

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Jänner 2018

01

1 – 36

Beiträge

Gesetze und ihre Geschichte

Das Luftfahrtgesetz (LFG) *Martin Klemm* ➔ 10

„Geschlossene Züge“ *Bernd Kloiber* ➔ 5

Bericht

Straßenverkehrsrechtlicher Jahresrückblick 2017

Ursula Zelenka ➔ 4

Rechtsprechung

Kollision einer Rodlerin auf Rodelweg mit (abwärts fahrender)
Pistenraupe *Christian Huber* ➔ 16

Rettungsobliegenheit bei möglicher Freischaltung einer
Ortung des Kfz *Christian Huber* ➔ 20

Sachliche Kongruenz und Quotenvorrecht bei Versehrtenrente
eines Fußballtrainers *Christian Huber* ➔ 23

Abweichende Vereinbarung des Gefahrübergangs
Christian Huber ➔ 26

Wertberechnung bei Totalschaden ➔ 30

Judikaturübersicht Verwaltung

Falsche Ortsangabe in Lenkererhebung, weitere Anfrage
ist zulässig ➔ 35

Revisionspunkte, unmissverständliche Ausführung
ist unabdingbar ➔ 35

Das Luftfahrtgesetz (LFG)

Gesetze und ihre Geschichte

ZVR 2018/4

LFG

Geschichte;

Zusammenhänge;

Novellen

Rechtsrahmen vom Heißluftballon bis zur modernen Drohne.

Von Martin Klemm

Inhaltsübersicht:

- A. Gesetze und ihre Geschichte
- B. Einleitung
- C. Entwicklung und Verhältnis zu europäischen Rechtsquellen und internationalen Abkommen
 - 1. Vorgängergesetze vor dem LFG 1957
 - a) Gesetze zur Luftfahrt vor 1938
 - b) Deutsches Luftrecht
 - c) Weitergeltung des deutschen Luftrechts in der Besatzungszeit
 - d) Einführung des LFG
 - 2. Internationaler Rechtsrahmen
 - a) Staatsverträge
 - b) Luftverkehrsabkommen
 - c) Europäische Normen
 - 3. Wesentliche Verordnungen
 - 4. Wesentliche Novellen
 - 5. Aktuelle Entwicklungen
 - a) Letzte Nov (BGBl I 2017/92)
 - b) Die Dritte Piste und das LFG
 - c) Ausblick

A. Gesetze und ihre Geschichte

Nach einer ausführlichen Schilderung der Geschichte der entsprechenden Gesetze des Straßen- (FSG¹), KFG²),

StVO³), Bahn- (EisbG⁴) und Schiffsverkehrs (SchFG⁵) sowie den jeweils relevanten Haftungsgesetzen (KHVG⁶) wenden wir uns nunmehr der Luftfahrt zu und widmen uns den rechtlichen Rahmenbedingungen des österr Luftverkehrs. Trotz der massiven Einflüsse durch europäische Regelungen und internationale Abkommen ist und bleibt das BG v 2. 12. 1957 über die Luftfahrt das wesentliche Gesetz, welches den nationalen Luftverkehr, von der Militär- und Zivilluftfahrt, bis hin zur zugehörigen Infrastruktur, regelt und bestimmt.

B. Einleitung

Mit der Einführung des BG v 2. 12. 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG)⁷) sollten sowohl die gesamte österr Zivilluftfahrt als auch die Militärluftfahrt eine neue gesetzliche Grundlage erhalten. Nach der zunehmenden Liberalisierung der Lufthoheitsverwaltung durch die Alliierten nach dem Ende des Zweiten Welt-

1) *Kaltenegger*, Das Führerscheingesetz (FSG), ZVR 2014, 276.
 2) *Grubmann*, Das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG), ZVR 2015, 276.
 3) *Pürstl*, Die Straßenverkehrsordnung (StVO), ZVR 2015, 348.
 4) *Netzer*, Das Eisenbahngesetz (EisbG), ZVR 2016, 40.
 5) *Muzak*, Das Schifffahrtsgesetz (Schifffahrtsg), ZVR 2016, 452.
 6) *Kath*, Das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 (KHVG 1994), ZVR 2017, 112.
 7) BGBl 1957/253.

kriegs wurden damit die beiden getrennten Verwaltungsbereiche⁸⁾ in einem gemeinsamen Gesetz geregelt.

Durch die hohe Regelungsdichte im Bereich der Luftfahrt durch internationale Abkommen, bilaterale Staatsverträge und später auch umfassende Regelungen auf unionsrechtlicher Ebene war das LFG seit jeher in ein dichtes Korsett an supranationalen bzw internationalen Bestimmungen gepresst. Letztlich bleibt jedoch die Luftfahrt als Bestandteil der Hoheitsverwaltung natürlich nach wie vor zu einem gewissen Grad zwingend nationale Materie der Mitgliedstaaten, auch wenn insb durch Entwicklungen wie Single European Sky (SES)⁹⁾ viele Kompetenzen vergemeinschaftet wurden bzw zahlreiche Bereiche, die grundsätzlich dem LFG zuzuordnen sind, mittlerweile auch durch Europäische Behörden geregelt werden.

So wird der Luftraum der EU-Mitgliedstaaten in wesentlichen Teilen durch die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL)¹⁰⁾ geregelt, während die relevanten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt heutzutage nicht mehr ausschließlich aus dem LFG bzw aus den auf dessen Grundlage erlassenen Verordnungen, wie zB der Zivilluftfahrzeug- und LuftfahrtgerätV 2010¹¹⁾, stammen, sondern aus einer Vielzahl von Verordnungen und RL der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA).¹²⁾

Dennoch, das LFG und die nach diesem erlassenen Verordnungen stecken den wesentlichen Rechtsrahmen für alle Bereiche des österr Luftraums, für Luftfahrzeuge bzw -geräte, ziviles und militärisches Luftfahrpersonal, Flugplätze, Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtsicherheit ab. Auch damit verbundene Materien wie Enteignungen für Zwecke der Luftfahrt, Haftungs- und Versicherungsrecht sowie die Umweltverträglichkeitsprüfung sind im LFG geregelt, sofern nicht entsprechende europäische und internationale Bestimmungen diesem vorgehen.

Mit fast 150 Paragraphen wirkt das LFG – berücksichtigt man dessen umfassenden Regelungsbereich – fast schon schlank. Hier darf jedoch nicht vergessen werden, dass auf Basis des LFG über 15 Verordnungen erlassen wurden, welche die jeweiligen Bereiche im Detail regeln.

C. Entwicklung und Verhältnis zu europäischen Rechtsquellen und internationalen Abkommen

1. Vorgängergesetze vor dem LFG 1957

a) Gesetze zur Luftfahrt vor 1938

Relevant wurde die Luftfahrt in Österreich ab der zweiten Hälfte des 18. Jh, wobei hier zunächst eher Flüge mit Heißluftballonen unternommen wurden, bevor entsprechende Fluggeräte wie Gleit- und Segelflugzeuge existierten. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der zivilen Luftfahrt und damit leider verbundener Unfälle legte die heute nach wie vor tätige Fédération Internationale Aéronautique¹³⁾ schließlich allgemeingültige Regeln für den Luftverkehr fest, die die Sicherheit im Luftfahrtbereich erhöhen sollten.¹⁴⁾ Bis 1918 legten Piloten noch eine Prüfung vor dem Österr Aero-Club¹⁵⁾ ab, welcher auch den entsprechenden Flugzeugführerschein ausstellte.

Im Ersten Weltkrieg gewann die Luftfahrt auch in militärischer Hinsicht an Bedeutung, als Heißluftballone zu Aufklärungszwecken sowie zum Abwerfen von Bomben verwendet wurden und sich durch die ersten motorisierten Jagdflieger die Gefechte auch in den Luftraum verlegten.

Zum Ende der Monarchie wurde das Gesetz betr die vorläufige Regelung der Luftfahrt¹⁶⁾ erlassen, welches zunächst die wesentlichen Angelegenheiten der Luftfahrt einem rechtlichen Rahmen unterstellte. 1935 wurde dieses – in der Kurzfassung bereits als „Luftfahrtgesetz“ bezeichnete – Gesetz novelliert.¹⁷⁾ Nach dem Ersten Weltkrieg wurde schließlich aufgrund der zunehmenden internationalen Bedeutung der Luftfahrt das Pariser Luftfahrtabk¹⁸⁾ abgeschlossen, welchem Österreich jedoch erst am 2. 2. 1937 beiträt.¹⁹⁾

b) Deutsches Luftrecht

Mit 1. 4. 1938 wurden per Verordnung über die Einführung des deutschen Luftrechts im Lande Österreich vom 1. 4. 1938²⁰⁾ die nationalen Bestimmungen zur österr Luftfahrt aufgehoben und durch das Luftverkehrsgesetz sowie die V über Luftverkehr v 21. 8. 1936²¹⁾ und die V für den Reichswetterdienst v 6. 4. 1934²²⁾ ersetzt. Damit war die österr Luftfahrt zur Gänze dem deutschen Regime unterstellt und blieben diese Regelungen noch bis zur Befreiung Österreichs in Kraft.

c) Weitergeltung des deutschen Luftrechts in der Besatzungszeit

Gem § 2 des Rechtsüberleitungsg v 1. 5. 1945²³⁾ wurde das gesamte deutsche Luftrecht in seiner aktuellen Fassung samt den zugehörigen Verordnungen zunächst als österr Gesetz in Geltung gesetzt. Die Bedeutung dieser Regelungen blieb freilich vorerst sehr gering, da jegliche Ausübung der Luftfahrt in Österreich durch den Alliierten Rat zunächst verboten war.

Schon während der Besatzungszeit wurde das alliierte Verbot der zivilen Luftfahrt jedoch zunehmend gelockert und zunächst insb der motorlose Segelflug zugelassen. Dies führte in der Folge zur Notwendigkeit der ordentlichen Besorgung von Flugsicherung und Wetterdienst. Diese Aufgaben waren zunächst noch im BM

8) Die Zivilluftfahrt gehörte im Zeitpunkt der Einführung des LFG zur Kompetenz des BM für Verkehr und Elektrizitätswirtschaften, während die Militärluftfahrt in die des BM für Landesverteidigung fiel. Auch heute sind diese beiden Bereiche grundsätzlich ministeriell getrennt.

9) Siehe zu diesem unter www.eurocontrol.int/dossiers/single-european-sky (Stand: 24. 10. 2017).

10) www.eurocontrol.int/ (Stand: 24. 10. 2017).

11) V der BM für Verkehr, Innovation und Technologie über Zivilluftfahrzeuge und ziviles Luftfahrtgerät (ZLLV 2010), BGBl II 2010/143 idF BGBl II 2013/470.

12) www.easa.europa.eu/ (Stand: 24. 10. 2017).

13) www.fai.org/ (Stand: 24. 10. 2017).

14) www.fai.org/about-fai/history (Stand: 24. 10. 2017).

15) <https://aeroclub.at/> (Stand: 24. 10. 2017).

16) StGBI für die Rep Österreich 1919/578.

17) Nämlich durch das BG, mit dem das Gesetz betr die vorläufige Regelung der Luftfahrt, StGBI 1919/578, abgeändert und ergänzt wird (LuftfahrtgesetzNov), BGBl 1935/208.

18) Abk über die Regelung der Luftfahrt v 13. 10. 1919.

19) BGBl 1937/170.

20) dRGBI I S 355.

21) dRGBI I S 659.

22) dRGBI I S 301.

23) StGBI 1945/6.

für Handel und Wiederaufbau angesiedelt, deren zunehmende Bedeutung erforderte jedoch eine Übertragung auf das BM für Verkehr und verstaatlichte Betriebe. Diese Aufgaben wurden in der Folge durch das neu geschaffene Amt für Zivilluftfahrt des letztgenannten BM besorgt. Eine rechtliche Grundlage für diese Kompetenz bzw die mit dieser verbundenen Tätigkeit existierte freilich noch nicht, da der Alliierte Rat vorerst keine gesetzlichen Regelungen zur Luftfahrt genehmigte.

Erst im Zuge der sukzessiven Wiederherstellung der österr Souveränität wurde mit dem BG v 22. 11. 1950²⁴⁾ noch fünf Jahre vor dem Staatsvertrag von Wien die Grundlage für eine gesetzliche Regelung der Kompetenz für die Besorgung der Angelegenheiten der Luftfahrt durch das BM für Verkehr und verstaatlichte Betriebe geschaffen, wobei sich jedoch das Ministerium im Wesentlichen an die Anordnungen des Alliierten Rates zu halten hatte und ihm kaum ein eigener Wirkungsbereich zukam.

Erst mit dem Staatsvertrag von Wien²⁵⁾ erhielt Österreich wieder die volle Souveränität und damit auch seine Lufthoheit zurück und konnte in der Folge mit der Schaffung einer umfassenden Rechtsgrundlage für alle Angelegenheiten der Luftfahrt begonnen werden.

Im Bereich der Militärluftfahrt wurden durch das BG v 22. 6. 1955²⁶⁾ die Angelegenheiten der militärischen Luftfahrt zunächst auf das BKA und mit BG v 14. 7. 1956²⁷⁾ schließlich auf das neu errichtete BM für Landesverteidigung übertragen.

d) Einführung des LFG

Nach dem Ende der Besatzungszeit konnte Österreich seine Lufthoheit wieder voll ausüben und nunmehr mit der Schaffung einer umfassenden Neuregelung des österr Luftfahrtrechts begonnen werden, die der vollen Souveränität Österreichs entsprach. Auch galt es, die weiter in Geltung stehenden ehemals reichsrechtlichen Vorschriften, welche in vielen Aspekten der österr Rechtsordnung bzw dem österr Behördenaufbau widersprachen, zu ersetzen und einen Rechtsrahmen zu schaffen, der dem modernen Luftfahrtwesen und den hier bereits bestehenden internationalen Regelungen Rechnung trug.²⁸⁾

Der österr VfGH hatte in diesem Zusammenhang noch vor Erlassung des LFG festgestellt,²⁹⁾ dass die Formulierung in Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG, wonach das Verkehrswesen „bezüglich“ der Luftfahrt in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache ist, keine Einschränkung dahingehend bedeutet, dass Materien des Luftfahrtwesens, welche nicht ausdrücklich dem Verkehrswesen zufallen, nicht in die Kompetenz des Bundes fallen. So sei vielmehr das gesamte Luftfahrtwesen als Teil des Verkehrswesens gemeint. Daher konnte mit dem LFG als Bundesgesetz auch das Ziel erreicht werden, das gesamte österr Luftfahrtwesen in einem umfassenden Gesetz zu regeln, ohne hier auf Länderkompetenzen Rücksicht nehmen zu müssen.

IdS konnten mit dem LFG sämtliche Aspekte der Luftfahrt (sowohl die militärische als auch zivile Luftfahrt) einheitlich geregelt werden. Erklärtes Ziel des neu geschaffenen LFG war die Schaffung eines umfassenden Rechtsrahmens für die österr Luftfahrt unter Berücksichtigung der hier bestehenden internationalen Abkommen,

welchen Österreich bereits beigetreten war. Mit BGBl 1957/253 wurde am 12. 12. 1957 sohin das BG vom 2. 12. 1957 über die Luftfahrt (LuftfahrtG) kundgemacht. Dieses trat in der Folge am 1. 1. 1958 in Kraft und ersetzte sämtliche bis zu diesem Zeitpunkt noch bestehende Regelungen zur Luftfahrt, insb das deutsche Luftrecht.

2. Internationaler Rechtsrahmen

a) Staatsverträge

Aufgrund des umfassenden Charakters des LFG sind zahlreiche Staatsverträge bei dessen Anwendung zu berücksichtigen. Dabei sind vor allem das Abk über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ)³⁰⁾ sowie die durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)³¹⁾ und die International Air Transport Association (IATA)³²⁾ erlassenen Regelungen, insb im Bereich der Luftsicherheit, zu beachten. Haftungsrechtliche Fragen der zivilen Luftbeförderung wurden vor allem durch das später geschaffene Montrealer Übk³³⁾ geregelt.

b) Luftverkehrsabkommen

Weiters von Relevanz sind die zahlreichen bilateralen Luftverkehrsabkommen Österreichs sowie entsprechende Abkommen mit einzelnen Nationalstaaten. Darüber hinaus ist Österreich mehreren multilateralen Abkommen beigetreten, die Relevanz für die Luftfahrt haben. Besonders ist hier das Übk zur Errichtung des Funktionalen Luftraumblocks „Zentraleuropa“³⁴⁾ zu erwähnen, mit welchem als Umsetzungsteilschritt von Single European Sky (SES) gemeinsam mit Tschechien, Ungarn, der Slowakei, Slowenien, Kroatien und Bosnien-Herzegovina ein gemeinsamer Functional Airspaceblock (FAB) für die Luftraumüberwachung geschaffen wurde.

c) Europäische Normen

Neben den entsprechenden Staatsverträgen und Luftverkehrsabkommen existiert mittlerweile eine schon fast unüberschaubare Anzahl an EU-Verordnungen und RL, die für die österr Luftfahrt von Relevanz sind. Dies beginnt bei sicherheitstechnischen bzw technischen Vorgaben, insb durch die entsprechenden Regelungen durch die EASA, und erstreckt sich auf sämtliche Regelungsbereiche wie zB unmittelbar anwendbare Verordnungen im Bereich der Fluggastrechte,³⁵⁾

24) BG v 22. 11. 1950 über die Neuordnung des Wirkungsbereiches des BM für Handel und Wiederaufbau und des BM für Verkehr und verstaatlichte Betriebe in den Angelegenheiten der Luftfahrt, BGBl 1950/244.

25) Staatsvertrag betr die Wiederherstellung eines unabhängigen und demokratischen Österreich, BGBl 1955/152.

26) BG v 22. 6. 1955, womit der Wirkungsbereich des BKA in Angelegenheiten der Landesverteidigung festgesetzt wird, BGBl 1955/142.

27) BG v 11. 7. 1956 über die Errichtung eines BM für Landesverteidigung und über die Neuordnung des Wirkungsbereiches einiger Bundesministerien.

28) Vgl RV 307 BlgNR 8. GP; AB 318 BlgNR 8. GP.

29) VfGH 6. 12. 1955, KII-1/55-19.

30) BGBl 1949/97.

31) www.icao.int/ (Stand: 24. 10. 2017).

32) www.iata.org/ (Stand: 24. 10. 2017).

33) Übk zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr v 28. 5. 1999.

34) Kundgemacht mit BGBl III 2012/80.

35) VO (EG) 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates v 11. 2. 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und

des Luftfahrtwettbewerbs³⁶⁾ bis hin zu Regelungen zu Ereignis- bzw Unfallmeldungen in der EU.³⁷⁾ Sämtliche anwendbare Verordnungen und RL aufzuführen, würde den hier verfügbaren Rahmen sprengen, doch sei an dieser Stelle erwähnt, dass ein Großteil der Novellen im LFG in den letzten Jahrzehnten letztlich der Umsetzung entsprechender europäischer Regelungen geschuldet war.

3. Wesentliche Verordnungen

Das LFG weist zahlreiche Ermächtigungsnormen für Detailregelungen zu technischen Vorgaben, Regelungen zu Personal und Ausbildung und Spezialmaterien auf. Einige wesentliche Verordnungen werden hier aufgeführt:

- Luftverkehrsregeln (aktuell 2014)³⁸⁾
- Zivilluftfahrzeug- und LuftfahrtgerätV 2010³⁹⁾
- Zivilluftfahrt-PersonalV 2006⁴⁰⁾
- LuftverkehrsbetreiberzeugnisV 2008⁴¹⁾
- Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und RettungsflugV⁴²⁾
- ZivilflugplatzV⁴³⁾
- Zivilflugplatz-Betriebsordnung⁴⁴⁾
- Zivilluftfahrzeug-LärmzulässigkeitsV 2005⁴⁵⁾
- Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-MaßnahmenV⁴⁶⁾

4. Wesentliche Novellen

BGBI 1992/452

Erwähnenswert ist hier die Änderung des § 5 LFG, wozu nach Luftraumbeschränkungen festzulegen sind oder auf Gefahrengebiete hinzuweisen ist. Zuständig dafür ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt.

Zudem wurde § 8 LFG abgeändert, welcher regelt, dass Ein- und Ausflüge von Flugfeldern nur zulässig sind, wenn die Vorschriften über den Grenzübergang eingehalten werden. Festzulegen sind diese Vorschriften vom BM für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Diese Regelung ersetzte das bisherige System, nach welchem nur der Ein- und Ausflug von und nach Flughäfen und Flugplätzen zulässig war, auf denen Flugsicherungsstellen eingerichtet waren.

In § 75 Abs 2 LFG wurden die Pflichten des Zivilflugplatzhalters festgelegt. Bspw hat dieser für Flugsicherungsstellen sowie jegliche sonstigen erforderlichen Leistungen zu sorgen, welche für die Benutzbarkeit erforderlich sind. Bisher musste der Flugplatzhalter Amts- und Diensträume kostenlos zur Verfügung stellen; nunmehr wurde ein Entgelt in der Höhe des Selbstkostenpreises festgelegt, da dies zeitgemäßer erschien.

Weiters gab es Neuerungen in § 137 LFG hins der Flugunfallkommission (Erstellung von Gutachten über Unfallursachen, Vorschläge zur Vermeidung). Zudem wurden Zweck und Zusammensetzung der Kommission geregelt.

BGBI 1992/691

Die wohl wichtigste Neuerung findet sich in § 106 LFG (Voraussetzungen der Beförderungsbewilligung). Ua wurde auf die Verlässlichkeit der Person als spezifischer Persönlichkeitswert abgestellt. Sofern Luftfahrtunternehmer keine physischen Personen sind, haben diese ihren Sitz im Inland zu haben und müssen diese

überwiegend im Eigentum von Staatsangehörigen eines EWR-Staats stehen.

BGBI I 1997/102

Mit den §§ 146 und 154 LFG wurde die Haftung des Halters bzw des Beförderers für Personenschäden im Luftfahrtbereich geregelt.

Mit § 164 LFG wurde die Versicherungspflicht des Halters des Luftfahrzeugs hins seiner Fluggäste gegen Unfälle an Bord des Luftfahrzeugs beim Ein- oder Aussteigen normiert. § 165 LFG gewährte dem Fluggast nunmehr ein direktes Klagerecht gegen den Versicherer.

BGBI I 2003/73

Mit § 80a LFG wurden Regelungen im Zusammenhang mit dem Vorhandensein von gefährlichen Stoffen auf Zivilflugplätzen eingeführt.

Einige Änderungen gab es mit § 164 Abs 1 LFG auch bei der Haftung von Luftfahrtsunternehmen, welche ua für ihre Fluggäste gegen Unfälle, welche sich sowohl an Bord des Flugzeugs als auch beim Ein- oder Aussteigen ereignen, eine Haftpflichtversicherung über eine bestimmte Summe abzuschließen haben. Dies mittlerweile pro vorhandenem Passagierplatz.

Weiters mussten mehrere internationale Regelungen der Joint Aviation Authorities (JAA) umgesetzt werden.

BGBI I 2004/173

Aufgrund mehrerer Änderungen auf europäischer Ebene im Bereich der Luftfahrtsicherheit war eine Anpassung der Bestimmungen des LFG sowohl in materieller Hinsicht als auch hins der Vollziehungszuständigkeiten erforderlich.

Zudem wurden einige Novellierungen betr die Austro Control GmbH vorgenommen. Die Austro Control übernahm ab 1. 1. 2015 einige Aufgaben, die bisher der Zentralstelle des BM für Verkehr, Innovation und Technologie zugeordnet waren.

BGBI I 2006/27

Diese Nov betraf hauptsächlich die Schulung des zivilen Luftfahrtpersonals. Die Regelungen der Joint Aviation Authorities betr die Lizenzierung und die Tauglichkeit von Piloten („JAR-FCL“) mussten in das österr Recht eingegliedert werden.

Dementsprechend wurden detaillierte Regelungen bzgl der Voraussetzungen zur Erlangung des Zivilluft-

Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen (Flug-gastrechteVO).

36) VO (EWG) 3975/87 des Rates v 14. 12. 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen.

37) VO (EU) 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates v 3. 4. 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.

38) BGBI II 2017/68.

39) BGBI II 2013/470.

40) BGBI II 2016/89.

41) BGBI II 2017/187.

42) BGBI II 2002/466.

43) BGBI 1972/313.

44) BGBI 1986/610.

45) BGBI II 2010/144.

46) BGBI II 2007/318.

fahrscheines sowie der Prozesse bzgl der Registrierung, Genehmigung und des Ausbildungsbetriebes geschaffen. Auch die Erlangung einer Zivilflughlehrerberechtigung wurde neu normiert.

Mit § 28 LFG wurden Bestimmungen bzgl des sonstigen zivilen Luftfahrtpersonals geregelt und diese erweitert, da der BM für Verkehr, Innovation und Technologie nunmehr die Möglichkeit erhielt, auch für das sonstige Luftfahrtpersonal Tauglichkeitserfordernisse mit Verordnung vorzuschreiben, sofern dies iS der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

BGBI I 2006/88

Durch das Montrealer Übk kam es zu wesentlichen Änderungen in der Haftung von Luftverkehrsunternehmen für Schäden aus internationalen Beförderungen, welche durch eine Änderung der VO (EG) 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen auf europäischer Ebene bereits berücksichtigt worden sind und nunmehr auch im LFG umzusetzen waren.

Luftfahrtunternehmen konnten nunmehr gem § 115 a LFG auf Unterlassung geklagt werden, wenn sie gegen Ge- oder Verbote verstießen, wodurch allg Interessen der Verbraucher verletzt wurden. Weiters bestand nunmehr damit verbunden auch die Verbandsklagemöglichkeit.

Mit § 139 a LFG wurde die Streitbeilegung zwischen Fluggästen und Luftfahrtunternehmen hins behaupteter Verstöße gegen Ge- oder Verbote über die Austro Control GmbH eingeführt. Die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte wurde jedoch nicht berührt, sondern nur ein vorgelagertes Schlichtungsverfahren geschaffen.

Mit § 146 LFG wurden darüber hinaus Aspekte der zivilrechtlichen Haftung sowie der Haftpflichtversicherung für Schäden, welche durch Luftfahrzeuge verursacht wurden, sowie der Ausschluss dieser Haftung geregelt. Die §§ 146 ff LFG sollten dahingehend den Anwendungsbereich des Haftungs- und Versicherungsrechts des LFG abstecken. Diese Regelungen sollten jedoch nur zur Anwendung kommen, wenn die Haftung nicht in einem internationalen Übereinkommen oder einer unmittelbar anwendbaren EG-VO geregelt ist.

BGBI I 2008/83

Mit dieser Nov wurden vorwiegend die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen über den Single European Sky (SES) in nationales Recht implementiert. Dies betraf insb die begleitenden und durchführenden Regelungen zur VO (EG) 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) und der damit verbundenen Verordnungen zur Flugsicherung und den Flugsicherungsdiensten.

Weiters waren einige Anpassungen an Erfordernisse der Vollziehungspraxis, zB im Bereich der Militärluftfahrt und der Luftfahrthindernisse, sowie Verwaltungsvereinfachungen insb bei Zivilflugplatz-Bewilligungen erforderlich.

Relevant waren darüber hinaus die Neuerungen zur Übertragung der Aufgaben gem Art 83 Abk über die Internationale Zivilluftfahrt, welche sich in § 24 b LFG niederschlugen. Die Übertragung konnte nunmehr in Form

von Rahmenvereinbarungen mit anderen Vertragsstaaten des AIZ erfolgen. Für den Abschluss derartiger Vereinbarungen wurden entsprechende Voraussetzungen normiert. Für den Fall der Übertragung derartiger Aufgaben an die Rep Österreich wurde die Austro Control GmbH als zuständige Behörde festgelegt.

Mit § 120 a LFG wurde die allg Flugsicherungsanordnung normiert, welche bestimmte, dass die Austro Control GmbH die aus dem Luftverkehr erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren über den Streckenflug festzulegen hat, die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlich sind. Dies unter Bedachtnahme auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insb eine möglichst geringe Immissionsbelastung. Hier wurde mit der Nov eine eigene Regelung geschaffen, um mehr Klarheit zu schaffen.

Mit § 120 d LFG wurden die Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen sowie der Widerruf, Anerkennung und Erteilung einer gemeinschaftlichen Fluglotsenlizenz geregelt.

Mit § 120 e LFG wurde die Erbringung technischer Dienste durch Betriebsorganisationen und andere Dritte normiert.

§ 121 a LFG ermöglichte nunmehr, im Bereich der Flugsicherung diverse bi- und multilaterale Abkommen zu schließen, entsprechende Flugsicherungsdienste auch außerhalb des Staatsgebiets der Rep Österreich zu erbringen und einheitliche Regelungen über grenzüberschreitende Lufträume zu schaffen.

BGBI I 2013/108

Aufgrund zahlreicher wesentlicher Änderungen des Rechtsrahmens der EU im Bereich der Luftfahrt seit 2008 war erneut eine entsprechende Umsetzung im LFG erforderlich, die mit dieser Nov durchgeführt wurde. Durch die Erweiterung des Umfangs der EASA-GrundVO⁴⁷⁾ in den Bereichen „Flugbetrieb“, „Drittlandsbetreiber“, „Flugplätze“, Flugsicherungsdienste“, „Flugverkehrsmanagement“ und „Piloten“ und die damit verbundenen unionsrechtlichen Durchführungsbestimmungen waren Anpassungen notwendig, auch wenn sich der geltende Standard aufgrund der bestehenden Harmonisierung des europäischen Luftfahrtrechts nicht besonders veränderte.

Eine weitere wesentliche Änderung war die Neuregelung des Flugbetriebs von nicht gewerblich betriebenen Luftfahrzeugen, welcher in der Praxis einige Bedeutung zukam, jedoch bisher weder auf nationaler noch internationaler Ebene über entsprechende Vorgaben verfügte.

Weiters wurden eine eigene Zivilflugplatz-Bewilligung für Hubschrauber-Krankenhauslandeflächen eingeführt und einige Verwaltungsvereinfachungen umgesetzt.

Von besonderer Bedeutung waren schließlich die neu eingeführten Regelungen zu unbemannten Fluggeräten (Drohnen). Deren Einordnung als „Luftfahrtgerät“ oder „Luftfahrzeug“ war bisher schwierig und wurden diese nunmehr auf eine konkrete gesetzliche Grundlage ge-

47) Verordnung (EG) 216/2008.

stellt. Zu diesem Zweck wurde ein neuer 4. Abschn im 2. Teil des LFG (§§ 24 c bis 24 l LFG) mit dem Titel „Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge“ eingeführt. Neben der Kategorisierung der entsprechenden Arten von unbemannten Fluggeräten wurden auch die Vorgaben hins Genehmigungspflicht und Befähigung der Betreiber eingeführt. Damit wurde aus österr bzw europäischer Sicht schon sehr früh diese neue technologische Entwicklung im Bereich der Luftfahrt berücksichtigt und ein rechtlicher Rahmen geschaffen. Dies war insb von Bedeutung, weil die ebenfalls bestehenden internationalen Abkommen die Drohnenproblematik (noch) nicht ausreichend adressierten.

5. Aktuelle Entwicklungen

a) Letzte Nov (BGBl I 2017/92)

Nach der letzten größeren Novellierung des LFG im Jahr 2013 war zuletzt mit der Nov 2017 eine umfassendere Anpassung des Gesetzes erforderlich. Insb die Änderungen auf EU-Ebene führten zur Notwendigkeit von entsprechenden Adaptionen.

Wesentlich war hier neben der Berücksichtigung der nunmehr erlassenen Durchführungsbestimmungen für die Zulassung von Flughäfen mit der VO (EU) 139/2014 vor allem die Umsetzung der neuen Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen durch die unmittelbar anwendbare VO (EU) 598/2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen, mit welcher die RL 2002/30/EG ersetzt wurde. Die zunehmende Bedeutung des Klima- und Umweltschutzes ist aus diesen Entwicklungen durchaus ersichtlich.

Weiters wurden auch die Änderungen durch die VO (EU) 376/2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt sowie durch die Seveso-III-Richtlinie⁴⁸⁾ hins der Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen umgesetzt. Schließlich war noch eine Anpassung der Verwaltungsstrafbestimmungen an die nunmehrigen europäischen Vorgaben erforderlich.

Festzuhalten ist, dass zwar einige Änderungen des LFG durch die zuvor genannten europäischen Normen geboten waren, die neuen Regelungen aber iW den bisherigen Regelungen entsprachen und es daher zu keinen wesentlichen Neuerungen kam. Auch hier zeigte sich wieder, dass die meisten Novellierungen des LFG ihren Ursprung in den Entwicklungen auf der unionsrechtlichen Ebene bzw auf Ebene der entsprechenden Staatsverträge haben.

b) Die Dritte Piste und das LFG

Besondere Brisanz erhielt das LFG zuletzt im Rahmen der Entscheidung des VfGH⁴⁹⁾ zur „Dritten Piste“ des Flughafens Wiens, konkret der § 71 LFG, welcher die Genehmigung von Zivilflugplätzen regelt. Das BVwG hatte den Antrag der Flughafen Wien AG und des Landes Niederösterreich auf Genehmigung der Errichtung und des Betriebes des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ samt „Verlegung der Landesstraße B 10“, welcher zunächst durch die niederösterr LReg genehmigt wurde, abgewiesen. Dies iW mit der Begründung, dass gem § 71 Abs 1 Z 4 LFG neben den sonstigen Vo-

oraussetzungen auch sichergestellt sein müsse, dass keine „sonstigen öffentlichen Interessen“ der Bewilligung entgegenstehen. Das BVwG unterstellte diesem Begriff Themen wie Klimaschutz und Bodeninanspruchnahme und führte eine Interessenabwägung durch, die zu Lasten des Projekts ausfiel, weshalb die Bewilligung des Projekts verweigert wurde.

Hiermit wurde jedoch die entsprechende Bestimmung des LFG laut VfGH denkmöglich angewendet. Auf der einen Seite sieht der § 71 LFG gar keine **Ermessensausübung** der Behörde vor, sondern stellt vielmehr eine bindende Regelung des Verhaltens der Verwaltungsbehörde bzw des Verwaltungsgerichts dar. Das Vorliegen der positiven Voraussetzungen bzw das Nichtvorliegen der negativen Voraussetzungen sind von der Behörde zu prüfen und bejahendfalls die Bewilligung zu erteilen. Für eine Ermessensausübung bleibe daher kein Raum.⁵⁰⁾

Auch für eine **Interessenabwägung** bestehe keine Grundlage, weil sich dies bereits aus dem klaren Wortlaut der Bestimmung des LFG ergäbe.⁵¹⁾

Auf der anderen Seite könne die Festlegung und Gewichtung der „sonstigen öffentlichen Interessen“ gem § 71 Abs 1 Z 4 LFG iS des Legalitätsprinzips des Art 18 B-VG nicht der Selbstbestimmung der Verwaltungsorgane bzw des Verwaltungsgerichts überlassen werden, sondern müssten diese aus dem Gesetz abgeleitet werden können. Im geltenden LFG finde sich aber eben „nicht der geringste Hinweis darauf, dass der Luftfahrtbehörde – bzw im Anwendungsbereich des UVP-G 2000 der UVP-Behörde – Klimaschutz oder Bodeninanspruchnahme in irgendeiner Weise als Vollzugsaufgaben oder auch nur als relevante Gesichtspunkte gesetzlich vorgegeben wären.“⁵²⁾ Vielmehr seien Klimaschutz und Minimierung von Bodeninanspruchnahme unzweifelhaft keine Aufgaben der Luftfahrtbehörde und daher auch nicht für die Bewilligung ins Kalkül zu ziehen.⁵³⁾

Folgerichtig wurde die Entscheidung des BVwG aufgehoben und die Sache zur neuerlichen Entscheidung an dieses zurückverwiesen. Die Folgeentscheidung ist zwar noch ausständig, doch ist aufgrund der nunmehr durch den VfGH sehr konkret vorgegebenen Rahmenbedingungen davon auszugehen, dass der Antrag auf Bewilligung der „Dritten Piste“ diesmal bewilligt bleiben wird.

c) Ausblick

Nicht zuletzt an der Diskussion zur „Dritten Piste“ zeigt sich die praktische Bedeutung des LFG aufgrund seines umfassenden Anwendungsbereichs. Nicht nur der „klassische“ Luftverkehr ist in diesem Gesetz detailliert geregelt, sondern auch alle damit verbundenen Rechtsthemen. Insb aufgrund der derzeit bestehenden Entwicklungen im Bereich Klima- und Umweltschutz ist davon auszugehen, dass die Bewilligungsbestim-

48) RL 2012/18/EU, mit welcher die RL 96/82/EG aufgehoben wurde.
49) VfGH 29. 6. 2017, E 875/2017–32, E 886/2017–31. Siehe hiezu auch St. Huber, Interessenabwägung im LFG, ZVR 2017, 325.

50) VfGH 29. 6. 2017, E 875/2017–32, E 886/2017–31, Rz 6.
51) Im Gegensatz zB zu § 17 Abs 3 ForstG, welcher ausdrücklich auf ein „Überwiegen“ von bestimmten Interessen abstellt; VfGH 29. 6. 2017, E 875/2017–32, E 886/2017–31, Rz 7.

52) VfGH 29. 6. 2017, E 875/2017–32, E 886/2017–31, Rz 8f.

53) VfGH 29. 6. 2017, E 875/2017–32, E 886/2017–31, Rz 8f.

mungen im Bereich Infrastruktur im LFG mit den nächsten Novellen konkretisiert werden. Konkrete Novellierungsabsichten sind jedoch noch keine bekannt, wenn auch über die Verankerung von sog „Staatszielbestimmungen“ im Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten heftig diskutiert wird.

Weiters ist natürlich aufgrund der laufenden Entwicklungen und den Änderungen an den einschlägigen

EU-Verordnungen und RL davon auszugehen, dass das LFG immer wieder an die neuen Bedürfnisse angepasst werden wird müssen. Aufgrund der Vielzahl an internationalen und europäischen Rahmenbedingungen und den ständigen technologischen Neuerungen ist das LFG ein ausgesprochen modernes Gesetz, da derartige Entwicklungen immer schnellstmöglich zu berücksichtigen sind.

→ In Kürze



Aufgrund der ständigen Entwicklungen auf internationaler und europäischer Ebene im Bereich der Luftfahrt bleibt auch das LFG ein bewegtes und modernes Gesetz, dessen Bestimmungen laufend an die jeweils aktuellen Rahmenbedingungen angepasst werden müssen. Trotz der Eingliederung des Gesetzes in einen vielschichtigen Rechtsrahmen von Staatsverträgen und supranationalen Vorschriften bleibt das LFG ein Gesetz mit hoher Relevanz in der Praxis der österr Luftfahrt.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Dr. Martin Klemm, LL.M. ist Rechtsanwalt und Partner in der Kanzlei Brenner & Klemm Rechtsanwälte. Kontaktadresse: Brenner & Klemm Rechtsanwälte, A-1050 Wien, Wiedner Hauptstraße 120/5.1. Tel: (01) 813 81 99, Fax: (01) 815 53 21, E-Mail: kanzlei@brenner-klemm.at, Internet: www.brenner-klemm.at

Literatur:

St. Huber, Interessenabwägung im LFG, ZVR 2017, 325