

Anfrage

der Abgeordneten Elisabeth Götze, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
betreffend Bewilligungspraxis für Außenabflüge und -landungen durch die
Luftfahrtbehörde

BEGRÜNDUNG

Gemäß § 9 Luftfahrtgesetz dürfen Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes („Außenabflüge und Außenlandungen“), soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Der Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen ist vom Halter oder verantwortlichen Piloten des Zivilluftfahrzeuges einzubringen. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung ist befristet und, insoweit dies zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

Wiederholte Erkenntnisse aus der Praxis sowie Anfragebeantwortungen insbesondere im Salzburger Landtag¹ haben erhebliche Zweifel an der Gesetzeskonformität der laufenden Bewilligungspraxis bei Außenabflügen und Außenlandungen – wie auch bei Luftfahrtveranstaltungen – geschürt.

So werden statt Entscheidungen im Einzelfall laufend Pauschalbewilligungen, zum Teil gar für eine „unbestimmte Zahl“ – somit ungedeckelte Anzahl – von Außenlandungen und Außenabflügen, oder auch „ohne Festsetzung einer Betriebszeit“ erteilt.

¹ Vgl. u.a. Nr. 205-BEA der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages (3. Session der 17. Gesetzgebungsperiode) vom 23.04.2025 zu Nr. 205-ANF der Abg. Heilig-Hofbauer und Berthold an die Landesregierung „betreffend Bewilligungen von Hubschrauberflügen zur Ski-WM“ vom 04.03.2025
<https://www.salzburg.gv.at/00201lpi/17Gesetzgebungsperiode/3Session/205-bea.pdf>
sowie Nr. 87-BEA der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages (3. Session der 17. Gesetzgebungsperiode) vom 27.11.2025 zu Nr. 87-ANF derselben Abgeordneten vom 08.10.2025 „betreffend Bewilligungen von Hubschrauberflügen zur Oldtimer Traktor WM am Großglockner“
<https://www.salzburg.gv.at/00201lpi/17Gesetzgebungsperiode/4Session/087-BEA.pdf>

Darüber hinaus bleiben die Lärmemissionen und -immissionen zumeist gänzlich unbeachtet.

Dies dürfte schlichtweg rechtswidrig sein, denn Literatur und Judikatur lassen hier wenig Spielraum.

Inhaltlich ist dazu etwa auf Katja Nonnenmacher, Leiterin der Abteilung Luftfahrtrechtsangelegenheiten im BMIMI, zu verweisen. In ihrem Aufsatz „*Regelungszweck und Regelungsumfang von § 9 Abs. 2a Luftfahrtgesetz*“ im „Jahrbuch Regulierungsrecht 2021“ führt sie aus, dass es für jegliche Starts und Landungen auf Flächen außerhalb von Flugplätzen einer eigenen Bewilligung bedarf. In ihrem Beitrag „*Neuerungen bei Außenlandungen und Außenabflügen*“ im „Jahrbuch Regulierungsrecht 2017“ führt Nonnenmacher aus, dass es zu keiner anderen Bestimmung des Luftfahrtgesetzes (LFG) mehr Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes als zu § 9 betreffend Außenlandungen und Außenabflüge gibt. Dies sei nicht überraschend, da es für die Anwendung dieser Bestimmung unzählige Anlassfälle gibt und die von den zuständigen Luftfahrtbehörden durchzuführende Abwägung der unterschiedlichen Interessen naturgemäß immer wieder Gegenstand von Beschwerden an das Höchstgericht sei, so Nonnenmacher.

Zur Frage, welche öffentlichen Interessen bei der Vollziehung des Luftfahrtgesetzes bei der Interessensabwägung zu berücksichtigen sind, gibt es, so Nonnenmacher, eine seit vielen Jahren gefestigte Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes. Demnach stellt § 9 Abs. 2 LFG diesbezüglich auf die Berücksichtigung des gesamten Spektrums der in jedem Einzelfall jeweils in Betracht kommenden öffentlichen Interessen ab (vgl. etwa VwGH vom 28. Februar 2014, 2012/03/0100, und VwGH vom 3. Juli 1991, 91/03/0064 (VwSlg 13.466 A/1991)):

„Es sind für die Einschätzung jener öffentlicher Interessen, die gegen beantragte Außenabflüge bzw. Außenlandungen sprechen, grundsätzlich insbesondere Feststellungen zur Lage des Start- und Landeplatzes (einschließlich der in der Nachbarschaft befindlichen Wohngebäude, Siedlungsräume, jagd- und naturschutzrechtlich relevanten Gebiete), zur geplanten Flugroute, zum bereits vorhandenen Geräuschpegel und zur Geräuschimmission der zur Verwendung vorgesehenen Luftfahrzeuge erforderlich. (...) Zu der im Hinblick auf den Betrieb von Luftfahrzeugen in den meisten Fällen wesentlichsten Frage, nämlich der Zumutbarkeit der Lärmentwicklung, hat der Verwaltungsgerichtshof wiederholt klargestellt, dass der Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt, zu dem auch die Hintanhaltung von Gefährdungen und Belästigungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Außenabflügen und Außenlandungen gehört, grundsätzlich im öffentlichen Interesse liegt. Dies gilt insbesondere auch für die Vermeidung von Lärm, insbesondere mit Blick auf den Schutz der Anrainer. Bei dieser Beurteilung sind die im Einzelfall konkret gegebenen Umstände zu berücksichtigen“, so Nonnenmacher.

Die Judikatur dazu ist tatsächlich recht eindeutig - siehe beispielsweise die klaren Feststellungen des VWGH vom 26.03.2012²:

"Wie der Verwaltungsgerichtshof bereits wiederholt ausgesprochen hat (vgl. etwa die höchstgerichtlichen Erkenntnisse vom 17. Juni 1998, ZI 96/03/0332, und vom 26. April 1995, ZI 94/03/0065), liegt der Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt, zu dem auch die Hintanhaltung von Gefährdungen und Belästigungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Außenabflügen und Außenlandungen gehört, grundsätzlich im öffentlichen Interesse. Dies gilt insbesondere auch für die Vermeidung von Lärm, insbesondere mit Blick auf den Schutz der Anrainer. Die belangte Behörde hat also mit dem Hinweis auf zu erwartende Erregung störenden Lärms einen im Verfahren nach § 9 Abs 2 LFG durchaus relevanten Gesichtspunkt angesprochen. Bei dieser Beurteilung sind allerdings die im Einzelfall konkret gegebenen Umstände, insbesondere die Lage des Start- und Landeplatzes und dessen Umgebung, zu berücksichtigen (vgl. das zitierte Erkenntnis ZI 96/03/0332). Die belangte Behörde hat zu diesen Umständen, insbesondere zur Entfernung zwischen Start- bzw. Landeplatz und Anrainern, sowie zur Art und Ausmaß der Wahrnehmbarkeit des im Betrieb befindlichen Fluggeräts, keine Feststellungen getroffen, sich vielmehr, was die Einwirkung durch Lärm anlangt, mit der Einholung von (ablehnenden) Stellungnahmen der Gemeinde begnügt, was die Beschwerde mit Recht rügt."

Wenn z.B. die zuständigen Landesbehörden nun auf eine entsprechende Anfrage ("Erfolgte jeweils eine Abwägung mit öffentlichen Interessen (z.B. Lärm, Naturschutzinteresse, Sicherheit von Personen etc.)?" antworten: "Ja, in zwei Fällen erfolgte eine Abwägung. Im dritten positiv erledigten Fall wurden im durchgeführten Ermittlungsverfahren keine Einwände vorgebracht." dann ist es der gesetzlichen Verpflichtung einer Abwägung der öffentlichen Interessen gem. § 9 Abs. 2 ("Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt.") zumindest im letzteren Fall nicht im gebotenen Umfang nachgekommen, da die zu erwartende Lärmentwicklung gar nicht erst ermittelt wurde.

Wie aus dem Gesetz ebenso wie aus der Literatur und Judikatur eindeutig hervorgeht, ist eine solche Interessenabwägung in jedem Fall durchzuführen.

Ebenso kann Gesetz und Judikatur nicht einmal theoretisch entsprochen worden sein, wenn die Dinge folgendermaßen ablaufen (dokumentiert in der aktuellen Anfragebeantwortung der Salzburger Landesregierung im Zusammenhang mit der Oldtimer Traktor WM am Großglockner):

„Die Bezirkshauptmannschaft Zell am See gab bekannt, dass aufgrund der Kurzfristigkeit des eingegangenen Antrages mit entsprechender zeitlicher Vorgabe

² Vgl.

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Vwgh&Dokumentnummer=JWT_2009030056_20120326X0

der gewünschten abschließenden Erledigung die Ausarbeitung eines, auf die speziellen naturräumlichen Verhältnisse abgestimmten, naturschutzfachlichen Gutachtens mit besonderer Berücksichtigung der spezifischen, allfällig auch artenschutzrechtlichen Gegebenheiten im ggst. Projektgebiet leider nicht möglich sei.“

Regelmäßig hat man sich, wie die Anfragebeantwortungen aus der Salzburger Landesregierung mehrfach klarlegen, mit der Frage der Lärmentwicklung gar nicht beschäftigt (Frage "Wurde die zu erwartende zusätzliche Lärmentwicklung jeweils ermittelt?" Antwort: „Nein“) – genau dies ist nämlich die Aufgabe der Behörde!

Dazu wiederum die Judikatur, hier VwGH vom 29.03.2015³:

"Die nach § 9 Abs 2 LFG zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen sind in Bezug auf dritte Personen von der Behörde von Amts wegen zu wahren, dritten Personen wird das Recht, bestimmte öffentliche Interessen als subjektives Recht geltend zu machen, nicht eingeräumt, siehe VwGH vom 12. September 2001, 99/03/0272 (VwSlg 15.670 A/2001) (...) In diesem Sinn sind für die Einschätzung jener öffentlicher Interessen, die gegen beantragte Außenabflüge bzw. Außenlandungen sprechen, grundsätzlich insbesondere Feststellungen zur Lage des Start- und Landeplatzes (einschließlich der in der Nachbarschaft befindlichen Wohngebäude, Siedlungsräume, jagd- und naturschutzrechtlich relevanten Gebieten), zur geplanten Flugroute, zum bereits vorhandenen Geräuschpegel und zur Geräuschimmission der zur Verwendung vorgesehenen Luftfahrzeuge erforderlich (VwGH vom 22. Oktober 2012, 2011/03/0112; vgl auch VwGH vom 26. März 2012, 2009/03/0056).“

Eine Interessensabwägung, ohne den zu erwartenden Lärm ermittelt zu haben, ist denkunmöglich. Ein taugliches Mittel um die Lärmentwicklung abzuschätzen sind Lärmgutachten. Aber solche werden, wie in den zitierten Salzburger Anfragebeantwortungen ausgeführt, nicht eingeholt und es werden auch keine alternativen Maßnahmen gesetzt.

Darüber hinaus gibt es auch einschlägige Judikatur zum Thema „Dauerbewilligungen“, die ja laut Anfragebeantwortung in Salzburg Gang und Gäbe sind. (vgl. z.B. Fragebeantwortung: "Luftfahrtunternehmen beantragen meist eine Höchstanzahl von Außenlandungen auf einem Grundstück während eines Jahres, um bei Erteilung eines Auftrages für einen Flug flexibel und rasch diesen sofort durchführen zu können und nicht in jedem Einzelfall einen eigenen Antrag stellen zu müssen, welcher ein mindestens 2-wöchiges Verfahren mit sich bringt.“)

Das führt dann dazu, dass z.B. 2024 195 Anträge eingebracht und damit 1.370 Außenlandungen genehmigt wurden. Dazu der VwGH:

³ Vgl.

https://rdb.manz.at/api/documents/ris.vwght.JWT_2013030157_20150429X00/formats/ris.vwght.JWT_2013030157_20150429X00.pdf

"Eine solche Beurteilung setzt voraus, dass die jeweiligen für die Außenabflüge und Außenlandungen vorgesehenen Plätze von der antragstellenden Partei bekannt gegeben werden (VwGH vom 22. April 1992, 91/03/0110). Es wäre daher an der beschwerdeführenden Partei gelegen gewesen, im Zusammenhang mit ihrem Antrag die für die Außenabflüge und Außenlandungen vorgesehenen Plätze derart zu konkretisieren, dass die belangte Behörde - allenfalls nach weiteren einschlägigen Ermittlungen - in der Lage gewesen wäre, die Beurteilung nach § 9 Abs 2 LFG vorzunehmen."

Pauschale Bewilligungen ohne genaue Angabe der Flugroute und der Plätze, an denen gelandet werden soll, sind daher unzulässig.

Im Ergebnis ist, wie die aktuellen Anfragebeantwortungen aus dem Bundesland Salzburg belegen, allein dort die Zahl der bewilligten Außenlandungen auf ein Vielfaches der noch vor wenigen Jahren – vgl. dazu Nationalrats-Anfrage 9517/J XXV.GP von 2016 – üblichen Größenordnungen explodiert.

Worin ein angeblich „überwiegendes öffentliches“ Interesse von Außenlandungen prominenter Einzelpersonen gesetzeskonform bestehen könnte ist ebenfalls klärungsbedürftig. Im Zuge der Alpinen Ski-WM in Saalbach 2025 ging es beispielsweise um einen Prominenten mit Wohnsitz in Liechtenstein, für dessen Außenlandungen und -starts sich im luftfahrtbehördlichen Verfahren recht unverblümt die „Austria Ski WM und Großveranstaltungsges.m.b.H“ des ÖSV starkmachte.

Darüber hinaus wird von den Luftfahrtbehörden offensichtlich auch nicht kontrolliert, wie viele Außenlandungen und -starts nach Bewilligung tatsächlich stattfinden – das zuständige Salzburger Landesregierungsmitglied hält etwa fest: „Es kann daher nicht festgestellt werden, ob sämtliche im jeweiligen Jahr erteilten Außenlandungsbewilligungen überhaupt zur Gänze durchgeführt werden.“ Somit kann jedenfalls auch die Einhaltung einer bewilligten Gesamt-/Höchstzahl „nicht festgestellt“ werden.

Und es liegen aus ebendiesen Anfragebeantwortungen aus dem Bundesland Salzburg (wiederholte) Hinweise darauf vor, dass weder die Einhaltung von Überflugsbeschränkungen/-verboten – etwa betreffend Nationalparke – noch die Einhaltung von Auflagen von der bewilligenden Luftfahrtbehörde kontrolliert wird.

Bezüglich Einhaltung von Mindestflughöhen wird darauf verwiesen, dass „eine Auswertung von Flugspuren bzw. Flughöhen der Behörde nicht möglich“ sei, was die Frage aufwirft, wie solcherart eine Einhaltung gesetzlicher und bewilligungsgegenständlicher Vorgaben sichergestellt werden könnte.

Zusätzlich wird festgehalten: „Eine allfällige Unterschreitung der Mindestflughöhe hätte von der Austro Control GmbH genehmigt werden müssen.“ Es ist unbekannt, ob entsprechende Genehmigungen und Nachkontrollen erfolgten.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

1. Trifft es zu, dass pauschale Bewilligungen begrenzter Zahlen von Außenlandungen und -abflügen luftfahrtrechtlich unzulässig sind?
2. Wenn nein, warum nicht?
3. Trifft es zu, dass pauschale Bewilligungen begrenzter Zahlen von Außenlandungen und -abflügen ohne genaue Angabe der Flugroute und der Plätze, auf denen gelandet werden soll, luftfahrtrechtlich unzulässig sind?
4. Wenn nein, warum nicht?
5. Trifft es zu, dass pauschale Bewilligungen unbegrenzter Zahlen von Außenlandungen und -abflügen luftfahrtrechtlich unzulässig sind?
6. Wenn nein, warum nicht?
7. Trifft es zu, dass pauschale Bewilligungen unbegrenzter Zahlen von Außenlandungen und -abflügen ohne genaue Angabe der Flugroute und der Plätze, auf denen gelandet werden soll, luftfahrtrechtlich unzulässig sind?
8. Wenn nein, warum nicht?
9. Ist eine a) teilweise, b) vollständige Nicht-Kontrolle der im Rahmen pauschaler Bewilligungen tatsächlich erfolgenden Zahl von Außenlandungen, wie z.B. in Salzburg üblich, gesetzeskonform?
10. Wenn nein, was haben Sie bzw. Ihr Haus unternommen, um derartige nicht gesetzeskonforme Bewilligungs- und Vollzugspraktiken zu unterbinden?
11. Ist eine a) teilweise, b) vollständige Nicht-Kontrolle der Einhaltung von Überflugsbeschränkungen bzw. -verboten, wie z.B. in Salzburg üblich, gesetzeskonform?
12. Wenn nein, was haben Sie bzw. Ihr Haus unternommen, um derartige nicht gesetzeskonforme Bewilligungs- und Vollzugspraktiken zu unterbinden?
13. Ist eine a) teilweise, b) vollständige Nicht-Kontrolle von luftfahrtrechtlichen Bewilligungsaufgaben, wie z.B. in Salzburg üblich, gesetzeskonform?
14. Wenn nein, was haben Sie bzw. Ihr Haus unternommen, um derartige nicht gesetzeskonforme Bewilligungs- und Vollzugspraktiken zu unterbinden?
15. Ist die Nichtermittlung und Nichtberücksichtigung von Lärmemissionen bzw. -immissionen im Rahmen der Bewilligung von Außenlandungen bzw. -abflügen, wie z.B. in Salzburg üblich, gesetzeskonform?
16. Wenn nein, was haben Sie bzw. Ihr Haus unternommen, um derartige nicht gesetzeskonforme Bewilligungs- und Vollzugspraktiken zu unterbinden?
17. Ist es gesetzeskonform, Lärmfragen nur dann in die Bewilligung von Außenlandungen und -abflügen mit einzubeziehen, wenn „unverhältnismäßige

Lärmbelästigung im Ermittlungsverfahren in Bezug auf die konkret beantragten Landeplätze“ aktiv „geltend gemacht“ wird?

18. Falls ja, von welcher gesetzlichen Vorgabe oder Judikatur wäre dies konkret gedeckt?
19. Falls nein, was haben Sie bzw. Ihr Haus unternommen, um diese Rechtsinterpretation von Luftfahrtbehörden zu korrigieren?
20. Worin könnte ein angeblich „überwiegendes öffentliches“ Interesse von Außenlandungen prominenter Privatpersonen – siehe das in der Anfragebegründung ausgeführte Beispiel von der Alpinen Ski-WM in Saalbach 2025 – gesetzeskonform bestehen?
21. Ist eine im Bewilligungsverfahren vorliegende befürwortende Stellungnahme der „Austria Ski WM und Großveranstaltungsges.m.b.H“ des ÖSV ausreichend, um ein „überwiegendes öffentliches“ Interesse von Außenlandungen einer Privatperson zu belegen?
22. Ist Ihnen bzw. Ihrem Haus bekannt, dass – siehe Salzburger Beispiele – Luftfahrtbehörden weder kontrollieren, ob und in welchem Ausmaß eine (pauschal) bewilligte Maximalzahl von Außenlandungen und -starts ausgeschöpft wurde, noch, ob und in welchem Ausmaß eine bewilligte Maximalzahl überschritten wurde?
23. Falls Ihnen dies bekannt ist: Was haben Sie unternommen, um diese Missstände abzustellen?
24. Ist luftfahrtrechtlich gedeckt, im Falle einer verspäteten Antragstellung auf für die Interessensabwägung unverzichtbare Grundlagen zu verzichten, um dem Wunsch des Antragstellers hinsichtlich des Bewilligungsdatums nachzukommen, wie im in der Begründung zitierten Beispiel der Oldtimer Traktor WM 2025?
25. Falls ja, von welcher gesetzlichen Vorgabe oder Judikatur wäre dies konkret gedeckt?
26. Bezüglich der Einhaltung von Mindestflughöhen wird vom zuständigen Salzburger Landesregierungsmitglied darauf verwiesen, dass „eine Auswertung von Flugspuren bzw. Flughöhen der Behörde nicht möglich“ sei. Wie und von wem könnte die Einhaltung der diesbezüglichen gesetzlichen und bewilligungsgegenständlichen Vorgaben sichergestellt werden?
27. Weiters wird vom zuständigen Salzburger Landesregierungsmitglied festgehalten: „Eine allfällige Unterschreitung der Mindestflughöhe hätte von der Austro Control GmbH genehmigt werden müssen.“ Ist dies zutreffend?
28. Falls ja: Sind entsprechende Genehmigungen im Zusammenhang mit a) Außenlandungen und -abflügen im Zuge der Alpinen Ski WM 2025 in Saalbach, b) Außenlandungen und -abflügen im Zuge der Oldtimer Traktor WM 2025 am Großglockner erfolgt?
29. Wie viele Bewilligungen für Außenlandungen sowie Außenabflüge wurden seit dem Jahr 2016 jeweils erteilt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und Jahren)

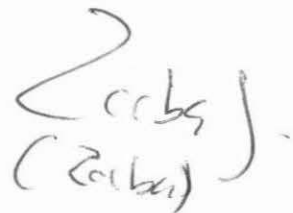
30. Wie viele Anträge für die Genehmigung von Außenlandungen sowie Außenabflügen wurden seit dem Jahr 2016 jeweils abgelehnt? (Bitte um Nennung der Gründe sowie Aufschlüsselung nach Bundesländern und Jahren)
31. Wie viele öffentliche und Privatflugplätze (§ 63 LFG), Flughäfen (§ 64 LFG) und Flugfelder (§ 65 LFG) werden in
a) Burgenland, b) Kärnten, c) Niederösterreich, d) Oberösterreich, e) Salzburg, f) Steiermark, g) Tirol, h) Vorarlberg, i) Wien
derzeit betrieben und wo befinden sich diese jeweils? Bitte jeweils um Hinweis, ob es sich um einen öffentlichen und Privatflugplatz (§ 63 LFG), einen Flughafen (§ 64 LFG) oder ein Flugfeld (§ 65 LFG) handelt.
32. Sind aktuell Verfahren für die Bewilligung weiterer Flugplätze, Flughäfen oder Flugfelder in
a) Burgenland, b) Kärnten, c) Niederösterreich, d) Oberösterreich, e) Salzburg, f) Steiermark, g) Tirol, h) Vorarlberg, i) Wien
anhängig?
33. Falls ja, wo sind weitere Flugplätze, Flughäfen oder Flugfelder in
a) Burgenland, b) Kärnten, c) Niederösterreich, d) Oberösterreich, e) Salzburg, f) Steiermark, g) Tirol, h) Vorarlberg, i) Wien
geplant und was ist jeweils der Stand etwaiger Bewilligungsverfahren?


(GÖR)


(RANKER)


(SCHNEIDER)


(KILB)


(ZOLBERGER)

