



BMVIT - IV/L2 (Luftfahrt-Rechtsangelegenheiten)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift : Radetzkystraße 2 , 1030 Wien

E-Mail : l2@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-58.520/0016-IV/L2/2014 DVR:0000175

Wien, 09. September 2014

Sehr geehrte Damen und Herren!

Vielen Dank für Ihr Schreiben betreffend die **Regelung des Luftverkehrs 2014** (Luftverkehrsregeln 2014 – **LVR 2014**) an Frau Bundesministerin a.D. Doris Bures, welche mich gebeten hat, Ihnen zu antworten.

In Ihrem Schreiben wird davor gewarnt, dass Lufträume, in denen zum jetzigen Zeitpunkt nach dem Prinzip „See and Avoid“ geflogen werden kann, zu freigabepflichtigem Luftraum werden, wodurch es zu einer massiven Beeinträchtigung der allgemeinen Luftfahrt käme.

Richtig ist, dass einige Teilbereiche der Luftraumklasse E, in welcher derzeit nach dem Prinzip „See and Avoid“ geflogen wird, zu einer freigabepflichtigen Luftraumklasse D werden sollen. Dies gilt ausschließlich im **An- und Abflugbereich der Flughäfen** zur Erweiterung des Schutzbereichs für bereits bestehende (satellitengestützte) Anflugverfahren sowie in Höhen, wo **gemischter Instrumenten- und Sichtflugverkehr mit großen Geschwindigkeiten** (über 250 Knoten) unterwegs ist. Vorgesehen ist die Änderung in einer Flughöhe zwischen 100 und 125 (entspricht einer Höhe ab 10.000 ft bzw. 3.300 m).

Verbesserungen für die General Aviation sind in der LVR-Novelle im Zentralalpenbereich vorgesehen. In diesem Bereich wurden die militärischen Übungsräume eingeschränkt (angehoben), und durch eine Entflechtung von allgemeiner und kommerzieller Luftfahrt eine Steigerung der Sicherheit erwirkt.

Diese Änderungen waren zur **Steigerung der Sicherheit der Luftfahrt unumgänglich**, da in Bereichen, in denen High Performance Aircraft verkehren, ein sicheres Vorgehen nach dem Prinzip „See and Avoid“ aufgrund der hohen Geschwindigkeiten nicht möglich ist, wie von führenden Vertretern der Linien-Luftfahrt und der Berufspilotenverbände ausdrücklich bestätigt wurde.

Zur Transponderverpflichtung darf ich Ihnen mitteilen, dass die **Transponderpflicht bereits derzeit geltendes Recht** für motorangetriebene Zivilflugzeuge ist und lediglich um Helikopter und Gyrokopter erweitert werden soll und es somit aus diesem Titel auch zu **keiner Kostenbelastung** für die General Aviation kommen wird.

Auch die TMZ (Transponder Mandatory Zone) Wien besteht derzeit bereits und soll nur im Süden geringfügig erweitert werden. Die neu einzuführende TMZ Innsbruck hingegen war aufgrund der topographischen Lage des Flughafens unabdingbar notwendig und betrifft nur einen kleinen Bereich des Luftraums.

Die Umstellung der Transponder von Mode A/C auf Mode S ist notwendig, da Mode A/C technisch überholt ist. Die Umstellungsfrist auf Mode S endet 2017, da zu diesem Zeitpunkt das neue Flugsicherungssystem der Austro Control GmbH, das auf Transponder Mode S ausgelegt ist, eingeführt wird. In Deutschland, welches in vielen Stellungnahmen als Beispiel herangezogen wurde, wurde diese Umstellung auf Transponder Mode S bereits 2005 vollzogen.

Oberste Maxime bei der Novelle der Luftverkehrsregeln war es, das größtmögliche Sicherheitsniveau zu gewährleisten und dort, wo es Verbesserungsbedarf gab, zu erhöhen. **Zweieinhalb Jahre** vor Einleitung der Begutachtungsfrist zur gegenständlichen Verordnung wurde deshalb eine **Task Force unter Beteiligung sämtlicher Stakeholder** der kommerziellen und der allgemeinen Luftfahrt sowie von Experten der Flugsicherung und der militärischen Luftfahrt gebildet. Die Neugestaltung der Lufträume wurde in über 20 Sitzungen ausgearbeitet. An dieser

Task Force waren neben Austro Control und BMVIT sowie BMLVS unter anderem auch der **Österreichische Aero Club** und die Wirtschaftskammer Österreich, Fachgruppe Luftfahrt, beteiligt. Die vielzähligen in dieser Expertenrunde eingebrachten Anregungen wurden evaluiert und bestmöglich im Verordnungstext **implementiert**. Die Forderungen des Österreichischen Aero-Clubs bezüglich der Luftraumgestaltung wurden bereits vor Einleitung der Begutachtungsphase wiederholt **auf Machbarkeit überprüft** und dem **Aero-Club** entsprechend **kommuniziert**.

Unter anderem wurde in den Gesprächen mit dem ÖAeC auch das Instrument der **lokalen Luftraumüberlassungen** thematisiert: Lokal können nicht benötigte Schutzräume rund um Flughäfen in Absprache mit den regionalen Vertretern des ÖAeC befristet abgetreten werden. Das wird in der Praxis schon jetzt zur beiderseitigen Zufriedenheit angewandt und wird auch in Zukunft möglich sein.

Abschließend darf ich Ihnen mitteilen, dass jedenfalls geplant ist, die zu erlassenden Bestimmungen **nach Ablauf einer Flugsaison zu evaluieren**.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Elisabeth Landrichter
Leiterin der Gruppe Luft