

E n t w u r f

Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Luftverkehrsregeln 2014 geändert werden

Auf Grund der §§ 3, 4, 5, 24j, 121 und 124 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 151/2021, wird im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Landesverteidigung verordnet:

Die Luftverkehrsregeln 2014, BGBl. II Nr. 297/2014, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 213/2022, werden wie folgt geändert:

1. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag „§ 13. Freiballonfahrten“ der Eintrag „§ 13a. Betriebsbeschränkungen für Ballone“ eingefügt.*
2. *Im Inhaltsverzeichnis wird der Eintrag „§ 18b. Modellflugplätze“ durch den Eintrag „§ 18b. Geografische UAS-Gebiete“ ersetzt.*
3. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag „§ 25. Luftraumklassifizierung“ der Eintrag „§ 25a. Festlegung von Flugverkehrsdiensten“ eingefügt.*
4. *Im Inhaltsverzeichnis wird der Eintrag „§ 38. Ausnahmen für Ambulanz und Rettungsflüge“ durch den Eintrag „§ 38. Ausnahmen betreffend Wetterbedingungen für Sichtflüge bei Nacht“ ersetzt.*
5. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag „§ 38. Ausnahmen betreffend Wetterbedingungen für Sichtflüge bei Nacht“ der Eintrag „§ 38a. Ausnahmen betreffend Wetterbedingungen für Sonderflüge nach Sichtflugregeln“ eingefügt.*
6. *In § 1 Abs. 1 Z 3 entfällt nach dem Wort „Luftfahrzeuge“ die Wortfolge „der Klasse 1 (§ 24f LFG)“.*
7. *In § 13 Abs. 2 Z 6 wird das Wort „Gesamtflugdauer“ durch das Wort „Gesamtfahrtdauer“ ersetzt.*
8. *Nach § 13 wird folgender § 13a samt Überschrift eingefügt:*

„Betriebsbeschränkungen für Ballone

§ 13a. Unbeschadet der Bestimmungen gemäß § 13 sind mit Ballonen gemäß Anhang I Z 1 lit. b, c und h der Verordnung (EU) 2018/1139 Abflüge bei Nacht nur zulässig, wenn ausreichend Vorsorge (Kraftstoff, Ballast) für eine Landung bei Tag getroffen wurde. Landungen bei Nacht sind nur im Falle einer Notlandung im Sinne des § 10 Abs. 1 Z 1 LFG zulässig.“

9. *In § 18 Abs. 4 wird die Wortfolge „von Sicherheitszonen von Flugplätzen“ durch die Wortfolge „der im Anhang E mit räumlichen Grenzen festgelegten Flugplatzzonen“ ersetzt.*

10. *§ 18 Abs. 5 lautet:*

„(5) Bei einem Flugplatz ohne Flugplatzzone ist der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät innerhalb eines Umkreises von 2500 m um den Flugplatzbezugspunkt grundsätzlich nur außerhalb der Betriebszeiten zulässig. Der Betreiber des unbemannten Luftfahrzeuges hat beim Flugplatzhalter bzw. der Flugplatzbetriebsleitung Auskunft über die jeweils aktuellen Betriebszeiten einzuholen. Während der Betriebszeiten des Flugplatzes ist der Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge nur zulässig,

1. durch anerkannte Einsatzorganisationen im Rahmen ihres gesetzlichen oder statutarischen Aufgabenbereiches oder
2. mit einer Betriebsgenehmigung für die Betriebskategorie „speziell“ gemäß Art. 5 und 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, sofern die erforderliche Risikobewertung den Betrieb im Umkreis von Flugplätzen abdeckt, oder
3. mit einem Betreiberzeugnis für Leicht-UAS (light UAS operator certificate, LUC) gemäß Anhang Teil C der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, sofern die genehmigten Privilegien den Betrieb im Umkreis von Flugplätzen abdecken, oder
4. insoweit eine Ausweisung als geographisches UAS-Gebiet gemäß Art. 15 und/oder eine Genehmigung nach Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 vorliegt, und die diesbezüglichen Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.“

11. § 18 Abs. 6 Z 2 lautet:

- „2. der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen bis 25 kg innerhalb von Modellflugplätzen, die zum Zeitpunkt der Festlegung einer Kontrollzone bereits bestanden haben, insoweit eine Ausweisung als geographisches UAS-Gebiet gemäß Art. 15 und eine Genehmigung nach Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 vorliegt.“

12. In § 18 Abs. 8 wird die Zitierung „1, 2 und 4“ durch die Zitierung „1 und 2“ ersetzt.

13. § 18b samt Überschrift lautet:

„Geografische UAS-Gebiete

§ 18b. Als geografische UAS-Gebiete im Sinne des Art. 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 werden festgelegt:

1. Gebiete bei Modellflugplätzen gemäß **Anhang E** Teil A, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen mit Genehmigung nach Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zulässig ist (Kategorie 1),
2. Gebiete bei Flugplätzen ohne Flugplatzzonen gemäß **Anhang E** Teil B, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen nach den in § 18 Abs. 5 festgelegten Bedingungen zulässig ist (Kategorie 2),
3. Flugbeschränkungsgebiete gemäß **Anhang B** und weitere mit Verordnung der Bundesministerin bzw. des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemäß §§ 4 und 5 LFG festgelegte Flugbeschränkungsgebiete, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen nach den für das betreffende Beschränkungsgebiet festgelegten Bedingungen zulässig ist (Kategorie 3),
4. Kontrollzonen gemäß **Anhang A** Teil 3, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen nach den in § 18 Abs. 6 festgelegten Bedingungen zulässig ist (Kategorie 4),
5. Flugplatzzonen gemäß **Anhang E** Teil C, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen mit Bewilligung gemäß § 18 Abs. 4 zulässig ist (Kategorie 5).“

14. § 21 lautet:

„§ 21. (1) Grenzüberschreitende Flüge mit zivilen Luftfahrzeugen nach Sichtflugregeln bei Tag im Luftraum der Klasse „G“ und „E“ sind von der Pflicht zur Abgabe eines Flugplanes unter folgenden Einschränkungen befreit:

1. für Einflüge in das Bundesgebiet mit kraftangetriebene Zivilluftfahrzeugen schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschraubern und Tragschraubern ist dieses Vorgehen nur mit einem im Flug aktivierten und gemäß § 30 Abs. 3 eingestellten Transponder Mode S zulässig;
2. für Ausflüge aus dem Bundesgebiet gilt dies nur, insofern der Staat, in dessen Luftraum eingeflogen werden soll, den Einflug ohne Flugplanabgabe erlaubt.

(2) Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann, sofern dies zur Wahrung öffentlicher Interessen erforderlich ist, im Einvernehmen mit der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Landesverteidigung mit Verordnung festlegen, dass für einen bestimmten Zeitraum die Ausnahmen gemäß Abs. 1 betreffend Einflüge ganz oder teilweise keine Anwendung finden. Diese Verordnung ist in luftfahrtüblicher Weise mittels NOTAM (§ 172a Luftfahrtgesetz – LFG, BGBl. Nr. 253/1957 in der jeweils geltenden Fassung) kundzumachen.“

15. In § 24 entfällt der Abs. 2 und im bisherigen Abs. 1 entfällt die Absatzbezeichnung „(1)“.

16. Nach § 25 wird folgender § 25a samt Überschrift eingefügt:

„Festlegung von Flugverkehrsdiensten

§ 25a. (1) Auf Grundlage der Faktoren des Art. 3a der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 sind die Flughäfen Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg als kontrollierte Flugplätze zu betreiben und Flugverkehrsdienste durch die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu erbringen.

(2) Unbeschadet SERA.6001 lit. a Z 4 gelten Flughäfen außerhalb der Betriebszeiten als unkontrollierte Flugplätze, für die kein Flugplatzkontrolldienst zu erbringen ist.“

17. § 28 Abs. 3 Z 5 lautet:

„5. Der Flug ist nach dem geltenden Flugplan bis zu der zur Verwendung vorgesehenen Funknavigationshilfe oder dem vorgesehenen Wegpunkt fortzusetzen, die bzw. der als Anflughilfe für den Zielflugplatz dient; erfolgt die Ankunft über dieser Funknavigationshilfe oder dem Wegpunkt vor dem in Z 6 bezeichneten Zeitpunkt, so sind bis zu diesem Zeitpunkt Warteschleifen in der Warterunde der bezeichneten Funknavigationshilfe oder dem Wegpunkt zu fliegen.“

18. In § 28 Abs. 3 Z 6 und 8 wird jeweils nach dem Wort „Funknavigationshilfe“ die Wortfolge „oder dem Wegpunkt“ eingefügt.

19. In § 30 Abs. 1 wird die Zitierung „SERA. 6005 lit. b Z 1“ durch die Zitierung „SERA. 6005 lit. b“ ersetzt und es werden das Wort „Zivilflugzeugen“ durch das Wort „Zivilluftfahrzeuge“ und das Wort „betriebsbereiten“ durch das Wort „betriebsfähigen“ ersetzt.

20. § 30 Abs. 1 Z 1 bis 4 lautet:

- „1. in den in Anhang A Teil 4 angeführten Zonen mit Transponderpflicht (TMZ),
2. in Lufträumen der Klasse C und D,
3. in Lufträumen der Klasse E, wobei dies für Flüge bei Tag nur für kraftangetriebene Zivilluftfahrzeuge schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschrauber und Tragschrauber gilt, und
4. im Luftraum der Klasse G für Flüge bei Nacht.“

21. In § 30 wird die bisherige Absatzbezeichnung „(2)“ durch die Absatzbezeichnung „(3)“ ersetzt.

22. In § 30 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 2 eingefügt:

„(2) Beim Betrieb von Ballonen und Segelflugzeugen in Zonen mit Transponderpflicht und Lufträumen der Klasse C und D darf nur bei Tag anstelle eines Transponder Mode S auch ein betriebsfähiger Transponder Mode A und C mit Druckhöhenübermittlung eingesetzt werden.“

23. In § 30 wird in Abs. 3 (neu) nach dem Wort „Transpondern“ die Wort- und Zeichenfolge „gemäß Abs. 1 und 2“ eingefügt und folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Innerhalb von Kontrollzonen (CTR) und Militärflugplatz-Verkehrszonen (MATZ) können Ausnahmen von der Transponderpflicht durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle bzw. Militärflugleitung gewährt werden.“

24. Die Überschrift des § 38 lautet:

„Ausnahmen betreffend Wetterbedingungen für Sichtflüge bei Nacht“

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

„Ausnahmen betreffend Wetterbedingungen für Sonderflüge nach Sichtflugregeln

§ 38a. Unbeschadet der in Anhang V Teilabschnitt J der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 296 vom 25.10.2012 S. 1, enthaltenen Betriebsmindestbedingungen können Ambulanz- und Rettungsflüge mit Hubschraubern, welche als Sonderflüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen durchgeführt werden, von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle auch bei Wetterbedingungen freigegeben werden, die unter den in SERA.5010 lit. c Z 2 festgelegten Werten liegen, soweit diese Flüge mit einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die es dem Piloten ermöglicht, Hindernisse und andere Luftfahrzeuge so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.“

26. Dem § 51 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) Das Inhaltsverzeichnis, § 1 Abs. 1, § 13 Abs. 2, § 13a samt Überschrift, § 18 Abs. 4, 5, 6 und 8, § 18b samt Überschrift, § 21 Abs. 1 und 2, § 24, § 25a samt Überschrift, § 28 Abs. 3, § 30, die Überschrift des § 38, § 38a samt Überschrift und der Anhang E in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. xx/2023 treten mit dem xx in Kraft, zugleich treten § 21 Abs. 3 und § 24 Abs. 2 außer Kraft.“