtliche von der Sicherheitszone betroffenen Grundstücke unter Anschluss eines Grundstückverzeichnis, das nicht älter als sechs Wochen ist, anzugeben.

(2) Im Falle eines Antrages auf Bewilligung einer Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung sind lediglich jene Angaben gemäß Abs. 1 zu machen und entsprechende Unterlagen vorzulegen, die für die Beurteilung des Vorhabens erforderlich sind.

(3) Die Unterlagen gemäß Abs.1 und 2 sind der Behörde in fünffacher Ausfertigung zu übermitteln. Die Behörde kann die Vorlage zusätzlicher Ausfertigungen der Antragsunterlagen verlangen, wenn dies für den weiteren Verfahrensverlauf erforderlich ist.“

42. § 70 lautet:

„§ 70. (1) Die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68) hat bei einer Errichtung oder Erweiterung eines Zivilflugplatzes nach Einlangen des Antrages gemäß § 69 vorerst zu prüfen, ob die in Aussicht genommene Land- oder Wasserfläche im Hinblick auf ihre Größe und Beschaffenheit sowie auf die Beschaffenheit ihrer Umgebung für den geplanten Zweck geeignet ist und ob die Größe der Fläche den Erfordernissen des geplanten Betriebsumfanges entspricht. Ergibt diese Prüfung, dass dies nicht der Fall ist, so ist der Antrag, sofern keine Verbesserung möglich ist, abzuweisen.

(2) Bei allen Vorhaben ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Landesverteidigung herzustellen sowie eine Stellungnahme der Austro Control GmbH und der vom Vorhaben betroffenen Gemeinden einzuholen.

(3) Vor Erlassung des Bescheides über die Zivilflugplatz-Bewilligung ist in allen Fällen eine mündliche Verhandlung durchzuführen. Die §§ 40 bis 44g des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991, sind anzuwenden, wobei die Anberaumung der mündlichen Verhandlung zusätzlich durch Anschlag an der Amtstafel der vom Vorhaben betroffenen Gemeinden kundzumachen ist.“

43. § 72 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung hat zu bestimmen

1. die Art des Zivilflugplatzes (§§ 63 bis 65),
2. die Arten der Luftfahrzeuge, die diesen Zivilflugplatz unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit und die zweckmäßige Gestaltung des Luftverkehrs benützen dürfen,
3. die Art des Flugbetriebes,
4. die Betriebszeiten,
5. die Zivilflugplatzgrenzen,
6. den Schutzbereich oder den Inhalt der allenfalls in Aussicht genommenen Sicherheitszonen-Verordnung,
7. den Auftrag zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung bis zu einem Höchstbetrag von 145 Millionen Euro nach Maßgabe des Betriebsumfanges,
8. einen angemessenen Zeitraum, innerhalb dessen die Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung beantragt werden muss, und
9. Bedingungen und Auflagen, soweit sie mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 71 Abs. 1 zur Wahrung der öffentlichen Interessen und unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes erforderlich sind.

Die Z 7 ist nicht anzuwenden, wenn der Bewilligungswerber oder die Bewilligungswerberin eine Gebietskörperschaft ist, die den Zivilflugplatz ausschließlich im Gefolge ihrer Hoheitsverwaltung betreiben will. Im Falle einer Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung hat der Bescheid lediglich jene Angaben gemäß Abs. 1 zu beinhalten, die im Hinblick auf die Änderung erforderlich sind.“

44. Dem § 72 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Die vor Inkrafttreten der Bestimmung gemäß Abs. 1 Z 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx in Anwendung anderer Rechtsgrundlagen erteilten Genehmigungen der Betriebszeiten werden zu einem Bestandteil der jeweiligen Zivilflugplatz-Bewilligung.“

45. § 74 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Betrieb von Zivilflugplätzen sowie das Verhalten auf diesen ist unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung des Bundesministers bzw. der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu regeln. Im Hinblick auf Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen (§ 80b) können Sonderbestimmungen erlassen werden, soweit dies zweckmäßig ist und dadurch nicht die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigt wird.“

46. § 77 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist von der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde (§ 68 Abs. 2) zu widerrufen oder einzuschränken, wenn

1. eine der Voraussetzungen gemäß § 71 Abs. 1 lit. b und c nicht mehr gegeben ist oder eine der Voraussetzungen gemäß § 71 Abs. 1 im Zeitpunkt der Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert oder
2. der Inhaber der Zivilflugplatz-Bewilligung nicht innerhalb des gemäß § 72 Abs. 1 lit. d festgesetzten Zeitraumes um die Betriebsaufnahmegenehmigung angesucht hat oder
3. die Betriebsaufnahmegenehmigung rechtskräftig versagt worden ist oder
4. der Flugplatzbetrieb länger als ein Jahr geruht hat oder
5. der Flugplatzbetrieb gemäß § 76 untersagt worden ist und die festgestellten Mängel nicht fristgerecht behoben wurden oder
6. gegebenenfalls das Zeugnis gemäß der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 rechtskräftig versagt oder widerrufen worden ist oder
7. die mit der Zivilflugplatz-Bewilligung bestimmte Fläche (§ 58 Abs. 1) nicht oder nicht mehr für den Flug- und Flugplatzbetrieb samt Bodeneinrichtungen und Flugsicherungsanlagen erforderlich ist. In diesem Fall hat sich der Widerruf auf den nicht mehr erforderlichen Teil der Fläche zu beschränken. Im Fall einer Zustimmung gemäß § 60a darf der Widerruf nur erfolgen, wenn der zuständigen Behörde vom Zivilflugplatzhalter mitgeteilt wird, dass die sonstige ortsfeste Einrichtung nicht mehr genutzt wird.“

47. Dem § 77 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Dies gilt auch für den beabsichtigten gänzlichen oder teilweisen Verzicht auf Vorhaben, die Flughäfen (§ 64) betreffen und für die eine Genehmigung nach dem UVP-G 2000 erteilt wurde.“

48. § 78 lautet:

„§ 78. (1) Eine Bodeneinrichtung auf einem Zivilflugplatz (zivile Bodeneinrichtung) darf nur mit Bewilligung der für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde (§ 68) errichtet oder wesentlich geändert werden.

(2) Den Bewilligungen gemäß Abs. 1 kommt dingliche Wirkung zu.

(3) Der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur kann unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung festlegen, dass abweichend von Abs. 1 bestimmte Vorhaben geringen Umfangs, die keine Auswirkungen auf Dritte haben können, ohne Bewilligung im eigenen Verantwortungsbereich des Zivilflugplatzhalters errichtet und/oder wesentlich abgeändert werden dürfen. Der Zivilflugplatzhalter kann jedoch auch für die Errichtung und/oder wesentliche Änderung der von dieser Verordnung umfassten zivilen Bodeneinrichtungen eine Bewilligung der gemäß Abs. 1 zuständigen Behörde beantragen.

(4) Der Zivilflugplatzhalter hat der zuständigen Behörde die Fertigstellung eines gemäß Abs. 1 bewilligten Vorhabens oder Teilen davon vor Inbetriebnahme anzuzeigen. Dieser Fertigstellungsanzeige ist eine Bestätigung über die bewilligungsgemäße Ausführung unter Angabe allfälliger geringfügiger Abweichungen anzuschließen. Geringfügige Abweichungen sind Änderungen in der Bauausführung, die das Wesen des Vorhabens nicht ändern und die dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen. Geringfügige Abweichungen sind von der zuständigen Behörde ohne nachträgliche Bewilligung zu akzeptieren.

(5) Vor der Entscheidung über einen Antrag für eine Bewilligung einer zivilen Bodeneinrichtung ist der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Landesverteidigung zu hören, wenn von der zivilen Bodeneinrichtung eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder von ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt verursacht werden könnte.

(6) Für zivile Bodeneinrichtungen ist keine Bewilligung gemäß § 92 und § 94 erforderlich.“

49. § 79 Abs. 1 lautet:

„(1) Eine Bewilligung gemäß § 78 Abs. 1 ist auf Antrag des Zivilflugplatzhalters oder der Zivilflugplatzhalterin zu erteilen, wenn die Voraussetzungen gemäß § 59 erfüllt werden und das Vorhaben dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegensteht und dem diesbezüglichen Stand der Technik entspricht.“

50. Dem § 79 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Die gemäß § 78 Abs. 1 zuständige Behörde kann Bodeneinrichtungen jederzeit auf Einhaltung der Vorgaben dieses Gesetzes überprüfen. Den befugten Organen der Behörde sind vom dinglich Berechtigten zu diesem Zweck Zutritt zu allen Teilen einer Bodeneinrichtung zu gestatten sowie alle notwendigen Auskünfte zu erteilen. Werden Mängel festgestellt, ist deren Behebung unter Setzung einer angemessenen Frist vorzuschreiben. Bei Gefährdung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt ist die Benützung der zivilen Bodeneinrichtung von der zuständigen Behörde oder dem befugten Organ bis zur Behebung der Mängel im erforderlichen Umfang zu untersagen.“

51. Der Text des bisherigen § 80 erhält die Absatzbezeichnung „(3)“. Davor werden folgende Abs. 1 und 2 eingefügt:

„(1) Ist eine zivile Bodeneinrichtung ohne Vorliegen der Voraussetzungen gemäß § 78 Abs. 3 oder 4 ohne Bewilligung errichtet oder wesentlich abgeändert worden, hat die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68) dem Zivilflugplatzhalter oder der Zivilflugplatzhalterin unter Festsetzung einer Frist von nicht länger als drei Monaten die Beantragung einer nachträglichen Bewilligung vorzuschreiben. Wird dieser Aufforderung nicht fristgerecht nachgekommen, hat die Behörde den Abbruch der Bodeneinrichtung zu verfügen.

(2) Eine bewilligte zivile Bodeneinrichtung darf vom Zivilflugplatzhalter nur abgetragen werden, wenn er dies der für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde (§ 68) angezeigt hat und von der Behörde nicht innerhalb eines Monats nach Einlangen der Anzeige mitgeteilt wird, dass der Abtragung der Bodeneinrichtung das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt entgegensteht. Der Zivilflugplatzhalter oder die Zivilflugplatzhalterin kann über den Inhalt dieser Mitteilung die Ausstellung eines Bescheides verlangen.“

52. § 80b Abs. 3 lautet:

„(3) Die gemäß Abs. 2 bewilligten Landflächen sind der Austro Control GmbH von der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde (§ 68 Abs. 2) unter Angabe zumindest der Größe der

Landefläche sowie der vorhandenen technischen Einrichtungen und der in unmittelbarer Nähe befindlichen Umgebung für Zwecke des Flugberatungsdienstes zu übermitteln.“

53. In der Überschrift zu § 94 und in § 94 Abs. 1 wird jeweils das Wort „elektrischer“ durch das Wort „elektromagnetischer“ ersetzt.

54. In § 95a Abs. 4 wird nach der Wortfolge „Austro Control GmbH“ die Wortfolge „für Zwecke des Flugberatungsdienstes“ eingefügt und es entfällt der letzte Satz.

55. Dem § 96 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Bei Gefahr im Verzug hat die zuständige Behörde die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Maßnahmen unmittelbar anzuordnen und gegen Ersatz der Kosten durch den Eigentümer nötigenfalls unverzüglich durchführen zu lassen.“

56. In § 96 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Über die Pflicht zur Leistung des Kostenersatzes gemäß Abs. 1 entscheidet die gemäß Abs. 1 zuständige Behörde. In der Entscheidung ist auszusprechen, in welcher Höhe und innerhalb welcher Frist der Kostenersatz zu leisten ist. Gegen diese Entscheidung ist eine Beschwerde an das Verwaltungsgericht nicht zulässig. Die Entscheidung tritt außer Kraft, soweit vor Ablauf von zwei Monaten auf Antrag des Eigentümers eine gerichtliche Entscheidung im Verfahren außer Streitsachen beantragt wird.“

57. In § 96b Abs. 4 wird die Wortfolge „luftfahrtüblich kundzumachen“ durch die Wortfolge „für die Zwecke des Flugberatungsdienstes zu verwenden“ ersetzt.

58. In § 102 Abs. 1 wird nach dem Wort „Segelflugzeugen“ die Wortfolge „einschließlich Motorseglern“ eingefügt.

59. § 107 Abs. 2 Z 2 lautet:

„2. unter Berücksichtigung des Bedarfes ein angemessener Zeitraum, innerhalb dessen die Betriebsaufnahmegenehmigung oder ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis gemäß den anzuwendenden unionsrechtlichen oder nationalen Bestimmungen beantragt oder eine Erklärung über die Fähigkeit und Mittel zur Erfüllung der Verantwortlichkeiten abgegeben werden muss, und“

60. § 116 Abs. 2 lautet:

„(2) Zivilluftfahrzeuge dürfen nur an Personen vermietet werden, die den zur Führung des betreffenden Luftfahrzeuges erforderlichen Zivilluftfahrerschein besitzen. Im Falle von juristischen Personen hat der Mieter oder die Mieterin sicherzustellen, dass der jeweilige verantwortliche Pilot diese Voraussetzungen erfüllt.“

61. § 117 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Vermietungsbewilligung ist zu erteilen, wenn

1. der Antragsteller oder die Antragstellerin die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates besitzt und, falls sein Wohnsitz nicht im Inland gelegen ist und Zustellungen nicht durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat, oder
2. der Antragsteller oder die Antragstellerin eine juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft ist, die nach den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates gegründet worden ist und ihren satzungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung innerhalb der Europäischen Union oder in einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat hat sowie, falls diese keinen zur Empfangnahme von Urkunden befugten Vertreter mit Wohnsitz im Inland hat und Zustellungen nicht durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat, und
3. der Antragsteller oder die Antragstellerin verlässlich und Halter oder Halterin der zu vermietenden Luftfahrzeuge ist und
4. die Sicherheit des Betriebes gewährleistet und
5. die für die Vermietung in Aussicht genommenen Zivilluftfahrzeuge
 - a) die österreichische Staatszugehörigkeit besitzen oder

- b) die Staatszugehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates besitzen und die Zulässigkeit der Verwendung im Fluge auf Grund von unionsrechtlichen Bestimmungen als anerkannt gilt. Die Bestimmung des Abs. 2 bleibt unberührt.“

62. In § 119 Abs. 3 wird die Wortfolge „(EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“), ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 1“ durch die Wortfolge „(EU) 2024/2803 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (Neufassung), ABl. Nr. L 2024/2803 vom 11.11.2024“ ersetzt.

63. In § 120 Abs. 1 wird die Wortfolge „Art. 9 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“), ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 10,“ durch die Wortfolge „Art. 10 der Verordnung (EU) 2024/2803“ ersetzt.

64. In § 120 Abs. 2 wird die Wortfolge „Art. 6 und 7 der Flugsicherungsdienste-Verordnung“ durch die Wortfolge „der Verordnung (EU) 2024/2803 und gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373“ ersetzt.

65. Dem § 120 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Ermächtigungen zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten, die vor dem 1. Juli 2008 mit Bescheid erteilt worden sind, sind mit 1. Juli 2008 nicht mehr gültig.“

66. In § 120 Abs. 3 wird jeweils die Wortfolge „Art. 7 der Flugsicherungsdienste-Verordnung zertifizierten“ durch die Wortfolge „der Verordnung (EU) 2024/2803 berechtigten“ sowie die Wortfolge „Art. 2 Abs. 4 der Flugsicherungsdienste-Verordnung“ durch die Wortfolge „Art. 6 der Verordnung (EU) 2024/2803“ ersetzt.

67. Dem § 120 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) Die Austro Control GmbH ist die zuständige Behörde für die Gestaltung der Luftraumstrukturen gemäß Art. 3 Abs. 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373.“

68. § 120a samt Überschrift lautet:

„Festlegung von Flugverfahren (Flugrouten) und allgemeine Flugsicherungsanordnungen

§ 120a. (1) Die Austro Control GmbH hat die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug (Flugrouten) mit Verordnung festzulegen. Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.

(2) Außer in Fällen von geringfügigen oder temporären, sechs Monate nicht überschreitenden Änderungen schon bestehender Flugrouten oder in Fällen von Gefahr im Verzug ist der Entwurf der Verordnung über Instrumentenan- und -abflugverfahren bei Flughäfen samt den dazugehörigen Informationen und Erläuterungen der Gründe für die Einführung der geplanten Verordnung sowie eines Berichts über die voraussichtlichen Umwelt- und Lärmauswirkungen im Internet unter der Adresse der Austro Control GmbH kundzumachen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass jedermann berechtigt ist, innerhalb einer von der Austro Control GmbH festzulegenden, sechs Wochen nicht unterschreitenden Frist eine schriftliche Stellungnahme abzugeben.

(3) Die Austro Control GmbH hat eine begründete Äußerung zu den eingebrachten Stellungnahmen im Internet unter der Adresse der Austro Control GmbH zu veröffentlichen.

(4) Die Austro Control GmbH ist verpflichtet, jährlich einen Bericht über die tatsächliche zahlenmäßige Nutzung der Instrumentenan- und -abflugverfahren an Flughäfen im vorangegangenen Kalenderjahr und die dabei jeweils zum Einsatz gekommenen An- und Abflugverfahren zu erstellen und diesen Bericht bis spätestens 30. Juni des Jahres im Internet unter der Adresse der Austro Control GmbH sowie des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu veröffentlichen.

(5) Die Austro Control GmbH und die gemäß § 120 Abs. 2 betrauten Flugsicherungsorganisationen können im Rahmen der Wahrnehmung der ihnen übertragenen Flugsicherungsaufgaben die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen allgemeinen Anordnungen treffen. Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.

(6) Die Regelungen gemäß Abs. 1 und 5 sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.“

69. § 120c Abs. 2 lautet:

„(2) Der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur ist die nationale Aufsichtsbehörde im Sinne des Art. 4 der Verordnung (EU) 2024/2803 sowie des Artikel 3 Z 34 der Verordnung (EU) 2018/1139.“

70. In der Überschrift zu § 120d entfällt die Wortfolge „und Beauftragung von qualifizierten Stellen“.

71. In § 120d entfallen die Abs. 2 und 3 und die bisherige Absatzbezeichnung „(1)“.

72. In § 120d (neu) wird die Wortfolge „Art. 7 der Flugsicherungsdienste-Verordnung“ durch die Wortfolge „der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte“ sowie die Wortfolge „Anhangs II der Flugsicherungsdienste-Verordnung“ durch die Wortfolge „Art. 41 Abs. 3a der Verordnung (EU) 2018/1139“ ersetzt.

73. In § 121a Z 2 wird die Wortfolge „Art. 2 Abs. 3 und Abs. 4 der Flugsicherungsdienste-Verordnung“ durch die Wortfolge „Art. 6 der Verordnung (EU) 2024/2803“ ersetzt.

74. Dem § 122 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Flugsicherungsanlagen, für die eine Genehmigung gemäß § 78 Abs. 1 erteilt wurde, gelten als gemäß Abs. 1 bewilligte Flugsicherungsanlagen.“

75. § 122 Abs. 2a lautet:

„(2a) Die Flugsicherungsorganisationen haben dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur die Fertigstellung eines gemäß Abs. 1 bewilligten Vorhabens oder Teilen davon vor Inbetriebnahme anzuzeigen. Dieser Fertigstellungsanzeige ist eine Bestätigung über die bewilligungsgemäße Ausführung unter Angabe allfälliger geringfügiger Abweichungen anzuschließen. Geringfügige Abweichungen sind Änderungen in der Bauausführung, die das Wesen des Vorhabens nicht ändern und die dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen. Geringfügige Abweichungen sind von der zuständigen Behörde ohne nachträgliche Bewilligung zu akzeptieren.“

76. In § 122 wird nach Abs. 2a folgender Abs. 2b eingefügt:

„(2b) Der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur kann jederzeit die Übereinstimmung der Flugsicherungsanlage auf Einhaltung der Vorgaben dieses Gesetzes überprüfen. Werden Mängel festgestellt, ist deren Behebung unter Setzung einer angemessenen Frist vorzuschreiben. Bei Gefährdung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt ist die Benützung der Flugsicherungsanlage bis zur Behebung der Mängel im erforderlichen Umfang zu untersagen.“

77. § 122 Abs. 5 lautet:

„(5) Für die Bemessung und Festlegung der für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der zur Wahrnehmung von Flugsicherungsdiensten gemäß § 120 Abs. 1 und 2 benannten Flugsicherungsorganisationen zu entrichtenden Gebühren ist die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum, ABl. Nr. L 56 vom 25.2.2019 S. 1, maßgeblich. Für nicht vom Anwendungsbereich dieser Verordnung umfasste Flugsicherungsdienste hat der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur die für die Inanspruchnahme dieser Dienste und Einrichtungen der zur Wahrnehmung von Flugsicherungsdiensten gemäß § 120 Abs. 1 und 2 benannten Flugsicherungsorganisationen zu entrichtenden Gebühren mit Verordnung unter Berücksichtigung des Vollkostenprinzips festzulegen. Die Höhe der Gebührensätze ist vom Bundesminister bzw. von der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur spätestens zwei Wochen vor der jeweiligen Gültigkeit im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Technologie kundzumachen. Die näheren Bestimmungen über die Vorschreibung und Einhebung der Gebühren sind mit Verordnung des Bundesministers bzw. der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Finanzen festzulegen. Die Einbringung der Gebühren hat auf dem Zivilrechtsweg zu erfolgen. Die gesetzlichen Verzugszinsen sind vorzuschreiben. Für Flugsicherungsstreckengebühren treten an die Stelle der gesetzlichen Verzugszinsen die von der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) beschlossenen und vom Bundesminister bzw. von der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur kundgemachten Verzugszinsen. Andere bundesgesetzliche Bestimmungen über die Vorschreibung und Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt. Die zur Wahrnehmung von Flugsicherungsdiensten gemäß § 120 Abs. 1 und 2 benannten Flugsicherungsorganisationen sind berechtigt, im Falle von Gebührenrückständen die Erbringung der

Flugsicherungsdienste gegenüber dem Gebührenschuldner bis zur Bezahlung des entgangenen Betrages nach vorheriger schriftlicher Warnung einzustellen.“

78. In § 122 wird nach Abs. 5 folgender Abs. 5a eingefügt:

„(5a) Der Leistungsplan gemäß Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ist vom Bundesminister bzw. von der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur anzunehmen und im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur kundzumachen.“

79. § 123a Abs. 2 erster Satz lautet:

„Abs. 1 kommt nicht zur Anwendung, wenn die bedarfsgerechte Steuerung der Nachtkennzeichnung des betreffenden Luftfahrthindernisses in der Ausnahmegewilligung gemäß § 91 ausgeschlossen wurde oder der Eigentümer des Luftfahrthindernisses von der bedarfsgerechten Steuerung der Nachtkennzeichnung keinen Gebrauch macht.“

80. § 124 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur hat unter Bedachtnahme auf eine sichere und rasche Abwicklung des Luftverkehrs und zur Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren die in § 119 bezeichneten Aufgaben der Flugsicherung und das Verhalten im Luftverkehr, insbesondere

1. die Bewegungen der Luftfahrzeuge im Luftraum und am Boden,
2. die beim Flug einzuhaltenden Flughöhen sowie
3. die anzuwendenden Signale und Zeichen

durch Verordnung zu regeln. Soweit unionsrechtliche Bestimmungen über gemeinsame Luftverkehrsregeln in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich. Zuständige nationale Behörde im Sinne dieser Bestimmungen ist die Austro Control GmbH. Soweit jedoch der zuständigen nationalen Behörde Aufsichtsbefugnisse im Hinblick auf die Flugsicherungsorganisationen zukommen, ist § 120c Abs. 2 anzuwenden. Die gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zulässigen nationalen Übergangsbestimmungen und begleitenden oder ausführenden Regelungen sowie Sonderregelungen und Ausnahmen können vom Bundesminister bzw. von der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung festgelegt werden. Die zulässigen Ausnahmen von der Flugplanpflicht bei grenzüberschreitenden Flügen und die Aussetzung dieser Ausnahmen sowie Sonderregelungen über den Flugplaninhalt können luftfahrtüblich kundgemacht werden.“

81. In § 126 Abs. 1 wird vor dem Wort „Wettbewerbe“ die Wortfolge „Für Publikum öffentlich zugängliche“ eingefügt.

82. Dem § 126 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Vor der Erteilung der Bewilligung ist der Austro Control GmbH Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.“

83. In § 128 Abs. 1 wird die Wortfolge „Das Steigenlassen“ durch die Wortfolge „Der Betrieb von mit dem Korb am Boden festgezurrtten Fesselballonen sowie das Steigenlassen“ ersetzt.

84. In § 128 Abs. 4 wird die Wortfolge „steigen gelassen werden“ durch die Wortfolge „steigen gelassen bzw. im Fall von mit dem Korb am Boden festgezurrtten Fesselballonen betrieben werden“ ersetzt.

85. In § 131 Abs. 4 wird nach der Wortfolge „Flugbetrieb mit Segelflugzeugen“ die Wortfolge „sowie für die Lizenzerteilung für die Flugbesatzung von Segelflugzeugen“ eingefügt und es entfallen die Zitierungen „ABl. Nr. L 71 vom 14.3.2018 S. 10,“ und „ABl. Nr. L 326 vom 20.12.2018 S. 64,“.

86. In § 131 Abs. 5 wird nach dem Wort „vorzuschreiben“ ein Beistrich gesetzt und danach die Wortfolge „außer der aktuelle Status des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses kann über eine Datenbankabfrage (§ 145d) bei der zuständigen Behörde überprüft werden“ angefügt.

87. In § 131 Abs. 6 wird die Wortfolge „Urkunden (§ 12) vorzuschreiben“ durch die Wortfolge „österreichischen Urkunden (§ 12) vorzuschreiben, außer der aktuelle Status der jeweiligen Urkunde kann über eine Datenbankabfrage (§ 145d) bei der für die Ausstellung der Urkunde zuständigen Behörde überprüft werden“ ersetzt.

88. § 134a Abs. 2 lautet:

„(2) Zum Zweck der Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Abs. 1 hat der Zivilflugplatzhalter die personenbezogenen Daten jener Personen, die sich bei ihm um die Ausstellung eines Flughafenausweises beworben haben, mindestens vier Wochen vor der beabsichtigten Aufnahme der Tätigkeit dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur vorzulegen. Diese Daten haben den Vor- und Familiennamen, gegebenenfalls den oder die früheren Namen, das Geschlecht, das Geburtsdatum, den Geburtsort (einschließlich des Geburtslandes), die Staatsangehörigkeiten, die Vornamen der Eltern, den Hauptwohnsitz, die Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungen und jegliche Lücken während der letzten fünf Jahre, ausländische Strafreregisterbescheinigungen oder vergleichbare Nachweise der Wohnsitzstaaten der letzten fünf Jahre in beglaubigter Übersetzung in deutscher oder englischer Sprache, welche zumindest die Wohnsitzzeiten im jeweiligen Staat abdecken müssen, die Angabe der Art der beabsichtigten Tätigkeit und die Zustimmung zur Überprüfung der Zuverlässigkeit sowie zur Übermittlung des Ergebnisses der Überprüfung an den Zivilflugplatzhalter zu enthalten. Weiters ist hinsichtlich der Identität der zu überprüfenden Person eine Kopie eines Reisepasses, Personalausweises, Identitätsausweises (§ 35a SPG), Fremdenpasses oder Konventionsreisepasses vorzulegen.“

89. § 134a Abs. 3 erster und zweiter Satz lautet:

„Der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur hat die erforderlichen personenbezogenen Daten (Vor- und Familienname, frühere Namen, das Geschlecht, das Geburtsdatum, den Vornamen der Eltern sowie die Staatsbürgerschaft) unverzüglich den Sicherheitsbehörden zum Zweck der Mitwirkung an der Zuverlässigkeitsüberprüfung (§ 140d) zu übermitteln. Der Zivilflugplatzhalter darf den Flughafenausweis nur ausstellen, wenn der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur nicht spätestens bis zum Zeitpunkt der beabsichtigten Aufnahme der Tätigkeit mitgeteilt hat, dass gegen die überprüfte Person Bedenken gemäß Abs. 7 Z 1 bis 5 bestehen.“

90. In § 134a werden nach Abs. 3 folgende Abs. 3a und 3b eingefügt:

„(3a) Der Zivilflugplatzhalter oder die betroffene Person können im Falle einer Mitteilung gemäß Abs. 3, dass gegen die überprüfte Person Bedenken gemäß Abs. 7 bestehen, beim Bundesminister bzw. bei der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur die bescheidmäßige Feststellung der nicht bestehenden Zuverlässigkeit beantragen, wobei die Parteistellung im Falle des Abs. 7 Z 1 bis 3 lediglich im Hinblick auf die Behauptung der Verarbeitung unrichtiger personenbezogener Daten besteht. Der Zivilflugplatzhalter hat die betroffene Person unverzüglich darüber zu informieren, dass Bedenken gegen das Vorliegen der Zuverlässigkeit gemäß Abs. 7 bestehen.“

(3b) Der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur hat einen Antrag gemäß Abs. 3a unverzüglich den Sicherheitsbehörden zum Zweck der Mitwirkung an der Zuverlässigkeitsüberprüfung (§ 140d) zu übermitteln. Diese übermitteln in weiterer Folge Informationen aus geschützten Quellen, soweit diese für die Beurteilung der Zuverlässigkeit im Sinne des Abs. 7 Z 4 und 5 erforderlich sind, in Form eines Behördenzeugnisses an den Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Das Behördenzeugnis hat eine zusammenfassende Einschätzung auf Grundlage der dem Verfassungsschutz vorliegenden Erkenntnisse zu enthalten. Es ist dabei sicherzustellen, dass keine Rückschlüsse auf die Herkunft oder die Art der gewonnenen Informationen möglich sind. Das Behördenzeugnis stellt eine öffentliche Urkunde dar und darf ausschließlich für Zwecke der Feststellung der nicht bestehenden Zuverlässigkeit gemäß Abs. 7 Z 4 und 5 herangezogen werden.“

91. In § 134a Abs. 4 wird die Zitierung „Abs. 1 bis 3“ durch die Zitierung „Abs. 1 bis 3a“ ersetzt.

92. In § 134a Abs. 5 wird die Zitierung „Abs. 1 bis 3“ durch die Zitierung „Abs. 1 bis 3b“ ersetzt.

93. In § 134a Abs. 6 wird die Wortfolge „dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur“ und die Wortfolge „vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „vom Bundesminister bzw. von der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur“ ersetzt.

94. Dem § 134a Abs. 6 wird folgender Satz angefügt:

„Die Bestimmungen der Abs. 3a und 3b sind sinngemäß anzuwenden.“

95. § 134a Abs. 7 lautet:

„(7) Für alle Zuverlässigkeitsüberprüfungen gilt, dass die Zuverlässigkeit der zu überprüfenden Person nicht gegeben ist, wenn dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur von den Sicherheitsbehörden gemäß § 140d übermittelt wird, dass

1. die Person wegen einer von Amts wegen zu verfolgenden mit Vorsatz begangenen gerichtlich strafbaren Handlung rechtskräftig gerichtlich zu einer Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten oder Geldstrafe von mindestens 360 Tagessätzen verurteilt wurde, solange die Verurteilung nicht getilgt ist, oder
2. gegen die Person ein Strafverfahren wegen einer von Amts wegen zu verfolgenden gerichtlich strafbaren Handlung, die nur vorsätzlich begangen werden kann, anhängig ist, und die strafbare Handlung mit mindestens drei Jahren Freiheitsstrafe bedroht ist, oder
3. gegen die Person ein aufrechtes Waffenverbot nach dem Waffengesetz 1996 – WaffG, BGBl. I Nr. 12/1997, besteht, oder
4. die Person ein Naheverhältnis zu einer extremistischen oder terroristischen Gruppierung hat und im Hinblick auf deren bestehende Strukturen oder auf zu gewärtigende Entwicklungen in deren Umfeld extremistische oder terroristische Aktivitäten derselben nicht ausgeschlossen werden können, oder
5. die Person ein Naheverhältnis zu einer kriminellen Gruppierung hat und im Hinblick auf deren bestehende Strukturen oder auf zu gewärtigende Entwicklungen in deren Umfeld Verbrechen, andere erhebliche Gewalttaten gegen Leib und Leben oder Vergehen nach dem Fremdenpolizeigesetz 2005 – FPG, BGBl. Nr. 100/2005, (insbesondere Schlepperei) begangen werden oder nicht ausgeschlossen werden können.

Einer Verurteilung durch ein inländisches Gericht ist eine Verurteilung durch ein ausländisches Gericht gleichzuhalten, die den Voraussetzungen des § 73 des Strafgesetzbuches – StGB, BGBl. Nr. 60/1974, entspricht.“

96. In § 134a Abs. 8 entfällt die Wortfolge „oder hat sich die Person einer Sicherheitsüberprüfung gemäß dem Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 – LSG 2011, BGBl. I Nr. 111/2010, unterzogen.“

97. In § 134a wird nach Abs. 8 folgender Abs. 8a eingefügt:

„(8a) Die Staatsanwaltschaften haben den Sicherheitsbehörden über deren Ersuchen zum Zweck der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach Maßgabe des § 76 Abs. 4 StPO Informationen darüber, ob gegen die zu überprüfende Person ein Strafverfahren nach Abs. 7 Z 2 anhängig ist sowie die diesem Verfahren zugrundeliegenden Tatbestände zu übermitteln. Ersuchen der Sicherheitsbehörden haben im Wege des elektronischen Rechtsverkehrs (§§ 89a ff des Gerichtsorganisationsgesetzes – GOG, RGBl. 217/1896) unter Anschluss vorhandener polizeilicher Aktenzeichen zu erfolgen. Die Übermittlung dieser Informationen ist erst ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Bestimmung zulässig.“

98. In § 134a Abs. 9 wird die Wortfolge „Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Bundesminister bzw. von der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur“ ersetzt und es wird nach dem Wort „Sicherheitsbehörden“ die Wortfolge „oder von Ermittlungen nach der Strafprozeßordnung 1975 - StPO, BGBl. Nr. 631/1975“ eingefügt.

99. In § 135 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Der Such- und Rettungsdienst Point of Contact (SPOC) für Notsenderim COSPAS-SARSAT-System, liegt bei der Austro Control GmbH.“

100. In § 139a Abs. 1 und Abs. 2 wird jeweils nach der Wortfolge „Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte“ die Wortfolge „als Abteilung der Schienen-Control GmbH“ eingefügt.

101. § 139a Abs. 4 lautet:

„(4) Die Schienen-Control GmbH hat in Verwaltungsstrafverfahren betreffend Verstöße gegen die Bestimmungen gemäß Abs. 1 bis Abs. 3 sowie der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 Parteistellung. Sie ist berechtigt, in alle Verfahrensakten Einsicht zu nehmen und alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen sowie Beschwerde gemäß Art. 132 Abs. 4 B-VG an das zuständige Verwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben und dabei die Einhaltung der Bestimmungen gemäß Abs. 1 bis Abs. 3 sowie der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 geltend zu machen.“

102. In § 140a wird die Zitierung „§§ 70 Abs. 2 und 3“ durch die Zitierung „§§ 70 Abs. 2“ ersetzt.

103. In § 140b Abs. 3 lautet der zweite Satz:

„Diese Gebühren unterliegen der Bewilligung durch den Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und sind im Internet auf der jeweiligen Homepage der Beauftragten zu veröffentlichen“ .

104. § 140b Abs. 3 letzter Satz lautet:

„Die Abrechnung hat auf Grund der tatsächlich in Anspruch genommenen Leistungen bzw. der tatsächlich entgangenen Einnahmen zu erfolgen.“

105. In § 140d Abs. 2 wird die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur“ ersetzt und es lautet der zweite Satz:

„Dabei ist dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur von den Sicherheitsbehörden das Vorliegen eines Umstandes gemäß § 134a Abs. 7 Z 1 bis 3 bekannt zu geben oder in den Fällen des § 134a Abs. 7 Z 4 und 5 mitzuteilen, ob gegen die überprüfte Person sicherheitspolizeiliche Bedenken bestehen.“

106. § 140d Abs. 3 lautet:

„(3) Für die Überprüfung der Zuverlässigkeit gebührt dem Bund von den Unternehmen, für die diese Personen tätig werden, als Ersatz ein Pauschalbetrag. Hierzu hat der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Finanzen, dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Inneres und dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Justiz durch Verordnung einen Pauschalbetrag festzusetzen, der sich nach den durchschnittlichen Aufwendungen der Sicherheitsbehörden, des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und der Justiz zu richten hat.“

107. § 141 Abs. 2 erster Satz lautet:

„Unternehmer oder Unternehmerinnen von Zivilluftfahrerschulen bzw. von Schulen für sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal, Unternehmer oder Unternehmerinnen von Instandhaltungs-, Instandhaltungshilfs-, Entwicklungs- oder Herstellungsbetrieben, Unternehmer oder Unternehmerinnen von Betrieben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Halter oder Halterinnen von Zivilflugplätzen, Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmungen und Luftverkehrsunternehmungen haben den Aufsichtsbehörden jede im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder der Luftverkehrsstatistik erforderliche Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen und soweit zur ordnungsgemäßen Ausübung der Aufsicht erforderlich den Zutritt zu allen Betriebsräumlichkeiten zu gewähren.“

108. In § 141 Abs. 4 wird der zweite Satz durch folgende Sätze ersetzt:

„Soweit dies zur ordnungsgemäßen Durchführung der Aufsicht erforderlich ist, haben die verantwortlichen Piloten oder Pilotinnen, die Zivilluftfahrzeughalter oder Zivilluftfahrzeughalterinnen, die Passagiere, die Zivilflugplatzhalter oder Zivilflugplatzhalterinnen, die Flugsicherungsstellen, die Betreiber oder Betreiberinnen von selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät sowie die Betreiber oder Betreiberinnen von unbemannten Luftfahrzeugen jede im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderliche Auskunft zu erteilen und auf Verlangen Einsicht in die an Bord mitzuführenden Dokumente oder sonstige Dokumente zu gewähren. Die Bestimmung des Abs. 3 ist sinngemäß anzuwenden.“

109. In § 144 Abs. 1 lautet der erste Satz:

„Der Zivilluftfahrtbeirat ist bei Vorliegen von Beratungsgegenständen im Sinne von § 143 Abs. 1 zweiter Satz, jedoch jedenfalls zumindest zweimal im Kalenderjahr, sowie außerdem dann einzuberufen, wenn dies die Hälfte der Beiratsmitglieder schriftlich verlangt.“

110. § 145 Abs. 1 lautet:

„(1) Für österreichische Militärluftfahrzeuge im Einsatz

1. gemäß § 2 Abs. 1 lit. a bis c des Wehrgesetzes 2001 oder

2. gegen Luftfahrzeuge, welche die österreichische Lufthoheit verletzen,

und für Zivilluftfahrzeuge sowie unbemannte Luftfahrzeuge, die im Dienste des Bundes im Bereich der Sicherheitsverwaltung, der Kriminalpolizei, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Verkehrsbeobachtung, des Such- und Rettungsdienstes (SAR) sowie der Bundesfinanzverwaltung

eingesetzt sind, gelten die Bestimmungen betreffend kontrollierte Lufträume (§ 3), Luftraumbeschränkungen (§ 4), Außenlandungen und Außenabflüge (§ 9), geographische UAS-Gebiete (§ 24j Abs. 2), die Zivilflugplatz-Betriebsordnung (§ 74 Abs. 1) und die Luftverkehrsregeln (§ 124) nicht, soweit dies für den Einsatzzweck oder die damit in Zusammenhang stehenden unmittelbaren vor- und nachbereitenden Maßnahmen erforderlich ist und die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird. Für Rettungsflüge im Zusammenhang mit dem SAR sind jedenfalls die Bestimmungen über medizinische Hubschraubereinsätze (HEMS) im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 anzuwenden.“

111. In § 145 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 1a eingefügt:

- „(1a) Beim Zusammentreffen von Luftfahrzeugen im Einsatz im Sinne des Abs. 1 haben Vorrang
1. bemannte Luftfahrzeuge vor unbemannten Luftfahrzeugen und
 2. Militärluftfahrzeuge vor Zivilluftfahrzeugen im Sinne des Abs. 1.“

112. § 145 Abs. 2 lautet:

„(2) Vor Einflug von Zivilluftfahrzeugen und unbemannten Luftfahrzeugen im Sinne des Abs. 1 in Luftraumbeschränkungsgebiete, die gemäß § 5 Abs. 4

1. zur Abwehr von Verletzungen der Lufthoheit oder
2. zur Vorbereitung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 2001 bei Gefahr im Verzuge oder
3. zur Durchführung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 2001

festgelegt werden, ist die Zustimmung des für das jeweilige Gebiet zuständigen militärischen Kommandos oder, wenn in der Verordnung festgelegt wurde, dass die verantwortlichen Piloten von Zivilluftfahrzeugen oder unbemannten Luftfahrzeugen den Anweisungen der für das Luftraumbeschränkungsgebiet jeweils zuständigen militärischen Organe beim Ein-, Aus-, Durchflug oder Betrieb nachkommen müssen, die Freigabe der örtlich zuständigen Militärflugleitung einzuholen.“

113. § 145 Abs. 4 lautet:

„(4) Einsatzflüge gelten als operationeller Flugverkehr im Sinne von Art. 4 Abs. 3 der gemeinsamen Luftverkehrsregeln gemäß der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 und fallen somit nicht unter den Anwendungsbereich dieser Verordnung.“

114. Nach § 145c wird folgender § 145d samt Überschrift eingefügt:

„Dokumentendatenbank

§ 145d. Die gemäß diesem Bundesgesetz oder der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zur Ausstellung von öffentlichen Urkunden oder Bescheiden zuständigen Behörden können auf diesen Dokumenten einen Link oder einen Code anbringen, mit dem eine direkte Verbindung zu einer von der jeweils zuständigen Behörde betriebenen Datenbank mit folgenden Informationen über das Dokument hergestellt werden kann

1. ausstellende Behörde, Datum der Ausstellung,
2. die Referenznummer des Dokuments (z. B. das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des betroffenen Luftfahrzeuges, die Lizenznummer, die Geschäftszahl der Behörde bzw. die Nummer des Zeugnisses), sowie
3. Status des Dokumentes hinsichtlich der zum Zeitpunkt der Abfrage vorliegenden Verfügbarkeit oder nicht mehr bzw. nicht mehr gänzlich vorliegenden Verfügbarkeit (ausgesetzt, limitiert, zurückgestellt oder widerrufen bzw. eingezogen).“

115. In § 169 Abs. 1 Z 3 werden die lit. h bis k durch folgende lit. h bis j ersetzt:

- „h) der Verordnung (EU) 2024/2803 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraumes sowie den aufgrund dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten,
- i) der Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 über einen Rechtsrahmen für den U-Space,
- j) der Verordnung (EU) 2015/640 über zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für bestimmte Betriebsarten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, ABl. Nr. L 106 vom 24.4.2015 S. 18,“

116. In § 169 Abs. 1 Z 3 lit. ee wird nach dem Wort „Segelflugzeugen“ die Wortfolge „sowie für die Lizenzerteilung für die Flugbesatzung von Segelflugzeugen“ eingefügt.

117. Im Schlussteil des § 169 Abs. 1 wird der Satz „In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 3 630 Euro zu verhängen.“ durch die Sätze „In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 3 630 Euro, bei Verwaltungsübertretungen gemäß Z 3 lit. s und t ist eine Geldstrafe von mindestens 1 000 Euro, zu verhängen. Sofern unbemannte Luftfahrzeuge den Gegenstand einer Verwaltungsübertretung bilden, können diese unbemannten Luftfahrzeuge unter den Voraussetzungen des § 17 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 - VStG, BGBl. Nr. 52/1991, für verfallen erklärt werden.“ ersetzt.

118. In § 169 Abs. 3 entfallen die letzten beiden Sätze.

119. § 169 Abs. 5 erster Halbsatz lautet:

„Die Bezirksverwaltungsbehörde kann vom Halter oder von der Halterin eines nach dem Kennzeichen bestimmten Zivilluftfahrzeuges oder vom Betreiber oder von der Betreiberin eines nach der Registrierungsnummer bestimmten unbemannten Luftfahrzeuges Auskünfte darüber verlangen.“

120. In § 169 Abs. 5 dritter Satz wird das Wort „Halter“ durch die Wortfolge „Halter oder die Halterin bzw. der Betreiber oder die Betreiberin“ ersetzt.

121. In § 171 Abs. 1 wird nach der Wortfolge „ermächtigten Organen“, die Wortfolge „den von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten gemäß § 141 Abs. 4 ermächtigten Organen,“ eingefügt.

122. In § 172a Abs. 1 wird die Wortfolge „oder die NOTAM (Notice to Airmen)“ durch die Wortfolge „, die NOTAM (Notice to Airmen), das einheitliche digitale Datenformat oder jedes andere Luftfahrtinformationsprodukt im Sinn der unionsrechtlichen Begriffsbestimmungen“ ersetzt.

123. Dem § 173 werden folgende Abs. 49 bis 52 angefügt:

„(49) Das Inhaltsverzeichnis, § 8 Abs. 2, § 9 Abs. 2a und 3, § 10 Abs. 2, § 12 Abs. 3, § 16 Abs. 3, § 18 Abs. 1 und 2, § 19 Abs. 1, § 21 Abs. 1, § 22 Abs. 1, § 23, § 24a Abs. 1, § 24j Abs. 1, 2a, 3, 9 und 10, § 24m samt Überschrift, § 33 Abs. 3 und 5, § 40 Abs. 1, § 43 Abs. 2, § 44 Abs. 4, § 57a Abs. 1 und 5, § 58 Abs. 1 und 3, § 59, § 60a samt Überschrift, § 62 Abs. 4, § 68 Abs. 1, § 69, § 70, § 72 Abs. 1 und 4, § 74 Abs. 1, § 77 Abs. 1 und 2, § 78, § 79 Abs. 1 und 3, § 80, § 80b Abs. 3, die Überschrift zu § 94 und § 94 Abs. 1, § 95a Abs. 4, § 96 Abs. 1 und 1a, § 96b Abs. 4, § 102 Abs. 1, § 107 Abs. 2, § 116 Abs. 2, § 117 Abs. 1, § 119 Abs. 3, § 120 Abs. 1 bis 3 und 7, § 120a samt Überschrift, § 120c Abs. 2, die Überschrift zu § 120d und § 120d (neu), § 121a, § 122 Abs. 2, 2a, 2b, 5 und 5a, § 123a Abs. 2, § 124 Abs. 2, § 126 Abs. 1 und 5, § 128 Abs. 1 und 4, § 131 Abs. 4 bis 6, § 134a Abs. 2 bis 9, 135 Abs. 1a, § 139a Abs. 1, 2 und 4, § 140a, § 140b Abs. 3, § 140d Abs. 2 und 3, § 141 Abs. 2 und 4, § 144 Abs. 1, § 145 Abs. 1, 1a, 2 und 4, § 145d samt Überschrift, § 169 Abs. 1, 3 und 5, § 171 Abs. 1, § 172a Abs. 1 sowie § 175 Abs. 3 und 4, jeweils in der Fassung des BGBl. I Nr. xxxx/2026, treten mit 1. September 2026 in Kraft. Gleichzeitig treten § 24f Abs. 6, die Absatzbezeichnung (1) in § 120d sowie § 120d Abs. 2 und 3 außer Kraft. § 24j Abs. 2 in der Fassung des BGBl. I Nr. xxxx/2026 tritt mit 1. Oktober 2026 in Kraft. § 24j Abs. 8 in der Fassung des BGBl. I Nr. xxxx/2026 tritt mit 31. März 2027 in Kraft.“

(50) Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxxx/2026 auf Flugplätzen bestehenden Bauten, Anlagen und andere ortsfeste Einrichtungen, die Bodeneinrichtungen gemäß § 59 oder sonstige ortsfeste Einrichtungen gemäß § 60a sind und keine Bewilligung bzw. Zustimmung gemäß diesem Bundesgesetz innehaben, gelten als gemäß § 60a zugestimmt oder gemäß § 78 Abs. 1 oder Abs. 2 bewilligt, sofern diese nicht gemäß § 78 Abs. 3 ohne Bewilligung errichtet oder wesentlich abgeändert werden dürfen.

(51) Für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxxx/2026 bereits zur Errichtung bewilligte zivile Bodeneinrichtungen kann abweichend von § 78 Abs. 4 in der Fassung des BGBl. I Nr. xxxx/2026 die Bewilligung zur Benützung der Bodeneinrichtung beantragt werden.

(52) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxxx/2026 dürfen bereits vor dem 1. September 2026 erlassen werden, sie dürfen jedoch frühestens mit diesem Tag in Kraft gesetzt werden.“

124. § 175 Abs. 3 lautet:

„(3) Mit der Vollziehung des § 24j Abs. 2 ist, soweit es sich um die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit handelt, der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Inneres betraut. Soweit der Wirkungsbereich eines anderen Bundesministers bzw. einer anderen Bundesministerin betroffen ist, ist dieser bzw. diese mit der Vollziehung des § 24j Abs. 2 betraut. Mit der Vollziehung des

§ 24j Abs. 2a ist der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Landesverteidigung betraut. Mit der Vollziehung des § 145 ist, soweit es sich um den Einsatz von Zivilluftfahrzeugen und unbemannten Luftfahrzeugen im Dienste des Bundes handelt, der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Inneres bzw. für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betraut. Mit der Vollziehung des § 145 Abs. 2 ist der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Inneres bzw. für Finanzen bzw. für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Landesverteidigung betraut.“

125. § 175 Abs. 4 lautet:

„(4) Mit der Vollziehung des § 140d sind der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Inneres, der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Justiz und der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Finanzen betraut.““

Begründung

Es sollen noch weitere Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes geändert oder hinzugefügt werden, die bisherigen Z 1 bis 15 des Antrages 951/A sollen daher ergänzt werden.

Zu Z 4 (§ 8 Abs. 2):

Mit dieser Änderung soll berücksichtigt werden, dass im Hinblick auf die Erlaubnis der grenzüberschreitenden Flüge neben dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt auch andere öffentliche Interessen (zB außenpolitische Interessen, Grenz- und Zollschutz udgl.) maßgeblich sei können.

Zu Z 5 (§ 9 Abs. 2a):

Es soll – wie in § 9 Abs. 1 - berücksichtigt werden, dass es Außenlandungen bzw. Außenabflüge geben kann, die im überwiegenden öffentlichen Interesse gelegen sind und daher keine Interessensabwägung durchzuführen ist. Dies wird insbesondere bei Einsätzen zum Gemeinwohl, die zwingend und alternativlos durchzuführen sind (zB Bergung von verunglücktem Weidevieh), der Fall sein.

Zu Z 6 (§ 9 Abs. 3):

Mit dieser Erweiterung der genehmigungsfreien Außenlandungen und Außenabflüge auch im Hinblick auf Luftfahrzeuge im Dienste des Bundesministers für Inneres soll eine im öffentlichen Interesse gelegene Verwaltungsvereinfachung erzielt werden.

Zu Z 7 (§ 10 Abs. 2):

Da eine Sicherheitslandung ähnlich wie eine Notlandung zu bewerten ist, soll auch in diesem Fall für die Bewilligung des Außenabfluges nicht der Landeshauptmann, sondern vielmehr die Austro Control GmbH zuständig sein.

Zu Z 8 (§ 12 Abs. 3):

Es soll der engere Begriff „Ultraleichtflugzeuge“ durch den weiter gefassten Begriff „Ultraleichtluftfahrzeuge“ ersetzt werden.

Zu Z 9 (§ 16 Abs. 3):

Mit dieser Änderung soll verhindert werden, dass (noch) nicht lufttüchtige Luftfahrzeuge sehr lange im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragen sind. Es soll daher nunmehr die Anforderung gestellt werden, dass die erforderlichen Urkunden innerhalb von fünf Jahren ab Antragstellung ausgestellt sein müssen.

Zu Z 10 (§ 18 Abs. 1):

Mit dieser vorgeschlagenen Erweiterung der ohne Anerkennung oder entsprechendes Abkommen zulässigen Verwendung von ausländisch registrierten Luftfahrzeugen im österreichischen Luftraum sollen zwei Empfehlungen der Europäischen Zivilluftfahrt Konferenz (ECAC) implementiert werden. Bei diesen Empfehlungen handelt es sich um die „Recommendation No. 1 – Home-Built Aircraft“ vom 25./26. Juni 1980 sowie die „Recommendation ECAC/35-1 on the mutual acceptance by ECAC Member States of Airworthiness certificates or „Permits to Fly“ of certain Historical Aircraft“.

Zu den Z 11 bis 13 (§ 18 Abs. 2):

Es soll zum einen die geschlechterneutrale Sprache berücksichtigt werden. Zum anderen hat sich in der praktischen Vollziehung herausgestellt, dass die bisher für die Anerkennung erforderlich Gleichwertigkeit ausländischer Vorschriften gar nicht oder nur sehr schwer überprüfbar ist - es soll daher stattdessen eine individuelle Prüfung der ausländischen Urkunden samt Risikobewertung (zB wie lange wird sich das ausländisch registrierte Luftfahrzeug in Österreich aufhalten; zu welchem Zweck (zB Instandhaltung, Schauflüge); welches Land hat die Urkunden ausgestellt) ermöglicht werden.

Zu Z 14 (§ 19 Abs. 1):

Es soll berücksichtigt werden, dass bei elektronisch ausgestellten Urkunden keine Rückgabe der Urkunden möglich ist. Es soll daher als Ersatz eine spezielle Datenbank (§ 145d) eingerichtet werden, um den aktuellen Status der jeweiligen Urkunde abfragen zu können.

Zu Z 15 (§ 21 Abs. 1):

Da es sich bei § 21 um eine technische Norm handelt, sollen – um Missverständnisse zu vermeiden – die Worte „Betriebstüchtigkeit“ und „Betriebstüchtigkeitsanweisungen“ entfallen, da diese Begriffe zum Themenbereich „Flugbetrieb“ (§ 131) gehören. Ebenso soll der im Zusammenhang mit § 21 im Luftfahrtwesen nicht gebräuchliche Begriff „Verkehrssicherheit“ entfallen, da es bei den technischen Normen um die Lufttüchtigkeit geht.

Zu Z 16 (§ 22 Abs. 1):

Da in der Definition des „Luftfahrtgerät“ die in der Z 2 enthaltene Abgrenzung zu unbemannten Luftfahrzeugen nicht nur die nationalen UAV Kl. 1 und Kl. 2, sondern auch die UAV im unionsrechtlichen Sinn umfasst, sollen die Verweise auf die nationalen UAV entfallen.

Zu Z 17 (§ 23):

Es sollen im Sinne der Vereinheitlichung der Begriff „Verkehrssicherheit“ durch „Sicherheit der Luftfahrt“ sowie – wie bereits in § 21 – der Begriff „betriebstüchtig“ durch „lufttüchtig“ ersetzt werden. Weiters soll darauf hingewiesen werden, dass die gegenständlichen Beurkundungen auch durch eine aufgrund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde erfolgen können.

Zu Z 18 (§ 24a Abs. 1):

Siehe die Erläuterungen zu Z 20 (§ 23).

Zu Z 19 und 27 (§§ 24f und 24m):

In § 24f Abs. 6 wird derzeit eine Bewilligungspflicht für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen in Sicherheitszonen bei Militärflugplätzen lediglich für solche der Klasse I normiert. Aus Gründen der Sicherheit der Militärluftfahrt aber auch aus Gründen der militärischen Sicherheit ist jedenfalls notwendig, den Betrieb aller unbemannter Luftfahrzeuge innerhalb der Sicherheitszonen bei Militärflugplätzen koordinierend zu regeln.

Gemäß Art. 2 Abs. 3 lit. b der Verordnung (EU) 2018/1139 gilt diese nicht für Flugplätze, die vom Militär kontrolliert und betrieben werden, weshalb eine entsprechende nationale gesetzliche Anordnung erforderlich ist.

Im Sinne einer situationsangepassten verwaltungsvereinfachenden Vollziehung soll die bescheidförmige Genehmigung durch den Bundesminister für Landesverteidigung durch eine Zustimmung durch die jeweils örtlich zuständige Militärflugleitung ersetzt werden.

Zu Z 20 (§ 24j Abs. 1):

Um auch das Verfahren für bestimmte Drohneneinsätze des Amtes für Betrugsbekämpfung zur Erfüllung dessen gesetzlichen Ermittlungs- und Kontrolltätigkeiten zu vereinfachen, soll die Anwendung der unionsrechtlichen Bestimmungen auch auf die Aufgabenbereiche des Amtes für Betrugsbekämpfung erweitert werden.

Zu Z 21 (§ 24j Abs. 2):

Es soll klargestellt werden, dass vom/von der BMIMI nur jene geographischen Gebiete festzulegen sind, die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegen sind – entsprechend dem Wirkungsbereich des BMIMI gemäß dem BMG. Es sollen somit nicht zB Gebiete im Interesse der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit vom Zuständigkeitsbereich der/des BMIMI umfasst sein, diese fallen unter den Regelungs- und Vollziehungsbereich des BMI. Es soll daher der Zuständigkeitsbereich des BMI explizit festgelegt werden und zudem darauf hingewiesen werden, dass die gegenständlichen Verordnungen auch von etwaigen anderen Bundesministern bzw. Bundesministerinnen in deren jeweiligen Wirkungsbereich festgelegt werden können. Da die zur Festlegung von UAS-Gebieten erforderliche

ortsbezogene Risikobewertung nur von der örtlich zuständigen Landespolizeidirektion durchgeführt werden kann, soll die Erlassung derartiger Verordnungen im Zuständigkeitsbereich des BMI zur Verwaltungsvereinfachung und Entbürokratisierung der Landespolizeidirektion nach dem Vorbild bewährter vergleichbarer Regelungen im Sicherheitspolizeirecht obliegen.

Zu Z 22 (§ 24j Abs. 2a):

Unbemannte Luftfahrzeuge stellen auch für die Interessen der militärischen Landesverteidigung vermehrt eine Problematik dar, die es erforderlich macht, über bestimmten militärischen Objekten abseits der Militärflugplätze den Betrieb derselben einzuschränken.

Die demonstrative Aufzählung der sensiblen Bereiche in Erwägungsgrund 21 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 führt militärische Objekte zwar nicht ausdrücklich an, doch die Nennung von Strafvollzugsanstalten sowie höchsten und höheren Regierungsstellen belegt, dass Einschränkungen des Drohnenbetriebs jedenfalls auch im Interesse der Sicherheit von staatlichen Einrichtungen am Boden zulässig sind.

Es soll daher dem Bundesminister für Landesverteidigung eine Verordnungsermächtigung für die Festlegung von Geografischen UAS-Gebieten eingeräumt werden.

Zu Z 23 (§ 24j Abs. 3):

Es soll neben der Berücksichtigung der geschlechterneutralen Sprache auch die Klarstellung erfolgen, dass es bei unbemannten Luftfahrzeugen der „offenen“ sowie der „speziellen“ Kategorie im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 und beim Betrieb in Modellflugvereinigungen gemäß Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zulässig ist, dass an Stelle einer Haftpflichtversicherung für jedes einzelne unbemannte Luftfahrzeug eine pauschale Haftpflichtversicherung für sämtliche von einem Betreiber/einer Betreiberin betriebene unbemannte Luftfahrzeuge abgeschlossen werden kann. Dies ist im Hinblick auf UAV der „offenen“ Kategorie aufgrund des vom Unionsrecht vorgegebenen Systems der Registrierung jedenfalls erforderlich. So sind für den Betrieb von UAV gemäß den unionsrechtlichen Regelungen die für Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen über die Versicherung und Haftung gemäß den §§ 146 bis 168 Luftfahrtgesetz anzuwenden. Im Gegensatz zur bemannten Luftfahrt wird aber nicht jedes einzelne UAV registriert, sondern es besteht gemäß Art. 14 der Verordnung (EU) 2019/947 lediglich die Pflicht zur Registrierung des Betreibers/der Betreiberin. Ein Betreiber/eine Betreiberin kann natürlich auch mehrere UAV unter seiner/ihrer Registrierungsnummer betreiben, es gibt keine Anforderung gemäß den unionsrechtlichen Regelungen, dass die Seriennummern der UAV bei der Registrierung angegeben werden müssen – vielmehr hat die EASA bereits mehrmals gegenüber den Mitgliedstaaten dargelegt, dass die einzelnen UAV im Rahmen der Betreiberregistrierung gar nicht abgefragt werden dürfen.

Daraus folgt aber auch, dass bei UAV der „offenen“ Kategorie auch keine Überprüfung der Versicherung der einzelnen UAV vorgesehen bzw. möglich ist. Es ist daher jeder Betreiber/jede Betreiberin selbst verantwortlich, dass jedes von ihm/ihr betriebene unbemannte Luftfahrzeug ordnungsgemäß versichert ist. Dieser Verantwortung soll auch mittels einer pauschalen Haftpflichtversicherung nachgekommen werden können.

Zu Z 24 (§ 24j Abs. 8):

Es soll im Anschluss an die bestehende Verpflichtung der Registrierungsbehörde, im Einzelfall Auskünfte über den Inhalt des Registrierungssystems im Wege der Amtshilfe zu erteilen, die Rechtsgrundlage für die generelle Bereitstellung der Registrierungsdaten an die Sicherheitsbehörden zu sicherheits-, kriminal- und grenzpolizeilichen Zwecken geschaffen werden. Ziel der Regelung soll sein, den Sicherheitsbehörden einen unmittelbaren und effizienten Zugriff auf die zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit unbemannten Luftfahrzeugen erforderlichen Daten zu ermöglichen. Zu diesem Zweck soll die Registrierungsbehörde verpflichtet werden, die im Registrierungssystem sowie in sonstigen, mit dem Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge zusammenhängenden Systemen gespeicherten Daten automatisiert zur Verfügung zu stellen. Dadurch soll eine rasche und zielgerichtete Informationsbereitstellung an die Sicherheitsbehörden gewährleistet werden, ohne dass ein gesondertes Anforderungsverfahren im Einzelfall nötig ist. Dies soll u.a. der raschen Lageeinschätzung der Sicherheitsbehörden im Einsatzfall dienen.

Zu Z 25 (§ 24j Abs. 9):

Mit dieser Änderung soll klargestellt werden, dass unter „unbemannte Luftfahrzeuge“ im Sinne des Luftfahrtgesetzes sowohl die nationalen als auch die unionsrechtlichen UAV zu subsumieren sind, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist (zB in § 141 Abs. 4 und in § 169 Abs. 1 letzter Satz sind „unbemannte Luftfahrzeuge“ genannt – diese Bestimmungen sollen sowohl nationale als auch unionsrechtliche UAV umfassen).

Zu Z 26 (§ 24j Abs. 10):

Mit dieser Bestimmung soll die nationale Implementierung der U-Space-Durchführungsverordnung erfolgen. So soll zuständige Behörde im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 über einen Rechtsrahmen für den U-Space, ABl. Nr. L 139 vom 23.4.2021 S. 161, sowie für die etwaige Ausweisung von U-Space-Lufträumen der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur sein. Für die Bereitstellung der gemeinsamen Informationsdienste (CIS) für die Gesamtheit der U-Space-Lufträume soll aus Gründen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit die Austro Control GmbH als exklusiver einziger Anbieter benannt werden. Diese verfügt über die entsprechenden Kenntnisse und Ressourcen. Davon abweichend soll jedoch in der Verordnung über die Ausweisung eines U-Space-Luftraums festgelegt werden können, dass die gemeinsamen Informationsdienste nicht von einem einzigen exklusiven Anbieter zu erbringen sind, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit gelegen ist und das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegensteht.

Zu Z 28 (§ 33 Abs. 3):

Es soll zum einen die geschlechtergerechte Sprache berücksichtigt werden sowie zum anderen die Möglichkeit, auch für Piloten/Pilotinnen von Ultraleichtluftfahrzeugen von einem Tauglichkeitsnachweis abzusehen, vorgesehen werden.

Zu den Z 29 bis Z 31 (§ 33 Abs. 5, § 40 Abs. 1 und § 43 Abs. 2):

Es soll berücksichtigt werden, dass § 41 mit der Novelle BGBl. I Nr. 151/2021 entfallen ist.

Zu Z 32 (§ 44 Abs. 4):

Das Erfordernis, einen Wohnsitz oder Sitz im Inland zu haben, ist nicht unionsrechtskonform. Es soll daher eine Anpassung dieser Bestimmung an vergleichbare Bestimmungen (zB § 106) erfolgen.

Zu den Z 33 und 34 (§ 57a Abs. 1 und Abs. 5):

Es soll zum einen aktuelles Unionsrecht berücksichtigt werden. Die Nennung der der LAPL (S) und LAPL (B) soll gestrichen werden, da diese unionsrechtlich entfallen sind. Weiters sollen im Sinne der Zweckmäßigkeit, Einfachheit und Kostenersparnis die Kompetenzen für Tragschrauberlizenzen beim ÖAeC gebündelt werden, indem diesem nunmehr auch die Zuständigkeit betreffend die GPL übertragen werden soll. Es sollen somit unnötige Parallelstrukturen bei der ACG und dem ÖAeC vermieden werden. Da bislang bei der ACG noch kein einziger entsprechender Antrag gestellt wurde, sind durch eine Übertragung dieser Zuständigkeit an den ÖAeC auch keine nachteiligen Auswirkungen auf bestehende Lizenzinhaber gegeben.

Zu den Z 35 und 36 (§ 58 Abs. 1 und 3):

In Abs. 1 soll zum einen zur Klarstellung die Definition der „Flugplätze“ dahingehend präzisiert werden, dass von diesem Begriff nicht nur jene Flächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, sondern naturgemäß auch jene Flächen, die für den dazugehörenden Flug- und Flugplatzbetrieb samt Bodeneinrichtungen und am Flugplatz befindlichen Flugsicherungsanlagen genutzt werden, umfasst sein sollen.

Zum anderen soll der herrschenden Lehre entsprechend nunmehr explizit klargestellt werden, dass die Widmung einer Fläche als Flugplatz entweder durch die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 oder durch die Festlegung der Fläche als Militärflugplatz gemäß § 82 erfolgt. Um zu vermeiden, dass mit dieser Sonderwidmung des Bundes in überschießender Weise in die Raumplanungskompetenzen der Länder eingegriffen wird, soll weiters explizit festgelegt werden, dass sich die Größe der für einen Zivilflugplatz in Anspruch genommenen Fläche nach den Erfordernissen des jeweiligen Betriebsumfanges zu richten hat. Es soll daher nicht möglich sein, dass bei einer erstmaligen Festlegung der Flugplatzgrenzen bzw. bei einer Erweiterung eines bereits bestehenden Flugplatzes Flächen in Anspruch genommen werden, die nicht für den Abflug oder die Landung sowie den dazugehörenden Flug- und Flugplatzbetrieb samt den Bodeneinrichtungen und Flugsicherungsanlagen erforderlich sind.

In Abs. 3 soll durch die Erweiterung der Zitierung des § 68 auf die darauffolgenden Bestimmungen klargestellt werden, dass neben der Zivilflugplatz-Bewilligung auch die Betriebsaufnahmegewilligung für eine ordnungsgemäße Benützung einer Fläche als Zivilflugplatz erforderlich ist. Weiters sollen auch in dieser Bestimmung die Militärflugplätze berücksichtigt werden.

Zu Z 37 (§ 59):

Die Definition der Bodeneinrichtungen soll neu gefasst werden, um die bisher in manchen Fällen aufgetretenen Unklarheiten, welche Bauwerke als „Bodeneinrichtung“ zu qualifizieren sind, so weit wie möglich auszuräumen. Die wesentliche Frage dabei ist, inwieweit die Errichtung und Benützung von

Bauwerken auf einer vom Bund durch die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung gewidmeten Verkehrsfläche „Flugplatz“ zulässig ist und in welche Regelungskompetenz (Bund oder Länder) dies fällt. Diese Fragestellung wurde sowohl in der Judikatur als auch in der Literatur behandelt und in unterschiedlicher - teilweise widersprechender - Weise beantwortet.

Unbestritten ist, dass sich die Regelungskompetenz des Bundes zur Errichtung und den Betrieb von Flugplätzen aus dem Tatbestand „Verkehrswesen bezüglich der [...] Luftfahrt [...]“ gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ergibt. Aus dem zum Versteinerungszeitpunkt – dem 1.10.1925 – in Geltung befindlichen „Gesetz vom 10. Dezember 1919 betreffend die vorläufige Regelung der Luftfahrt“ geht nämlich eindeutig hervor, dass für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen eine (ausschließliche) Genehmigung der Luftfahrtbehörde des Bundes erforderlich ist (§ 6 Abs. 1 leg.cit.). Die Festlegung der Bodennutzung (Widmung) einer bestimmten Fläche für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen wird somit vom Kompetenztatbestand „Verkehrswesen bezüglich der [...] Luftfahrt [...]“ umfasst, es besteht daher eine diesbezügliche Raumordnungskompetenz des Bundes.

Als nächster Schritt ist zu prüfen, in welchem Verhältnis eine spezifische Raumordnungskompetenz des Bundes zur Raumordnungskompetenz der Länder steht. Zu dieser Frage gibt es eine Grundsatzentscheidung des VfGH, VfSlg 2674, wonach die planmäßige und vorausschauende Gestaltung eines bestimmten Gebietes nur insoweit Landessache in Gesetzgebung und Vollziehung ist, als nicht einzelne dieser planenden Maßnahmen der Zuständigkeit des Bundes ausdrücklich vorbehalten sind. Da sich aus dem oben angeführten Versteinerungsmaterial ergibt, dass die Zuständigkeit zur Regelung der Widmung und Bodennutzung von Grundflächen für die Errichtung und den Betrieb von Flugplätzen ausschließlich dem Bund zukommt, besteht diesbezüglich im Lichte des Erk VfSlg 2674 keine Kompetenz der Länder.

Es ist nun die Frage zu beantworten, ob und in welchem Umfang jene Bauwerke und Anlagen, die auf vom Bund gewidmeten Flugplätzen errichtet werden sollen, ebenfalls vom Kompetenztatbestand „Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt“ umfasst sind und daher in die Bundeskompetenz fallen. Aus dem heranzuziehenden Versteinerungsmaterial ergibt sich diesbezüglich, dass neben der Anlage und dem Betrieb von Flugplätzen auch die Anlage und der Betrieb der „sonstigen *dem Luftverkehre dienenden Anlagen*“ einer Genehmigung der Luftfahrtbehörden unterlagen (vgl. § 6 Abs. 1 leg. cit.). In § 10 Abs. 3 des zit. Gesetzes wurde sodann klargestellt, dass die Errichtung und der Betrieb eines Flugplatzes und der auf ihm befindlichen Bauten und Anlagen ausschließlich der Bewilligung der Luftfahrtbehörde bedürfen, für eine landesrechtliche Baubewilligung war kein Raum. Eine Anwendbarkeit der Bauordnung auf Grundstücken, die dem Luftverkehr dienen, war nur insoweit vorgesehen, als dies mit den Bestimmungen des zit. Gesetzes vereinbar war (vgl. § 10 Abs. 2).

Es kann somit festgehalten werden, dass Bauten und Anlagen, die dem „Luftverkehr dienen“, in die ausschließliche Bundeskompetenz fallen. Zum Umfang des Begriffes „dienen“ ist anzumerken, dass es wohl gerade nicht darauf ankommt, dass ohne diese Anlagen ein geordneter Luftverkehr nicht möglich ist, sondern vielmehr darauf, ob eine Anlage zum ordnungsgemäßen Flugplatzbetrieb dienlich beitragen kann. Ein erster Anhaltspunkt zum Inhalt des Begriffes „dem Luftverkehr dienend“ findet sich in der „Anweisung über die Anlegung öffentlicher Flughäfen“ (Anlage 5 zu § 35 LVO, BGBl 1930, Stück 79, Nr. 276). Demnach richtete sich der Umfang der erforderlichen Einrichtungen nach dem Zweck des Flughafens und war bei der Genehmigung zu bestimmen. Jedenfalls auf einem „öffentlichen Flughafen erster Ordnung“ vorhanden sein mussten u.a. Verwaltungsräume, Aufenthaltsräume für Luftfahrer und Fluggäste, Abortanlagen, Anschluss Eisen- oder Straßenbahn, Wasser – und Elektrizitätsanschluss“.

Die in § 59 der Stammfassung des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, enthaltene Begriffsbestimmung definierte die Bodeneinrichtungen als Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und unmittelbar für die Abwicklung des Flugverkehrs *bestimmt* sind. In zwei Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH vom 30.5.1995, 94/05/0053, und vom 4.3.1999, 98/06/2016) wurde in Anlehnung an die Judikatur zu den Eisenbahnanlagen dargelegt, dass als Bodeneinrichtungen jene Bauten, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung des Flugverkehrs dienen, zu verstehen sind. Aus Sicht des VwGH müsse es sich dabei allerdings um jene Einrichtungen handeln, die in einem solchen Zusammenhang mit dem Luftverkehr stehen, dass ohne diese ein geordneter Luftverkehr nicht möglich sei.

Als Reaktion auf diese Erkenntnisse, mit denen die Bundeskompetenz in Anbetracht des Versteinerungsmaterials sehr eng ausgelegt wurde und daher davon ausgegangen werden musste, dass der Bundesgesetzgeber mit der Definition des Begriffes „Bodeneinrichtung“ seine Kompetenz nicht vollständig ausgeschöpft hatte, wurde in weiterer Folge die Definition der Bodeneinrichtung in § 59 dahingehend erweitert, dass die Bauten, Anlagen und sonstigen ortsfesten Einrichtungen „zum überwiegenden Teil für den Flugplatzbetrieb *notwendig oder zweckmäßig*“ sein müssen. Es sollte durch diesen erweiterten Inhalt des Begriffes „Bodeneinrichtung“ ermöglicht werden, dass auch Bauten als Bodeneinrichtungen errichtet

werden dürfen, die zwar nicht unmittelbar für die Abwicklung des Flugverkehrs *erforderlich* sind, aber dennoch dem ordnungsgemäßen Flug(platz)betrieb *dienlich* sind.

Als Weiterentwicklung und Klarstellung sollen mit der nunmehr vorgeschlagenen neuerlichen Änderung der Definition als Richtschnur Beispiele für „dem Luftverkehr dienende Anlagen“ angeführt werden. Diese Beispiele sollen im Rahmen der intrasystematischen Fortentwicklung dem Wesen des Versteinerungsmaterials entsprechend die Zuständigkeit des Bundes abgrenzen (vgl. dazu auch VfGH vom 9.7.2018, G 254/2017 ua. zu den Bundesstraßen). Ansatzpunkt für die vorgesehene demonstrative Aufzählung der Bauwerke und Einrichtungen soll dabei der Grundgedanke des Versteinerungsmaterials sein (vgl. insbesondere VfSlg 17000). Da aus dem Begriff „dienen“ und der nachfolgenden „Anweisung über die Anlegung öffentlicher Flughäfen“ hervorgeht, dass auch Einrichtungen, die eine Anbindung von Flugplätzen an das Verkehrsnetz sowie den geordneten Aufenthalt von Personal und Passagieren auf Flugplätzen gewährleisten sollen, umfasst sind, sollen als Beispiele auch Parkmöglichkeiten und Hotels genannt werden (vgl. zu den Parkmöglichkeiten VwGH vom 22.11.2005, GZ. 2002/03/0185, zu den Eisenbahnen). Hinsichtlich der Hotels ist anzuführen, dass auch die Europäische Kommission in ihren „Policy Guidelines“ zur – nicht mehr in Kraft befindlichen - Richtlinie betreffend die Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung, ABl. Nr. L 297 vom 29.10.90 S. 1, jene Hotels, die sich auf einem Flugplatz befinden – im Gegensatz zu den nicht am Flugplatz befindlichen Hotels - als wesentlich im Sinne des Beitrags zu einem geordneten Flugplatzbetrieb einstufen. Zum diesbezüglichen Erkenntnis des VwGH vom 4.3.1999, GZ. 98/06/0214, soll angemerkt werden, dass seither der Flugverkehr enorm gewachsen ist und sich aufgrund der weltweit noch nicht zur Gänze nachgerüsteten Infrastruktur und Flugsicherungskapazitäten die Anzahl der aufgrund Verspätungen oder Annullierungen gestrandeten Passagiere auf Flugplätzen wesentlich erhöht hat. Dass die Ermöglichung einer Aufenthalts- und Übernachtungsmöglichkeit dieser Passagiere bis zur tatsächlichen Durchführung ihres Fluges für einen geordneten Flugplatzbetrieb wesentlich ist, kann wohl nunmehr als unbestritten angesehen werden.

Mit dem Hinweis auf das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz soll klargestellt werden, dass mit der neuen Definition der Bodeneinrichtungen keinesfalls in eine etwaige UVP-Pflicht dieser Bauten, Anlagen oder anderer ortsfesten Einrichtungen gemäß Anhang 1 UVP-G eingegriffen werden soll, diese Pflicht bleibt unberührt.

Zu Z 38 (§ 60a):

Aus dem Luftfahrtgesetz 1919 ging hervor, dass auf Grundflächen, für welche die Bodennutzung „Luftverkehr“ bestand, auch die Errichtung von ortsfesten Einrichtungen zulässig war, die nicht dem Luftverkehr dienten und daher der Bauordnung unterlagen. Die Zulässigkeit solcher Bauführungen war aber insofern eingeschränkt, als diese die Bodennutzung „Luftverkehr“ nicht stören durften (vgl. § 10 Abs. 2 leg. cit.). Daraus folgt, dass im Versteinerungszeitpunkt eine umfassende Kompetenz des Bundes zur Festlegung einer Bodennutzung für den „Luftverkehr“ bestand, dass es dem Bund aber möglich war, auf den so gewidmeten Flächen Bauführungen, die nicht dem Luftverkehr dienten, zu gestatten, wenn solche Bauführungen mit der Bodennutzung „Luftverkehr“ vereinbar waren.

Dementsprechend soll nunmehr in einem neuen § 60a geregelt werden, dass die Errichtung sonstiger ortsfester Einrichtungen (das sind jene Objekte, die keine Bodeneinrichtungen oder Flugsicherungsanlagen sind) nur mit Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörde zulässig ist. Diese Zustimmung soll auf Antrag des Zivilflugplatzhalters zu erteilen sein, wenn durch die sonstige ortsfesten Einrichtungen weder das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gefährdet wird, noch durch das Ausmaß der Einrichtungen sowie deren Nutzungszweck eine Beeinträchtigung des Flug- und Flugplatzbetriebes zu gewärtigen ist. Diese Objekte sollen daher nur in einem geringen Umfang auf Flugplätzen vorhanden sein und den Hauptzweck des Flugplatzes – nämlich die Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Flug- und Flugplatzverkehrs – nicht gefährden dürfen. Die Zustimmung soll als erteilt gelten, wenn nicht innerhalb einer Frist von vier Wochen ab Einlangen des Antrages von der zuständigen Behörde dem Antragsteller mitgeteilt wird, dass die Zustimmung verweigert wird. Der Antragsteller kann darüber die Erlassung eines Bescheides verlangen.

Im Falle der Zustimmung der Luftfahrtbehörde zur Errichtung oder Abänderung einer sonstigen ortsfesten Einrichtung auf einem Flugplatz ist die Anlage auf Grundlage der landesrechtlichen Bauordnungen zu errichten und zu betreiben, sofern die Bauordnungen die Errichtung von landesrechtlichen Bauwerken auf einer vom Bund gewidmeten Fläche zulassen. Da nämlich – wie bereits zu Z 87 (§ 59) ausgeführt – aufgrund der ausschließlichen Bundeskompetenz zur Regelung der Bodennutzung „Luftverkehr“ den Ländern bezüglich der als Flugplatz gewidmeten Flächen keine Raumordnungskompetenz zukommt, verbleibt die für sonstige ortsfeste Einrichtungen genutzte Fläche weiterhin ein Teil der Bundeswidmung „Flugplatz“, auch wenn für die Errichtung der Anlage eine landesrechtliche Bauordnung zur Anwendung gebracht werden kann. Es ist jedenfalls verfassungsrechtlich nicht zulässig, dass der Landesgesetzgeber

ohne Zustimmung des Bundes die Errichtung von sonstigen ortsfesten Einrichtungen auf Flugplätzen gestattet.

Zu Z 39 (§ 62 Abs. 4):

Es soll die Behebung eines Redaktionsversehens erfolgen.

Zu Z 40 (§ 68 Abs. 1):

Es sollen Klarstellungen ohne inhaltliche Änderungen erfolgen.

Zu Z 41 (§ 69):

Diese Bestimmung soll aufgrund der Erfordernisse der praktischen Vollziehung überarbeitet werden und aufgrund der nunmehr zielführenderen Unterlagen eine Verfahrensbeschleunigung erzielt werden.

Zu Z 42 (§ 70):

Die teilweise veralteten Bestimmungen sollen überarbeitet werden und eine Anpassung an den neuen § 69 Abs. 1 erfolgen. Das Einvernehmen soll aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit nur mehr mit dem BMLV hergestellt werden müssen sowie die ACG und die von dem Vorhaben betroffenen Gemeinden sollen um Stellungnahme ersucht werden.

Bei der Bestimmung über die zwingende Durchführung einer mündlichen Verhandlung soll es aus Gründen der Verwaltungsökonomie bei der vom Vorhaben möglichen Betroffenheit der Gemeinden nicht mehr lediglich auf die Lage innerhalb der Sicherheitszone ankommen, sondern vielmehr auf die tatsächliche Betroffenheit durch das konkrete Vorhaben.

Zu Z 43 (§ 72 Abs. 1):

Der Inhalt des Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheides soll an die tatsächlichen Erfordernisse angepasst werden, wobei u.a. klargestellt werden soll, dass die Betriebszeiten ein Bestandteil der gegenständlichen Bewilligung sind. Hinsichtlich der Haftpflichtversicherung soll festgelegt werden, dass diese nicht erforderlich ist, wenn der Bewilligungswerber/die Bewilligungswerberin eine Gebietskörperschaft ist, die den Zivilflugplatz ausschließlich im Gefolge ihrer Hoheitsverwaltung betreiben will (Hubschrauberlandeplätze des BMI).

Zu Z 44 (§ 72 Abs. 4):

Mit dieser Bestimmung soll die Tatsache berücksichtigt werden, dass Betriebszeiten oftmals nicht gemäß § 68, sondern aufgrund anderer Rechtsgrundlagen genehmigt wurden. Um eine Kodifizierung aller Betriebszeitenbewilligungen eines Flugplatzes im Rahmen der Zivilflugplatz-Bewilligung als Grundlage für zukünftige Betriebszeitenänderungen zu erzielen, soll festgelegt werden, dass die sonstigen Betriebszeitenregelungen zu einem Bestandteil der Zivilflugplatz-Bewilligung werden.

Zu Z 45 (§ 74 Abs. 1):

Mit der Einführung von speziellen Bestimmungen für die Errichtung von Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen mit der Novelle BGBl. I Nr. 108/2013 wurde darauf Bedacht genommen, dass für diese Flugplätze aufgrund ihres besonderen Zweckes die für sonstige Flugplätze geltenden Regelungen nicht vollumfänglich anwendbar sind. Dasselbe gilt auch für den Betrieb auf diesen Flugplätzen, daher soll – der geltenden Vollzugspraxis entsprechend – klargestellt werden, dass diesbezügliche (von der ZFBO abweichende) Sonderbestimmungen zulässig sind.

Zu Z 46 (§ 77 Abs. 1):

Es soll die Möglichkeit der amtswegigen Redimensionierung der als Flugplatz gewidmeten Fläche eingeführt werden, wenn und insoweit diese Fläche nicht oder nicht mehr für den ordnungsgemäßen Flug- und Flugplatzbetrieb samt Bodeneinrichtungen und Flugsicherungsanlagen erforderlich ist. Es soll damit berücksichtigt werden, dass die Bundeskompetenz zur Flächenwidmung „Luftverkehr“ nur so weit reicht, als die gewidmete Fläche tatsächlich für die Verkehrsaufgaben des Flugplatzes benötigt wird. Eine darüberhinausgehende Bundeswidmung wäre rechts- und verfassungswidrig, weil sie in die Raumordnungskompetenz der Länder eingreifen würde. Besteht eine Zustimmung für sonstige ortsfeste Einrichtungen gemäß § 60a, dann soll aus Gründen des Vertrauensschutzes eine etwaige amtswegige Redimensionierung nur erfolgen dürfen, wenn vom Zivilflugplatzhalter mitgeteilt wird, dass die sonstige ortsfeste Einrichtung nicht mehr genützt wird.

Zu Z 47 (§ 77 Abs. 2):

Die mit der Novelle BGBl. I Nr. 151/2021 eingeführte Möglichkeit, dass der Inhaber der Zivilflugplatz-Bewilligung teilweise oder gänzlich auf eine rechtskräftig erteilte Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 LFG verzichten kann, soll auch auf jene Zivilflugplatz-Bewilligungen ausgedehnt werden, die in

Anwendung des UVP 2000 erteilt wurden. Dies ist konsistent mit dem in § 21 UVP-G geregelten Zuständigkeitsübergang auf die nach den Materienetzen zuständigen Behörden.

Zu Z 48 (§ 78):

In dieser Bestimmung sollen mehrere Änderungen im Hinblick auf eine Verwaltungsvereinfachung durchgeführt werden. So soll zum einen an Stelle der bisherigen von der zuständigen Behörde mit Bescheid erteilten Benützungsbewilligung eine Fertigstellungsanzeige sowie eine Bestätigung der bewilligungsgemäßen Errichtung bzw. Abänderung der Bodeneinrichtung oder eines Teilabschnittes der Bodeneinrichtung durch den Bauführer erfolgen, wobei allfällige geringfügige Abweichungen bewilligungsfrei zulässig sein sollen (Abs. 4).

Zudem soll im Sinne der Verwaltungsökonomie ermöglicht werden, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung die Durchführung bestimmter Vorhaben geringen Umfanges, die keine Auswirkungen auf Dritte haben können, bewilligungsfrei stellen kann (Abs. 3). Diese Vorhaben sollen somit im eigenen Verantwortungsbereich des Flugplatzhalters liegen. Es soll allerdings möglich sein, dass der Zivilflugplatzhalter auch für Vorhaben, die von der genannten Verordnung umfasst sind, die Erteilung einer Bewilligung bei der zuständigen Behörde beantragt (sog. „opt in“).

Zu Z 49 und Z 50 (§ 79 Abs. 1 und 3):

Da eine Bodeneinrichtung weder „für die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich“ noch „dieser förderlich“ sein muss (zur Definition der Bodeneinrichtung siehe die Z 37), soll festgelegt werden, dass die Bewilligung für eine Bodeneinrichtung zu erteilen ist, wenn das Vorhaben die Voraussetzungen gemäß § 59 erfüllt (Kriterien für das Vorliegen einer Bodeneinrichtung) und dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegensteht. Weiters soll nunmehr explizit dargelegt werden, dass das Vorhaben dem diesbezüglichen Stand der Technik entsprechen muss. Als Stand der Technik gelten jedenfalls die anzuwendenden technischen Normen. Der Zivilflugplatzhalter hat die Anlage auch nach Erteilung der Genehmigung in einem sicheren Zustand zu erhalten (vgl. die Judikatur zur Verkehrssicherheit, zB OGH vom 11.09.2003, 6Ob132/03k).

Die zuständige Behörde soll die Möglichkeit haben, im Zuge der Aufsicht die Übereinstimmung der Bodeneinrichtung mit der diesbezüglich erteilten Bewilligung zu überprüfen und die Behebung etwaiger Mängel zu veranlassen. Den befugten Organen der Behörde soll vom dinglich Berechtigten zu diesem Zweck Zutritt zu allen Teilen einer Bodeneinrichtung gestattet werden sowie alle notwendigen Auskünfte zu erteilen sein. Werden Mängel festgestellt, soll deren Behebung unter Setzung einer angemessenen Frist vorzuschreiben sein. Bei Gefährdung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt soll die Benützung der zivilen Bodeneinrichtung von der zuständigen Behörde oder dem befugten Organ bis zur Behebung der Mängel im erforderlichen Umfang zu untersagen sein (Abs. 3).

Zu Z 51 (§ 80 Abs. 1 und 2 neu):

In Abs. 1 soll die Vorgehensweise für den Fall, dass eine bewilligungspflichtige Bodeneinrichtung ohne Bewilligung errichtet oder wesentlich geändert worden ist, festgelegt werden. So soll der Zivilflugplatzhalter/die Zivilflugplatzhalterin von der zuständigen Behörde aufgefordert werden, innerhalb einer Frist von nicht länger als drei Monaten einen nachträglichen Bewilligungsantrag zu stellen. Wird dieser Aufforderung nicht fristgerecht nachgekommen, hat die Behörde den Abbruch der Bodeneinrichtung zu verfügen.

In Abs. 2 soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass genehmigte Bodeneinrichtungen auf Wunsch des Zivilflugplatzhalters/der Zivilflugplatzhalterin abgetragen werden können, wenn keine Interessen der Sicherheit der Luftfahrt entgegenstehen. Nicht genehmigungspflichtige Bodeneinrichtungen sollen nicht von dieser Regelung umfasst sein und können ohne weiteres abgetragen werden.

Zu Z 52 (§ 80b Abs. 3):

Mit dieser neuen Formulierung soll besser verdeutlicht werden, dass es sich bei der gegenständlichen Veröffentlichung nicht um eine luftfahrtübliche Kundmachung im Sinne von § 172a LFG, sondern um die Bereitstellung der erforderlichen Informationen an die Luftfahrtteilnehmer/innen im Rahmen des Flugberatungsdienstes handelt.

Zu Z 53 (Überschrift zu § 94 und § 94 Abs. 1):

Mit dieser Änderung soll eine Begriffsanpassung erfolgen, da die gegenständlichen Störwirkungen elektromagnetischer Natur sind.

Zu Z 54 (§ 95 Abs. 4):

Mit dieser neuen Formulierung soll besser verdeutlicht werden, dass es sich bei der gegenständlichen Veröffentlichung nicht um eine luftfahrtübliche Kundmachung im Sinne von § 172a LFG, sondern um die Bereitstellung der erforderlichen Informationen an die Luftfahrtteilnehmer/innen im Rahmen des Flugberatungsdienstes handelt.

Zu Z 55 und 56 (§ 96 Abs. 1 und Abs. 1a):

Es soll die Möglichkeit, dass die zuständige Behörde bei Gefahr in Verzug die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Maßnahmen unmittelbar anordnen und gegen Ersatz der Kosten durch den Eigentümer nötigenfalls unverzüglich durchführen lassen kann, in Anlehnung an ähnliche Regelungen in anderen Gesetzen (zB WRG 1959) eingeführt werden.

Zu Z 57 (§ 96b Abs. 4):

Mit dieser neuen Formulierung soll besser verdeutlicht werden, dass es sich bei der gegenständlichen Veröffentlichung nicht um eine luftfahrtübliche Kundmachung im Sinne von § 172a LFG, sondern um die Bereitstellung der erforderlichen Informationen an die Luftfahrtteilnehmer/innen im Rahmen des Flugberatungsdienstes handelt.

Zu Z 58 (§ 102 Abs. 1):

Da eine Anfrage bei der EK ergeben hat, dass Motorsegler unter den unionsrechtlichen Begriff „Segelflugzeug“ fallen und daher beim gewerblichen Betrieb lediglich eine Deklaration im Sinne der Verordnung (EU) 2018/1976 notwendig ist, soll klargestellt werden, dass für den gewerblichen Personentransport mit Motorseglern keine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 samt AOC im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, sondern eine Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 samt der erwähnten Deklaration erforderlich ist. Diese Klarstellung erscheint tunlich, da in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 in Art. 3 Abs. 3 die Ausnahme von der Anwendbarkeit dieser Verordnung lediglich „Luftfahrzeuge ohne Motorantrieb“ umfasst und Motorsegler streng genommen nicht unter diesen Ausnahmetatbestand fallen. Da aber die Erlangung eines AOC für diese Luftfahrzeugart nicht möglich ist und die EK diese Luftfahrzeuge unter „Segelflugzeuge“ subsumiert sowie die Voraussetzungen für die Erlangung der Beförderungsbewilligung gemäß den §§ 104 mit den Voraussetzungen für eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vergleichbar sind, erscheint die gegenständliche Klarstellung jedenfalls im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt vertretbar.

Zu Z 59 (§ 107 Abs. 2):

Es soll berücksichtigt werden, dass es im Unionsrecht die Möglichkeit der sog. „Deklaration“ gibt sowie auch auf nationale Luftverkehrsbetreiberzeugnisse Bedacht genommen werden.

Zu Z 60 (§ 116 Abs. 2):

Es soll im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt klargestellt werden, dass der Mieter/die Mieterin eines Luftfahrzeugs einen ausreichenden Erfahrungs- und Übungsstand mit der jeweiligen Luftfahrzeugtype hat. Die Sicherstellung dieser Anforderung wird im Regelfall im Wege der Vorschreibung einer entsprechenden Auflage im Vermietungsbewilligungs-Bescheid, wonach der Vermieter/die Vermieterin von den Mietern/Mieterinnen den Nachweis einschlägiger praktischer Erfahrung und Übung im Betrieb des zu vermietenden Luftfahrzeuges zu verlangen hat, erfolgen. Dieser Nachweis gilt zB dann als erfüllt, wenn der Pilot/die Pilotin bereits einmal eine Einweisung auf der Type bekommen hat und seitdem regelmäßig mit dieser Type geflogen ist oder der Pilot/die Pilotin in seiner/ihrer fliegerischen Tätigkeit einmal bereits sehr viel damit geflogen ist. Je mehr Erfahrung auf der Type, desto länger kann der letzte Flug her sein. Dies kann als „jedenfalls erfüllt“ gesehen werden, wenn der Mieter/die Mieterin gerade einen Einweisungsflug absolviert hat oder er/sie innerhalb der letzten 90 Tage mit der Type geflogen ist. Der Vermieter/die Vermieterin kann natürlich auch andere Nachweise akzeptieren, wenn diese aus seiner/ihrer Sicht eine ausreichende praktische Erfahrung und Übung belegen. Im Falle der Anmietung durch eine juristische Person soll der Mieter/die Mieterin sicherzustellen haben, dass die erforderlichen Voraussetzungen vom verantwortlichen Piloten erfüllt werden.

Zu Z 61 (§ 117 Abs. 1):

Es sollen die veraltete Textierung aktualisiert werden (der veraltete Hinweis auf den EWR soll ersetzt werden) sowie die unionsrechtswidrige Bedarfsprüfung entfallen.

Weiters soll die aus dem Jahr 1992 stammende Verpflichtung, dass die für die Vermietung in Aussicht genommenen Zivilluftfahrzeuge die österreichische Staatszugehörigkeit besitzen müssen, dahingehend geändert werden, dass nunmehr auch die Staatszugehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union

oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates zulässig ist. Wesentlich soll jedoch sein, dass in diesem Fall die betroffene Luftfahrzeugtype grundsätzlich von den harmonisierten unionsrechtlichen Regelungen umfasst ist. Die Vorschreibung spezifischer nationaler Auflagen und Bedingungen im Rahmen der Vermietungsbewilligung soll jedenfalls unberührt bleiben. Für die vom Regelungsbereich der EASA ausgenommenen Luftfahrzeugarten (insbesondere Ultraleichtluftfahrzeuge) soll weiterhin die österreichische Staatszugehörigkeit erforderlich sein.

Zu den Z 62 und 63 (§ 119 Abs. 3 und 120 Abs. 1):

Es soll eine Anpassung an die neue Verordnung (EU) 2024/2803 erfolgen.

Zu Z 64 und 65 (§ 120 Abs. 2):

Es soll zum einen berücksichtigt werden, dass auch sog. deklarierte Dienstleister zulässig sind. Weiters soll klargestellt werden, dass Bescheide, die vor der wesentlichen Änderung der Rechtslage mit 1. Juli 2008 erlassen worden sind, nicht mehr anwendbar sind. So sind die mit Bescheid vor dem 1. Juli 2008 an Private erfolgte Übertragungen gewisser Flugsicherungszuständigkeiten nicht mehr anwendbar, da ab diesem Zeitpunkt die Übertragung und Durchführung von Flugsicherungszuständigkeiten nur mehr aufgrund der unmittelbar anwendbaren Voraussetzungen (insbesondere zertifizierte oder deklarierte Dienstleister) gemäß dem Unionsrecht (SES) erfolgen darf.

Zu Z 66 (§ 120 Abs. 3):

Es soll berücksichtigt werden, dass auch sog. deklarierte Dienstleister zulässig sind.

Zu Z 67 (§ 120 Abs. 7):

Im Sinne des mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 neu eingefügten Art. 3 Abs. 8 soll die Austro Control GmbH explizit als zuständige Behörde für die Gestaltung der Luftraumstrukturen benannt werden. Es ist dadurch keine Änderung der bestehenden Rechtslage verbunden, da diese Aufgabe schon bisher der Austro Control GmbH zugekommen ist (vgl. § 120 Abs. 1).

Zu Z 68 (§ 120a):

Mit dieser Neufassung soll die – bereits in der praktischen Vollziehung bestehende - Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Festlegung von Instrumentenan- und -abflugverfahren bei Flughäfen explizit festgelegt werden.

So soll - außer in Fällen von geringfügigen oder temporären, sechs Monate nicht überschreitenden Änderungen schon bestehender Flugrouten oder in Fällen von Gefahr im Verzug - der Entwurf der Verordnung über Instrumentenan- und -abflugverfahren bei Flughäfen samt den dazugehörigen Informationen und Erläuterungen der Gründe für die Einführung der geplanten Verordnung sowie eines Berichts über die voraussichtlichen Umwelt- und Lärmauswirkungen im Internet unter der Adresse der Austro Control GmbH kundzumachen sein. Dabei soll darauf hingewiesen werden, dass jedermann berechtigt ist, innerhalb einer von der Austro Control GmbH festzulegenden, sechs Wochen nicht unterschreitenden Frist eine schriftliche Stellungnahme abzugeben.

Die Austro Control GmbH soll sodann verpflichtet sein, eine begründete Äußerung zu den eingebrachten Stellungnahmen im Internet zu veröffentlichen. Die Austro Control GmbH soll weiters verpflichtet sein, jährlich einen Bericht über die tatsächliche zahlenmäßige Nutzung der Instrumentenan- und -abflugverfahren an Flughäfen im vorangegangenen Kalenderjahr und die dabei jeweils zum Einsatz gekommenen An- und Abflugverfahren zu erstellen und diesen Bericht bis spätestens 30. Juni des Jahres im Internet unter der Adresse der Austro Control GmbH sowie des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu veröffentlichen. Die übrigen Bestimmungen des § 120a sollen unverändert übernommen werden.

Zu Z 69 bis 73 (§ 120c Abs. 2, § 120d und § 121a):

Es sollen die erforderlichen Anpassungen an die Verordnung (EU) 2024/2803 erfolgen.

Zu Z 74 (§ 122 Abs. 2):

Da es Flugsicherungsanlagen gibt, die als Bodeneinrichtungen im Sinne des § 78 genehmigt worden sind, soll im Sinne der Einheitlichkeit und Rechtssicherheit für zukünftige Änderungsverfahren festgelegt werden, dass diese – inhaltsgleichen – Bewilligungen als gemäß § 122 Abs. 1 bewilligte Anlagen gelten.

Zu Z 75 und 76 (§ 122 Abs. 2a und 2b):

Der bisherige Text soll – ohne wesentliche inhaltliche Änderung – an den vergleichbaren Fall der Bodeneinrichtungen (§ 78 Abs. 4 und § 79 Abs. 3) angepasst werden. Klargestellt werden soll auch hier,

dass geringfügige Abweichungen des genehmigten Vorhabens von der zuständigen Behörde ohne nachträgliche Bewilligung zu akzeptieren sind.

Zu Z 77 (§ 122 Abs. 5):

Diese neue Bestimmung soll die gesetzliche Grundlage für die Festlegung und Vorschreibung von Gebühren für jene Flugsicherungsdienste sein, die nicht vom Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum umfasst sind, geschaffen werden (zB AFIS). Der Vollkostenansatz soll gewählt werden, da nach tatsächlichen Kosten abgerechnet wird und über einen längeren Zeitraum Gewinne oder Verluste vermieden werden. Zudem soll dadurch die Kosteneffizienz angeregt werden, um an den einzelnen Flugplätzen hinsichtlich Infrastruktur, Öffnungszeiten etc. möglichst ökonomisch vorzugehen.

Hinsichtlich der Verzugszinsen soll eine Redaktionsversehen behoben werden, da für die Streckengebühren nicht die gesetzlichen Verzugszinsen, sondern die von EUROCONTROL festgelegten und von dem/der BMIMI kundgemachten Zinsen durch EUROCONTROL eingehoben werden.

Zu Z 78 (§ 122 Abs. 5a):

Die entsprechende unionsrechtliche Regelung betreffend den Leistungsplan gemäß Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 soll in das nationale Recht implementiert werden.

Zu Z 79 (§ 123a Abs. 2):

Da es in der praktischen Vollziehung zu Unklarheiten gekommen ist, soll explizit dargelegt werden, dass das System der bedarfsgerechten Steuerung der Nachtkennzeichnung dann nicht zur Anwendung kommen soll, wenn diese für das betreffende Luftfahrthindernis in der Ausnahmegewilligung gemäß § 91 LFG ausgeschlossen wurde oder der Eigentümer des Luftfahrthindernisses von der bedarfsgerechten Steuerung der Nachtkennzeichnung keinen Gebrauch macht.

Zu Z 80 (§ 124 Abs. 2):

Es soll ein Redaktionsversehen behoben werden, da bei der Novelle BGBl. I Nr. 151/2021 ein Satz irrtümlich doppelt aufgenommen wurde. Um weitere Unklarheiten zu vermeiden, soll der gesamte Abs. 2 neu erlassen werden.

Zu Z 81 (§ 126 Abs. 1):

Es soll klargestellt werden, dass der Regelungs- und Schutzzweck dieser Bestimmung jene Wettbewerbe sind, die sich an ein bei der Luftfahrtveranstaltung anwesendes Publikum richten.

Zu Z 82 (§ 126 Abs. 5):

Da bei Veranstaltungen neben dem Landeshauptmann/der Landeshauptfrau auch die ACG Genehmigungszuständigkeiten hat (zB Genehmigung des Unterschreitens der Mindestflughöhe (LVR), Anerkennung ausländischer Luftfahrzeuge gemäß § 18 LFG) soll – um möglichst widersprüchliche Auflagen zu vermeiden – eine Stellungnahme der ACG eingeholt werden.

Zu den Z 83 und 84 (§ 128 Abs. 1 und 4):

Mit dem Begriff „Betrieb“ in Abs. 1 soll klargestellt werden, dass auch Fesselballone, die mit dem Korb am Boden festgezurt sind, von dieser Bestimmung umfasst sein sollen. Dies erscheint im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt tunlich für den Fall, dass sich der festgezurte Fesselballon vom Boden loslöst. Die Bestimmung des Abs. 4 soll an den neuen Abs. 1 angepasst werden und somit ebenfalls mit dem Korb am Boden festgezurte Fesselballone umfassen. Diese Änderungen bedeuten jedoch keine zusätzlichen Einschränkungen für Kleinballone, auch wenn diese am Boden angebunden sind.

Zu Z 85 (§ 131 Abs. 4):

Die Zitierung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 soll aktualisiert werden. Weiters soll die Angabe des Amtsblattes entfallen, da diese bereits in § 57a Abs. 1 enthalten ist.

Zu den Z 86 und 87 (§ 131 Abs. 5 und 6):

Es soll berücksichtigt werden, dass bei elektronisch ausgestellten Urkunden keine Rückgabe der – österreichischen - Urkunden möglich ist. Es soll daher als Ersatz eine spezielle Datenbank (§ 145d) eingerichtet werden, um den aktuellen Status der jeweiligen Urkunde abfragen zu können.

Zu Z 88 (§ 134a Abs. 2):

Mit diesen Änderungen soll zum einen die Vorlage von ausländischen Strafregisterbescheinigungen erleichtert werden. Relevant für die Überprüfung der Zuverlässigkeit ist nämlich, dass der jeweilige Zeitraum, in dem die überprüfte Person im jeweiligen Staat ihren Wohnsitz hatte, abgedeckt ist. Weiters

soll die Zustimmungserklärung der betroffenen Person auch die Übermittlung des Ergebnisses der Überprüfung an den Zivilflugplatzhalter enthalten.

Zu Z 89 (§ 134a Abs. 3):

Es sollen im Sinne des Datenschutzes jene Daten, die von den Sicherheitsbehörden zum Zweck der Mitwirkung an der Zuverlässigkeitsüberprüfung tatsächlich benötigt werden und daher vom BMIMI übermittelt werden dürfen, explizit angeführt werden.

Zu Z 90 (§ 134a Abs. 3a und 3b):

Da es hinsichtlich der Mitteilung gemäß § 134a Abs. 3, dass gegen die überprüfte Person Bedenken hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit bestehen, unterschiedliche Rechtsmeinungen über die Rechtsqualität dieser Mitteilung gegeben hat, soll nunmehr in einem neuen Abs. 3a explizit der Rechtsschutz im Falle einer negativ abgeschlossenen Zuverlässigkeitsüberprüfung geregelt werden. So sollen der Zivilflugplatzhalter oder die betroffene Person im Falle einer – formlosen - Mitteilung gemäß § 134a Abs. 3, dass gegen die überprüfte Person Bedenken gemäß § 134a Abs. 7 bestehen, beim Bundesminister/bei der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur die bescheidmäßige Feststellung der nicht bestehenden Zuverlässigkeit beantragen können, wobei die Parteistellung im Falle des § 134a Abs. 7 Z 1 bis 3 lediglich im Hinblick auf die Behauptung der Verarbeitung unrichtiger personenbezogener Daten bestehen soll. Der Zivilflugplatzhalter hat die betroffene Person unverzüglich darüber zu informieren, dass Bedenken gegen das Vorliegen der Zuverlässigkeit gemäß Abs. 7 bestehen.

In einem neuen Abs. 3b soll festgelegt werden, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur einen Antrag gemäß Abs. 3a unverzüglich den Sicherheitsbehörden zum Zweck der Mitwirkung an der Zuverlässigkeitsüberprüfung (§ 140d) zu übermitteln hat. Diese sollen sodann in weiterer Folge Informationen aus geschützten Quellen, soweit diese für die Beurteilung der Zuverlässigkeit im Sinne des Abs. 7 Z 4 und 5 erforderlich sind, in Form eines Behördenzeugnisses an den Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur übermitteln. Das Behördenzeugnis soll eine zusammenfassende Einschätzung auf Grundlage der dem Verfassungsschutz vorliegenden Erkenntnisse zu enthalten haben. Es soll dabei sichergestellt werden, dass keine Rückschlüsse auf die Herkunft oder die Art der gewonnenen Informationen möglich sind. Das Behördenzeugnis soll eine öffentliche Urkunde darstellen und soll ausschließlich für Zwecke der Feststellung der nicht bestehenden Zuverlässigkeit gemäß Abs. 7 Z 4 und 5 herangezogen werden dürfen.

Zu den Z 91 bis 94 (§ 134a Abs. 4 bis 6):

Es sollen die Zitierungen an die neu eingefügten Bestimmungen angepasst werden sowie die Bezeichnung des Bundesministers/der Bundesministerin aktualisiert werden.

Zu Z 95 (§ 134a Abs. 7):

In Z 1 soll die gesetzliche Annahme, dass eine Person nicht zuverlässig ist, dahingehend eingeschränkt werden, dass es zu einer rechtskräftigen gerichtlichen Verurteilung zu einer Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten oder einer Geldstrafe von mindestens 360 Tagessätzen gekommen ist. Dies soll zu einer im Hinblick auf den Regelungszweck dieser Bestimmung noch zielgerichteteren Ausschließung von unzuverlässigen Personen führen.

In Z 2 soll es ebenfalls zu einer Einschränkung der gesetzlichen Annahme der Unzuverlässigkeit im Falle eines gegen die überprüfte Person anhängigen Strafverfahrens kommen (Unzuverlässigkeit erst ab Androhung einer Freiheitsstrafe von mindestens 3 Jahren), um etwaige unsachliche Härtefälle zu vermeiden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass Androhungen einer Freiheitsstrafe von bis zu 3 Jahren unter dem vorgeschlagenen Schwellenwert liegen und somit in diesen Fällen keine Unzuverlässigkeit im Sinne der gegenständlichen Bestimmung vorliegt.

In der Z 3 soll berücksichtigt werden, dass es lediglich auf das Bestehen eines Waffenverbotes ankommt, nicht jedoch ob es in den letzten fünf Jahren verhängt wurde.

Die bisherige Z 4 soll gestrichen werden, da diese ein Widerspruch zur Beantragung der Zuverlässigkeitsüberprüfung mit Konventionsreisepass bzw. Fremdenpass darstellt.

Im Schlussteil soll die bisherige Übergangsbestimmung, wonach bei einer wiederholten Zuverlässigkeitsüberprüfung die Bestimmung des Abs. 7 nicht anwendbar ist, aus Gründen der Sachlichkeit und Gleichbehandlung gestrichen werden.

Zu Z 96 (§ 134a Abs. 8):

Die Anerkennung der Sicherheitsüberprüfung gemäß dem Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 – LSG 2011 soll entfallen, da diese nach anderen Prinzipien abläuft und es dadurch möglicherweise zu einer Umgehung der Regelung des Abs. 7 (ex lege Gründe für die Unzuverlässigkeit der überprüften Person) kommen kann.

Zu Z 97 (§ 134a Abs. 8a):

Es soll mit einem neuen Abs. 8a die Rechtsgrundlage für die Übermittlung von Informationen über anhängige Strafverfahren sowie die diesen Verfahren zugrundeliegenden Tatbestände durch die Staatsanwaltschaften zum Zwecke der Überprüfung der Zuverlässigkeit geschaffen werden. So sollen die Staatsanwaltschaften den Sicherheitsbehörden über deren Ersuchen zum Zweck der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach Maßgabe des § 76 Abs. 4 StPO Informationen, ob gegen die zu überprüfende Person ein Strafverfahren nach Abs. 7 Z 2 anhängig ist sowie die diesem Verfahren zugrundeliegenden Tatbestände übermitteln. Ersuchen der Sicherheitsbehörden sollen im Wege des elektronischen Rechtsverkehrs (§§ 89a ff Gerichtsorganisationsgesetz – GOG, RGBL. 217/1896) zu erfolgen haben. Da die Einrichtung der diesbezüglichen Datenbanken einen gewissen Zeitraum benötigen, soll in einer Übergangsbestimmung festgelegt werden, dass die Übermittlung dieser Informationen erst ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Bestimmung zulässig sein soll.

Zu Z 98 (§ 134a Abs. 9):

Mit dieser Ergänzung soll verhindert werden, dass im Wege der Akteneinsicht im Zuge der Zuverlässigkeitsüberprüfung ein anhängiges Ermittlungsverfahren bekannt wird.

Zu Z 99 (§ 135 Abs. 1a):

Moderne Notsender basieren derzeit auf satellitengestützten Systemen des internationalen Systems COSPAS SARSAT (insbesondere 406-MHz-ELTs der Luftfahrt sowie sonstige 406-MHz-Notsender im Anwendungsbereich dieses Systems wie auch PLBs und EPIRBs).. Für den Betrieb ist in jedem Staat ein SPOC erforderlich. Diesen SPOC nimmt die ACG wahr – dies soll nunmehr im LFG gesetzlich verankert werden, da es pro Land nur einen SPOC geben darf.

Zu Z 100 (§ 139a Abs. 1 und 2):

Es soll klargestellt werden, dass die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte ein Teil der Schienen-Control GmbH ist.

Zu Z 101 (§ 139a Abs. 4):

Es soll ein Redaktionsversehen behoben werden, da nicht das Bundesverwaltungsgericht, sondern die jeweiligen Landesverwaltungsgerichte für die gegenständlichen Beschwerden zuständig sind. Weiters soll genau angeführt werden, in welchen Verwaltungsstrafverfahren die gegenständliche Parteistellung zu Anwendung kommen soll.

Zu Z 102 (§ 140a):

Es soll berücksichtigt werden, dass das Stellungnahmerecht der Gemeinden in § 70 Abs. 3 entfallen soll.

Zu Z 103 und 104 (§ 140b Abs. 3):

Die in der Praxis bereits erfolgte Veröffentlichung der genehmigten Gebühren soll nunmehr auch in § 140b festgelegt werden.

Weiters soll – in Anlehnung an den Kostenersatz für die Austro Control GmbH – festgelegt werden, dass die Abrechnung auf Grund der tatsächlich in Anspruch genommenen Leistungen bzw. der tatsächlich entgangenen Einnahmen zu erfolgen hat.

Zu Z 105 (§ 140d Abs. 2):

Diese Bestimmung soll an den neuen §134a Abs. 7 angepasst werden, wonach es ausschließlich im Falle der Z 1 bis 5 zu einer Unzuverlässigkeit kommt bzw. kommen kann und keine weiteren Gründe mehr ausschlaggebend sein können. Es soll daher der Passus „in sonstigen Fällen“ entfallen, die Sicherheitsbehörden sollen an den § 134a Abs. 7 gebunden sein.

Zu Z 106 (§ 140d Abs. 3):

Da nunmehr auch der Justizbereich aufgrund der in § 134a Abs. 8a vorgesehenen Datenübermittlung einen Aufwand hat, soll die Pauschalbetragsverordnung auch das Bundesministerium für Justiz umfassen.

Zu Z 107 (§ 141 Abs. 2):

Es soll die geschlechtergerechte Sprache berücksichtigt werden. Weiters soll an Stelle der „Verkehrssicherheit“ der Begriff „Sicherheit der Luftfahrt“ treten, da dies der umfassendere Begriff ist.

Zu Z 108 (§ 141 Abs. 4):

Es soll die geschlechtergerechte Sprache berücksichtigt werden sowie – falls es keine speziellen Regelungen gibt – die Möglichkeit der Auferlegung von Maßnahmen zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt festgelegt werden.

Zu Z 109 (§ 144 Abs. 1):

Mit dieser Bestimmung soll berücksichtigt werden, dass der Zivilluftfahrtbeirat als Beratungsgremium kein Selbstzweck ist, sondern grundsätzlich bei tatsächlichem Vorliegen von Beratungsgegenständen zusammentreten soll. Es soll daher das routinemäßige Zusammentreten von bisher 3mal jährlich auf zumindest zweimal im Kalenderjahr reduziert werden, dafür aber ein Zusammentreten jedenfalls bei Vorliegen von Beratungsgegenständen (vor allem Gesetzes- und Verordnungsentwürfe) normiert werden.

Zu Z 110 (§ 145 Abs. 1):

Es soll zum einen – in Konsistenz mit in § 145 genannten zivilen Aufgaben - eine Erweiterung auf § 2 Abs. 1 lit. c des Wehrgesetzes 2001 vorgenommen werden. Zum anderen soll mit der Formulierung „im Dienste“ ermöglicht werden, dass auch vom Bund (kurzfristig) angemietete oder verpflichtete bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge von dieser Bestimmung umfasst werden; Weiters sollen die geographischen UAS- Gebiete (§ 24j Abs. 2) berücksichtigt werden und explizit festgelegt werden, dass von der Ausnahme gemäß § 145 Abs. 1 nur insoweit Gebrauch gemacht werden darf, als dies für den Einsatzzweck oder die damit unmittelbar in Zusammenhang stehenden vor- und nachbereitenden Maßnahmen erforderlich ist. Als Beispiele für einsatzvorbereitende und –nachbereitende Flüge können genannt werden:

- Landeplatzerkundungen,
- Gebietseinweisungen und Hinderniserkundung,
- Überstellungsflüge bzw. Transportflüge zur Einsatzbereitschaft,
- Erkundungs-, Aufklärungsflüge.

Durch die Anführung der Bundesfinanzverwaltung soll berücksichtigt werden, dass Drohnen beim Zoll und im Amt für Betrugsbekämpfung im Einsatz sind. Hinsichtlich des Such- und Rettungsdienstes soll klargestellt werden, dass für Rettungsflüge immer die Regeln über HEMS anzuwenden sind, auch wenn diese Flüge im Rahmen von SAR durchgeführt werden.

Zu Z 111 (§ 145 Abs. 1a):

Die Ausdehnung des Kreises der für Einsatzflüge in Betracht kommenden bemannten und unbemannten Luftfahrzeuge gemäß Abs. 1 macht es notwendig, Vorrangregeln unter diesen Luftfahrzeugen einzuführen. Dabei soll im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt der Grundsatz gelten, dass bemannte Luftfahrzeuge jedenfalls Vorrang vor unbemannten Luftfahrzeugen haben. In Ansehung des breiteren Geschwindigkeitsspektrums und der Bewaffnung sollen Militärluftfahrzeuge Vorrang vor Zivilluftfahrzeugen, die im Dienste des Bundes verwendet werden, haben.

Zu Z 112 (§ 145 Abs. 2):

In der geltenden Fassung verweist § 145 Abs. 2 lediglich auf die durch den Bundesminister für Landesverteidigung gemäß § 5 Abs. 4 festgelegten Luftraumbeschränkungsgebiete zur Abwehr von Verletzungen der Lufthoheit oder zur Vorbereitung eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 2001 bei Gefahr im Verzuge, nicht aber auf jene zur Durchführung eines Einsatzes des Bundesheeres zur militärischen Landesverteidigung gemäß § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 2001. Dieses offensichtliche Redaktionsversehen soll nunmehr behoben werden, gleichzeitig soll die Lesbarkeit der Bestimmung verbessert werden. Weiters soll der geänderte Text des § 145 Abs. 1 dahingehend berücksichtigt werden, dass nunmehr die Zustimmung des für das jeweilige Gebiet zuständigen militärischen Kommandos oder, wenn in der Verordnung festgelegt wurde, dass die verantwortlichen Piloten von Zivilluftfahrzeugen oder unbemannten Luftfahrzeugen den Anweisungen der für das Luftraumbeschränkungsgebiet jeweils zuständigen militärischen Organe beim Ein-, Aus-, Durchflug oder Betrieb nachkommen müssen, die Freigabe der örtlich zuständigen Militärflugleitung einzuholen ist.

Zu Z 113 (§ 145 Abs. 4):

Um Unklarheiten auszuräumen, soll explizit klargestellt werden, dass die gegenständlichen Einsatzflüge als operationeller Flugverkehr im Sinne von Art. 4 Abs. 3 SERA gelten und somit nicht unter den Anwendungsbereich von SERA fallen.

Zu Z 114 (§ 145d):

Mit dieser neuen Bestimmung soll berücksichtigt werden, dass vermehrt elektronische Urkunden und Bescheide ausgestellt werden, die nicht mehr mit zB Wasserzeichen und/oder Amtsstempeln versehen sind und aufgrund der elektronischen Weiterleitungs- und Speichermöglichkeiten auch nicht retournierbar sind wie dies bei Papierurkunden der Fall war. Um feststellen zu können, ob diese elektronischen Urkunden und Bescheide „echt“ und noch aktuell sind, soll darauf ein Link oder Code angebracht werden können, der zu einer Datenbank der ACG mit den angeführten Angaben führt. Diese Daten sind keine personenbezogenen

Daten und können nur von Behörden (ACG und ausländischen Inspektoren) bzw. von jenen Personen, denen der Urkundeninhaber den Link bzw. Code freiwillig zeigt, eingesehen werden.

Zu Z 115 (§ 169 Abs. 1 Z 3 lit. h bis j):

Es sollen die Verordnung (EU) 2042/2803 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraumes (Neufassung - Ersatz für die Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, 550/2004 und 551/2004), die Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 über einen Rechtsrahmen für den U-Space sowie die Verordnung (EU) 2015/640 über zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für bestimmte Betriebsarten berücksichtigt werden.

Zu Z 116 (§ 169 Abs. 1 Z 3 lit. ee):

Die Zitierung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 soll aktualisiert werden.

Zu Z 117 (§ 169 Abs. 1 Schlussteil):

Es soll auch im Bereich der Passagierrechte eine Mindeststrafe eingeführt werden, um effektive Strafen zu garantieren.

Weiters soll im Hinblick auf Verwaltungsübertretungen im Zusammenhang mit unbemannten Luftfahrzeugen die für die Einleitung eines Verwaltungsstrafverfahrens erforderlich Feststellung der Identität des Piloten bzw. der Pilotin oder des Betreibers bzw. der Betreiberin auch dahingehend ermöglicht werden, dass das unbemannte Luftfahrzeug durch die Sicherheitsbehörden zu beschlagnahmen oder sicherzustellen ist, um die Identität feststellen bzw. ermitteln zu können. Vor diesem Hintergrund soll die Regelung des Verfalls als Strafe eingeführt werden, damit die Sicherheitsbehörden auf Grundlage des § 39 VStG zur Sicherstellung des unbemannten Luftfahrzeugs befugt sind.

Zu Z 118 (§ 169 Abs. 3):

Diese Zuständigkeitsregelung kann entfallen, da dies mittlerweile in § 27 Abs. 2a VStG geregelt ist.

Zu den Z 119 und 120 (§ 169 Abs. 5):

Es soll eine Vereinheitlichung der Begriffe im Hinblick auf die Verantwortlichen bei den unbemannten Luftfahrzeugen („Betreiber/Betreiberin“) erfolgen.

Zu Z 121 (§ 171 Abs. 1):

Es soll eine Lücke geschlossen werden, da auch den Aufsichtsorgane des ÖAeC die Befugnisse gemäß § 171 LFG zukommen sollen, um eine effektive Tätigkeit als Aufsichtsbehörde zu ermöglichen.

Zu Z 122 (§ 172a Abs. 1):

Mit der Erwähnung des einheitlichen digitalen Datenformats oder jedes anderen Luftfahrtinformationsproduktes im Sinn der unionsrechtlichen Begriffsbestimmungen soll klargestellt werden, dass diese ebenfalls ein zulässiges Publikationsmittel für die luftfahrtübliche Kundmachung ist.

Zu Z 123 (§ 173 Abs. 49 bis 52):

Es soll zum einen eine gesetzliche Sanierung für jene Bauten, Anlagen und andere ortsfeste Einrichtungen, die unter den Begriff „Bodeneinrichtung“ fallen und bisher nicht nach den bundesrechtlichen Regelungen des Luftfahrtgesetzes bewilligt wurden, erfolgen.

Zum anderen soll festgelegt werden, dass für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der gegenständlichen Novelle bereits zur Errichtung bewilligte zivile Bodeneinrichtungen - abweichend von § 78 Abs. 4 (Fertigstellungsanzeige) - die Bewilligung zur Benützung der Bodeneinrichtung beantragt werden kann.

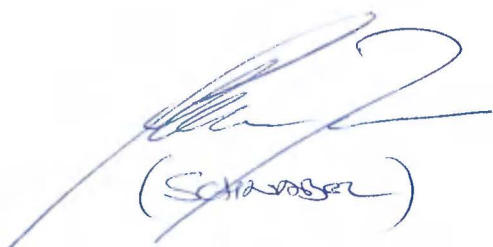
Schließlich soll eine Verordnungserlassung aufgrund der vorgesehenen neuen Bestimmungen bereits vor deren Inkrafttreten möglich sein, diese Verordnungen dürfen allerdings frühestens mit dem Inkrafttretensdatum der jeweiligen gesetzlichen Grundlage in Kraft gesetzt werden.

Zu Z 124 (§ 175 Abs. 3):

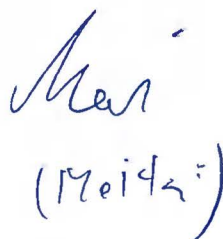
Es sollen in der Vollzugsklausel die Erweiterung des § 24j Abs. 2, der neue § 24j Abs. 2a sowie die geänderte Formulierung in § 145 berücksichtigt werden.

Zu Z 125 (§ 175 Abs. 4):

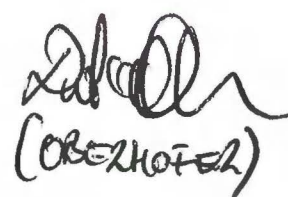
Es soll die nunmehrige Inkludierung des Bundesministeriums für Justiz in § 140d berücksichtigt werden.



(Schwarzer)



(Meindl)



(Oberkofler)

