



Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Abt IV/L2 (Luftfahrt-Rechtsangelegenheiten)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 58.502/0009- IV/L2/2012	UV/GSt/DU/ Ho/Hu	Doris Unfried Werner Hochreiter	DW 2720 DW 2105	31.01.2013

Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Die BAK erhebt gegen den oa Gesetzesentwurf keine grundsätzlichen Einwände, möchte aber auf drei Anliegen hinweisen, die dringend umgesetzt werden sollten:

1. Effektiver und zeitgemäßer Schutz der Anrainer vor Fluglärm:

Aus der Sicht der Bundesarbeitskammer **lassen die gesetzlichen Grundlagen im LFG ein zeitgemäßes Schutzniveau vermissen**. § 71 und § 77 LFG sind die zentralen Normen für die Erteilung bzw Abänderungen einer der Zivilflugplatz-Bewilligung. Der „Schutz vor Fluglärm“ kann hier höchstens interpretativ als „öffentliches Interesse, das nicht entgegenstehen darf“, hineingelesen werden. Welche Ziele mit Schutzmaßnahmen sichergestellt werden sollen und mit welchen Maßnahmen sie erreicht werden sollen, bleibt unbestimmt und der Willkür überlassen. **Anrainer von Flughäfen** brauchen sich aber nicht auf das unumgänglich Notwendige beschränken lassen. Sie **verdienen einen fairen Ausgleich und haben Anspruch auf ein nachhaltiges Bemühen von Betreiber- und Behördenseite, dass das Bestmögliche getan und angestrebt wird**. Und das sollte auch in entsprechenden Bestimmungen mit einem zeitgemäßen Schutzniveau und einer nachhaltigen staatlichen Gewährleistungsverpflichtung zum Ausdruck kommen. Die Bundesarbeitskammer verweist dazu auch auf ihre Stellungnahme vom 25.1.2009 zum Entwurf für die kürzlich erlassene Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung BGBl II 2012/364 sowie ihre Stellungnahme vom 5.6.2012 zur kürzlich in Kraft getretenen Novelle zum UVP-G BGBl I 2012/77. Beide sind nach wie vor aktuell.

Dass es eine nicht unerhebliche Zahl an belästigten Personen gibt, zeigen die laufenden Ergebnisse des Mikrozensus, zuletzt die des Mikrozensus für 2007. Entsprechend der geringeren räumlichen Ausdehnung von Wohngebieten mit Fluglärmimmissionen ist der Anteil der unter den durch Verkehrslärm gestörten Personen, die den Flugverkehr als Quelle der

Lärmstörung angeben, zwar gering im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern. **Gebietsweise unterscheidet sich die Belastung durch Fluglärm jedoch stark, wenn in der entsprechenden Region ein Flughafen liegt.** In Österreich gibt es sechs Flughäfen - Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg - für den kommerziellen Luftverkehr (Linien- und Bedarfsverkehr). Etwa drei Viertel der Flugbewegungen (An- und Abflüge) finden am Flughafen Wien statt. Auf die Stadt Salzburg entfallen 6,6% der Flugbewegungen, auf Graz 5,4%, auf Innsbruck und Linz 4,3% und auf Klagenfurt 2,6%. Während sich im Österreich-durchschnitt 6,5% der verkehrslärmbelastigten Bevölkerung durch Fluglärm beeinträchtigt fühlen, sind es im Südtteil des Wiener Umlandes 22,7%, in Innsbruck 18,0%, in der westlichen Obersteiermark 12,4%.

Erstmals sind aufgrund der Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes auch **objektive Daten zur Lärmbelastung - derzeit nur zum Flughafen Wien-Schwechat** - erhoben worden: Demnach wohnen in der Lärmzone Lden 55-59 fast 9000 Menschen in über 4000 Wohnungen. Diese Lärmzone umfasst ein Gebiet von mehr als 70 km². Ausgewiesen sind für diese Zone auch 12 Kindergärten und 7 Schulen, die - neben Krankenhäusern und Pflegeheimen - als besonders lärmsensible Nutzungen gelten.

Weitere „**ruhige Gebiete**“, deren Ausweisung und Schutz die EU-Umgebungslärmrichtlinie an sich fordert, wurden aber nicht erhoben oder ausgewiesen. Hier wäre vor allem an solche Gebiete in den umliegenden Gemeinden, aber auch in Wien zu denken, wo ein besonders geringer Grundgeräuschpegel („Ruhelage“) herrscht, sodass überflugbedingte Pegelspitzen eine besondere Störwirkung entfalten.

Zeitgemäße Lärmschutzvorschriften zu schaffen erübrigt sich nicht mit dem Hinweis auf die Ergebnisse des Mediationsverfahrens zum Flughafen Schwechat. Dieses hat sicherlich durchaus bemerkenswerte und – gemessen am damaligen österreichischen Diskussionsstand – innovative Ergebnisse gezeitigt. Alle sind aber noch nicht wirksam: Wesentliche fluglärmrelevante Bestimmungen sind an die Errichtung und Inbetriebnahme der dritten Piste gekoppelt.

Vor allem hat das Verfahren aber auch die „Grenzen einer Mediation“ aufgezeigt: Denn Akzeptanz wird ein Mediationsergebnis nur dann genießen, wenn tatsächlich alle betroffenen (bzw von der Lösung betroffenen) Konfliktparteien am Tisch gewesen sind. Das dürfte nicht erfüllt sein und war wohl auch kaum erfüllbar.

Zudem haben privatrechtliche Umweltmediationsvereinbarungen auch Nachteile. Denn abgesehen davon, dass sie dazu führen, dass die Einhaltung von Qualitätsstandards für den Betrieb einer umweltrelevanten Anlage nun nicht von der Behörde, sondern von den betroffenen „Nachbarn“ laufend kontrolliert werden müssen, was – als Regelfall – wenig sinnvoll erscheint, können sich auch die Interessenslagen der Beteiligten nachhaltig verändern: Bspw kann eine Partei ihr Interesse an einem konsensualen Miteinander verlieren, wenn sie das ursprüngliche Ziel – zB die Errichtung einer neuen Anlage – erreicht hat. Ein wesentlicher Unsicherheitsfaktor war immer auch, dass sich die Austro Control - ein zentraler Träger eines künftigen Lärminderungsmanagements - nicht in der Lage gesehen hat, verbindliche Abmachung einzugehen. **In diesem Sinne wird auch die mit diesem Entwurf geplante Neufassung von § 120a Abs 1 und 2 LFG begrüßt**, wodurch klargestellt sein soll, dass der Schutz vor Fluglärm auch zu den Zielen und Aufgaben der Austro Control gehört.

Dies ist aber auch nur ein erster Schritt. **Ziel muss es sein, alle als sinnvoll und verallgemeinerbar erkannte Aspekte des Mediationsergebnisses ins öffentliche Recht zu holen.**

Belästigung ist nicht alleine das Ergebnis eines bestimmten Schallpegels, sondern wird erst im Zusammenwirken einer Fülle von sogenannten Moderatoren bewirkt. Eine ganz **wesentliche Wirkkomponente besteht darin, ob die Betroffenen aus den Umständen darauf vertrauen können, dass das Mögliche getan wird, um Lärm zu vermindern oder zu vermeiden.** Dies kann einen bedeutenden Beitrag zur Erhöhung der Akzeptanz für Behördenverfahren, aber auch für den laufenden Betrieb leisten.

Hier gibt es viel Nachholbedarf. Es fehlt schon an einer hinreichenden Transparenz der Bemühungen und der Ergebnisse dieser Bemühungen. Anrainer von Flughäfen haben Anspruch auf ein nachhaltiges Bemühen von Betreiber- und Behördenseite, dass das Bestmögliche getan und angestrebt wird, um Lärmimmissionen möglichst gering zu halten. Das erfordert entsprechende Bestimmungen mit einem zeitgemäßen Schutzniveau und einer nachhaltigen staatlichen Gewährleistungsverpflichtung.

Was die zu treffenden Lärmschutzmaßnahmen anlangt, darf sich das Luftfahrtgesetz (LFG) **nicht bloß auf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen** beschränken (so heute in § 145b LFG und! beschränkt auf UVP-pflichtige Vorhaben), sondern muss - im Sinne der Priorität von Maßnahmen an der Quelle – **als erstes betriebsbezogene Pflichten des Betreibers und der Flugsicherung zur kontinuierlichen Lärminderung** festlegen. Jedenfalls sollten der Betreiber und die Flugsicherung zu einem **kontinuierlichen Lärmmanagements** - mit definierten **Zielen, Maßnahmen und ausreichender Transparenz** gegenüber der Öffentlichkeit - verpflichtet werden. Hier sollte auch das Thema „Belästigung durch Überflüge“ bearbeitet werden. Dringend müssen - abgesehen von Wohnnutzungen - auch **andere lärmsensible Nutzungen** wie zB Schulen, Kindergärten, Horte, Krankenhäuser und Pflegeheime in den Schutzbereich **einbezogen** werden, wie schon die Diskussion um die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung erwiesen hat.

Klarerweise wird zu erwägen sein, den Anwendungsbereich der kürzlich erlassenen **Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung nicht bloß auf dem UVP-G unterliegende Flughafenprojekte zu beschränken.** Wenn man sich schon auf Immissionsschwellenwerte einigt, sollten dabei auch Erweiterungsvorhaben zu den übrigen Flugplätzen und Flugfeldern mit umfasst sein. Vor allem aber sollte das LFG auch endlich **Ziele und Maßnahmen zur kontinuierlichen Lärminderung bei bestehenden Flughäfen und -plätzen** festlegen. Die Daten zu den Lärmbetroffenen legen das jedenfalls nahe. Ob und was und in welcher Qualität Betreiber heute dazu Anstrengungen unternehmen, liegt weitgehend im rechtsfreien Raum. Es ist auch fraglich, inwieweit es nicht kontraproduktiv ist, Schwellenwerte nur für Neubau- oder Erweiterungsprojekte festzulegen. Dann würden für eine zB verlängerte Piste die neuen Werte gelten, während für Starts und Landungen auf einer unveränderten Piste „alles beim Alten bleiben“ könnte; letztere kann dann vielleicht noch besser genutzt werden, würde vermehrt von den lautereren Flugzeugtypen benutzt, um den Pegel auf der UVP-Piste

niedrig zu halten udgl. Das erscheint wenig sinnvoll und könnte auch nicht vernünftig argumentiert werden.

Klar ist, **dass für bestehende Anlagen nicht die gleichen Werte wie für neu zu errichtende Anlagen gelten müssen**. Sicher muss auf die örtlich gegebene Ausgangssituation Rücksicht genommen werden. Im Ergebnis wird sich ein nach Dringlichkeit gestuftes Vorgehen empfehlen, wofür die Betreiber der Behörde **Lärmminderungsprogramme** verpflichtend vorlegen sollen. Maßnahmen darin sollten sich aber nicht bloß auf die unmittelbar sanierungsbedürftigen Bereiche beschränken. Auch für bestehende Flughäfen sollen wirksame Anreize für eine kontinuierliche Lärmminderung verankert werden. Auch in Hinblick auf die im Landesrecht verankerten Raumordnungs- und Bebauungsvorschriften empfiehlt sich eine **rechtswirksame Ausweisung von Lärmzonen**. Wie bei Neubau- oder Erweiterungsprojekten sollen auch **Betreiber von bestehenden Anlagen die Kosten von erforderlichen objektseitigen Maßnahmen tragen müssen**. Die Praxis der **Lärmschutzfensterförderung**, wie sie die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung vorgibt ist sicher **zu engherzig und zu überdenken**; wo Grenzwerte überschritten sind, sollte der Einbau zB in Miethäusern Pflicht sein; für Extremsituationen sollte auch eine **Pflicht zur Ablöse von Grundstücken** vorgesehen werden

2. Fehlende Reparatur des § 156 LFG Verschuldenshaftung

Die bis zur Änderung des LFG geltende Gefährdungshaftung auch für Segelflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge, Freiballons, Hängegleiter, Paragleiter, Fallschirme und motorisierte Hänge- und Paragleiter muss wiederhergestellt werden.

Bei Segelflugzeugen, Ultraleichtflugzeugen und Hänge- und Paragleitern wurde die sonst im Verkehrsrecht durchgängige Gefährdungshaftung gegenüber beförderten Personen durchbrochen und es kommt hier nur die Verschuldenshaftung zum Tragen. Aus Sicht der BAK muss aber das Schutzbedürfnis beförderter Personen immer höher gewertet werden als die ursprünglich als Begründung angegebene Kostenentlastung des Flugsports bei den Versicherungsprämien. Es hat sich mittlerweile sogar gezeigt, dass es durch die Änderung zu keinerlei tatsächlicher Kostenentlastung gekommen ist. Darüber hinaus müssen jetzt bspw Passagiere eines Segelflugzeugs oder deren Hinterbliebene den Beweis führen, dass der Unfall vom Piloten verschuldet wurde, wobei ihnen weder die erforderliche Sachkenntnis noch die erforderlichen Informationen zur Verfügung stehen. Eine solche Nachweisführung ist einem Geschädigten keinesfalls zumutbar und die Ausnahme vom Grundsatz der Gefährdungshaftung sachlich nicht zu rechtfertigen.

3. Schaffung einer Lizenz für Load&Handling Officer und Traffic Officer

Über den vorliegenden Entwurfstext hinausgehend fordert die BAK zum wiederholten Mal die Schaffung einer Lizenz für Load&Handling Officer und Traffic Officer.

Im LFG existiert bereits eine Definition, wer zum zivilen Luftfahrtpersonal gehört und dass dieser Personenkreis einen Zivilluftfahrt-Personalausweis braucht.

Dort muss auch verankert werden, dass Load&Handling Officer bzw Traffic Officer ebenfalls Tätigkeiten ausüben, die „für die Sicherheit der Luftfahrt von Bedeutung sind“ und dafür eine Lizenz brauchen.

In der ZLPV müssen dann die Details festgelegt werden: Arten der Lizenzen, Gültigkeitsdauer, zu welchen Tätigkeiten die jeweilige Lizenz berechtigt ist, Voraussetzungen der Bewerber, Inhalte der Prüfung und Übergangsbestimmungen für bereits tätige Personen.

Wichtigstes Anliegen der Fluggäste und auch der Beschäftigten ist neben einem reibungslosen Ablauf, Pünktlichkeit und angemessenen Ticket-Preisen die Sicherheit – sowohl die betriebliche als auch die persönliche.

Dieser Aspekt kann und darf im Interesse der österreichischen Zivilluftfahrt nicht vernachlässigt werden.

Sowohl die Aufgaben der am Boden arbeitenden Beschäftigten als auch des fliegenden Personals und der Fluglotsen sind ein äußerst wichtiger Beitrag für die Erhaltung des österreichischen Sicherheitsstandards in der Zivilluftfahrt.

Eine kompetente Ausbildung kommt letztendlich den Passagieren zugute. Die Schaffung eines eigenen Berufsbildes für Traffic Officer und für Load&Handling Officer wäre für diese Personengruppe ein großer Vorteil, weil dadurch nicht nur ihre besondere Wichtigkeit für die flugbetriebliche Sicherheit anerkannt und in entsprechende Ausbildung investiert wird, sondern auch ein Berufsschutz gegeben ist.

Die Funktion des Load&Handling Officers umfasst sowohl Tätigkeiten als Red Cap als auch bei der Flugzeugabfertigung und stellt somit ein wichtiges Glied in der Kette der flugbetrieblichen Sicherheit dar. Aufgrund der großen Verantwortung ist eine Lizenz als Voraussetzung zur Ausübung der Tätigkeit aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes wichtig.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident
F.d.R.d.A.

Günther Chaloupek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.