

Bundesministerium für Klimaschutz,  
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation  
und Technologie  
Abt. IV/L2 (Luftfahrt-Rechtsangelegenheiten)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

**Abteilung für Rechtspolitik**  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T +43 (0)5 90 900-4026 | F +43 (0)5 90 900-243  
E [rp@wko.at](mailto:rp@wko.at)  
W <https://news.wko.at/rp>

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
2021-0.344.673  
13.7.2022

Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
Rp 40.11.2/2022/VO/Sa  
Mag. Victoria Oeser

Durchwahl  
4026

Datum  
22.8.2022

## Neuerlassung der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO 2022), Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Entwurfes einer Verordnung über den Betrieb von Zivilflugplätzen (Zivilflugplatz-Betriebsordnung 2022, ZFBO 2022), zu dem wir wie folgt Stellung nehmen:

### I. Allgemeines

Als wesentlich erachten wir die Definition des Begriffs „Sicherheit der Luftfahrt“ in den Erläuterungen. Wir sehen keinen Grund, diesen Begriff ohne entsprechende Rechtsgrundlage oder höchstrichterliches Urteil so drastisch auszuweiten, wie es in den vorliegenden Erläuterungen geschehen ist. Wie man insbesondere abgeleitet aus einem VwGH-Urteil aus dem Jahr 2002 unter den Begriff „Sicherheit der Luftfahrt“ auch „Umwelt- und Klimaschutz“ subsumieren kann, ist für uns in keiner Weise nachvollziehbar. Diese Begriffsdefinition, die zweimal in den Erläuterungen angeführt wird („Zu § 1 Geltungsbereich“ und „Zu § 9 Betriebszeiten öffentlicher Zivilflugplätze“), sollte daher aus den folgenden Erwägungen gestrichen werden.

Zu § 1 Geltungsbereich wird in den Erläuterungen festgehalten: „... Der Begriff der Sicherheit der Luftfahrt umfasst nicht nur die Sicherheit des Luftverkehrs an sich, sondern auch die Abwehr von der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren. Diese Interessen der Allgemeinheit umfassen auch den Immissionsschutz und Gesundheitsschutz sowie Umwelt- und Klimaschutz (siehe auch zu § 9) ...“

Näher wird zu § 9 Betriebszeiten öffentlicher Zivilflugplätze ausgeführt: „... Im Hinblick auf die Sicherheit der Luftfahrt ist der zuständigen Behörde die Verpflichtung auferlegt, auf das öffentliche Interesse der Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren Bedacht zu nehmen. Der VwGH hat in seiner Judikatur den Begriff der Sicherheit der Luftfahrt sehr weit gefasst, sodass dieser sowohl Immissionsschutz und Gesundheitsschutz als auch Umwelt- und Klimaschutz beinhaltet (vgl. z.B. VwGH v. 20.03.2002, Zl. 99/03/0251: die

*Gewährleistung eines sicheren Zivilflugplatzbetriebes erfordert auch den Schutz vor gesundheitsgefährdenden Immissionen).*“

Der Rechtssatz des VwGH v. 20.03.2002, Zl. 99/03/0251 sagt konkret Folgendes: „Die Gewährleistung eines „sicheren“ Betriebes beinhaltet auch den Schutz vor gesundheitsgefährdenden Immissionen.“ Von „Umwelt- und Klimaschutz“ generell ist jedoch keine Rede und es ist uns daher nicht nachvollziehbar, wie man zu einer solchen Ableitung mit entsprechend drastischer Ausweitung der Begriffsbedeutung kommt.

Die österreichische Luftfahrtbranche nimmt bereits in besonderem Maße ihre Rolle zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsgefährdenden Immissionen wahr. So werden umfangreiche Lärmmessungen und Lärmschutzprogramme durchgeführt, es wurden Lärmentgelte eingeführt uvm. Auch der Umwelt- und Klimaschutz spielt für die Luftfahrtbranche eine wichtige Rolle: Es werden laufend zahlreiche Maßnahmen gesetzt wie umfangreiche CO<sub>2</sub>-Reduktionsmaßnahmen, der Ausbau erneuerbarer Energie, die Forcierung nachhaltiger Bauprojekte, das Vorantreiben von Elektrifizierungsmaßnahmen, die Nutzung von SAF bei der Betankung von Luftfahrzeugen uvm. Wie bereits eingangs angeführt, sehen wir jedoch weder Grund noch Notwendigkeit, den Begriff „Sicherheit der Luftfahrt“ nunmehr derartig auszuweiten. Dies hätte zudem auch mögliche weitere Implikationen für andere Rechtsmaterien, in welchen dieser Begriff eine Rolle spielt. Daher sollte von einer Ausweitung dieser Begriffsbedeutung Abstand genommen werden.

## **II. Im Detail**

### **Zu § 1 Abs 2 - Geltungsbereich**

Es hat sich in der Vergangenheit bereits mehrfach als problematisch erwiesen, dass dem Mitbenützungsberechtigten eines Militärflugplatzes die Verpflichtungen eines Zivilflugplatzhalters auferlegt werden. Einige dieser Verpflichtungen setzen nämlich voraus, dass der Mitbenützungsberechtigte tatsächlich über die Verfügungsgewalt verfügt, die üblicherweise einem Zivilflugplatzhalter zukommt. Tatsächlich ist dies aber nicht der Fall, da der Mitbenützungsberechtigte weder bauliche Maßnahmen treffen kann noch über die bezughabenden militärischen Liegenschaften in sonstiger Hinsicht verfügungsberechtigt ist. Wir regen daher an, dem Mitbenützungsberechtigten nur insoweit Verpflichtungen aufzuerlegen, als diese nicht bereits durch den militärischen Flugplatzhalter (das BMLV) erfüllt werden.

### **Zu § 3 - Begriffsbestimmungen**

Wir ersuchen um Prüfung des Entwurfs, inwieweit er tatsächlich sämtliche erforderlichen Begriffsbestimmungen beinhaltet. So fällt beispielsweise auf, dass die Begriffe „Bewegungsflächen“, „RESA“, „PCN“, „TORA“, „TODA“, „ASDA“, „LDA“, „Schutzbereich“, „Betrieb bei geringer Sicht (LVP)“ nicht definiert sind.

### **Zu § 4 - Flugplatzbetriebsleitung**

In Absatz 1 sollte statt des Begriffes „Flugplatzbetriebsleitung“ der Begriff des „Flugplatzbetriebsleiters bzw. seines Stellvertreters“ (auch eine gendersensible Formulierung ist vorstellbar, sofern es dadurch nicht zu unbeabsichtigten Rechtsfolgen kommt) angeführt werden. Der Begriff „Flugplatzbetriebsleitung“ impliziert, dass es sich hier um ein Kollegialorgan handelt; tatsächlich obliegt die Betriebsleitung aber einem monokratischen Organ, nämlich dem Betriebsleiter, der über entsprechende Stellvertreter verfügt. Der Personengesamtheit aus Flugplatzbetriebsleiter und seinen Stellvertretern kommen keine Rechte und Pflichten zu.

Bezüglich Absatz 3 stellt sich die Frage, wie das Kriterium der Verlässlichkeit einerseits zu prüfen und andererseits glaubhaft zu machen ist. Hier wird der Entwurf der Notwendigkeit der erforderlichen Präzision nicht gerecht und lässt eine uneinheitliche Vollziehung durch die Bezirksverwaltungsbehörden befürchten.

### **Zu § 7 - Flugplatzbetrieb ohne Anwesenheit der Flugplatzbetriebsleitung**

In der Vollzugspraxis des bisherigen § 2a ZFBO haben sich erhebliche Unterschiede in der Auslegung der Bestimmung durch die Bezirksverwaltungsbehörden gezeigt. So interpretieren einzelne Sachverständige die Verpflichtungen der Flugplatzhalter übertrieben weit, sodass im Ergebnis die entsprechenden Bewilligungen nicht erlangt werden können. Beispielsweise wird die Möglichkeit, dass ein Pilot vorsätzlich die Bestimmungen zur Anmeldepflicht verletzt, als Argument dafür genommen, dass der Halter des Zivilflugplatzes nicht in der Lage wäre, für eine lückenlose Aufzeichnung der Flugbewegungen zu sorgen. Unserer Ansicht nach sollten daher legislative Vorkehrungen getroffen werden, dass nicht bei jeder minimalen Übertretung die Bewilligung als zwingende Rechtsfolge zu widerrufen ist, d.h. es sollte auf wiederholte und/oder schwere Übertretungen abgestellt werden. Auch sollten nur Übertretungen des Zivilflugplatzhalters oder ihm Zuzuordnender maßgeblich sein, keinesfalls aber Übertretungen durch Dritte wie beispielsweise Piloten.

### **Zu § 8 - Flugplatzbetrieb mit Videoüberwachung**

#### ***Zu Absatz 1***

Statt des Begriffes „*ausschließlich*“ sollte der Begriff „*überwiegend*“ verwendet werden, denn es gibt mit Ausnahme der Zivilflugplätze bei Krankenhäusern keine Zivilflugplätze, auf die das Ausschließlichkeitskriterium zutrifft. So werden Stützpunkte von Flugrettungsunternehmen beispielsweise auch von Polizei und Militär im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben benützt. Naturgemäß handelt es sich dabei um einen untergeordneten Flugbetrieb, aber die Formulierung „*ausschließlich*“ würde zwangsläufig dazu führen, dass diese Bestimmung auf die Stützpunkte von Flugrettungsunternehmen nicht angewendet werden könnte. Sie sollte außerdem auch für Flüge der Flugpolizei und für Flüge des Bundesheeres zur Anwendung gebracht werden dürfen.

Wir ersuchen, hier nicht auf die Begriffsbestimmung des § 2 der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung zu referenzieren, sondern auf jene des § 3 Abs 1 Z 1 der Verordnung über die Regelung des Luftverkehrs - und zwar auf alle der dort genannten Fälle der lit a bis c. Damit wären einerseits auch Ausbildungs- und Trainingsflüge umfasst, andererseits wäre das gesamte Einsatzspektrum von Flugrettungsunternehmen abgedeckt.

Wir plädieren für eine Regelung, nach der das BMK eine Bewilligung für den Halter von mehreren Zivilflugplätzen in verschiedenen Bundesländern ausstellen kann. Auf Grund der erheblichen Unsicherheiten und teilweise negativen Erfahrungen, die Zivilflugplatzhalter mit dem bisherigen § 2a ZFBO bzw. dessen Auslegung durch die verschiedenen Bezirksverwaltungsbehörden gemacht haben, besteht zu befürchten, dass Betreiber von Zivilflugplätzen in mehr als einem Bundesland mit verschiedensten Anforderungen durch die Vollzugsbehörden konfrontiert werden. Tatsächlich wird aber beispielsweise vom Christophorus Flugrettungsverein ausschließlich ein System der Videoüberwachung aufgesetzt und betrieben, das keinen Spielraum für unterschiedliche Rechtsauslegungen bietet. Wir erachten es daher als sinnvoll, dass das BMK als gemeinsame Oberbehörde entsprechende Bewilligungen ausstellt oder zumindest per Erlass die rechtlichen Voraussetzungen für ein Videoüberwachungssystem bundesweit einheitlich regelt.

Auf Grund der derzeitigen Entwicklungen im österreichischen Gesundheitssystem werden Rettungs- und Ambulanzflüge in der Nacht immer bedeutsamer. Wir unterstützen daher

grundsätzlich jede Maßnahme, die Nachteile erleichtert.

### **Zu Absatz 3**

Unserer Ansicht nach sollten hier ebenso wie bei § 7 legislative Vorkehrungen getroffen werden, sodass nicht bei jeder minimalen Übertretung die Bewilligung als zwingende Rechtsfolge zu widerrufen ist, d.h. es sollte auf wiederholte und/oder schwere Übertretungen abgestellt werden. Auch sollten nur Übertretungen des Zivilflugplatzhalters oder ihm Zuzuordnender maßgeblich sein, keinesfalls aber Übertretungen durch Dritte wie beispielweise Piloten.

### **Zu § 9 Abs 6 - Betriebszeiten öffentlicher Zivilflugplätze**

Die sehr niedrig angesetzte prozentuelle Grenze von 0,7% kann sowohl für Flugplatzbetreiber als auch für Luftfahrzeugbetreiber auf Flugplätzen mit sehr geringem Verkehrsaufkommen ein Wettbewerbsnachteil sein. Außerdem könnten dadurch schon bestehende Regelungen limitiert werden. Eine Anhebung des Prozentsatzes beispielsweise auf 10% wäre daher wünschenswert. Ideal wäre unserer Ansicht nach der gänzliche Verzicht auf eine Begrenzung.

### **Zu § 14 - Meldungen betreffend die Betriebsbereitschaft**

Entsprechend der Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Flugplatzhalter und Pilot/Luftfahrzeughalter/Betreiber sollte der Flugplatzhalter nur für die Sicherheit des „*Flugplatzbetriebes*“ statt des „*Flugbetriebes*“ verantwortlich sein. Wir schlagen daher vor, den Begriff des „*Flugplatzbetriebes*“ zu verwenden.

### **Zu § 19 - Flugplatz-Handbuch**

Unserer Ansicht nach sollte den Haltern von mehreren Zivilflugplätzen die Möglichkeit eröffnet werden, ein Handbuch zu erstellen, das in einem allgemeinen Teil die allgemeingültigen Regelungen und in einem besonderen Teil die für die einzelnen Flugplätze relevanten Detailbestimmungen beinhaltet. Außerdem sollte explizit die Möglichkeit eingeräumt werden, das Handbuch in elektronischer Form zu erstellen und verfügbar zu machen.

### **Zu § 22 Z 1 lit a - Betriebliche Verfahren und zusätzliche Informationen**

Es ist uns nicht ersichtlich, warum die Eigentümerschaft an der Liegenschaft in den betrieblichen Verfahren festgehalten werden muss. Im Falle, dass der Halter des Zivilflugplatzes und der Liegenschaftseigentümer nicht dieselbe Person sind, sollte die Angabe des Halters ausreichend sein. Eigentumsrechte an Liegenschaften ergeben sich ohnehin aus dem Grundbuch und sind für Flugplatznutzer irrelevant. Es ist zudem nicht klar, was mit der Formulierung „*und/oder*“ gemeint ist bzw wann welche Angabe oder wann beide Angaben erforderlich sind.

### **Zu § 30 Abs 1 - Berechtigung zum unbegleiteten Zugang und Hausrecht des Zivilflugplatzhalters**

Es wäre näher zu beschreiben, wie ein solches Zugangskontrollsystem auszusehen hat - beispielweise mit verpflichtendem Zaun, Toranlage mit Gegensprechanlage oÄ.

### **Zu § 34 Abs 1 Z 1 - Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen im Freien**

Wir plädieren für eine Ausnahme vom generellen Betankungsverbot für den Fall, dass die Betankung bei laufenden Triebwerken dem jeweiligen Betreiber im Rahmen des Flugbetriebes gestattet wurde.

### **Zu § 35 - Betanken von Luftfahrzeugen mit Fluggästen an Bord**

Es stellt sich uns die Frage, was mit den in Z 1 angeführten „*lokalen Einsatzkräften*“ gemeint ist. Bezüglich der in Z 2 und 3 vorgesehenen flugbetriebsrelevanten Verpflichtung der Betreiber halten wir einerseits fest, dass wir diese ablehnen. Andererseits stellt sich uns die Frage, wie vorzugehen ist, wenn es keinen „*Betreiber*“ gibt. Sollte hier mit „*Betreiber*“ eine andere Person als iSd der VO (EU) Nr. 965/2012 gemeint sein, wäre dies zu definieren.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Claudia Rosenmayr-Klemenz  
Abteilungsleiterin-Stv.