



Österreichischer
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980

Fax +43 (0)1 4000 7135

post@staedtebund.gv.at

www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:

60-10-(2022-1236)

bearbeitet von:

Dfin Schwer DW 89970 | Hanna Zeiner

elektronisch erreichbar:

stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

An das
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie

per E-Mail:
andrea.sprung@bmk.gv.at

Wien, 18. August 2022

**GZ 2021-0.344.673 -
Neuerlassung der Zivilflugplatz-
Betriebsordnung (ZFBO);
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Städtebund bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum gegenständlichen Entwurf von der wir vor allem hinsichtlich der folgenden Punkt Gebrauch machen wollen:

Vorbemerkungen:

Es wird angemerkt, dass die vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung im Hinblick auf die finanziellen Auswirkungen auf die Länder und Städte unzutreffend ist. Entgegen den Ausführungen im Vorblatt ist mit finanziellen Auswirkungen der Neuerlassung der ZFBO auf die Länder, insbesondere durch den neu entstehenden Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit der Kenntnisnahme der Schulungsnachweise der Betriebsleitung (§ 4 Abs. 2), dem Sicherheitsmanagementsystem (§ 5) und der Überprüfung der Daten und Informationen der Beschreibung des Zivilflugplatzes (§ 21) zu rechnen.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass vielfach auch Städte Träger der Krankenanstalten sind, welche Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen im Sinne des § 80b Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. 253/1957 i. d. F. BGBl. I Nr.

151/2021 betreiben. Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen im Sinne des § 80b LFG werden vom vorliegenden Verordnungsentwurf mitumfasst. Die damit einhergehenden Aufwendungen der Städte sind zu berücksichtigen. Auch die Zeitabschätzung zur Erstellung der geforderten Unterlagen mit 21,5 Stunden wird angezweifelt und ist nach realistischer Schätzung höher zu bewerten.

§ 3 Begriffsbestimmungen

Z 1: Der hier vorgeschriebene Kartenmaßstab ist für Hubschrauberlandeflächen zu klein, um die im Bereich des Sichtanfluges liegenden Geländestrukturen und -elemente vernünftig darzustellen. Es wird daher angeregt, auf die Angabe eines konkreten Maßstabes zu verzichten, um diesen - ähnlich wie in Z 8 - an die jeweiligen Umstände anpassen zu können. Dadurch kann den individuellen Gegebenheiten der unterschiedlichen Zivilflugplätze Rechnung getragen werden.

Z 7: Im Hinblick auf den Kartenmaßstab gilt das bereits zu Z 1 ausgeführte.

Z 9 und 10: Es wird angeregt, den Wortlaut der Definition entsprechend den verwiesenen unions-rechtlichen Normen wiederzugeben. Der bloße Verweis auf unionsrechtliche Durchführungsverordnungen erschwert die Rechtsanwendung.

Z 13: Es wird auf die Ausführungen zu § 5 „Sicherheitsmanagement“ verwiesen.

§ 4 Flugplatzbetriebsleitung:

Die Einführung von Auffrischungslehrgängen im Fünfjahresrhythmus wird befürwortet. Gleichzeitig wird die Befürchtung geäußert, dass durch ein Abgehen vom derzeitigen System (FlugplatzbetriebsleiterInnenschulungen durch die Austro Control GmbH für mehrere Personen zu einem Pauschalbetrag) ein nicht unwesentlicher finanzieller Mehraufwand auf die Städte und Länder als Halterinnen zahlreicher Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen zukommt.

Abs. 3: Aus verwaltungsökonomischen Gründen wird angeregt, die unaufgeforderte Vorlage der Nachweise über absolvierte Ausbildungen und Auffrischungen durch die Auflage zur jederzeitigen Einsichtnahme durch die Behörde zu ersetzen. So kann im Rahmen der Aufsicht gemäß § 141 LFG eine Einsicht in die Schulungsunterlagen gemeinsam mit anderen Aufsichtsangelegenheiten effizient vorgenommen werden.

Formulierungsvorschlag zweiter Satz: „*Nachweise über absolvierte Ausbildungen, einschließlich Auffrischungen, sind zur jederzeitigen Einsichtnahme durch die zuständige Behörde bereitzuhalten.*“

§ 5 Sicherheitsmanagement:

Die gegenständliche Regelung sieht vor, dass eine verlässliche und fachlich geeignete Person für das Sicherheitsmanagement zu bestellen ist. Nach den Erläuterungen ist dies als neue Regelung zu sehen. Fraglich ist, weshalb die Einführung einer solchen Person rechtlich geboten und ob dem verfolgten Ziel nicht anderwärtig Genüge getan werden kann.

Unklar ist vor allem, ob in der gesetzlichen Verordnungsermächtigung des § 74 LFG die Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems ausreichend Deckung findet. Es erscheint eine umfassendere, allenfalls auch gesetzliche Regelung des Sicherheitsmanagementsystems angezeigt und wird dringend angeregt, in Anlehnung an das Eisenbahnrecht auch in der ZFBO eine Zertifizierung durch externe Stellen vorzusehen. Es handelt sich dabei in der Regel um sehr umfangreiche Systeme, deren Einführung, regelmäßige Aktualisierung und Aufsicht (§ 141 LFG) durch die Behörde sehr aufwändig sind.

Im Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) sind der Zweck und die Ziele des Sicherheitsmanagementsystems, die wesentlichen Inhalte und Bestandteile sowie Aufsichtsbestimmungen ausführlich geregelt (vormals §§ 39 ff Eisenbahngesetz 1957, BGBl. 60/1957 i. d. F. BGBl. I 60/2019; nunmehr §§ 188 ff und §§ 215 ff EisbG i. d. F. BGBl. I 231/2021).

Auch ist eisenbahnrechtlich ein System der Zertifizierung durch akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen vorgesehen, welches den Verwaltungsaufwand für die Aufsichtsbehörde infolge umfassender inhaltlicher Prüfung der dem Sicherheitsmanagementsystem zugrundeliegenden Unterlagen durch die Zertifizierungsstelle deutlich minimiert. Das Zertifikat besitzt eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren und ist der zuständigen Behörde vorzulegen.

In Anbetracht der erheblichen Erleichterungen, die gemäß § 80b LFG für Krankenhaus-Hubschrauberlandeplätze gelten, erscheint es zweckmäßig, auch im Hinblick auf das einzuführende Sicherheitsmanagementsystem eine sachgerechte Ausnahme für Krankenhaus-Hubschrauberlandeplätze vorzusehen, zumal ein angemessenes Verhältnis zwischen Aufwand und Kosten für die Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems bei einem Krankenhaus-Hubschrauberlandeplatz und dem daraus erfließenden Nutzen (Erhöhung der Sicherheit) nicht erkennbar ist.

Eine derartige Ausnahme wäre auch sachlich gerechtfertigt, weil die Nutzung solcher Zivilflugplätze ausschließlich auf Ambulanz- und/oder Rettungseinsätze gemäß § 80b Abs. 1 LFG beschränkt ist.

§ 6 Anerkennung der Ausbildungslehrgänge:

Zur Erleichterung der Vollzugstätigkeit der Behörden wird angeregt, die Veröffentlichung einer Liste der anerkannten Stellen und Lehrgänge auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vorzusehen.

Formulierungsvorschlag für einen 4. Abs.: „Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat über die anerkannten Lehrgänge und anbietenden Stellen ein Verzeichnis zu führen und dieses im Internet bereitzustellen.“

So wäre für die FlugplatzhalterInnen leicht feststellbar, wo entsprechende Lehrgänge angeboten werden und könnten die Vollzugsbehörden einfach und effizient prüfen, ob die vorgelegten Nachweise über absolvierte Lehrgänge gemäß § 6 dieses Verordnungsentwurfes anerkannt sind.

In der in § 6 ausgeführten Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen wird eine verpflichtende Wissenskontrolle, wie sie bei vergleichbaren Ausbildungen von beauftragten Personen gefordert wird, vermisst.

§ 7 Flugplatzbetrieb ohne Anwesenheit der Flugplatzbetriebsleitung:

Abs. 4: Hier werden Auflagen formuliert, die die Behörde im Falle einer Ausnahmegewilligung gemäß § 7 Abs. 1 jedenfalls vorzuschreiben hat. Würden die hier vorgesehenen Auflagen hingegen nicht vorgeschrieben werden, hätten sie gegenüber der/dem BewilligungswerberIn keine Geltung. Daher wird angeregt, diese Auflagen als Ge- bzw. Verbot in der Verordnung für den Betrieb eines Zivilflugplatzes ohne anwesende Betriebsleitung festzulegen. Damit ist deren Geltung für alle Zivilflugplätze, die über eine entsprechende Ausnahmegewilligung verfügen, sichergestellt.

Alternativ könnte man eine Anzeigepflicht normieren. Diese könnte eventuell noch dahingehend erweitert werden, dass die Behörde binnen einer bestimmten Frist der Anzeige dergestalt widersprechen kann, dass eine Genehmigungspflicht eintritt, sollten gewisse Voraussetzungen nicht erfüllt sein. Ziel sollte es sein, den bürokratischen Aufwand im Sinne der Effizienzmaxime unserer Verfassung hintanzuhalten.

§ 9 – Betriebszeiten öffentlicher Zivilflugplätze:

Die Betriebszeiten sind nach der in Aussicht genommenen Verordnung unter bestimmten Voraussetzungen zu genehmigen. Hier wird angeregt im Sinne einer Deregulierung und dem Auftrag der Verfassung zu einer effizienten Verwaltung, die Betriebszeiten „nur“ verlautbaren zu lassen. Der Behörde soll mittels Bescheides der Eingriff in die Betriebszeiten gestattet sein, wenn diese nicht im öffentlichen Interesse sind. Allenfalls kann wie zu § 7 ausgeführt eine Anzeigepflicht mit nachfolgender kurzer Prüfung durch die Behörde erfolgen. Sofern sich dies überhaupt als erforderlich erweist, da die Zivilflugplätze doch den Regeln des freien Marktes unterliegen und damit wohl ausreichend Sorge für deren Öffnung vorliegen.

§ 10 Abs 2:

Auch hier könnte mit einer Anzeigepflicht und einer allfälligen erforderlichen nachfolgenden Genehmigungspflicht, wenn die Voraussetzungen nicht erfüllt sind (z.B. Kapazitätsengpässe) und unter Einhaltung einer bestimmten Vorlaufzeit bis zum Beginn der Einschränkung mit einer bloßen Anzeigepflicht das Auslangen gefunden werden.

§ 19ff Flugplatzhandbuch:

Das Flugplatzhandbuch ist eine neue Einführung und erweitert die Verpflichtungen des Zivilflugplatzbetreibers. Auch hier stellt sich die Frage der Relevanz der Erweiterung im Sinne des Effizienzgedankens unserer Verfassung. Hier besteht ein nicht unerheblicher wirtschaftlicher Aufwand, der die Betreiber von Zivilflugplätzen zusätzlich belastet und letztlich vom Endverbraucher zu bezahlen ist. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten gehören derartige Maßnahmen kritisch hinterfragt.

§ 21 Kundmachung der Beschreibung des Zivilflugplatzes:

Es ist vorgesehen, dass die zuständige Behörde, im Regelfall die/der Landeshauptfrau/mann, die von der/dem ZivilflugplatzhalterIn vorgelegten Unterlagen für die Austro Control GmbH vorprüft. Anzumerken ist, dass die zuständige Behörde im Rahmen der Betriebsaufnahmegenehmigung bereits alle hierfür relevanten Unterlagen an die Austro Control GmbH liefern muss. Die hier vorgeschlagene Vorgehensweise schafft daher zusätzlichen Verwaltungsaufwand durch Schaffung eines Intermediärs ohne erkennbaren Nutzen, weil die Austro Control GmbH ohnehin die Kundmachung veranlassen muss und alle erforderlichen Informationen für eine Überprüfung bei ihr

aufliegen sollten. Eine Prüfung der Unterlagen durch die Austro Control GmbH würde den Verwaltungsaufwand deutlich reduzieren und auch durch Zentralisierung zu einer Steigerung der Geschwindigkeit und Effizienz führen.

§ 23 – Verbindlichkeit der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen:

Mit dieser Bestimmung werden, die den Flugplatz benützenden Personen öffentlich-rechtlich verpflichtet, die Regelungen des Zivilflugplatzbetreibers einzuhalten. Diese Regelung wird deshalb als erforderlich betrachtet, da damit ein öffentlich-rechtlicher Strafanspruch verbunden ist. Die Frage ist, ob das Erfordernis der Strafsanktion noch besteht, oder ob nicht aus den Erfahrungen der Zivilflugplatzbetreiber die Einhaltung der Bestimmungen auch über das Hausrecht ausreichend Sorge getragen ist. Es stellt sich die Frage, wie viele Strafverfahren überhaupt von Behörden wegen derartiger Übertretungen geführt werden. Es könnte sich zeigen, dass diese Bestimmungen nicht relevant sind.

§ 26 Entgeltordnung:

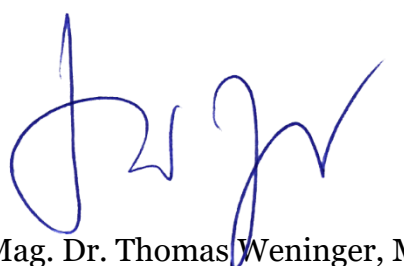
Abs. 3: Die Textstelle „Die Ermäßigungen und Befreiungen sind nach den in Abs. 3 genannten Kriterien festzusetzen“ sollte korrekterweise „Die Ermäßigungen und Befreiungen sind nach den in Abs. 2 genannten Kriterien festzusetzen“ lauten.

§ 40 Inkrafttreten:

Begrüßt wird die lange Übergangsfrist um eine fristgerechte Umsetzung zu ermöglichen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung der vorgebrachten Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS

Generalsekretär