

Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport

Abteilung Eigenlegislative

Wehrrechtliche Textausgabe

**FREMDVERORDNUNGEN
(Sonstige)**

8. April 2016

VORWORT

Die Abteilung Eigenlegislative (ELeg) des Bundesministeriums für Landesverteidigung und Sport gibt „Wehrrechtliche Textausgaben“ über die für die militärische Landesverteidigung relevanten Gesetze und Verordnungen heraus. Diese Textausgaben ermöglichen die Information über den aktuellen Rechtsbestand und sollen darüber hinaus auch als Arbeitsbehelfe dienen.

In den vorliegenden Rechtstexten sind Hinweise auf allfällige Novellen in kursiv geschriebenen Klammerausdrücken angeführt. Die einer Textstelle unmittelbar angefügten Klammerausdrücke beziehen sich nur auf den jeweils vorangehenden Text. Klammerausdrücke am Ende eines Paragraphen in der Mitte einer Zeile deuten an, dass der gesamte Paragraph neu gefasst worden ist. Da die Klammerausdrücke kein Bestandteil des jeweiligen Rechtstextes sind, bleiben sie bei Zitierungen unberücksichtigt.

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Rechtstexte wird keine Haftung übernommen; es ist ausschließlich der Wortlaut im Bundesgesetzblatt oder in anderen Publikationsorganen ausschlaggebend.

INHALTSVERZEICHNIS

HAUSHALTSRECHT

Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport betreffend die Übertragung von Aufgaben nach § 7 Abs. 2 des Bundeshaushaltsgesetzes 2013	1
--	---

AUSLOBUNGEN

Auslobung einer besonderen Hilfeleistung an Soldaten im Assistenzeinsatz	2
Auslobung einer besonderen Hilfeleistung an Soldaten im Flugdienst	3
Auslobung einer besonderen Hilfeleistung an Bedienstete des Entminungsdienstes	4

KRAFTFAHRRECHT

Heereslenkberechtigungsverordnung 2013	5
--	---

WAFFENRECHT

Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung über die Vernichtung von Kriegsmaterial und Waffen des Bundesheeres	14
Kriegsmaterial-Deaktivierungsverordnung 2016	15

LUFTEFAHRTRECHT

Militärluftfahrzeug- und Militärluftfahrtgeräteverordnung 2008	19
Militärluftfahrt-Flugunfalluntersuchungskommissionsverordnung	24
Militärluftfahrt-Personalverordnung 2012	27
Militärflugplatz-Gebührenverordnung	54
Luftverkehrsregeln 2014	58
Sicherheitszonen-Verordnung Aigen/Ennstal	91
Sicherheitszonen-Verordnung Hörsching	93
Sicherheitszonen-Verordnung Langenlebern	95
Sicherheitszonen-Verordnung Zeltweg	97
Sicherheitszonen-Verordnung Wiener Neustadt	99

**Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport
betreffend die Übertragung von Aufgaben nach
§ 7 Abs. 2 des Bundeshaushaltsgesetzes 2013
BGBl. II Nr. 47/2012**

Auf Grund des § 7 Abs. 1 Z 2 des Bundeshaushaltsgesetzes 2013 (BHG 2013), BGBl. I Nr. 139/2009, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 150/2011, wird im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Finanzen verordnet:

§ 1. Die in § 7 Abs. 2 des Bundeshaushaltsgesetzes 2013 (BHG 2013), BGBl. I Nr. 139/2009, genannten Aufgaben werden den Leiterinnen oder Leitern folgender, in Z 1 bis 6 genannter, Organisationseinheiten des Ressortbereiches des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport übertragen und diese zu haushaltsführenden Stellen im Sinne des § 7 Abs. 1 Z 2 BHG 2013 bestimmt:

1. Heerespersonalamt,
2. Heeresgeschichtliches Museum,
3. Streitkräfteführungskommando,
4. Kommando Einsatzunterstützung,
5. Materialstab Luft und
6. Militärisches Immobilien Management Zentrum.

§ 2. Die haushaltsführenden Stellen nach § 1 bewirtschaften jeweils ein Detailbudget zweiter Ebene und sind dem Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport in ihrer jeweiligen Funktion als haushaltsführende Stelle bzw. dem sachlich in Betracht kommenden Detailbudget erster Ebene nachgeordnet.

§ 3. (1) Diese Verordnung tritt am 1. Jänner 2013 in Kraft; sie ist jedoch erstmals bei der Erstellung des Bundesfinanzrahmengesetzes für die Finanzjahre 2013 bis 2016 sowie des Bundesfinanzgesetzes für das Finanzjahr 2013 anzuwenden.

(2) Die Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung betreffend die Übertragung von Aufgaben nach § 5 Abs. 2 Z 4 des Bundeshaushaltsgesetzes, BGBl. II Nr. 309/2006, tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2012 mit der Maßgabe außer Kraft, dass sie noch bei Vollziehung des § 122 Abs. 3 BHG 2013 anzuwenden ist.

**Kundmachung des Bundesministers für Landesverteidigung
betreffend die Auslobung einer besonderen Hilfeleistung an Soldaten, die im
Assistenzeinsatz gemäß § 2 Abs. 1 lit. b oder lit. c des Wehrgesetzes 2001 (WG 2001),
BGBl. I Nr. 146, zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit oder zur
Hilfeleistung bei Elementarereignissen und Unglücksfällen außergewöhnlichen
Umfanges eingesetzt wurden, und deren Hinterbliebene
BGBl. II Nr. 34/2008**

Gemäß § 1 Abs. 1 des Wachebediensteten-Hilfeleistungsgesetzes (WHG), BGBl. Nr. 177/1992, wird kundgemacht:

Gemäß § 860 des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches verpflichte ich den Bund im Sinne des § 1 Abs. 1 WHG, bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 4 WHG, Soldaten, die im Assistenzeinsatz gemäß § 2 Abs. 1 lit. b oder lit. c des Wehrgesetzes 2001 (WG 2001), BGBl. I Nr. 146, zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei Elementarereignissen und Unglücksfällen außergewöhnlichen Umfanges eingesetzt wurden, oder deren Hinterbliebenen eine besondere Hilfeleistung zu erbringen.

Diese Verpflichtung ist rückwirkend auf Sachverhalte im Sinne des § 4 WHG anzuwenden, die innerhalb von drei Jahren vor der Kundmachung dieser Auslobung eingetreten sind.

**Kundmachung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport
betreffend die Auslobung einer besonderen Hilfeleistung an Soldaten, die im
Flugdienst eingesetzt werden, sowie Soldaten und Angehörige der Heeresverwaltung,
die im Rahmen der allgemeinen Einsatzvorbereitung gemäß § 2 Abs. 3 Wehrgesetz 2001
(WG 2001), mit einem Militärluftfahrzeug befördert werden, und deren Hinterbliebene
BGBl. II Nr. 48/2009**

Gemäß § 1 Abs. 1 des Wachebediensteten-Hilfeleistungsgesetzes (WHG), BGBl. Nr. 177/1992, wird kundgemacht:

Gemäß § 860 des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches verpflichte ich den Bund im Sinne des § 1 Abs. 1 WHG, bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 4 WHG, Soldaten, die im Flugdienst eingesetzt werden, sowie Soldaten und Angehörigen der Heeresverwaltung, die im Rahmen der allgemeinen Einsatzvorbereitung gemäß § 2 Abs. 3 Wehrgesetz 2001 (WG 2001), BGBl. I Nr. 146, mit einem Militärluftfahrzeug befördert werden, oder deren Hinterbliebenen eine besondere Hilfeleistung zu erbringen.

Diese Verpflichtung ist rückwirkend auf Sachverhalte im Sinne des § 4 WHG anzuwenden, die seit 1. Juli 2008 eingetreten sind.

BGBl. II Nr. 117/2008 tritt mit Ablauf des 30. Juni 2008 außer Kraft.

**Kundmachung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport
betreffend die Auslobung einer besonderen Hilfeleistung
an Bedienstete des Entminungsdienstes und deren Hinterbliebene
BGBl. II Nr. 27/2013**

Gemäß § 1 Abs. 1 des Wachebediensteten-Hilfeleistungsgesetzes – WHG, BGBl. Nr. 177/1992, wird kundgemacht:

Gemäß § 860 des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches verpflichte ich den Bund im Sinne des § 1 Abs. 1 WHG, bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 4 in Verbindung mit § 10b WHG, Bediensteten des Entminungsdienstes oder deren Hinterbliebenen eine besondere Hilfeleistung zu erbringen.

Diese Verpflichtung ist auf Sachverhalte im Sinne des § 4 in Verbindung mit § 10b WHG anzuwenden, die ab 1. Jänner 2013 eintreten.

**Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport
über die Heereslenkberechtigung
(Heereslenkberechtigungsverordnung 2013 – HLBV 2013)
BGBl. II Nr. 422/2012**

Auf Grund des § 22 des Führerscheingesetzes (FSG), BGBl. I Nr. 120/1997, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 61/2011, wird im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie verordnet:

Inhaltsverzeichnis

**1. Hauptstück
Allgemeines**

- § 1. Anwendungsbereich
- § 2. Sprachliche Gleichbehandlung
- § 3. Begriffsbestimmungen
- § 4. Grundsatz

**2. Hauptstück
Kraftfahrausbildung**

- § 5. Umfang, Arten und Inhalt
- § 6. Besondere Bestimmungen

**3. Hauptstück
Fahrprüfung**

**1. Abschnitt
Allgemeines**

- § 7. Umfang
- § 8. Fahrprüfer

**2. Abschnitt
Theoretische Fahrprüfung**

- § 9. Inhalt und Ablauf
- § 10. Allgemeine Fragen
- § 11. Klassenspezifische Fragen

**3. Abschnitt
Praktische Fahrprüfung**

- § 12. Inhalt und Ablauf
- § 13. Prüfungsfahrzeuge

**4. Hauptstück
Beschaffenheit, Maße und Masse von Heereskraftfahrzeugen**

- § 14. Klassen

**5. Hauptstück
Schlussbestimmungen**

- § 15. Anerkennung anderer Sonderlenkberechtigungen
- § 16. Übergangsbestimmungen
- § 17. In- und Außerkrafttreten

**1. Hauptstück
Allgemeines**

Anwendungsbereich

- § 1. Diese Verordnung regelt
 - 1. die Ausbildung für die Erlangung der Heereslenkberechtigung,
 - 2. die Durchführung der Fahrprüfung zur Erlangung der Heereslenkberechtigung und

3. die Beschaffenheit, Maße und Masse jener Fahrzeuge, die mit einer Heereslenkberechtigung gelenkt werden dürfen.

Sprachliche Gleichbehandlung

§ 2. Soweit im Folgenden personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise. Bei der Anwendung auf bestimmte Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

Begriffsbestimmungen

§ 3. (1) Heeresfahrzeuge nach dieser Verordnung sind Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zur Verwendung im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt sind.

(2) Heereskraftfahrer nach dieser Verordnung sind

1. Soldaten,
2. Wehrpflichtige des Miliz- und des Reservestandes,
3. Frauen, die zum Ausbildungsdienst heranziehbar sind, und
4. sonstige Bedienstete, Verwaltungspraktikanten und Lehrlinge, jeweils im Bereich der Heeresverwaltung sowie der Zentralstelle des Bundesministeriums für Landesverteidigung und Sport,

die jeweils über eine Heereslenkberechtigung verfügen, während der Ausübung aller im Zusammenhang mit dem Lenken von Heereskraftfahrzeugen erforderlichen Tätigkeiten.

(3) Heeresfahrlehrpersonal (Lehrberechtigte) nach dieser Verordnung sind

1. Heeresfahrerschullehrer und
2. Heeresfahrlehrer.

(4) Die Lehrberechtigung nach dieser Verordnung ist das durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport zuerkannte Recht, praktischen und/oder theoretischen Unterricht in der militärischen Kraftfahrausbildung zu erteilen. Über die zuerkannte Lehrberechtigung ist durch die Ausbildungsstelle ein Ausweis auszustellen, aus dem hervorgeht, für welche Klassen Unterricht erteilt werden darf.

Grundsatz

§ 4. (1) Die Heereslenkberechtigung wird durch einen Heeresführerschein oder einen Heeresmopedausweis ausgewiesen und berechtigt zum Lenken von Heeresfahrzeugen.

(2) Heeresfahrzeuge dürfen nur gelenkt werden im Rahmen der für die jeweilige Klasse erteilten Heereslenkberechtigung von

1. Heereskraftfahrern oder
2. Angehörigen ausländischer Streitkräfte im Rahmen von gemeinsam mit dem Bundesheer durchzuführenden Einsätzen, Übungen oder Ausbildungsmaßnahmen.

In den Fällen der Z 2 darf die Heereslenkberechtigung auf der Grundlage der nach den jeweiligen nationalen Vorschriften ausgestellten Lenkberechtigungen ohne weitere Voraussetzungen erteilt werden.

2. Hauptstück

Kraftfahrausbildung

Umfang, Arten und Inhalt

§ 5. (1) Die Ausbildung für die Erlangung einer Heereslenkberechtigung umfasst die theoretische und praktische Kraftfahrausbildung auf nicht gepanzerten, gepanzerten und geschützten Heeresfahrzeugen. Dabei ist insbesondere Bedacht zu nehmen auf

1. die spezifischen Ausbildungserfordernisse für die jeweilige Klasse und
2. eine bereits vorhandene Lenkberechtigung.

(2) Als Ausbildungsarten kommen in Betracht

1. die Einweisung oder
2. die Kraftfahrausbildung Typ I oder
3. die Kraftfahrausbildung Typ II oder
4. die Kraftfahrgrundausbildung.

Die Ausbildungsart ist zu wählen insbesondere nach Maßgabe allenfalls bereits vorhandener Lenkberechtigungen, der zu erlangenden Heereslenkberechtigung sowie der Erfordernisse des Heereskraftfahrerdienstes. Eine Einweisung oder eine Kraftfahrausbildung Typ I oder Typ II ist nur im Fall des Abs. 1 Z 2 zulässig.

(3) Im Rahmen der theoretischen Kraftfahrausbildung sind ausreichende Kenntnisse zu vermitteln insbesondere über

1. die für das Lenken eines Heeresfahrzeuges maßgeblichen kraftfahrrechtlichen Bestimmungen und Verkehrsvorschriften,
2. das für das sichere Lenken von Heeresfahrzeugen erforderliche Verhalten unter Berücksichtigung der technischen Umstände und Gefahren, insbesondere im Hinblick auf Bremswege, Fahrbahnbeschaffenheit, Reaktionsvermögen, Sicherheitsabstand, Sichtverhältnisse und Fahrzeugeigenschaften einschließlich der Ladung und
3. den Heereskraftfahrdienst.

(4) In der praktischen Kraftfahrausbildung ist insbesondere zu schulen:

1. das Fahren im öffentlichen Straßenverkehr,
2. das Fahren im Gelände,
3. die Übungen im verkehrsfreien Raum und
4. die Gerätelehre einschließlich Tätigkeiten der Benützermaterialerhaltung.

Besondere Bestimmungen

§ 6. (1) Die Kraftfahrausbildung hat ausschließlich durch Heeresfahrlehrpersonal zu erfolgen. Sie hat den Heereskraftfahrer zu befähigen, Heeresfahrzeuge unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen in dem ihrer Verwendung entsprechenden Umfang

1. zu lenken,
2. zu bedienen,
3. zu warten und
4. zu pflegen.

Hierbei ist auch auf die besonderen Umstände eines Einsatzes des Bundesheeres entsprechend Bedacht zu nehmen.

(2) Bei der Kraftfahrausbildung ist insbesondere Bedacht zu nehmen auf

1. Festigen der Fahrfertigkeit und des Verkehrssinns,
2. das Fahren bei Nacht,
3. schwierige Straßen- und Geländeverhältnisse,
4. witterungsbedingte Erschwernisse,
5. die Durchführung von Mannschaftstransporten,
6. die Ladungssicherung und
7. die Beförderung gefährlicher Güter.

3. Hauptstück Fahrprüfung

1. Abschnitt Allgemeines

Umfang

§ 7. (1) Die Fahrprüfung hat aus einer automationsunterstützten theoretischen und einer praktischen Fahrprüfung zu bestehen und ist an den vom Bundesminister für Landesverteidigung und Sport festgelegten Prüfungsstellen durchzuführen. Die praktische Fahrprüfung darf erst abgenommen werden, wenn die theoretische Fahrprüfung mit Erfolg abgelegt wurde.

(2) Die Fahrprüfung ist die Grundlage für das Gutachten eines oder mehrerer Fahrprüfer über die fachliche Befähigung zum Lenken von Heeresfahrzeugen für die jeweilige Klasse.

Fahrprüfer

§ 8. (1) Die sachverständigen Fahrprüfer sind vom Bundesminister für Landesverteidigung und Sport aus dem Kreis jener Heeresfahrtschullehrer zu bestellen, die über eine entsprechende Heereslenkberechtigung und eine entsprechende Lehrberechtigung für die jeweilige Klasse verfügen.

(2) Die Fahrprüfer dürfen nur Fahrprüfungen für jene Klassen abnehmen, für die sie bestellt sind. Sie haben ein Gutachten über die fachliche Befähigung nach § 7 Abs. 2 zu erstellen.

(3) Die Bestellung zum Fahrprüfer endet mit ihrer Aufhebung durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport, insbesondere wegen

1. mangelnder Vertrauenswürdigkeit als Heeresfahrerschullehrer,
2. mangelnde Verkehrszuverlässigkeit,
3. mangelnder fachlicher Befähigung,
4. mangelnder gesundheitlicher Eignung oder
5. Ausscheiden aus dem Personalstand des Bundesministeriums für Landesverteidigung und Sport.

2. Abschnitt

Theoretische Fahrprüfung

Inhalt und Ablauf

§ 9. (1) Bei der theoretischen Fahrprüfung müssen ausreichende Kenntnisse und ausreichendes Verständnis nachgewiesen werden über

1. die für das sichere Lenken und Bedienen eines Heeresfahrzeuges maßgeblichen gesetzlichen und militärischen Bestimmungen sowie
2. die technische Ausstattung des Heeresfahrzeuges und der damit verbundenen möglichen Auswirkungen auf das Fahrverhalten.

Dabei ist auf die speziellen Erfordernisse der jeweiligen Klasse entsprechend Bedacht zu nehmen.

(2) Die theoretische Fahrprüfung ist computerunterstützt im multiple-choice-Verfahren abzunehmen, wobei die Fragen auf die Eigenart der angestrebten Klasse abzustimmen sind. Die theoretische Fahrprüfung hat aus allgemeinen und im Falle einer Kraftfahrausbildung nach § 5 Abs. 2 Z 3 oder 4, zusätzlich aus klassenspezifischen Fragen für die jeweilige Klasse zu bestehen. Die Fragen sind aus dem vom Bundesminister für Landesverteidigung und Sport festgelegten Fragenkatalog und bei Kraftfahrprüfungen nach einer Kraftfahrausbildung nach § 5 Abs. 2 Z 3 und 4 anhand der von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie herausgegebenen Prüfungsunterlagen für jeden Kandidaten nach dem Zufallsprinzip zusammenzustellen.

Allgemeine Fragen

§ 10. Die allgemeinen Fragen haben sich unter Berücksichtigung der jeweiligen Ausbildungsart insbesondere zu erstrecken auf die Themenbereiche

1. Verkehrszeichen,
2. Vorrangbeispiele,
3. Partnerkunde,
4. Fahrtauglichkeit,
5. Allgemeine Fahrordnung,
6. Verhalten im Ortsgebiet und auf Freilandstraßen,
7. Fahrtechnik, Verhalten nach Verkehrsunfällen,
8. Fahrzeugtechnik,
9. Fahrgeschwindigkeit und Fahren auf Sicht,
10. Überholen,
11. Bewegungen im Verkehr,
12. Lenkerpflichten, ruhender Verkehr, Dokumente,
13. Anhänger, Abschleppen, Eisenbahnkreuzungen,
14. Kreuzungen,
15. Fahren in Straßentunneln und
16. Heereskraftfahrdienst.

Klassenspezifische Fragen

§ 11. Die klassenspezifischen Fragen haben sich unter Berücksichtigung der jeweiligen Ausbildungsart bzw. der zu erwerbenden Klasse insbesondere zu erstrecken auf die Themenbereiche

1. maßgebliche Verkehrsvorschriften für die betreffende Klasse sowie Pflichten des Lenkers,
2. Gefahrenlehre und Verhalten im Straßenverkehr,
3. ausreichendes Verständnis für die Fahrzeugtechnik,
4. Fahrphysik, Beladung und Ladungssicherung,

5. umweltbewusstes und wirtschaftliches Fahren unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit sowie
6. Heereskraftfahrdienst.

3. Abschnitt **Praktische Fahrprüfung**

Inhalt und Ablauf

§ 12. (1) Die praktische Fahrprüfung hat entsprechend den Erfordernissen der jeweiligen Ausbildungsart bzw. der zu erwerbenden Klasse insbesondere zu umfassen

1. Fahren im Verkehr,
2. Fahren im Gelände,
3. Übungen im verkehrsfreien Raum,
4. Besprechungen von erlebten Situationen und
5. Gerätelehre einschließlich Tätigkeiten der Benützermaterialerhaltung.

Das Fahren im öffentlichen Straßenverkehr hat - ohne Besitz einer entsprechenden Lenkberechtigung nach § 2 FSG, - hinsichtlich der Klassen A1, A2, A, B und BE mindestens 25 Minuten, hinsichtlich der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE und D1E mindestens 45 Minuten, jeweils auch auf Straßen mit starkem Verkehr, zu umfassen.

(2) Beim praktischen Teil ist insbesondere festzustellen, ob der Kandidat imstande ist,

1. auch praktisch nachzuprüfen, ob das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entspricht, wobei sich bei Bewerbern um eine Lenkberechtigung für die Klassen BE, CE, C1E, DE, D1E, F, M1E, M2E, M3E und M4E die Überprüfung auch auf den mit dem Fahrzeug zu ziehenden Anhänger erstrecken muss,
2. die für das Lenken des Fahrzeugs richtige Sitzstellung einzunehmen, den Motor in Gang zu setzen sowie die Lenkvorrichtung, die Bremsanlagen und die übrigen in Betracht kommenden Vorrichtungen richtig und sicher zu betätigen,
3. eine gegebene Fahrtrichtung einzuhalten, auftauchenden Hindernissen auszuweichen, das Fahrzeug richtig einzuordnen, richtig zu überholen, mit der Betriebsbremsanlage des Fahrzeugs schnell anzuhalten, auf Steigungen und Gefällen anzufahren, rückwärts zu fahren und zu wenden sowie in Parklücken einzufahren,
4. sich den Verkehrsvorschriften entsprechend zu verhalten sowie umweltbewusst zu fahren und
5. die im jeweiligen Heereskraftfahrzeug vorhandenen Hilfseinrichtungen für das Geländefahren den Verhältnissen entsprechend rechtzeitig und in der richtigen Reihenfolge zu verwenden, Geländestrecken richtig zu beurteilen, die sicherste Fahrspur mit der entsprechenden Fahrgeschwindigkeit zu wählen, Steigungen und Gefälle sicher zu befahren sowie Gräben, Mulden und Böschungen sicher zu überwinden.

In den Fällen der Z 1 hat sich diese Überprüfung insbesondere auf die Lenkvorrichtung, die Kupplung, die Bremsanlage, die Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler, die Reifen und die dem Betrieb des Fahrzeuges dienenden Kontrolleinrichtungen zu erstrecken.

(3) Der Fahrprüfer hat dem Kandidaten während der Prüfungsfahrt die zu fahrende Strecke jeweils rechtzeitig anzugeben sowie sein Augenmerk besonders darauf zu richten, ob der Kandidat die Betätigungsvorrichtungen richtig handhabt und eine entsprechende Bereitschaft zur Verkehrsanpassung und ausreichendes Verständnis für Partner im Verkehr zeigt sowie Verständnis für die verschiedenen Verkehrslagen besitzt. Hierbei ist insbesondere festzustellen, ob der Kandidat die Vorschriften der im § 10 angeführten Themenbereiche beim Lenken des Kraftfahrzeugs einzuhalten vermag. Die Weisungen des Fahrprüfers sind so deutlich zu erteilen, dass Missverständnisse oder Verwechslungen nicht zu erwarten sind. Der Fahrprüfer darf nur Weisungen erteilen, durch deren Befolgung bei richtigem Verhalten des Kandidaten und anderer Straßenbenützer voraussichtlich eine Gefährdung der Verkehrssicherheit nicht eintreten kann. Die Befolgung eines Auftrags zu einem verbotenen Verhalten darf nicht zu Ungunsten des Kandidaten gewertet werden.

(4) Während der Prüfungsfahrt hat der Fahrprüfer seine Eindrücke vom Verhalten des Kandidaten nachvollziehbar festzuhalten. Im Falle des Nichtbestehens der praktischen Prüfung sind dem Kandidaten die Gründe für sein Nichtbestehen zu erläutern.

(5) Im Zuge der praktischen Fahrprüfung hat der Fahrprüfer bei Zweifeln an einer ausreichenden Verkehrsrinnbildung des Kandidaten auch konkret während der Prüfungsfahrt unmittelbar vorher erlebte

Situationen aus dem Bereich der Gefahrenlehre nach Abs. 1 Z 4 mit dem Kandidaten zu besprechen und die richtigen Verhaltensketten zu hinterfragen. Ist der Kandidat nicht in der Lage, im Gespräch die Zweifel des Fahrprüfers zu beseitigen, so ist der Fahrfehler anzurechnen. Für dieses Gespräch ist an geeigneter Stelle zu halten. Die Unterbrechung der Prüfungsfahrt darf höchstens fünf Minuten betragen und ist nicht auf die vorgeschriebene Fahrdauer der Prüfungsfahrt anzurechnen. Wurden im Zuge der Prüfungsfahrt keine Fahrfehler begangen, die eine Besprechung erforderlich machen, so kann von der Besprechung der erlebten Situation abgesehen werden.

Prüfungsfahrzeuge

§ 13. Fahrzeuge, auf denen die praktische Fahrprüfung abgelegt wird, haben jenen Fahrzeugen zu entsprechen, auf denen die Kraftfahrausbildung erfolgte. Prüfungsfahrzeuge haben jene Beschaffenheit, Maße und Masse aufzuweisen, die jener Klasse entspricht, für die die Fahrprüfung abgelegt wird.

4. Hauptstück

Beschaffenheit, Maße und Masse von Heereskraftfahrzeugen

Klassen

§ 14. (1) Die Heereslenkberechtigung darf nur für folgende Klassen erteilt oder auf folgende Klassen ausgedehnt werden:

1. in der Klasse AM:
 - a) Motorfahräder,
 - b) vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge,
2. in der Klasse A:

Motorräder mit oder ohne Beiwagen sowie dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Eigenmasse von nicht mehr als 400 kg;
3. in der Klasse A1:

Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von bis zu 125 ccm und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW;
4. in der Klasse A2:

Motorräder und Motorräder mit Beiwagen mit einer Motorleistung von nicht mehr als 25 kW und einem Verhältnis von Leistung zu Leergewicht von nicht mehr als 0,16 kW/kg;
5. in der Klasse B:

geländegängige Kraftwagen einschließlich Mannschaftstransportfahrzeuge, mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg, auch wenn mit ihnen ein Anhänger gezogen wird, dessen höchstzulässige Gesamtmasse 1 500 kg und die Summe der höchstzulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge 5 000 kg nicht übersteigt;
6. in der Klasse B1:

handelsübliche, nicht oder nur eingeschränkt geländegängige Personen- und Kombinationskraftwagen 4 x 2 und 4 x 4 mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger von nicht mehr als 750 kg höchstzulässiger Gesamtmasse oder ein Anhänger gezogen wird, dessen höchstzulässige Gesamtmasse die Eigenmasse des Zugfahrzeuges nicht übersteigt, sofern die Summe der höchstzulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge 3 500 kg nicht übersteigt;
7. in der Klasse C:

Kraftwagen einschließlich Mannschaftstransportfahrzeuge, bei denen die höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 7 500 kg beträgt und die nicht unter die Klasse D oder D1 fallen, auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 300 kg gezogen wird;
8. in der Klasse C1:

Kraftwagen einschließlich Mannschaftstransportfahrzeuge, bei denen die höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg aber nicht mehr als 7 500 kg beträgt und die nicht unter die Klasse D oder D1 fallen auch wenn mit ihnen ein Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 300 kg gezogen wird;
9. in der Klasse D:

Kraftwagen mit mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkplatz;
10. in der Klasse D1:

Kraftwagen mit nicht mehr als 16 Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und mit einer höchsten Gesamtlänge von acht Metern;

11. in der Klasse F:

Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h, landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Motorkarren, auch wenn mit ihnen Anhänger gezogen werden;

12. in der Klasse M1:

Geschützte oder gepanzerte Kampf- oder Gefechtsfahrzeuge als Radfahrzeuge, auch wenn mit ihnen ein Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 300 kg gezogen wird;

13. in der Klasse M2:

Geschützte oder gepanzerte Kampf- oder Gefechtsfahrzeuge als Kettenfahrzeuge;

14. in der Klasse M3:

Selbstfahrende Pionier- und Arbeitsmaschinen auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg gezogen wird;

15. in der Klasse M4:

Sonderkraftfahrzeuge, die in keine der angeführten Klassen fallen, auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg gezogen wird.

(2) Das Ziehen eines Anhängers ist unter Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen abhängig vom Zugfahrzeug in folgendem Umfang gestattet:

1. Klasse BE:

Anhänger, die nicht unter Abs. 1 Z 5 fallen;

2. Klasse CE und DE:

Alle Anhänger;

3. Klasse C1E:

Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 300 kg, sofern die höchste zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Eigenmasse des Zugfahrzeuges nicht übersteigt, wobei die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen 12 000 kg nicht übersteigen darf;

4. Klasse D1E:

Alle Anhänger;

5. Klasse F:

Mit Zugmaschinen: alle Anhänger; mit Motorkarren: Anhänger bis 3 500 kg höchste zulässige Gesamtmasse;

6. Klasse M1E:

Alle Anhänger;

7. Klasse M2E:

Alle Anhänger;

8. Klasse M3E:

Alle Anhänger;

9. Klasse M4E:

Alle Anhänger.

(3) Heereslenkberechtigungen kommt folgender Umfang zu:

1. die Heereslenkberechtigung für die Klasse A2 umfasst auch die Heereslenkberechtigung für die Klasse A1,

2. die Heereslenkberechtigung für die Klasse A umfasst auch die Heereslenkberechtigung für die Klasse A2,

3. die Heereslenkberechtigung für die Klasse B umfasst auch die Heereslenkberechtigung für die Klasse B1,

4. die Heereslenkberechtigung für die Klassen C, CE, D und DE umfasst auch jeweils die Heereslenkberechtigung für die Klasse C1, C1E, D1 und D1E,

5. die Heereslenkberechtigung für die Klassen C1 und C umfasst auch die Heereslenkberechtigung für die Klassen B und F,

6. die Heereslenkberechtigung für die Klassen C1E und CE umfasst auch die Heereslenkberechtigung für die Klasse BE,

7. die Heereslenkberechtigung für die Klasse CE umfasst auch die Heereslenkberechtigung für die Klasse C1E, DE, D1E, M1E, M2E, M3E und M4E, wenn der Lenker die Heereslenkberechtigung für das jeweilige Zugfahrzeug besitzt,
8. die Heereslenkberechtigung für die Klasse C1E umfasst auch die Heereslenkberechtigung für die Klasse D1E wenn der Lenker die Heereslenkberechtigung für das Zugfahrzeug besitzt und
9. die Heereslenkberechtigung jeder der in Abs. 1 Z 2 bis 15 genannten Klassen umfasst die Heereslenkberechtigung für die Klasse AM.

(4) Hinsichtlich der Maße von Heereskraftfahrzeugen sind grundsätzlich die für alle übrigen Kraftfahrzeuge geltenden Bestimmungen anzuwenden.

5. Hauptstück **Schlussbestimmungen**

Anerkennung anderer Sonderlenkberechtigungen

§ 15. (1) Werden aufgrund von Organisationmaßnahmen Bundesbedienstete aus anderen Ressortbereichen in den Bereich des Bundesministeriums für Landesverteidigung und Sport übernommen und erfordert die nunmehrige dienstliche Tätigkeit im Bereich des Bundesministeriums für Landesverteidigung und Sport das Lenken von Heereskraftfahrzeugen, so sind, soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, in anderen Ressortbereichen ausgestellte Sonderausweise für die Lenkung von Kraftfahrzeugen als Heereslenkberechtigung für die entsprechende Fahrzeugklasse im Sinne dieser Verordnung anzuerkennen, sobald die Inhaber solcher Sonderausweise der Behörde die für den Heereskraftfahrdienst erforderlichen Kenntnisse nachgewiesen haben.

(2) Abs. 1 gilt bis zum Ablauf von drei Monaten nach Wirksamwerden der jeweiligen Organisationsmaßnahme.

Übergangsbestimmungen

§ 16. Die nach der Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung über die Heereslenkberechtigung (Heereslenkberechtigungsverordnung – HLBV), BGBl. II Nr. 336/1997, erteilte Heereslenkberechtigungen sind wie folgt überzuleiten wobei jeweils entspricht:

1. der Heeresmopedausweis wird zur Heereslenkberechtigung Klasse AM,
2. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugklasse A wird zur Heereslenkberechtigung Klasse A,
3. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugklasse AL wird zur Heereslenkberechtigung Klasse A2,
4. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugunterklasse B2 wird zur Heereslenkberechtigung Klasse B,
5. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugunterklasse B1 wird zur Heereslenkberechtigung Klasse B1,
6. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugunterklasse CM oder CS oder CT wird zur Heereslenkberechtigung Klasse C,
7. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugklasse D wird zur Heereslenkberechtigung Klasse D,
8. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugunterklasse F1 wird zur Heereslenkberechtigung Klasse F,
9. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugunterklasse G3 (eingeschränkt auf die PzTypen „MTPzUN“ oder „SanPzRad“ oder „Dingo2“) wird zur Heereslenkberechtigung Klasse M1 mit entsprechender Typeneinschränkung,
10. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugunterklasse CM auf Type IVECO wird zur Heereslenkberechtigung Klasse C und Klasse M1-IVECO,
11. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugunterklasse G3 (eingeschränkt auf andere als in Z 9 angeführte PzTypen) wird zur Heereslenkberechtigung Klasse M2 mit entsprechender Typeneinschränkung,
12. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugunterklassen G2 oder F2 werden zur Heereslenkberechtigung Klasse M3,
13. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugunterklasse G1 wird zur Heereslenkberechtigung Klasse M4,
14. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugklasse E mit Fahrzeugunterklasse B2 wird zur Heereslenkberechtigung Klasse BE,
15. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugklasse E mit Fahrzeugunterklasse CM oder CS oder C sowie Fahrzeugklasse E mit Fahrzeugklasse D wird zu Heereslenkberechtigungen Klassen CE oder C1E oder DE oder D1E,

16. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugklasse E mit Fahrzeugunterklasse G3 (eingeschränkt auf die PzTypen „MTPzUN“ oder „SanPzRad“ oder „Dingo2“) wird zur Heereslenkberechtigung Klasse M1E mit entsprechender Typeneinschränkung,
17. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugklasse E mit Fahrzeugunterklasse G3 (eingeschränkt auf andere als in Z 16 angeführte PzTypen) wird zur Heereslenkberechtigung Klasse M2E mit entsprechender Typeneinschränkung,
18. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugklasse E mit Fahrzeugunterklasse F2 oder G2 wird zur Heereslenkberechtigung Klasse M3E und
19. die Heereslenkberechtigung Fahrzeugklasse E mit Fahrzeugunterklasse G1 wird zur Heereslenkberechtigung Klasse M4E.

In- und Außerkrafttreten

§ 17. (1) Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 2013 in Kraft.

(2) Mit Ablauf des 31. Dezember 2012 tritt die Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung über die Heereslenkberechtigung (Heereslenkberechtigungsverordnung – HLBV), BGBl. II Nr. 336/1997, außer Kraft.

**Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung
über die Vernichtung von Kriegsmaterial und Waffen des Bundesheeres
BGBl. II Nr. 14/2006**

Auf Grund des § 42a Abs. 1 des Waffengesetzes 1996, BGBl. I Nr. 12/1997, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 136/2004, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen verordnet:

§ 1. Folgende, jeweils im Eigentum des Bundes stehende, Arten von Kriegsmaterial und sonstige Waffen des Bundesheeres, die von diesem nicht mehr benötigt werden, sind, sofern nicht § 2 anzuwenden ist, jedenfalls zu vernichten:

1. Selbstladepistolen und Revolver,
2. Gewehre und Karabiner,
3. Maschinenpistolen,
4. Sturmgewehre,
5. Maschinengewehre,
6. Granatenabschussgeräte,
7. tragbare Abschussgeräte für Panzerabwehrraketen und -raketensysteme,
8. tragbare Abschussgeräte für Flugabwehrraketensysteme,
9. Granatwerfer mit einem Kaliber von unter 100 mm und
10. artbezogene Läufe, Verschlüsse und Lafetten für Kriegsmaterial und Waffen nach Z 1 bis 9.

§ 2. Jene Arten von Kriegsmaterial und sonstige Waffen nach § 1, die in geringer Stückzahl Museen oder Vergleichs- und Lehrmittelsammlungen inländischer Gebietskörperschaften für Schausammlungen zur Verfügung gestellt werden sollen, sind nicht zu vernichten.

§ 3. Diese Verordnung tritt mit 1. Februar 2006 in Kraft.

**Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport
über die Deaktivierung von Kriegsmaterial 2016
(Kriegsmaterial-Deaktivierungsverordnung 2016 – KM-DeaktV 2016)
BGBl. II Nr. 78/2016**

Auf Grund des § 42b Abs. 2 des Waffengesetzes 1996 (WaffG), BGBl. I Nr. 12/1997, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 52/2015, wird im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Inneres verordnet:

Deaktivierung

§ 1. (1) Kriegsmaterial nach § 1 Art. I Z 1 lit. a der Verordnung der Bundesregierung vom 22. November 1977 betreffend Kriegsmaterial, BGBl. Nr. 624/1977, sowie Läufe und Verschlüsse für dieses Kriegsmaterial gelten als deaktiviert, wenn diese Gegenstände nach den Vorgaben des Anhanges I der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/2403 zur Festlegung gemeinsamer Leitlinien über Deaktivierungsstandards und -techniken, die gewährleisten, dass Feuerwaffen bei der Deaktivierung endgültig unbrauchbar gemacht werden, ABl. Nr. L 333 vom 19.12.2015 S. 62, umgebaut und mit einem entsprechenden Deaktivierungskennzeichen versehen worden sind.

(2) Kriegsmaterial nach § 1 Art. I Z 1 lit. b der Verordnung BGBl. Nr. 624/1977 sowie Läufe und Verschlüsse für dieses Kriegsmaterial gelten als deaktiviert im Sinne des § 42b des Waffengesetzes 1996 (WaffG), BGBl. I Nr. 12/1997, wenn diese Gegenstände nach den Vorgaben der **Anlage 1** umgebaut und mit einem entsprechenden Deaktivierungskennzeichen nach **Anlage 2** gekennzeichnet worden sind.

Nachweis über die erfolgten Deaktivierungsarbeiten

§ 2. Über die erfolgten Deaktivierungsarbeiten von Kriegsmaterial nach § 1 Abs. 1 haben einen Nachweis (Bestätigung) auszustellen

1. die deaktivierenden Gewerbetreibenden oder
2. die deaktivierenden, besonders geschulten Fachorgane aus dem Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport.

Überprüfung der Deaktivierung

§ 3. (1) Die ordnungsgemäß erfolgte Deaktivierung von Kriegsmaterial nach § 1 Abs. 1 ist zu überprüfen

1. im Fall des § 2 Z 1 durch einen anderen Gewerbetreibenden, der über eine Ermächtigung durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport nach § 42b Abs. 3 WaffG verfügt oder
2. im Fall des § 2 Z 2 durch andere besonders geschulte Fachorgane aus dem Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport. Die überprüfenden Fachorgane müssen von den deaktivierenden Fachorganen verschieden und organisatorisch getrennt sein.

(2) Anlässlich der Überprüfung hat der Besitzer des Kriegsmaterials den Nachweis nach § 2 an den überprüfenden Gewerbetreibenden oder an das überprüfende Fachorgan zu übergeben.

(3) Der überprüfende Gewerbetreibende hat in schriftlicher oder elektronischer Form

1. den übergebenen Nachweis nach § 2 sowie
2. die im Zuge der Überprüfung ausgestellte Deaktivierungsbescheinigung nach Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/2403

an den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport zu übermitteln. Dieser hat die übermittelten Unterlagen 20 Jahre aufzubewahren.

Deaktivierungskennzeichen für Kriegsmaterial nach § 1 Abs. 1

§ 4. (1) Der Ländercode nach Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/2403 wird mit der Bezeichnung „AT“ festgelegt. Die Buchstaben- und Ziffernkombination nach Punkt drei des Anhanges II, welche die überprüfende Stelle (§ 3 Abs. 1) eindeutig bezeichnet, vergibt der Bundesminister für Landesverteidigung und Sport. Der Zahlenstock hat die Buchstaben- und Ziffernkombination S0 bis Z9.

(2) Das Deaktivierungskennzeichen ist mittels Schlagstempel, Rollstempel oder Lasergravur mit entsprechender Einbrenntiefe anzubringen.

Deaktivierungsbescheinigung

§ 5. Die Bescheinigungsnummer der Deaktivierungsbescheinigung nach dem Muster des Anhanges III der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/2403 ergibt sich aus folgender Kombination: „KM fortlaufende Nummer/JJJJ“.

In- und Außerkrafttreten

§ 6. (1) Diese Verordnung tritt mit 8. April 2016 in Kraft.

(2) Die Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Deaktivierung von Kriegsmaterial (KM-DeaktV), BGBl. II Nr. 314/2012, tritt mit Ablauf des 7. April 2016 außer Kraft.

Anlage 1

Technische Maßnahmen zur Deaktivierung

(1) Maschinenkanonen und Panzerbüchsen sind vor einer Kennzeichnung als deaktiviert entsprechend den folgenden Richtlinien umzubauen:

1. an Läufen:

- a) Auffräsen des Laufes in Längsrichtung in einer Mindestlänge von 100 mm und einer Mindestbreite von 5 mm (im Übergangsbereich Patronenlager/Lauf) sowie Einsetzen und Verschweißen eines Stahldornes in Schussrichtung, der mindestens zu 2/3 in die Länge des Patronenlagers hineinzureichen hat, wobei der Stahldorn mindestens 10 mm aus dem hinteren Laufende reichen muss, sodass keine scharfe Patrone eingeführt werden kann, oder
- b) Durchbohren des Laufes mit mindestens fünf halbkalibergroßen Bohrungen, wobei sich mindestens eine Bohrung in der Mitte des Patronenlagers und eine in unmittelbarer Mündungsnähe zu befinden hat; durch diese zwei Bohrungen ist über deren gesamten Durchmesser und über deren gesamter Länge ein Stahldorn durch die jeweilige Bohrung zu treiben und mit dem Lauf zu verschweißen;

2. an Verschlüssen:

- a) Zurücksetzen oder Wegfräsen des Stoßbodens um mindestens 15 mm und
- b) Entfernen des Schlagbolzens oder diesen soweit kürzen, dass keinesfalls eine Patrone gezündet werden kann;

3. an Gehäusen:

- a) nachweisliches Unbrauchbarmachen durch geeignete typenbezogene Maßnahmen, wie insbesondere durch Verschweißen mit dem Lauf oder nachhaltige Schwächung des Gehäuses um mindestens 30%, und
- b) nachweisliches Schwächen einer allenfalls vorhandenen Verriegelung des Verschlusses im Gehäuse um mindestens 30%;

4. an Gasdruckeinrichtungen:

- a) Öffnen des Gaszylinders im Bereich der Gaskolbenfläche durch mehrere Bohrungen oder eine Fräsung, sodass es zu keinem Druckaufbau vor dem Gaskolben kommen kann, oder
- b) gänzlich oder teilweises Entfernen der Gasdruckeinrichtung und gleichzeitige nachhaltige Verhinderung eines Wiedereinbaues durch geeignete typenbezogene Maßnahmen, wie insbesondere durch Schweißen, Verbolzen oder Entfernen der Aufnahmepunkte;

5. an Schlag- und Abzugseinrichtungen nachhaltiges Unterbinden der Dauerfeuerfunktion durch Ausbau, Festlegen oder Modifikation der dafür erforderlichen Funktionsteile.

(2) Panzerabwehrrohre oder ähnliche Panzerabwehrwaffen sind vor einer Kennzeichnung als deaktiviert entsprechend den folgenden Richtlinien umzubauen:

1. an Rohren (Läufen):

- a) Auffräsen des Rohres auf einem Viertel seiner Länge mit einer Breite von mindestens 10 mm, wobei sich ein Teil der Fräsung im Laderaum befinden muss, und Einschweißen eines gehärteten Stahlbolzens oder einer Blende im Laderaum, oder
- b) Anbringen von fünf Bohrungen mit einem Durchmesser von mindestens 30 mm, wobei sich mindestens eine Bohrung im Laderaum befinden muss und Einschweißen eines gehärteten Stahlbolzens oder einer Blende im Laderaum;

2. an Zünd- und Schlageinrichtungen:

- a) Ausbau des Schlagbolzens und Verschweißen der Schlagbolzenbohrung, oder
- b) Ausbauen des Schlagbolzens und Aufbohren der Schlagbolzenbohrung auf mindestens das Vierfache des ursprünglichen Durchmessers.

Deaktivierungskennzeichen

1. Grundsätzliches:

Die Deaktivierungskennzeichnung (Rautestempel) hat mittels Schlagstempel, Rollstempel oder Lasergravur mit entsprechender Einbrenntiefe, die eine deutliche Sichtbarkeit zu gewährleisten hat, zu erfolgen und ist an Lauf, Verschluss und Gehäuse jeweils an sichtbarer Stelle anzubringen.

2. Ermächtigte Gewerbetreibende:

Das Deaktivierungskennzeichen (Rautestempel) für ermächtigte Gewerbetreibende nach § 42b Abs. 3 WaffG besteht aus einem Rautensymbol und einer innerhalb des Rautensymbols befindlichen Kombination aus lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern nach folgendem Muster. Diese Kombination hat den jeweiligen ermächtigten Gewerbetreibenden, der die Deaktivierungskennzeichnung durchführt, eindeutig zu individualisieren.

Die durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport für ein Deaktivierungskennzeichen zu vergebende Buchstaben- und Ziffernkombination hat fortlaufend die Buchstaben S bis Z sowie zu jedem Buchstaben jeweils fortlaufend die Ziffern 0 bis 9 zu enthalten.

Das Deaktivierungskennzeichen ist maßlich wie folgt zu dimensionieren:

- A: 5 bis 10mm
- B: 80% von Maß „A“
- C: Schrifthöhe 2 bis 3,5mm

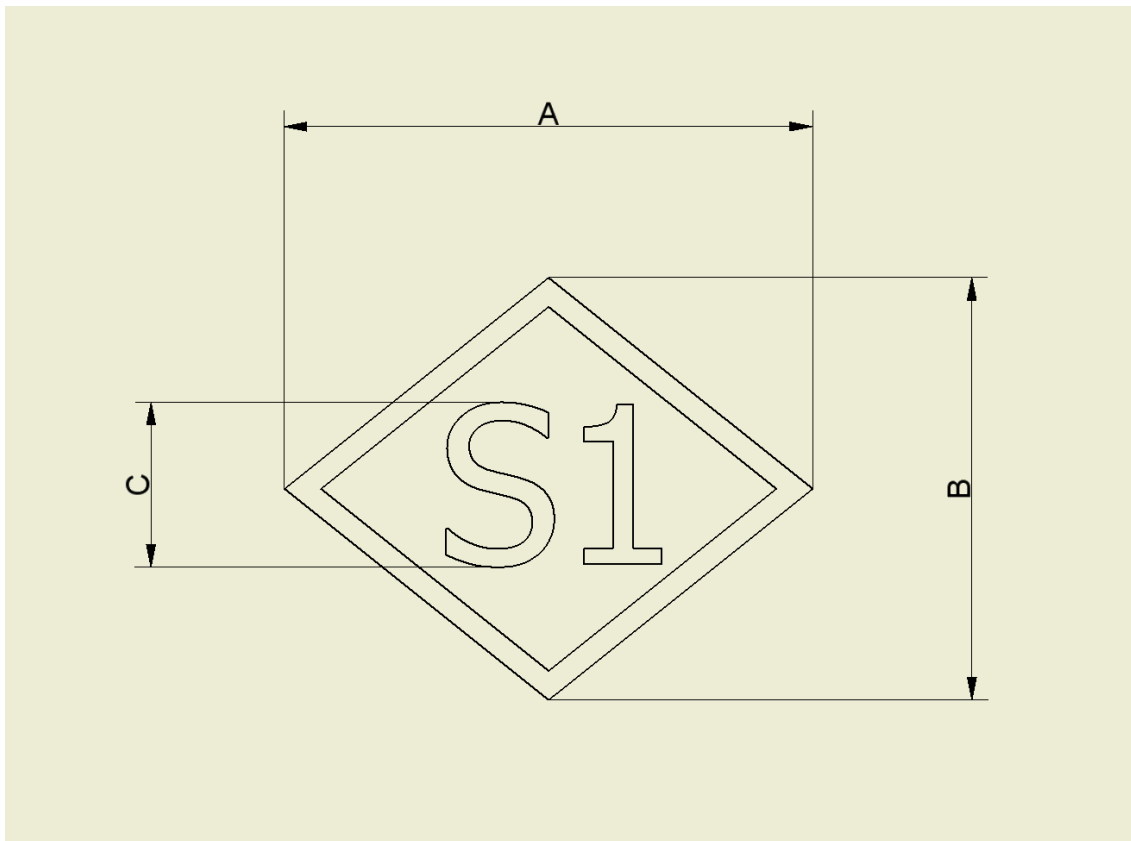


Bild 1: Deaktivierungskennzeichen für ermächtigte Gewerbetreibende mit beispielhafter Buchstaben- und Ziffernkombination

3. Deaktivierungskennzeichen von ehemaligem Heeresgut durch Fachorgane des Bundesministeriums für Landesverteidigung und Sport:

Von den nach § 42b Abs. 3 WaffG besonders geschulten Fachorganen des Bundesministeriums für Landesverteidigung und Sport zur Kennzeichnung von ehemaligem Heeresgut sind für das Deaktivierungskennzeichen die Buchstaben „BH“ zu verwenden. Dabei gelten die unter Z 1 genannten Maße.



Bild 2: Deaktivierungskennzeichen des Bundesministeriums für Landesverteidigung und Sport

**Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung
über die Kennzeichnung und Lufttüchtigkeit von Militärluftfahrzeugen
und über die Betriebstüchtigkeit von militärischem Luftfahrtgerät
(Militärluftfahrzeug- und Militärluftfahrtgeräteverordnung 2008 – MLFGV 2008)
BGBl. II Nr. 379/2008**

Auf Grund der §§ 11 Abs. 2, 21 Abs. 2 und 24 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 83/2008, wird verordnet:

1. Abschnitt

Allgemeines

Anwendungsbereich

§ 1. Diese Verordnung ist anzuwenden auf

1. Militärluftfahrzeuge, die das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeuges tragen, einschließlich der nicht nur für die Eigenrettung bestimmten Fallschirme und
2. militärisches Luftfahrtgerät, einschließlich der nur für die Eigenrettung bestimmten Fallschirme (Rettungsschirme).

Sie ist nicht auf Militärluftfahrzeuge anzuwenden, die über die Z 1 hinaus im Dienste des Bundesheeres verwendet werden. Für diese sind hinsichtlich der Kennzeichnung und Lufttüchtigkeit die für die Zivil- oder Militärluftfahrt jeweils geltenden nationalen Bestimmungen anzuwenden.

2. Abschnitt

Kennzeichnung von Militärluftfahrzeugen

Militärluftfahrzeugkennzeichen

§ 2. (1) Militärluftfahrzeuge nach § 1 Z 1 haben ein Militärluftfahrzeugkennzeichen zu führen. Dieses hat zu bestehen aus

1. dem Hoheitszeichen als Staatszugehörigkeitszeichen und
2. der Dienstbezeichnung als Eintragungszeichen.

(2) Hinsichtlich des Hoheitszeichens ist § 1 der Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung über das militärische Hoheitszeichen, BGBl. II Nr. 308/2005, mit der Maßgabe anzuwenden, dass der Durchmesser dieses Zeichens mindestens 30 cm und bei Fallschirmen mindestens 5 cm zu betragen hat.

(3) Militärluftfahrzeuge sind unter der Dienstbezeichnung im Militärluftfahrzeugregister einzutragen, das im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung zu führen ist. Die Dienstbezeichnung hat grundsätzlich aus mehreren lateinischen Buchstaben oder mehreren arabischen Ziffern oder einer Kombination aus diesen zu bestehen, bei Fallschirmen jedoch aus einer zweckmäßigen Kombination aus der Typenbezeichnung und der Seriennummer.

Anbringung

§ 3. Das Militärluftfahrzeugkennzeichen ist an möglichst ebenen Flächen an der Außenseite anzubringen

1. an jenen Stellen, die aus der Luft und vom Boden aus erkennbar sind und durch Bauteile nicht verdeckt werden und
2. bei Fallschirmen auf der oberen Klappe der äußeren Verpackung.

Ist in den Fällen der Z 2 ein derartiges Anbringen nicht möglich, so ist das Militärluftfahrzeugkennzeichen so anzubringen, dass die Erkennbarkeit nicht beeinträchtigt wird.

Lichter

§ 4. (1) An Militärluftfahrzeugen müssen Lichter nach den jeweils geltenden Bestimmungen für die Zivilluftfahrt angebracht sein.

(2) Ist eine Anbringung von Lichtern nach Abs. 1 auf Grund der Bauart des Militärluftfahrzeuges nicht oder nur teilweise möglich, so sind diese derart anzubringen, dass den Bestimmungen nach Abs. 1 weitgehend entsprochen und ihre Erkennbarkeit nicht beeinträchtigt wird.

(3) Während eines Einsatzes nach § 2 Abs. 1 lit. a und b des Wehrgesetzes 2001 (WG 2001), BGBl. I Nr. 146, darf von den Bestimmungen des Abs. 1 und 2 insoweit abgewichen werden, als dies zu Erfüllung des Einsatzzweckes unerlässlich ist.

(4) Auf Fallschirme ist Abs. 1 bis 3 nicht anzuwenden.

3. Abschnitt

Lufttüchtigkeit von Militärluftfahrzeugen

Erfordernisse

§ 5. (1) Ein Militärluftfahrzeug nach § 1 Z 1 darf im Fluge nur verwendet werden, wenn und solange dessen Lufttüchtigkeit nach Maßgabe der für dieses Militärluftfahrzeug ausgestellten Lufttüchtigkeitsbescheinigung oder des Fallschirmprüfscheines gegeben ist. Die Lufttüchtigkeit ist im Rahmen der dafür vorgesehenen Überprüfungen festzustellen.

(2) Eine festgestellte Lufttüchtigkeit bleibt aufrecht, solange das jeweilige Militärluftfahrzeug nach den in der Lufttüchtigkeitsbescheinigung oder dem Fallschirmprüfschein festgelegten Bedingungen verwendet wird und die auf die Konstruktion, die Herstellung, die verwendeten Materialien und die Betriebsgrenzen abgestimmten Betriebs- und Materialerhaltungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Die Einhaltung dieser Bedingungen und Vorschriften ist nach Maßgabe der Sicherheit der Luftfahrt und militärischer Erfordernisse periodisch zu überprüfen. Eine solche periodische Überprüfung kann so lange ausgesetzt werden, als die Einhaltung dieser Bedingungen und Vorschriften durch ein entsprechendes Qualitätsmanagementsystem sichergestellt wird, das im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung zu implementieren ist.

(3) Bei Nichteinhaltung der Voraussetzungen nach Abs. 2 ist die Lufttüchtigkeit des betreffenden Militärluftfahrzeuges in Zweifel zu ziehen. In diesem Fall darf das betreffende Militärluftfahrzeug unbeschadet einer vorhandenen Lufttüchtigkeitsbescheinigung oder eines Fallschirmprüfscheines erst dann im Fluge verwendet werden, wenn der Weiterbestand der Lufttüchtigkeit im Rahmen der dafür vorgesehenen Überprüfung neuerlich nachgewiesen wurde.

(4) Über die Fälle des Abs. 3 hinaus darf ein Militärluftfahrzeug erst dann im Fluge verwendet werden, wenn ein festgestellter Mangel, der die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen könnte, auf Grund der erforderlichen Materialerhaltungsmaßnahmen behoben wurde.

(5) Abweichend von Abs. 1 darf eine Lufttüchtigkeitsbescheinigung oder ein Fallschirmprüfschein nach Maßgabe der Sicherheit der Luftfahrt und militärischer Erfordernisse, insbesondere zur Durchführung erforderlicher Materialerhaltungsmaßnahmen, mit Bedingungen, Befristungen und Auflagen verbunden werden.

(6) Für die nähere Durchführung der notwendigen Betriebs- und Materialerhaltungsmaßnahmen sind unter Berücksichtigung der jeweiligen Militärluftfahrzeugsarten, der entsprechenden Baumuster und der jeweiligen Verwendungsarten nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung art- und verwendungsspezifische Verfahren festzulegen, die dem jeweils geltenden Stand der Technik Rechnung zu tragen haben.

Überprüfungen

§ 6. (1) An Militärluftfahrzeugen nach § 1 Z 1 kommen in Betracht

1. Musterprüfungen und Stückprüfungen zur Feststellung der Lufttüchtigkeit und
2. periodische oder anlassbezogene Nachprüfungen zum Nachweis der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

(2) Überprüfungen nach Abs. 1 sind jeweils Prüfberichte zu erstellen, die jedenfalls die in der Luftfahrt geltenden Anforderungen an Dokumente zu erfüllen haben. Anlässlich der Erstellung der Prüfberichte können Tatsachenfeststellungen, die bei anderer Gelegenheit oder von einer anderen in- oder ausländischen Luftfahrtbehörde oder von einer von diesen anerkannten Stelle erhoben wurden, herangezogen und nach Maßgabe militärischer Erfordernisse entsprechend berücksichtigt werden.

(3) Für die Durchführung der Prüfungen nach Abs. 1 ist § 5 Abs. 6 über die Festlegung näherer Bestimmungen anzuwenden.

Musterprüfungen

§ 7. (1) An Luftfahrzeugbaumustern ist jeweils eine Musterprüfung durchzuführen, sofern es sich dabei nicht nachweislich um den Nachbau eines bereits mustergeprüften Ursprungsmusters handelt. Die

Musterprüfung hat dabei nach Maßgabe der Sicherheit der Luftfahrt und militärischer Erfordernisse auch eine Erprobung und eine Prüfung aller Bestandteile des Musters zu umfassen.

(2) Prüfberichte über Musterprüfungen haben insbesondere zu enthalten

1. Angaben über die Konstruktion und den Bau sowie Betriebs- und Wartungsanweisungen des zu prüfenden Baumusters,
2. Angaben zur Software,
3. die Feststellung, dass die Musterausführung den Bauurkunden entspricht,
4. Berichte über durchgeführte Erprobungen,
5. die Festlegung der während der Fertigung der Stückausführung der einzelnen Militärluftfahrzeuge erforderlichen Nachweisprüfungen und
6. die Feststellung, ob und gegebenenfalls mit welchen Einschränkungen die Lufttüchtigkeit beurkundet werden kann sowie über die Eignung des Musters zur Fertigung von Stückausführungen.

(3) Vor der Durchführung allenfalls erforderlicher Boden- oder Flugtests ist festzustellen, dass das zu prüfende Baumuster den Bauurkunden entspricht.

(4) Ist das Baumuster mit veränderlichen oder austauschbaren Bestandteilen ausgestattet, so ist die Musterprüfung auf alle Wandlungsformen und Rüstzustände auszudehnen.

(5) Nach positivem Abschluss der Musterprüfung ist die Lufttüchtigkeit des Baumusters festzustellen. Im Falle einer Änderung des festgestellten Musterzustandes, durch den die Lufttüchtigkeit beeinflusst wird, ist eine ergänzende Musterprüfung durchzuführen.

(6) Die Anerkennung in- oder ausländischer behördlicher Musterprüfungen ist zulässig, sofern diese nach nationalen oder internationalen anerkannten Vorschriften durchgeführt wurden, die erforderlichen Bauurkunden und Musterprüfberichte vorliegen und der Sicherheit der Luftfahrt und den jeweiligen militärischen Erfordernissen entsprechen. Eine solche Anerkennung gilt als Feststellung nach Abs. 5. Sie kann aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt oder auf Grund militärischer Erfordernisse mit Bedingungen oder Auflagen verbunden werden.

(7) Eine Musterprüfung entfällt, wenn das Militärluftfahrzeug nachweislich einem bereits mustergeprüften Ursprungsmuster nachgebaut wurde. In diesem Fall ist für die Festlegung der anzuwendenden Bauvorschriften das Datum der Musterprüfung des Grundmusters ausschlaggebend. Abs. 6 letzter Satz über Bedingungen oder Auflagen ist anzuwenden.

Stückprüfungen

§ 8. (1) An Stückausführungen mustergeprüfter Militärluftfahrzeuge ist jeweils eine Stückprüfung durchzuführen.

(2) Prüfberichte über Stückprüfungen haben insbesondere zu enthalten

1. Angaben über die für die Herstellung der Stückausführung maßgebenden Musterprüfung,
2. Angaben über zusätzlich durchgeführte Änderungen, sofern nicht § 7 Abs. 5 über ergänzende Musterprüfungen anzuwenden ist,
3. eine Erklärung des Herstellers, ob und inwieweit
 - a) die geprüfte Stückausführung mit dem Baumuster übereinstimmt,
 - b) die für den vorgesehenen Verwendungszweck eingebaute Ausrüstung vollständig und betriebssicher ist und
 - c) der Zusammenbau sachgemäß und den jeweiligen Vorschriften entsprechend erfolgt ist, und
4. die Feststellung, dass die Stückausführung den Bauurkunden entspricht.

(3) Vor der Durchführung allenfalls erforderlicher Flugtests ist festzustellen, dass die zu prüfende Stückausführung den Bauurkunden entspricht.

(4) Die Anerkennung in- oder ausländischer Stückprüfungen ist zulässig, sofern die Musterprüfung vom entsprechenden Baumuster nach § 7 Abs. 6 anerkannt wurde, die Stückprüfungen nach nationalen oder internationalen anerkannten Vorschriften durchgeführt wurden sowie die erforderlichen stückbezogenen Herstellungsunterlagen und Stückprüfberichte vorliegen. § 7 Abs. 6 letzter Satz über Bedingungen oder Auflagen ist anzuwenden.

(5) Nach positivem Abschluss der Stückprüfung eines Militärluftfahrzeuges ist für dieses eine Lufttüchtigkeitsbescheinigung oder ein Fallschirmprüfschein auszustellen.

Nachprüfungen

§ 9. (1) Nachprüfungen sind periodisch oder im Anlassfall durchzuführen.

(2) Prüfberichte über Nachprüfungen haben insbesondere zu enthalten

1. Feststellungen, inwieweit die Vorgaben für den Betrieb, die Materialerhaltungsmaßnahmen und Modifikationen eingehalten wurden,
2. Feststellungen, ob die Funktion und das Betriebsverhalten des in Betracht kommenden Militärluftfahrzeuges für den Erhalt der Lufttüchtigkeit ausreichen und
3. einen Befundbericht und erforderlichenfalls eine Beanstandungsliste, in der alle festgestellten und behobenen oder zur Behebung vorgetragenen Mängel verzeichnet sind.

(3) Die Anerkennung von Nachprüfungen in- oder ausländischer Prüfstellen ist zulässig, sofern die Nachprüfung nach international anerkannten Verfahren durchgeführt wurde und die erforderlichen Prüfberichte vorliegen. § 7 Abs. 6 letzter Satz über Bedingungen oder Auflagen ist anzuwenden.

(4) Nach positivem Abschluss der Nachprüfung eines Militärluftfahrzeuges ist der Weiterbestand der Lufttüchtigkeit im Prüfbericht zu bestätigen und in der Lufttüchtigkeitsbescheinigung oder im Fallschirmprüfschein zu vermerken.

4. Abschnitt

Betriebstüchtigkeit von militärischem Luftfahrtgerät

Erfordernisse und Überprüfungen

§ 10. Auf militärisches Luftfahrtgerät nach § 1 Z 2 sind hinsichtlich der Erfordernisse sowie der Feststellung und Aufrechterhaltung der Betriebstüchtigkeit die §§ 5 bis 9 über die Lufttüchtigkeit von Militärluftfahrzeugen mit folgenden Maßgaben anzuwenden:

1. An Stelle der Lufttüchtigkeit tritt für militärisches Luftfahrtgerät die Betriebstüchtigkeit und an Stelle der Lufttüchtigkeitsbescheinigung die Betriebstüchtigkeitsbescheinigung.
2. Militärisches Luftfahrtgerät darf nur selbständig im Fluge oder am Boden verwendet oder in ein Militärluftfahrzeug eingebaut werden, wenn und solange dessen Betriebstüchtigkeit nach Maßgabe der für dieses Gerät ausgestellten Betriebstüchtigkeitsbescheinigung gegeben ist.
3. Die Betriebstüchtigkeitsbescheinigung kann nach Maßgabe der Sicherheit der Luftfahrt und militärischer Erfordernisse erforderlichenfalls durch andere geeignete Bescheinigungen ersetzt werden.
4. Die Feststellung des Weiterbestandes der Betriebstüchtigkeit von militärischem Luftfahrtgerät hat vor seinem Einbau in ein Militärluftfahrzeug oder seiner Verwendung zu erfolgen.

5. Abschnitt

Urkunden

Bescheinigungen

§ 11. (1) Für jedes Militärluftfahrzeug ist eine Lufttüchtigkeitsbescheinigung auszustellen. Diese hat insbesondere zu enthalten

1. eine fortlaufende Nummerierung,
2. Hersteller, Type, Seriennummer und Dienstbezeichnung des Militärluftfahrzeuges,
3. die Angabe, dass das Militärluftfahrzeug für lufttüchtig befunden wurde,
4. jene Voraussetzungen, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit jeweils zu erfüllen sind, insbesondere Hinweise auf die Verwendungsarten, Betriebsgrenzen und Instandhaltungserfordernisse,
5. den Vermerk einer allfälligen Nachprüfung und
6. jene Dokumente, auf Grund derer die Lufttüchtigkeit festgestellt wurde.

Als Dokumente nach Z 6 gelten insbesondere Muster-, Stück- und Nachprüfberichte sowie Anerkennungen nach § 7 Abs. 6, § 8 Abs. 4 und § 9 Abs. 3.

(2) Für jeden Fallschirm ist ein Fallschirmprüfschein auszustellen. Abs. 1 über die notwendigen Inhalte einer Bescheinigung ist anzuwenden.

(3) Für jedes militärische Luftfahrtgerät ist eine Betriebstüchtigkeitsbescheinigung auszustellen, sofern nicht § 10 Z 3 anzuwenden ist. Für Betriebstüchtigkeitsbescheinigungen ist Abs. 1 über die notwen-

digen Inhalte einer Bescheinigung mit der Maßgabe anzuwenden, dass an die Stelle der Lufttüchtigkeit die Betriebstüchtigkeit tritt.

6. Abschnitt Sonderbestimmungen

Erprobungs- und Prüflüge

§ 12. (1) Erprobungsflüge im Rahmen von Musterprüfungen sind nur zulässig sofern

1. festgestellt wurde, dass das im Fluge zu prüfende Baumuster den festgelegten Bauurkunden entspricht,
2. ein dafür zu nutzender Erprobungsbereich nach § 7 Abs. 4 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, festgelegt wurde und
3. die Sicherheit der Luftfahrt während des Erprobungsfluges gewährleistet ist.

Bei der Anordnung von Erprobungsflügen sind das zu erprobende Militärluftfahrzeug oder das zu erprobende militärische Luftfahrtgerät genau zu bezeichnen und der Zweck der Erprobung festzulegen.

(2) Im Rahmen von Stück- und Nachprüfungen können Prüflüge durchgeführt werden.

(3) Erprobungs- und Prüflüge gelten nicht als Verwendung nach § 5 Abs. 1. Nach Maßgabe der Sicherheit der Luftfahrt und militärischer Erfordernisse können für die Durchführung solcher Flüge zeitlich begrenzte oder auf den jeweiligen Erprobungs- oder Prüfzweck eingeschränkte Lufttüchtigkeitsbescheinigungen oder Fallschirmprüfscheine oder Betriebstüchtigkeitsbescheinigungen ausgestellt werden.

(4) Bei Erprobungs- und Prüflügen sind die zur Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Bedingungen, Befristungen und Auflagen festzulegen.

(5) Für Erprobungs- und Prüflüge können das Hoheitszeichen und eine von § 2 Abs. 3 abweichende Dienstbezeichnung angebracht werden.

7. Abschnitt Schlussbestimmungen

Übergangsbestimmungen

§ 13. Die vor Inkrafttreten dieser Verordnung ausgestellten Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsbescheinigungen sowie Fallschirmprüfscheine gelten unabhängig von einem darauf vermerkten Gültigkeitsdatum als nach dieser Verordnung ausgestellt.

In- und Außerkrafttreten

§ 14. (1) Diese Verordnung tritt mit 1. November 2008 in Kraft.

(2) Mit Ablauf des 31. Oktober 2008 tritt die Militärluftfahrzeug-Kennzeichen-Verordnung, BGBl. Nr. 93/1984, außer Kraft.

**Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung
über die Untersuchung von Unfällen und Vorfällen beim Betrieb
von in- und ausländischen Militärluftfahrzeugen
(Militärluftfahrt-Flugunfalluntersuchungskommissionsverordnung - MilFIUV)
BGBl. II Nr. 368/2001**

Auf Grund des § 137 Abs. 2 und 7 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 105/1999, sowie der Kundmachung BGBl. I Nr. 194/1999, wird verordnet:

Begriffsbestimmungen

§ 1. Gemäß dieser Verordnung bedeutet:

1. Flugunfall: ein Ereignis beim Betrieb eines in- und ausländischen Militärluftfahrzeuges von dem Zeitpunkt an, da Personen das Militärluftfahrzeug mit der Absicht zu fliegen betreten, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Militärluftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei
 - a) eine Person infolge ihres Aufenthaltes in oder auf dem Luftfahrzeug, durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch wenn sich dieser Teil von dem Luftfahrzeug gelöst hat, getötet, tödlich oder schwer verletzt wird, oder
 - b) das Luftfahrzeug wesentlich beschädigt wird.
2. Störung: ein anderes Ereignis als ein Flugunfall, das mit dem Betrieb eines in- und ausländischen Militärluftfahrzeuges oder eines militärischen Luftfahrtgerätes zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt hat oder beeinträchtigen hätte können.
3. Schwere Störung: eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass sich beinahe ein Flugunfall ereignet hätte.
4. Flugvorfall: militärische Bezeichnung für ein Ereignis, das eine Störung im Sinne der Z 2 oder eine schwere Störung im Sinne der Z 3 darstellt.
5. Ursachen: Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse, Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Flugunfall oder einem Flugvorfall geführt haben.
6. Tödliche Verletzung: eine Verletzung, die eine Person bei einem Flugunfall erlitten hat, und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Flugunfall den Tod dieser Person zur Folge hat.
7. Schwere Verletzung: eine Verletzung, die eine Person bei einem Flugunfall erlitten hat, und die
 - a) eine stationäre ärztliche Betreuung von mehr als 48 Stunden erfordert oder
 - b) Knochenbrüche zur Folge hat oder
 - c) Risswunden zur Folge hat, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen verursachen, oder
 - d) Schäden an inneren Organen verursacht hat oder
 - e) Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5% der Körperoberfläche zur Folge hat oder
 - f) Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist.
8. Untersuchung: ein Verfahren zur Feststellung der Ursachen von Flugunfällen und Flugvorfällen in- und ausländischer Militärluftfahrzeuge. Sie umfasst die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen und gegebenenfalls die Erstellung von Empfehlungen mit dem Zweck der Vermeidung künftiger Flugunfälle und Flugvorfälle.
9. Untersuchungsorgan: eine Person, die auf Grund ihrer Qualifikation in einer beim Bundesminister für Landesverteidigung geführten Liste von geeigneten Personen aufscheint und bei der Durchführung einer Untersuchung mitwirkt.
10. Leiter der Flugunfalluntersuchungskommission: eine Person, der vom Bundesminister für Landesverteidigung auf Grund ihrer Qualifikation die Verantwortung für die Organisation, die Durchführung und die Beaufsichtigung der Untersuchung übertragen wird.
11. Fachorgan: eine Person, die dem Bundesministerium für Landesverteidigung angehört und auf Grund ihrer fachlichen Eignung aus einer beim Bundesminister für Landesverteidigung geführten Liste von geeigneten Personen bestellt wird.
12. Sachverständiger: eine Person, die nicht dem Bundesministerium für Landesverteidigung angehören muss, und aus einer beim Bundesminister für Landesverteidigung geführten Liste von geeigneten Personen auf Grund ihrer fachlichen Eignung bestellt wird.
13. Erstbericht: ein Bericht, der die im Frühstadium der Untersuchung festgestellten Tatsachen enthält. Er muss innerhalb von 24 Stunden ab Einleitung der Untersuchung vorliegen.

14. Zwischenbericht: ein Bericht, der innerhalb von zehn Tagen ab Einleitung der Untersuchung oder nach Änderung der Erkenntnisstandes über den Stand der Erhebungen und den Schwerpunkt der weiteren Maßnahmen in Bezug auf die Durchführung der Untersuchung zu erstellen ist.
15. Flugunfalluntersuchungsbericht: ein Bericht, der grundsätzlich innerhalb von zwölf Monaten ab Einleitung der Untersuchung über den Flugunfall oder Flugvorfall zu erstellen ist. Er hat die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen sowie eine Analyse des Flugunfalles oder Flugvorfalles und Empfehlungen zur Vermeidung von künftigen Flugunfällen und Flugvorfällen zu enthalten.
16. Empfehlung: ein Vorschlag zur Vermeidung von Flugunfällen und Flugvorfällen, der auf Grundlage der Ergebnisse der Flugunfalluntersuchungsberichtes erstattet wird.

Zweck der Untersuchung

§ 2. (1) Zweck der Flugunfalluntersuchung ist die Feststellung der Ursachen eines Flugunfalles oder eines Flugvorfalles, die Erstellung eines Gutachtens darüber und die Abgabe von Empfehlungen zur Vermeidung künftiger Unfälle.

(2) Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

Zusammensetzung und Bestellung der Flugunfalluntersuchungskommission

§ 3. (1) Die Flugunfalluntersuchungskommission ist beim Bundesministerium für Landesverteidigung einzurichten und setzt sich aus einem Leiter, einem Stellvertreter oder einer nach Art und Ausmaß des Flugunfalles oder des Flugvorfalls notwendigen Anzahl von Untersuchungsorganen zusammen.

(2) Der Leiter und die Untersuchungsorgane sind für jeden Flugunfall oder Flugvorfall vom Bundesminister für Landesverteidigung aus einer Liste von geeigneten Personen auszuwählen und im Anlassfall gesondert zu bestellen. Die Unbefangenheit dieser Personen muss außer Zweifel stehen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann in die Flugunfalluntersuchungskommission einen Ressortvertreter entsenden, wenn bei einem Flugunfall eines in- und ausländischen Militärluftfahrzeuges die Interessen der Zivilluftfahrt berührt werden.

(4) Für den Fall, dass sich im Bundesgebiet beim Betrieb eines ausländischen Militärluftfahrzeuges ein Flugunfall oder Flugvorfall ereignet, kann der Bundesminister für Landesverteidigung militärische Fachorgane des betroffenen Staates der Untersuchung zum Zwecke der Anhörung beiziehen.

Aufgaben der Flugunfalluntersuchungskommission

§ 4. (1) Die Flugunfalluntersuchungskommission hat die Vorgeschichte, den Verlauf und die Auswirkungen eines Flugunfalles oder eines Flugvorfalls in- und ausländischer Militärluftfahrzeuge, die sich auf österreichischem Hoheitsgebiet ereignet haben und die zur Tötung oder schweren Verletzung von Personen, oder zur erheblichen Beschädigung des Luftfahrzeuges geführt haben, zu erheben. Sie hat alle beitragenden Faktoren zu sammeln und zu erfassen, die Ursachen zu definieren und ein Gutachten darüber abzugeben. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sind von der Flugunfalluntersuchungskommission in Empfehlungen zur Vermeidung von künftigen Flugunfällen und Flugvorfällen umzusetzen.

(2) Die Untersuchungsorgane haben ohne Verzug tätig zu werden. Bei Untersuchungsorganen, die dem Bundesministerium für Landesverteidigung angehören, hat die Bearbeitung eines Flugunfalles oder Flugvorfalles gegenüber allen anderen dienstlichen Aufgaben Priorität.

Untersuchungsbefugnisse

§ 5. (1) Die Untersuchungsorgane sind berechtigt, alle rechtlich zulässigen Mittel zur Erfüllung des Zwecks der Untersuchung einzusetzen, die nicht in die Rechte einer Person eingreifen. Dazu zählen insbesondere:

1. der Zugang zum Ort des Flugunfalles oder Flugvorfalls nach Zustimmung des über das Grundstück Verfügungsberechtigten, sowie zum Militärluftfahrzeug, zu seiner Ausrüstung und Ladung, zu seinem Wrack oder Teilen desselben und
2. die Sicherung von Spuren und die dokumentierte Entnahme von Trümmern, Bauteilen und Bestandteilen der Ausrüstung oder Ladung zum Zwecke der Untersuchung oder Auswertung, und
3. der Zugang zu Aufzeichnungsanlagen, Aufzeichnungsträgern und sonstigen Aufzeichnungen aus dem Militärluftfahrzeug oder der in Betracht kommenden Militärluftleitung oder der militärischen Luftraumüberwachung sowie der Zugang zu sonstigen Aufzeichnungen und deren Auswertungen und
5. die Einholung von Auskünften und
6. die Befragung von Beteiligten, Zeugen, Sachverständigen sowie von anderen für den Untersuchungszweck wichtigen Personen und die Einholung schriftlicher Äußerungen.

(2) Soweit zur Erreichung des Untersuchungszweckes behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Leiter der Flugunfalluntersuchungskommission unter Bedachtnahme darauf anzuordnen, dass hiedurch die Beweisaufnahmen im Zuge von Gerichtsverfahren nicht behindert werden.

(3) Eine über die Sicherung von Spuren hinausgehende Untersuchung ausländischer Militärluftfahrzeuge bedarf der vorherigen Zustimmung des Staates, der Halter des ausländischen Militärluftfahrzeuges ist.

Erstbericht

§ 6. (1) Der Leiter der Flugunfalluntersuchungskommission hat dem Bundesminister für Landesverteidigung innerhalb von 24 Stunden ab Einleitung der Untersuchung einen kurzen Bericht über die im Frühstadium der Untersuchung festgestellten Tatsachen vorzulegen.

(2) Der Erstbericht hat allgemeine Angaben über den Ort des Flugunfalles oder Flugvorfalls und über die Besatzung sowie sonstige Beteiligte zu enthalten. Weiters sind der aktuelle Stand der Ermittlungen und gegebenenfalls der wahrscheinliche Unfallhergang kurz darzustellen.

Zwischenbericht

§ 7. Der Leiter der Flugunfalluntersuchungskommission hat dem Bundesminister für Landesverteidigung innerhalb von zehn Tagen ab Einleitung der Untersuchung oder nach Änderung des Erkenntnisstandes über den Stand der Erhebungen einen Bericht über den bisherigen Verlauf der Untersuchung und den Schwerpunkt der beabsichtigten Maßnahmen vorzulegen. Der Zwischenbericht hat jedenfalls allgemeine Angaben über den Ort des Flugunfalles oder Flugvorfalls, über die Besatzung sowie sonstige Beteiligte und über den Unfallhergang zu enthalten.

Untersuchungsbericht

§ 8. (1) Jede Untersuchung eines Flugunfalles oder eines Flugvorfalls ist mit einem Untersuchungsbericht abzuschließen. Der Bericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Umfang des Anlaffunges zu richten und ist grundsätzlich innerhalb von zwölf Monaten ab Einleitung der Untersuchung dem Bundesminister für Landesverteidigung vorzulegen. Der Bericht hat auf den ausschließlichen Untersuchungszweck gemäß § 2 zu verweisen und Empfehlungen zur Vermeidung von künftigen Flugunfällen oder Flugvorfällen zu enthalten.

(2) Der Untersuchungsbericht hat die Ergebnisse der durchgeführten Ermittlungen sowie eine Analyse des Flugunfalles oder Flugvorfalls zu enthalten. Hiezu zählen insbesondere

1. allgemeine Angaben über das in- und ausländische Militärluftfahrzeug, die Besatzung, den Unfallort, den Flugauftrag, das Flugwetter sowie den Flugverlauf und
2. die Rekonstruktion des Unfallherganges, beginnend mit der Flugauftragserteilung bis zum Zeitpunkt des Flugunfalles oder Flugvorfalls, sowie die Darstellung der übrigen durchgeführten Erhebungen und Untersuchungen sowie deren Ergebnisse und
3. die Auswertung aller Ergebnisse und die Feststellung der Ursachen oder der wahrscheinlichen Ursache des Flugunfalles oder Flugvorfalls und
4. allfällige Beeinträchtigungen der Untersuchungen und deren Gründe.

(3) Die Erstellung des Untersuchungsberichtes erfolgt grundsätzlich im Einvernehmen aller Untersuchungsorgane. Ein Untersuchungsorgan, das abweichende Ansichten zu den Untersuchungsergebnissen vertritt, kann einen Minderheitsbericht erstellen. Der Minderheitsbericht ist dem Untersuchungsbericht beizulegen. Der Untersuchungsbericht ist von allen mitwirkenden Untersuchungsorganen, die keinen Minderheitsbericht erstellt haben, zu unterfertigen und vom Leiter der Flugunfalluntersuchungskommission dem Bundesminister für Landesverteidigung vorzulegen.

Sprachliche Gleichbehandlung

§ 9. Die in dieser Verordnung verwendeten personenbezogenen Ausdrücke betreffen, soweit dies inhaltlich in Betracht kommt, Frauen und Männer gleichermaßen.

Schlussbestimmungen

§ 10. Diese Verordnung tritt mit 1. November 2001 in Kraft.

**Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport
über Militärluftfahrt-Personalausweise
(Militärluftfahrt-Personalverordnung 2012 - MLPV 2012)
BGBl. II Nr. 401**

Auf Grund der §§ 56 Abs. 2 und 57 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 77/2012, wird verordnet:

Inhaltsverzeichnis

1. Hauptstück

Allgemeine Bestimmungen über Militärluftfahrt-Personalausweise

- § 1. Allgemeines
- § 2. Arten
- § 3. Ausstellung, Gültigkeit und Entzug
- § 4. Zuverlässigkeit
- § 5. Prüfungen
- § 6. Fachsenat
- § 7. Inhalt und Form der Militärluftfahrt-Personalausweise

2. Hauptstück

Militärluftfahrer

1. Abschnitt

Militärpiloten

- § 8. Militärfliegertauglichkeit
- § 9. Feststellung und Überprüfung der Militärfliegertauglichkeit sowie Flugunklarheit
- § 10. Befähigungen für Militärpiloten
- § 11. Grundbefähigung
- § 12. Erweiterungen der Grundbefähigung
- § 13. Militär-Flugbücher

2. Abschnitt

Militär-Flugschüler

- § 14. Militär-Flugschülerausweis

3. Abschnitt

Militär-Flugsimulatorlehrer

- § 15. Befähigung Militär-Flugsimulatorlehrer und Militär-Flugsimulatorlehreerausweis

4. Abschnitt

Militär-Fallschirmspringer

- § 16. Gültigkeit
- § 17. Militärfallschirmspringertauglichkeit
- § 18. Befähigungen für Militär-Fallschirmspringer
- § 19. Grundbefähigung
- § 20. Erweiterungen der Grundbefähigung
- § 21. Militär-Fallschirmspringer-Sprungbücher und Videoaufzeichnungen

5. Abschnitt

Militär-Bordtechniker

- § 22. Bordtauglichkeit
- § 23. Befähigungen für Militär-Bordtechniker
- § 24. Grundbefähigung
- § 25. Erweiterungen der Grundbefähigung

6. Abschnitt

Militär-Ladetechniker

- § 26. Befähigungen für Militär-Ladetechniker
- § 27. Grundbefähigung
- § 28. Erweiterungen der Grundbefähigung

**7. Abschnitt
Militär-Luftaufklärer**

- § 29. Befähigungen für Militär-Luftaufklärer
- § 30. Grund- und Lehrbefähigung

**8. Abschnitt
Militärmedizinisches-Patientenlufttransportpersonal**

- § 31. Befähigungen für das Militärmedizinische-Patientenlufttransportpersonal
- § 32. Grundbefähigung
- § 33. Lehrbefähigung

**3. Hauptstück
Sonstiges militärisches Luftfahrtpersonal**

**1. Abschnitt
Militär-Luftfahrttechniker**

- § 34. Abweichende Bestimmungen
- § 35. Befähigungen für Militär-Luftfahrttechniker
- § 36. Militär-Luftfahrttechnische Assistenten und Militär-Luftfahrttechnische Assistenten in Ausbildung zum Militär-Luftfahrtwart
- § 37. Militär-Luftfahrtwarte
- § 38. Militär-Luftfahrtwarte I. Klasse
- § 39. Militär-Luftfahrtmeister
- § 40. Leitende Militär-Luftfahrttechniker und Leitende Militär-Luftfahrttechniker-Anwärter

**2. Abschnitt
Militär-Flugleitungspersonal**

- § 41. Befähigungen für das Militär-Flugleitungspersonal
- § 42. Militär-Flugberatungsdienst (Luftfahrtinformationsdienst)
- § 43. Lehrbefähigung für den Militär-Flugberatungsdienst (Luftfahrtinformationsdienst)
- § 44. Militär-Flugverkehrsdienst
- § 45. Militär-Flugleitungspersonal in leitender Funktion

**3. Abschnitt
Militär-Radarleitpersonal**

- § 46. Radarleittauglichkeit
- § 47. Befähigungen für das Militär-Radarleitpersonal
- § 48. Grundbefähigung
- § 49. Lehrbefähigung
- § 50. Einsatzoffiziere Abfang

**4. Abschnitt
Militär-Flugdienstberatungspersonal (Militär-Dispatch-Personal)**

- § 51. Befähigungen für das Militär-Flugdienstberatungspersonal (Militär-Dispatch-Personal)
- § 52. Grundbefähigung
- § 53. Lehrbefähigung

**5. Abschnitt
Militär-Flugmeteorologiepersonal**

- § 54. Befähigungen für das Militär-Flugmeteorologiepersonal
- § 55. Grund- und Lehrbefähigung

**4. Hauptstück
Gemeinsame Bestimmungen und Sonderbestimmungen**

- § 56. Rollbefähigung
- § 57. Sonderausweise und Sonderbefähigungen
- § 58. Anrechnung anderer Ausbildungen
- § 59. Einsatzbestimmungen

**5. Hauptstück
Übergangs- und Schlussbestimmungen**

- § 60. Übergangsbestimmungen

§ 61. In- und Außerkrafttreten

1. Hauptstück

Allgemeine Bestimmungen über Militärluftfahrt-Personalausweise

Allgemeines

§ 1. (1) Für jede Tätigkeit in der Militärluftfahrt, die flugtechnische oder flugbetriebliche Kenntnisse voraussetzt und Bedeutung für die Sicherheit der Luftfahrt hat, ist für das die jeweiligen Voraussetzungen nach dieser Verordnung erfüllende militärische Luftfahrtpersonal ein entsprechender Militärluftfahrt-Personalausweis auszustellen.

(2) Jegliche Verwendung von militärischem Luftfahrtpersonal hat sich auf die in dessen Militärluftfahrt-Personalausweisen eingetragenen Befähigungen (Erweiterungen) zu beschränken.

(3) Das Vorliegen der Voraussetzungen für die Ausstellung eines Militärluftfahrt-Personalausweises ist nach dem jeweiligen Stand der Technik und den militärischen Erfordernissen der Landesverteidigung zu beurteilen.

(4) Militärluftfahrt-Personalausweise sind vom Heerespersonalamt auszustellen und in Evidenz zu halten.

(5) Soweit im Folgenden personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise. Bei der Anwendung auf bestimmte Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

Arten

§ 2. (1) Für Militärluftfahrer kommen als Militärluftfahrt-Personalausweise (Militärluftfahrerscheine) in Betracht

1. der Militärpilotenausweis,
2. der Militär-Flugschülerausweis,
3. der Militär-Flugsimulatorlehrerausweis,
4. der Militär-Fallschirmspringerausweis,
5. der Militär-Bordtechnikerausweis,
6. der Militär-Ladetechnikerausweis,
7. der Militär-Luftaufklärerausweis und
8. der Militär-Patientenlufttransportpersonalausweis.

(2) Für das sonstige militärische Luftfahrtpersonal kommen als Militärluftfahrt-Personalausweise in Betracht

1. der Militär-Luftfahrttechnikerausweis,
2. der Militär-Flugleitungsausweis,
3. der Militär-Radarleitenausweis,
4. der Militär-Flugdienstberaterausweis (Militär-Dispatch-Ausweis) und
5. der Militär-Flugmeteorologiepersonalausweis.

(3) Über die Fälle des Abs. 1 und 2 hinaus ist nach Maßgabe des jeweiligen Standes der Technik und der militärischen Erfordernisse für militärisches Luftfahrtpersonal ein Sonderausweis auszustellen.

Ausstellung, Gültigkeit und Entzug

§ 3. (1) Voraussetzungen für die Ausstellung eines Militärluftfahrt-Personalausweises für einen Anwärter, die Eintragung einer weiteren Befähigung (Erweiterung) für einen Anwärter auf diese Befähigung und die Erneuerung der Gültigkeit einer Befähigung für den Inhaber einer ruhenden Befähigung sind

1. die Zuverlässigkeit,
2. die körperliche und geistige Eignung für die in Frage kommende Tätigkeit in der Militärluftfahrt,
3. das Vorliegen der jeweils erforderlichen fachlichen Befähigung nach den folgenden Bestimmungen dieser Verordnung und
4. bei Minderjährigen, sofern es inhaltlich in Betracht kommt, zusätzlich eine Zustimmungserklärung des gesetzlichen Vertreters.

(2) Militärluftfahrt-Personalausweise sind, sofern nicht ausdrücklich anderes bestimmt wird, vom Tag der Ausstellung oder der Erneuerung der Gültigkeit an unbefristet gültig.

(3) Während der Gültigkeit haben sich die Inhaberinnen und Inhaber von Militärluftfahrt-Personalausweisen, sofern nicht ausdrücklich anderes bestimmt wird, periodisch, längstens vor Ablauf

1. von zwölf Monaten für Militärpiloten, Militär-Flugschüler und Personal des Militär-Flugverkehrsdienstes sowie

2. von 24 Monaten für andere Militärluftfahrer und das sonstige militärische Luftfahrtpersonal

ab dem Tag der Ausstellung einer Überprüfung des Vorliegens der Voraussetzungen nach Abs. 1 Z 2 und 3 zum Erhalt der Gültigkeit der jeweiligen Befähigung (Erweiterung) zu unterziehen. Diese Überprüfung ist im Rahmen der Dienst- oder Fachaufsicht sicher zu stellen und zu dokumentieren und alle zwölf beziehungsweise 24 Monate zu wiederholen (periodische Überprüfung). Bestehen darüber hinaus begründete Zweifel am Vorliegen einer Voraussetzung nach Abs. 1 oder werden solche während einer periodischen Überprüfung aufgeworfen, so ist die in Zweifel gestellte Voraussetzung von Amts wegen im Rahmen der Dienst- oder Fachaufsicht jedenfalls innerhalb von vier Wochen ab deren Kenntnis zu überprüfen (anlassbezogene Überprüfung).

(4) Wird im Zuge der periodischen oder der anlassbezogenen Überprüfung festgestellt, dass eine Voraussetzung nach Abs. 1 nicht mehr gegeben ist, so ruht die betroffene Befähigung (Erweiterung) bis zur Erneuerung der Gültigkeit, längstens jedoch

1. in den Fällen des § 2 Abs. 1 bis zum Ablauf des dritten Jahres und

2. in den Fällen des § 2 Abs. 2 bis zum Ablauf des achten Jahres

ab Vorliegen des Überprüfungsergebnisses. Nach Ablauf der Fristen nach Z 1 und 2 erlischt die jeweils in Betracht kommende Befähigung (Erweiterung). Sind in einem Militärluftfahrt-Personalausweis alle eingetragenen Befähigungen (Erweiterungen) erloschen, so ist dieser zu entziehen.

(5) Bis zum Vorliegen eines Überprüfungsergebnisses nach Abs. 3 und während des Ruhens einer Befähigung nach Abs. 4 ist eine Verwendung der Inhaberin oder des Inhabers im Rahmen der betroffenen Befähigungen (Erweiterungen) – unbeschadet der Erbringung der Erneuerungsvoraussetzungen – unzulässig.

(6) Nach Erlöschen einer Befähigung (Erweiterung) ist deren Neueintragung in den entsprechenden Militärluftfahrt-Personalausweis bei neuerlichem Vorliegen der Voraussetzungen nach Abs. 1 zulässig.

Zuverlässigkeit

§ 4. (1) Die Zuverlässigkeit ist gegeben, wenn und solange aufgrund des bisherigen Verhaltens anzunehmen ist, dass von der betreffenden Person keine Gefahr für die Sicherheit der Luftfahrt oder die militärische Sicherheit ausgeht oder diese die öffentliche Ordnung und Sicherheit nicht gefährden würde.

(2) Als zuverlässig ist eine Person insbesondere dann nicht anzusehen, wenn sie

1. beschränkt oder voll entmündigt ist oder

2. Alkohol oder Suchtgifte missbraucht oder

3. sich gegen die Vorschriften zum Schutz von Leib und Leben schuldig gemacht hat oder

4. wiederholt gegen militärische Dienstvorschriften, die für die Militärluftfahrt von Bedeutung sind, verstoßen hat.

Die Zuverlässigkeit ist hinsichtlich der Z 2 bis 4 mit Rücksicht auf das Verhalten seit dem letzten derartigen Vorfall zu prüfen.

Prüfungen

§ 5. (1) Für die Durchführung der erforderlichen Prüfungen sind Prüfungskommissionen zur Feststellung der fachlichen Befähigung zu bilden. Die Mitglieder der jeweiligen Prüfungskommissionen sind vom Bundesminister für Landesverteidigung und Sport aus dem Kreis des militärischen Luftfahrtpersonals für die Dauer von fünf Jahren zu bestellen. Die einzelnen Prüfungen oder Prüfungsteile sind, soweit in dieser Verordnung nicht anderes bestimmt ist, vor einem Prüfungssenat aus der erforderlichen Anzahl von Mitgliedern der Prüfungskommission abzulegen. Ein Senatsmitglied ist mit dem Senatsvorsitz zu betrauen. Mindestens ein Senatsmitglied muss für den in Betracht kommenden Prüfungsgegenstand die jeweilige Lehrbefähigung oder gleichzuhaltende Befähigungen innehaben. Für eine positive Beurteilung der entsprechenden Prüfung ist die Einstimmigkeit des jeweiligen Senates erforderlich.

(2) Die näheren Bestimmungen für die Durchführung von Prüfungen sind durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport festzulegen. Die Prüfungen haben jedenfalls das erforderliche Kenntnisspektrum unter Berücksichtigung des Qualitätsmaßstabes nach § 1 Abs. 3 abzudecken.

Fachsenat

§ 6. (1) Der Fachsenat hat folgende Aufgaben:

1. Abgabe einer Empfehlung im Falle einer anlassbezogenen Überprüfung nach § 3 Abs. 3 letzter Satz, ob und gegebenenfalls unter welchen Einschränkungen die Gültigkeit der in Betracht kommenden Befähigung
 - a) weiter besteht oder
 - b) zu erneuern ist;
 2. Festlegung von Ausbildungsprogrammen zur Erneuerung der Gültigkeit einer ruhenden Befähigung;
 3. in Zweifelsfällen Abgabe von Empfehlungen bei der Überschreibung von Befähigungen und Ausbildungen, Prüfungen, Flugstunden oder Praxiszeiten nach der Militärluftfahrt-Personalverordnung 1968 (MLPV 1968), BGBl. Nr. 395.
- (2) Der Fachsenat hat zu bestehen aus
1. einer Vorsitzenden oder einem Vorsitzenden, die Inhaberin oder der Inhaber eines Militärluftfahrt-Personalausweises aus dem in Betracht kommenden Befähigungsspektrum nach § 2 ist oder war und einer Prüfungskommission nach § 5 angehört,
 2. einer Beisitzerin oder einem Beisitzer, die Inhaberin oder Inhaber eines Militärluftfahrt-Personalausweises mit zumindest gleicher Befähigung wie die oder der zu Beurteilende beziehungsweise einer Befähigung, die der zu beurteilenden Fachfrage entspricht, ist und einer Prüfungskommission nach § 5 angehört,
 3. einer oder einem rechtskundigen Bediensteten,
 4. einer Vertreterin oder einem Vertreter des Fachausschusses nach § 11 Abs. 1 Z 11 des Bundes-Personalvertretungsgesetzes (PVG), BGBl. Nr. 133/1967, und
 5. allenfalls erforderlichen Militärärztinnen oder Militärärzten beziehungsweise Militärpsychologinnen oder Militärpsychologen.

Über die Fälle der Z 1 bis 5 hinaus können beratende Expertinnen oder Experten vom Fachsenat zugezogen werden.

(3) Die Willensbildung zur Empfehlung des Fachsenates hat durch die Personen des Abs. 2 Z 1 bis 5 nach Anhörung der oder des Betroffenen mehrheitlich zu erfolgen. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme der Vorsitzenden oder des Vorsitzenden. Empfehlungen über körperliche oder geistige Eignungen nach § 3 Abs. 1 Z 2 bedürfen jedenfalls der Zustimmung des Senatsmitgliedes nach Abs. 2 Z 5.

Inhalt und Form der Militärluftfahrt-Personalausweise

- § 7. (1) Militärluftfahrt-Personalausweise haben jedenfalls folgende Informationen zu enthalten
1. den Aufdruck „Republik Österreich“ sowie Bezeichnung und Amtssiegel des Ministeriums,
 2. das Wappen der Republik Österreich,
 3. Art des Militärluftfahrt-Personalausweises,
 4. die fortlaufende Zahl des Ausweises und den Tag der Ausstellung,
 5. Vor- und Familienname/Nachname,
 6. die Unterschrift der Inhaberin oder des Inhabers,
 7. die Befähigungen, auf die sich der Ausweis erstreckt sowie
 8. Überprüfungsvermerke.

Die Ausstellung der Militärluftfahrt-Personalausweise über grundlegende Informationen in Kartenform mit einem Lichtbild der Inhaberin oder des Inhabers ist zulässig. Diese Karte ist bei Ruhen oder Entzug des Militärluftfahrt-Personalausweises bei der in Betracht kommenden Dienststelle zu hinterlegen. Darüber hinausgehende Ausweiselemente sind in geeigneter Form darzustellen.

(2) Inhabern eines Militärluftfahrt-Personalausweises kann bei dienstlicher Notwendigkeit dieser als Urkunde nach Art. III Abs. 2 lit. a des Abkommens zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrags, BGBl. III Nr. 135/1998, („Military Crew Member Card“), anwendbar aufgrund Art. I des Übereinkommens zwischen den Vertragsstaaten des Nordatlantikvertrags und den anderen an der Partnerschaft für Frieden teilnehmenden Staaten über die Rechtsstellung ihrer Truppen samt Erklärungen Österreichs, BGBl. III Nr. 136/1998, vom Heerespersonalamt ausgestellt werden. In diesem Fall hat der Militärluftfahrt-Personalausweis über die Informationen nach Abs. 1 hinaus folgende Angaben zu enthalten

1. die Bezeichnung „Military Crew Member Card“ sowie
2. jedenfalls ein Lichtbild, das Geburtsdatum und den Dienstgrad der Inhaberin oder des Inhabers.

2. Hauptstück Militärluftfahrer

1. Abschnitt Militärpiloten

Militärfliegertauglichkeit

§ 8. Militärpiloten haben als Eignung nach § 3 Abs. 1 Z 2 die Militärfliegertauglichkeit aufzuweisen. Diese ist nach militärfliegermedizinischen und militärfliegerpsychologischen Kriterien zu differenzieren. Die näheren Bestimmungen für die Spezifizierung dieser Kriterien sind nach Maßgabe der Arten der Militärluftfahrzeuge, dem Alter der Militärpiloten und der Möglichkeiten ihrer Verwendung durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport festzulegen. Diese Spezifizierungen haben dem jeweiligen Stand der militärfliegermedizinischen und militärfliegerpsychologischen Erkenntnisse zu entsprechen.

Feststellung und Überprüfung der Militärfliegertauglichkeit sowie Flugunklarheit

§ 9. (1) Die erstmalige Feststellung der in Betracht kommenden Militärfliegertauglichkeit hat im Rahmen einer dem jeweiligen Stand der militärfliegermedizinischen und militärfliegerpsychologischen Erkenntnisse entsprechenden Erstuntersuchung zu erfolgen.

(2) Die Erstuntersuchung im Rahmen der Feststellung der Militärfliegertauglichkeit umfasst folgende medizinische Bereiche:

1. Eigenanamnese, diese umfasst
 - a) frühere und jetzige Erkrankungen und Verletzungen,
 - b) Operationen und Geschlechtskrankheiten,
 - c) frühere und aktuelle Medikation,
 - d) Allergien, Impfstatus, Tropenaufenthalte,
 - e) Alkohol, Tabak, Drogen, coffeinhaltige Getränke, Kaffee,
 - f) Schlafzeit, Schlafqualität, Flüssigkeitsaufnahme,
 - g) Ernährungsgewohnheiten,
 - h) fliegerische Vorbildung,
 - i) Familienanamnese sowie
 - j) bei Frauen zusätzlich Schwangerschaften, Geburten, geburtshilfliche und gynäkologische Erkrankungen, Operationen und Komplikationen, Kontrazeption;
2. Befunde und Untersuchungen, diese umfassen
 - a) Blut- und Harnlabor sowie
 - b) relevante bildgebende Verfahren entsprechend dem Stand der technischen und medizinischen Wissenschaft, diese enthalten
 - aa) Röntgen,
 - bb) Magnetresonanztomographie,
 - cc) Computertomographie,
 - dd) Ultraschall sowie
 - ee) bei Frauen jedenfalls Ultraschall durch den Facharzt für Gynäkologie und Geburtshilfe;
3. Fachärztliche Untersuchungen, diese umfassen
 - a) Orthopädie einschließlich Anthropometrische Vermessung,
 - b) Augenheilkunde,
 - c) Hals-Nasen-Ohren Untersuchung einschließlich Reintonaudiometrie und Tympanometrie,
 - d) Allergietestung,
 - e) Interne Untersuchung einschließlich Ruheelektrokardiogramm, Ergometrie, Spirometrie und Echokardiographie,
 - f) Neurologie einschließlich Elektroenzephalogramm,
 - g) Psychiatrie,
 - h) Zahnheilkunde einschließlich Panoramaröntgen,
 - i) Dermatologie und Venerologie,
 - j) Urologie sowie

k) Gynäkologie bei Frauen.

(3) Die Überprüfung des Fortbestehens der in Betracht kommenden Militärfliegertauglichkeit ist durch eine militärfliegermedizinische und militärfliegerpsychologische Kontrolluntersuchung nachzuweisen, die auf die Type und das Einsatzspektrum des vorgesehenen Militärluftfahrzeuges unter Bedachtnahme auf das Lebensalter der oder des zu Untersuchenden auszurichten ist.

(4) Die Kontrolluntersuchung im Rahmen der periodischen Überprüfung umfasst folgende medizinische Bereiche:

1. Zwischenanamnese;
2. Blut- und Harnlabor;
3. Interne Untersuchung einschließlich Ruheelektrokardiogramm, Ergometrie und Spirometrie;
4. Augenheilkunde;
5. Hals-Nasen-Ohren Untersuchung;
6. bei positivem Harnbefund und/oder positiver Zwischenanamnese Urologie;
7. Dermatologie;
8. Zahnheilkunde einschließlich Panoramaröntgen;
9. bei Jetpiloten zusätzlich
 - a) Orthopädie,
 - b) Urologie und
 - c) Echokardiographie oder vergleichbare Verfahren.

(5) Werden aufgrund der Untersuchungsergebnisse nach Abs. 2 bis 4 nach militärfliegerärztlicher oder militärfliegerpsychologischer Beurteilung weitere oder vertiefende Untersuchungen für notwendig erachtet, so sind diese durchzuführen.

(6) Die festgestellte Militärfliegertauglichkeit nach Abs. 1 und das Ergebnis der Überprüfung des Fortbestehens der in Betracht kommenden Militärfliegertauglichkeit nach Abs. 2 ist in einem militärfliegermedizinischen Tauglichkeitszeugnis festzuhalten und mit dem Militärpilotenausweis mitzuführen.

(7) Das militärmedizinische Tauglichkeitszeugnis nach Abs. 6 enthält folgende Informationen

1. den Namen und das Geburtsdatum,
2. die fortlaufende Zahl des Militärluftfahrt-Personalausweises nach § 7 Abs. 1 Z 4,
3. die Tauglichkeitszuordnung des Tauglichkeitszeugnisses,
4. das Datum und den Ort der Erstuntersuchung,
5. das Datum und den Ort der letzten Kontrolluntersuchung,
6. Einschränkungen und Auflagen sowie
7. Namen und Unterschrift des ausstellenden militärfliegermedizinischen Sachverständigen nach § 9 Abs. 6.

(8) Für die Feststellung und die Überprüfung des Fortbestehens der Militärfliegertauglichkeit nach Abs. 1 bis 5 sind die erforderlichen Militärärztinnen und Militärärzte sowie Militärpsychologinnen und Militärpsychologen als militärfliegermedizinische oder militärfliegerpsychologische Sachverständige zu bestellen. Diese haben besondere Kenntnisse auf dem Gebiet der Luftfahrtmedizin oder Luftfahrtpsychologie aufzuweisen.

(9) Wird anlässlich einer Untersuchung nach Abs. 2 bis 5 festgestellt, dass die oder der Untersuchte die für ihre oder seine Verwendung in Betracht kommende Militärfliegertauglichkeit nach § 8 nicht erreicht, so ist für sie oder ihn jene Behandlung vorzuschlagen, die nach dem jeweiligen Stand der militärfliegermedizinischen und militärfliegerpsychologischen Erkenntnisse die Wiedererlangung der Militärfliegertauglichkeit erwarten lässt.

(10) Unbeschadet der Abs. 1 bis 5 ist im Fall einer temporären Erkrankung oder Verletzung durch eine Sachverständige oder einen Sachverständigen nach Abs. 8 eine Flugunklarheit im erforderlichen Zeitausmaß auszusprechen. Während der Dauer der ausgesprochenen Flugunklarheit ist eine Verwendung der Inhaberin oder des Inhabers eines Militärpilotenausweises im Rahmen der betroffenen Befähigung unzulässig.

Befähigungen für Militärpiloten

§ 10. (1) Für den Militärpilotenausweis kommen neben der Grundbefähigung jedenfalls folgende Erweiterungen in Betracht

1. die Typenerweiterung,

2. der Nachtsichtflug,
3. der Kunstflug,
4. der Schleppflug,
5. der Instrumentenflug,
6. der Militärfluglehrer,
7. der Militär-Instrumentenfluglehrer,
8. die Einsatzpilotenbefähigung und
9. die Abnahmepilotenbefähigung.

(2) Die Grundbefähigung ist durch Ausstellung eines Militärpilotenausweises zu bescheinigen. Die entsprechenden Erweiterungen sind im Militärpilotenausweis einzutragen.

(3) Die Eintragung weiterer abgeschlossener militärfliegerspezifischer Ausbildungen im Militärpilotenausweis als Erweiterung ist zulässig. Dabei ist auf die jeweilige militärtechnische und militärtaktische Entwicklung Bedacht zu nehmen.

(4) Die Flugstunden zur Erlangung sowie Erhalt der Gültigkeit des Militärpilotenausweises und der Befähigungen können über die in dieser Verordnung genannte Mindeststundenanzahl hinaus in einem Militärpiloten-Jahrespflichtprogramm durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport bindend festgelegt werden. Dieses Programm hat sich am Stand der Technik, den Typen der verwendeten Militärflugfahrzeuge und dem Einsatzspektrum zu orientieren.

(5) Voraussetzung für die Ausübung der Tätigkeiten nach Abs. 1 ist die Innehabung eines Allgemeinen Sprechfunkzeugnisses für den beweglichen Flugfunkdienst nach § 4 Z 1 lit. c des Funkerzeugnisgesetzes 1998 (FZG), BGBl. I Nr. 26/1999, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 32/2002.

Grundbefähigung

§ 11. (1) Die Grundbefähigung ist die Befähigung, Militärflugfahrzeuge eines bestimmten Typs im Flug nach Sichtflugregeln bei Tag sowie den dazu erforderlichen Sprechfunkverkehr zu führen.

(2) Voraussetzungen für die Ausstellung eines Militärpilotenausweises sind jedenfalls

1. die absolvierte Grundausbildung mit mindestens 70 Flugstunden und
2. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

Im Falle der Z 1 dürfen Zeiten auf Flugsimulatoren nicht angerechnet werden. Im Falle der Z 2 dürfen Teile des theoretischen und praktischen Prüfungsteils auf einem in Betracht kommenden Flugsimulator durchgeführt werden.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Grundbefähigung sind die nach dem jeweiligen Stand der Technik und den militärischen Erfordernissen erforderliche Flüge mit, nach Typ des Militärflugfahrzeugs differenziert, mindestens 40 bis 60 Flugstunden pro Jahr als verantwortlicher Militärpilot oder unter Aufsicht eines Militärfluglehrers im Rahmen der Einsatzmilitärpilotausbildung im Flug einschließlich der erforderlichen Überprüfungsflüge zu absolvieren. Bei Militärflugfahrzeugen, für die eine Doppelbesatzung zwingend vorgeschrieben ist, sind die Flugzeiten des zweiten Militärpiloten (Co-Pilot), unter Aufsicht eines verantwortlichen Piloten (Captain), auf die Flugzeiten als verantwortlicher Militärpilot anzurechnen. Auf die, nach Typ des Militärflugfahrzeugs differenzierten, 40 bis 60 Stunden als verantwortlicher Militärpilot können nach dem Kalkül des § 1 Abs. 3 bis zu 20 Flugstunden auf Simulatoren angerechnet werden. Im Falle einer mehr als dreimonatigen dienstlichen Fortbildungsmaßnahme kann das Stundenerfordernis für den jeweils betroffenen Militärpiloten unter Berücksichtigung des Qualitätsmaßstabes nach § 1 Abs. 3 um drei Prozent pro Monat herabgesetzt werden.

(4) Für die Erneuerung der Gültigkeit einer ruhenden Grundbefähigung sind jedenfalls erforderlich

1. die Absolvierung eines, durch den Fachsenat nach § 6 festgelegten, Ausbildungsprogrammes unter Bedachtnahme auf die bisherige fliegerische Erfahrung und die Dauer der militärischen Flugunterbrechung sowie
2. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

Im Falle der Z 1 hat der Fachsenat festzulegen, welche Teile des Ausbildungsprogrammes auf einen in Betracht kommenden Flugsimulator absolviert werden dürfen. Im Falle der Z 2 wird dies durch die Prüfungskommission nach § 5 bestimmt.

(5) Das Ruhen der Grundbefähigung hat jedenfalls das Ruhen der jeweils eingetragenen Erweiterungen zur Folge.

Erweiterungen der Grundbefähigung

§ 12. (1) Die Typenerweiterung ist die Befähigung, Militärluftfahrzeuge eines anderen als des jeweiligen Typs nach § 11 im Fluge zu führen. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. die Absolvierung eines typenspezifischen Ausbildungsprogrammes mit mindestens 20 Flugstunden, wobei davon bis zu 10 Stunden auf einem in Betracht kommenden Flugsimulator absolviert werden können, und
2. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

Die Prüfungskommission nach § 5 hat festzulegen, ob und in welchem Ausmaß Teile der theoretischen und praktischen Prüfung auf einem in Betracht kommenden Flugsimulator durchgeführt werden können.

(2) Die Befähigung „Nachtsichtflug“ ist die Befähigung, mit Militärluftfahrzeugen Flüge bei Nacht unter Sichtflugregeln durchzuführen. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. die Absolvierung eines Ausbildungsprogrammes mit mindestens fünf Flugstunden und 20 Nachtlandungen sowie
2. die Absolvierung einer entsprechenden praktischen Prüfung.

(3) Die Befähigung „Kunstflug“ ist die Befähigung, Kunstflüge mit Militärluftfahrzeugen auszuführen. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. die Absolvierung eines Ausbildungsprogrammes mit mindestens fünf Übungsflügen und
2. die Absolvierung einer entsprechenden praktischen Prüfung.

(4) Die Befähigung „Schleppflug“ ist die Befähigung, Luftfahrzeuge, Luftfahrtgeräte oder Gegenstände wie beispielsweise Zieldarstellungsgeräte mit Militärluftfahrzeugen zu schleppen. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. die Absolvierung eines Ausbildungsprogrammes mit mindestens vier Übungsflügen und
2. die Absolvierung einer entsprechenden praktischen Prüfung.

(5) Die Befähigung „Instrumentenflug“ ist die Befähigung, Instrumentenflüge mit Militärluftfahrzeugen eines bestimmten Typs durchzuführen. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. mindestens 200 Gesamtflugstunden,
2. die Absolvierung eines Ausbildungsprogrammes mit mindestens 40 Flugstunden und
3. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

Im Falle der Z 1 dürfen bis zu 40 Stunden auf einem in Betracht kommenden Flugsimulator angerechnet werden. Im Falle der Z 2 dürfen bis zu 20 Stunden auf einem in Betracht kommenden Flugsimulator durchgeführt werden. Im Falle der Z 3 dürfen Teile des theoretischen und praktischen Prüfungsteils in einem von der Prüfungskommission nach § 5 festzulegenden Umfang auf einem in Betracht kommenden Flugsimulator durchgeführt werden.

(6) Die Befähigung „Militärfluglehrer“ ist die Befähigung, Militär-Flugschüler und Militärpiloten theoretisch und praktisch für die Grundbefähigung und jene Erweiterungen, mit Ausnahme der Instrumentenflugbefähigung, auszubilden, für die der Militärfluglehrer eine gültige Befähigung besitzt. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. die Absolvierung von mindestens 500 Gesamtflugstunden auf Militärluftfahrzeugen vor der Zulassung zur Ausbildung zum Militärfluglehrer,
2. die Absolvierung eines Militärfluglehrerlehrganges „Theorie“,
3. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil sowie
4. die Ausbildung
 - a) eines Militär-Flugschülers bis zum Erreichen der Grundbefähigung nach § 11 oder
 - b) eines Militärpiloten bis zum Erreichen einer Typenerweiterung und einer zweiten Erweiterung nach § 10 Abs. 1 Z 2 bis 4 oder
 - c) von zwei Militärpiloten bis zum Erreichen einer Typenerweiterung unter Aufsicht eines Militärfluglehrers.

(7) Die Befähigung „Militär-Instrumentenfluglehrer“ ist die Befähigung, Militärpiloten im Instrumentenflug theoretisch und praktisch auszubilden. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. die Innehabung einer gültigen Befähigung „Instrumentenflug“ nach Abs. 5,

2. die Absolvierung von mindestens 500 Gesamtflugstunden auf Militärluftfahrzeugen vor der Zulassung zur Ausbildung zum Militär-Instrumentenfluglehrer,
3. die Absolvierung eines Militärfluglehrerlehrganges „Theorie“ und
4. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

Im Falle der Z 4 kann die Absolvierung des theoretischen Teils der Prüfung entfallen, wenn diese Prüfung gemeinsam mit der Prüfung des Militärfluglehrerlehrganges „Theorie“ abgelegt wird.

(8) Die Einsatzpilotenbefähigung ist die Befähigung, die einem Militärluftfahrzeug zugeordneten Einsatzaufgaben durchführen zu können. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. die Absolvierung von mindestens 250 Gesamtflugstunden und
2. die Absolvierung eines Schulungsprogrammes mit Überprüfungsflügen.

(9) Die Abnahmepilotenbefähigung ist die Befähigung, Flugzeuge oder Flugzeugsysteme im Flug zu Zwecken der Abnahme technischer Neuerungen oder bei nachhaltigen technischen Problemstellungen zu testen. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. die Absolvierung einer vorhabensbezogenen Schulung mit Überprüfungsflug und
2. die Absolvierung von mindestens 1.500 Gesamtflugstunden als Einsatzpilot.

(10) Die Prüfungen für die Befähigungen „Nachtsichtflug“, „Kunstflug“, „Schleppflug“ und die Einsatzpilotenbefähigung sind abweichend von § 5 vor einem Einzelprüfer abzulegen.

(11) Für den Erhalt der Erweiterungen der Grundbefähigung sind folgende Kriterien zu erfüllen

1. für die Typenerweiterung zehn Flugstunden pro Jahr als verantwortlicher Militärpilot und zwei Handhabungsprüfungen im Abstand von maximal sechs Monaten,
2. für die Befähigung „Nachtsichtflug“ drei Flugstunden bei Nacht unter Sichtflugregeln und zehn Nachtlandungen pro Jahr,
3. für die Befähigung „Kunstflug“ zwei Kunstflüge pro Jahr,
4. für die Befähigung „Schleppflug“ zwei Schleppflüge pro Jahr,
5. für die Befähigung „Instrumentenflug“ zwei Instrumentencheckflüge pro Jahr im Abstand von maximal sechs Monaten, bei mehreren Typen ist nur ein Checkflug pro Typ und Jahr erforderlich,
6. für die Befähigung „Militärfluglehrer“ die nachweisliche Tätigkeit als Militärfluglehrer,
7. für die Befähigung „Militär-Instrumentenfluglehrer“ die nachweisliche Tätigkeit als Militär-Instrumentenfluglehrer,
8. für die Einsatzpilotenbefähigung die nachweisliche Tätigkeit als Einsatzpilot und
9. für die Abnahmepilotenbefähigung die Innehabung einer Befähigung nach Abs. 8.

Im Falle der Z 1 und 5 dürfen Flugstunden beziehungsweise Checkflüge auf einem in Betracht kommenden Flugsimulator durchgeführt werden.

(12) Für die Erneuerung der Gültigkeit einer ruhenden Erweiterung der Grundbefähigung sind jedenfalls erforderlich

1. die Erfüllung der Kriterien nach § 11 Abs. 4 Z 1 und
2. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

Im Falle der Z 2 dürfen Teile des theoretischen und praktischen Prüfungsteiles auf einem in Betracht kommenden Flugsimulator durchgeführt werden.

Militär-Flugbücher

§ 13. Militärpiloten haben zum Nachweis ihrer praktischen Verwendung Militär-Flugbücher zu führen. Flugzeiten auf Flugsimulatoren und Flugübungsgeräten sind in den Militär-Flugbüchern einzutragen.

2. Abschnitt

Militär-Flugschüler

Militär-Flugschülerausweis

§ 14. (1) Vor Beginn der fliegerischen Grundausbildung ist Anwärterinnen oder Anwärtern auf einen Militärpilotenausweis ein Militär-Flugschülerausweis auszustellen. In diesem ist einzutragen, für welche Arten von Militärluftfahrzeugen die Inhaberin oder der Inhaber ausgebildet wird.

(2) Während der Erfüllung der Voraussetzungen zur Erneuerung der Gültigkeit eines Militärpilotenausweises wird der Militär-Flugschülerausweis durch den ruhenden Militärpilotenausweis ersetzt.

(3) Auf Militär-Flugschüler sind die §§ 8, 9 und 13 über die Militärfliegertauglichkeit, deren Feststellung und Überprüfung sowie über Militär-Flugbücher anzuwenden.

3. Abschnitt **Militär-Flugsimulatorlehrer**

Befähigung Militär-Flugsimulatorlehrer und Militär-Flugsimulatorlehrerausweis

§ 15. (1) Die Befähigung „Militär-Flugsimulatorlehrer“ ist die Befähigung, Militärpiloten und Militär-Flugschüler unter Zuhilfenahme von Flugsimulatoren aus-, fort- und weiterbilden zu können. Diese Befähigung ist

1. als Erweiterung in den Militärpilotenausweis einzutragen oder
2. als Militär-Flugsimulatorlehrerausweis dann auszustellen, wenn die oder der Betreffende über keinen gültigen Militärpilotenausweis mehr verfügt.

(2) Voraussetzungen für die Eintragung der Befähigung „Militär-Flugsimulatorlehrer“ oder die Ausstellung eines Militär-Flugsimulatorlehrerausweises sind jedenfalls

1. das Vorliegen einer gültigen oder ruhenden Einsatzpilotenbefähigung,
2. die Innehabung einer gültigen oder ruhenden Befähigung „Militärfluglehrer“,
3. die Absolvierung eines Ausbildungsprogrammes auf einem in Betracht kommenden Flugsimulator und
4. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit sind nachzuweisen

1. im Falle der Erweiterung im Militärpilotenausweis nach Abs. 1 Z 1 die kontinuierliche Tätigkeit als Militär-Flugsimulatorlehrer und
2. im Falle der Ausstellung eines Militär-Flugsimulatorlehrerausweises nach Abs. 1 Z 2 40 Simulator-Flugstunden und die kontinuierliche Tätigkeit als Militär-Flugsimulatorlehrer.

(4) Für die Erneuerung der Gültigkeit einer ruhenden Befähigung „Militär-Flugsimulatorlehrer“ oder eines ruhenden Militär-Flugsimulatorlehrerausweises sind die Kriterien nach § 11 Abs. 4 Z 1 und 2 zu erfüllen.

4. Abschnitt **Militär-Fallschirmspringer**

Gültigkeit

§ 16.(1) Militär-Fallschirmspringerausweise sind vom Tag der Ausstellung an bis zum 31. Dezember des darauf folgenden Kalenderjahres gültig. In der Folge sind sie nach Maßgabe des Abs. 2 jeweils um weitere 24 Monate zu verlängern.

(2) Für die Verlängerung der Gültigkeit eines Militär-Fallschirmspringerausweises ist neben dem Nachweis über die Militärfallschirmspringertauglichkeit die erfolgreiche Absolvierung der erforderlichen Absprünge mit den zugehörigen Vorbereitungs- und Beendigungsarbeiten für die jeweilige Befähigung innerhalb der Gültigkeitsdauer des Militär-Fallschirmspringerausweises unter Zugrundelegung des Qualitätsmaßstabes nach § 1 Abs. 3 zu erbringen. Diese erforderlichen Absprünge sind durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport in einem Militär-Fallschirmspringer-Sprungpflichtprogramm als jedenfalls zu erfüllendes Mindestprogramm im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport festzulegen.

Militärfallschirmspringertauglichkeit

§ 17. (1) Militär-Fallschirmspringer und Anwärterinnen und Anwärter auf einen Militär-Fallschirmspringerausweis haben als Eignung nach § 3 Abs. 1 Z 2 die nach Art der Verwendung differenzierte Militärfallschirmspringertauglichkeit aufzuweisen. Die Militärfallschirmspringertauglichkeit besteht in der physischen und psychischen Leistungsfähigkeit, wiederholt Absprünge mit Fallschirmen durchzuführen. Diese ist erstmals im Rahmen einer militärmedizinischen Untersuchung festzustellen. Das Fortbestehen der Militärfallschirmspringertauglichkeit ist durch eine militärmedizinische Kontrolluntersuchung frühestens sechs Monate vor der Verlängerung des Militär-Fallschirmspringerausweises nachzuweisen.

(2) Die Untersuchungen im Rahmen der Feststellung der Militärfallschirmspringertauglichkeit haben die medizinischen Bereiche oder Teilbereiche nach § 9 zu umfassen, die durch die jeweilige Befähigung und das potenzielle Einsatzspektrum indiziert werden.

(3) Die näheren Bestimmungen für die Spezifizierung der Untersuchungen nach Abs. 1 und 2 sind nach Maßgabe der Arten der Fallschirme, dem Alter des Militär-Fallschirmspringers und der Möglichkeiten der Verwendung durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport festzulegen. Diese Spezifizierungen haben dem jeweiligen Stand der militärmedizinischen Erkenntnisse zu entsprechen.

Befähigungen für Militär-Fallschirmspringer

§ 18.(1) Für den Militär-Fallschirmspringerausweis kommen neben der Grundbefähigung folgende Erweiterungen in Betracht

1. die Freifallbefähigung,
2. die Lehrbefähigung,
3. die Tandemmeisterbefähigung und
4. die Tandemlehrbefähigung.

(2) Die Grundbefähigung ist durch Ausstellung eines Militär-Fallschirmspringerausweises zu bescheinigen. Die entsprechenden Erweiterungen sind im Militär-Fallschirmspringerausweis einzutragen.

Grundbefähigung

§ 19. (1) Die Grundbefähigung ist die Befähigung, Fallschirme mit automatischer Auslösung zu packen und mit diesen abzuspringen.

(2) Die Voraussetzungen für die Ausstellung eines Militär-Fallschirmspringerausweises sind die erfolgreiche Absolvierung der erforderlichen Ausbildungen, Absprünge und Prüfungen.

(3) Für die Erneuerung der Gültigkeit einer ruhenden Grundbefähigung sind unter Aufsicht einer Person mit Lehrbefähigung die erforderlichen Absprünge und Ausbildungsmodule zu absolvieren.

(4) Nähere Bestimmungen für die Durchführung der jeweils erforderlichen Ausbildungen, Absprünge, Prüfungen und Ausbildungsmodule nach Abs. 2 und 3 sind unter Berücksichtigung des Qualitätsmaßstabes nach § 1 Abs. 3, insbesondere der technologischen Entwicklungen im Bereich des Militär-Fallschirmsprunges, durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport in einem Militär-Fallschirmspringer-Sprungpflichtprogramm als jedenfalls zu erfüllendes Mindestprogramm festzulegen.

Erweiterungen der Grundbefähigung

§ 20. (1) Die Freifallbefähigung ist die Befähigung, Fallschirme mit manueller Auslösung zu packen und mit diesen abzuspringen. Voraussetzungen für die Bescheinigung der Freifallbefähigung sind neben einer gültigen Grundbefähigung die erfolgreiche Absolvierung der erforderlichen Ausbildungen, Absprünge und Prüfungen.

(2) Die Lehrbefähigung ist die Befähigung, Anwärterinnen und Anwärter auf einen Militär-Fallschirmspringerausweis und Militär-Fallschirmspringer auszubilden. Voraussetzungen für die Bescheinigung der Lehrbefähigung sind neben einer gültigen Freifallbefähigung die nachgewiesene, unterstützende Tätigkeit in der Ausbildung sowie die erfolgreiche Absolvierung der erforderlichen Ausbildungen, Absprünge und Prüfungen.

(3) Die Tandemmeisterbefähigung ist die Befähigung, Tandemfallschirme zu packen und mit diesen mit einem Passagier abzuspringen. Voraussetzungen für die Bescheinigung der Tandemmeisterbefähigung sind neben einer gültigen Freifallbefähigung der Nachweis über Tandem-Sprungerfahrung nach dem Qualitätsmaßstab nach § 1 Abs. 3 sowie die Absolvierung einer entsprechenden Prüfung.

(4) Die Tandemlehrbefähigung ist die Befähigung, Militär-Fallschirmspringer zu Tandemmeistern auszubilden. Voraussetzungen für die Bescheinigung der Tandemlehrbefähigung sind neben einer gültigen Lehrbefähigung und Tandemmeisterbefähigung die nachgewiesene, unterstützende Tätigkeit in der Ausbildung sowie die erfolgreiche Absolvierung einer entsprechenden Prüfung.

(5) Für die Erweiterungen nach Abs. 1 bis 4 gilt das Erfordernis nach § 19 Abs. 4.

(6) Für die Erweiterungen nach Abs. 1 bis 4 gilt § 19 Abs. 3 über die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Grundbefähigung mit folgenden Maßgaben:

1. Die Erneuerung der Gültigkeit einer Freifallbefähigung beinhaltet auch eine Erneuerung der Grundbefähigung.
2. Für die Erneuerung der Gültigkeit einer Lehrbefähigung sind jedenfalls eine gültige Freifallbefähigung und eine unterstützende Tätigkeit in der entsprechenden Ausbildung erforderlich.
3. Für die Erneuerung der Gültigkeit einer Tandemmeisterbefähigung ist jedenfalls eine gültige Freifallbefähigung erforderlich.

4. Für die Erneuerung der Gültigkeit einer Tandemlehrbefähigung sind jedenfalls eine gültige Lehrbefähigung, eine gültige Tandemmeisterbefähigung und eine unterstützende Tätigkeit in der entsprechenden Ausbildung erforderlich.

Militär-Fallschirmspringer-Sprungbücher und Videoaufzeichnungen

§ 21. (1) Militär-Fallschirmspringer und Anwärterinnen und Anwärter auf einen Militär-Fallschirmspringerausweis haben zum Nachweis ihrer praktischen Verwendung Militär-Fallschirmspringer-Sprungbücher zu führen.

(2) Ist die Durchführung von Prüfungsabsprünge zur Erlangung der Freifallbefähigung oder der Lehrbefähigung oder der Tandemmeisterbefähigung oder der Tandemlehrbefähigung nicht möglich, so kann der zuständige Prüfungssenat nach § 5 auch die Videoaufzeichnung eines durch die Eintragung im Militär-Fallschirmspringer-Sprungbuch nachgewiesenen, im Zuge der in Betracht kommenden Ausbildung absolvierten, Absprunget als Nachweis der fachlichen Befähigung heranziehen.

5. Abschnitt

Militär-Bordtechniker

Bordtauglichkeit

§ 22. (1) Militär-Bordtechniker haben die Bordtauglichkeit aufzuweisen. Diese ist nach militärfliegermedizinischen Kriterien zu differenzieren.

(2) Die Erstuntersuchung im Rahmen der Feststellung der Bordtauglichkeit umfasst folgende medizinische Bereiche:

1. Eigenanamnese, diese umfasst
 - a) frühere und jetzige Erkrankungen und Verletzungen,
 - b) Operationen und Geschlechtskrankheiten,
 - c) frühere und aktuelle Medikation,
 - d) Allergien, Impfstatus, Tropenaufenthalte,
 - e) Alkohol, Tabak, Drogen, koffeinhaltige Getränke, Kaffee,
 - f) Schlafzeit, Schlafqualität, Flüssigkeitsaufnahme,
 - g) Ernährungsgewohnheiten,
 - h) Familienanamnese sowie
 - i) bei Frauen zusätzlich Schwangerschaften, Geburten, geburtshilfliche und gynäkologische Erkrankungen, Operationen und Komplikationen, Kontrazeption;
2. Befunde und Untersuchungen, diese umfassen
 - a) Blut- und Harnlabor sowie
 - b) relevante bildgebende Verfahren entsprechend dem Stand der technischen und medizinischen Wissenschaft;
3. Fachärztliche Untersuchungen, diese umfassen
 - a) Orthopädie,
 - b) Augenheilkunde,
 - c) Hals-Nasen-Ohren Untersuchung,
 - d) Interne Untersuchung einschließlich Ruheelektrokardiogramm, Ergometrie und Spirometrie sowie
 - e) Zahnheilkunde inklusive Panoramaröntgen.

(3) Die Kontrolluntersuchung im Rahmen der periodischen Überprüfung umfasst folgende medizinische Bereiche:

1. Zwischenanamnese;
2. Blut- und Harnlabor;
3. Interne Untersuchung einschließlich Ruheelektrokardiogramm, Ergometrie und Spirometrie;
4. Visusbestimmung (Sehtafel im Anlassfall und FA-Augen);
5. Hals-Nasen-Ohren Untersuchung;
6. bei positivem Harnbefund und/oder positiver Zwischenanamnese Urologie.

(4) Werden aufgrund der Untersuchungsergebnisse nach Abs. 2 und 3 nach militärfliegerärztlicher oder militärfliegerpsychologischer Beurteilung weitere oder vertiefende Untersuchungen für notwendig erachtet, so sind diese durchzuführen. § 9 Abs. 10 über die Flugunklarheit ist anzuwenden.

Befähigungen für Militär-Bordtechniker

§ 23. (1) Für den Militär-Bordtechnikerausweis kommen neben der Grundbefähigung folgende Erweiterungen in Betracht

1. die Typenerweiterung,
2. die Funktionserweiterung und
3. die Lehrbefähigung.

(2) Die Grundbefähigung ist durch Ausstellung eines Militär-Bordtechnikerausweises zu bescheinigen. Die entsprechenden Erweiterungen sind im Militär-Bordtechnikerausweis einzutragen.

Grundbefähigung

§ 24. (1) Die Grundbefähigung ist die Befähigung, die Bedienung und Überwachung von Teilsystemen an Bord von Militärluftfahrzeugen eines bestimmten Typs im Fluge durchzuführen. Weiters besteht die Befähigung darin, die Be- und Entladung an Militärluftfahrzeugen eines bestimmten Typs durchzuführen, die Fracht im Fluge zu überwachen, die Betreuung von Passagieren wahrzunehmen und Konfigurationsänderungen im Frachtraum durchzuführen.

(2) Voraussetzungen für die Ausstellung eines Militär-Bordtechnikerausweises sind jedenfalls

1. der Abschluss einer dem Anforderungsprofil entsprechenden Ausbildung,
2. die absolvierte Grundausbildung mit mindestens 20 Flugstunden, wobei militärische Flugstunden im nichtständigen Flugdienst, die bereits vor der Grundausbildung absolviert wurden, darauf angerechnet werden dürfen und
3. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Grundbefähigung sind jedenfalls Flüge von mindestens zehn Flugstunden auf dem eingetragenen Typ durchzuführen, bei dem eine Tätigkeit als Militär-Bordtechniker ausgeübt wird.

(4) Für die Erneuerung der Gültigkeit einer ruhenden Grundbefähigung sind jedenfalls erforderlich

1. die Erfüllung der Kriterien nach § 11 Abs. 4 Z 1 und
2. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

(5) Militär-Bordtechniker haben zum Nachweis ihrer praktischen Verwendung ein Militär-Flugbuch nach § 13 zu führen.

Erweiterungen der Grundbefähigung

§ 25. (1) Die Typenerweiterung ist die Befähigung, die Aufgaben eines Militär-Bordtechnikers auch an Bord von Militärluftfahrzeugen eines anderen als des jeweiligen Typs nach § 24 auszuführen. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. die Absolvierung eines typenspezifischen Ausbildungsprogrammes mit mindestens 10 Flugstunden und
2. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

(2) Die Befähigung „Funktionserweiterung“ ist die Befähigung, die Bedienung und Überwachung von Teilsystemen an Bord von Militärluftfahrzeugen eines bestimmten Typs im Fluge auch als Teil einer Minimum-Besatzung durchzuführen. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. die Absolvierung eines typenspezifischen Ausbildungsprogrammes mit mindestens zehn Flugstunden und
2. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

(3) Die Lehrbefähigung ist die Befähigung, Anwärterinnen und Anwärter auf einen Militär-Bordtechnikerausweis auszubilden. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. eine mindestens fünfjährige Tätigkeit im Rahmen der Grundbefähigung als Militär-Bordtechniker und
2. eine nachgewiesene, unterstützende Tätigkeit in der entsprechenden Ausbildung.

(4) Für die Erweiterungen nach Abs. 1 und 2 gilt § 24 Abs. 3 bis 5 über den Erhalt der Gültigkeit, die Erneuerung der ruhenden Gültigkeit und die Führung des Militär-Flugbuches nach § 13. Für den Erhalt der Lehrbefähigung ist darüber hinaus eine Lehrpraxis, für die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Lehrbefähigung jedenfalls eine nachgewiesene, unterstützende Tätigkeit in der entsprechenden Ausbildung erforderlich.

6. Abschnitt Militär-Ladetechniker

Befähigungen für Militär-Ladetechniker

§ 26. (1) Für Militärluftfahrzeugtypen, die Militärluftfahrt-Personal mit ausschließlich beladungstechnischen Kenntnissen erfordern, kann ein Militär-Ladetechnikerausweis ausgestellt werden. Für den Militär-Ladetechnikerausweis kommen neben der Grundbefähigung folgende Erweiterungen in Betracht

1. die Typenerweiterung und
2. die Lehrbefähigung.

(2) Die Grundbefähigung ist durch Ausstellung eines Militär-Ladetechnikerausweises zu bescheinigen. Die entsprechenden Erweiterungen sind im Militär-Ladetechnikerausweis einzutragen.

(3) Auf Militär-Ladetechniker ist § 22 über die Bordtauglichkeit anzuwenden.

Grundbefähigung

§ 27. (1) Die Grundbefähigung ist die Befähigung, die Be- und Entladung an Militärluftfahrzeugen eines bestimmten Typs durchzuführen, die Fracht im Fluge zu überwachen, die Betreuung von Passagieren wahrzunehmen, im Flugbetrieb die Besatzung im Rahmen der Betriebsvorschriften zu unterstützen und Konfigurationsänderungen im Frachtraum durchzuführen.

(2) Voraussetzungen für die Ausstellung eines Militär-Ladetechnikerausweises sind jedenfalls

1. der Abschluss einer dem Anforderungsprofil entsprechenden Ausbildung,
2. die Absolvierung eines Militär-Ladetechniker Lehrganges mit der Durchführung von mindestens zehn Transportflügen unter Aufsicht eines Lehrers und
3. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Grundbefähigung sind die nach dem Qualitätsmaßstab nach § 1 Abs. 3 erforderlichen Transportflüge, mindestens jedoch fünf, durchzuführen.

(4) Für die Erneuerung der Gültigkeit einer ruhenden Grundbefähigung sind jedenfalls erforderlich

1. die Erfüllung der Kriterien nach § 11 Abs. 4 Z 1 und
2. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

(5) Militär-Ladetechniker haben zum Nachweis ihrer praktischen Verwendung ein Militär-Flugbuch nach § 13 zu führen.

Erweiterungen der Grundbefähigung

§ 28. (1) Die Typenerweiterung ist die Befähigung, die Aufgaben eines Militär-Ladetechnikers auch an Bord von Militärluftfahrzeugen eines anderen als des jeweiligen Typs nach § 27 auszuführen. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. die Absolvierung eines typenspezifischen Ausbildungsprogrammes mit mindestens fünf Transportflügen und
2. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

(2) Die Lehrbefähigung ist die Befähigung, Anwärtinnen und Anwärter auf einen Militär-Ladetechnikerausweis theoretisch und praktisch auszubilden. Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. eine mindestens fünfjährige Tätigkeit im Rahmen der Grundbefähigung als Militär-Ladetechniker und
2. eine nachgewiesene, unterstützende Tätigkeit in der entsprechenden Ausbildung.

(3) Für die Erweiterungen nach Abs. 1 und 2 gilt § 27 Abs. 3 bis 5 über den Erhalt der Gültigkeit, die Erneuerung der ruhenden Gültigkeit und die Führung des Militär-Flugbuches nach § 13. Für den Erhalt der Lehrbefähigung ist darüber hinaus eine Lehrpraxis, für die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Lehrbefähigung jedenfalls eine nachgewiesene, unterstützende Tätigkeit in der entsprechenden Ausbildung erforderlich.

7. Abschnitt Militär-Luftaufklärer

Befähigungen für Militär-Luftaufklärer

§ 29. (1) Für den Militär-Luftaufklärerausweis kommt neben der Grundbefähigung die Lehrbefähigung in Betracht.

(2) Die Grundbefähigung ist durch Ausstellung eines Militär-Luftaufklärerausweises zu bescheinigen. Die Lehrbefähigung ist als Erweiterung im Militär-Luftaufklärerausweis einzutragen.

(3) Auf Militär-Luftaufklärer ist § 22 über die Bordtauglichkeit anzuwenden.

Grund- und Lehrbefähigung

§ 30. (1) Die Grundbefähigung ist die Befähigung, luftgestützte Sensorik zum Zwecke der Erfassung von Zielen zu bedienen. Die Voraussetzungen für die Ausstellung eines Militär-Luftaufklärerausweises sind jedenfalls

1. die absolvierte Grundausbildung mit mindestens 30 Luftaufklärungseinsätzen und
2. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

(2) Für den Erhalt der Gültigkeit der Grundbefähigung ist jedenfalls die Durchführung von 30 Luftaufklärungseinsätzen nachzuweisen.

(3) Für die Erneuerung der Gültigkeit einer ruhenden Grundbefähigung sind jedenfalls erforderlich

1. die Erfüllung der Kriterien nach § 11 Abs. 4 Z 1 und
2. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

(4) Militär-Luftaufklärer haben zum Nachweis ihrer praktischen Verwendung ein Militär-Flugbuch nach § 13 zu führen.

(5) Die Lehrbefähigung ist die Befähigung, Anwärterinnen und Anwärter auf einen Militär-Luftaufklärerausweis auszubilden. Voraussetzungen für die Eintragung der Lehrbefähigung sind neben einer gültigen Grundbefähigung jedenfalls eine über die Grundbefähigung hinausgehende Flugerfahrung als Militär-Luftaufklärer. Für die Lehrbefähigung gelten Abs. 2 bis 4 über den Erhalt der Gültigkeit, die Erneuerung der ruhenden Gültigkeit und die Führung des Militär-Flugbuches nach § 13. Für den Erhalt der Lehrbefähigung ist darüber hinaus eine Lehrpraxis, für die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Lehrbefähigung jedenfalls eine nachgewiesene, unterstützende Tätigkeit in der entsprechenden Ausbildung erforderlich.

8. Abschnitt

Militärmedizinisches-Patientenlufttransportpersonal

Befähigungen für das Militärmedizinische-Patientenlufttransportpersonal

§ 31. (1) Für den Militär-Patientenlufttransportpersonalausweis kommt neben der Grundbefähigung die Lehrbefähigung in Betracht.

(2) Die Grundbefähigung ist durch die Ausstellung eines Militär-Patientenlufttransportpersonalausweises zu bescheinigen. Die Lehrbefähigung ist als Erweiterung im Militär-Patientenlufttransportpersonalausweis einzutragen.

(3) Auf das Militärmedizinische-Patientenlufttransportpersonal ist § 22 über die Bordtauglichkeit anzuwenden.

Grundbefähigung

§ 32. (1) Die Grundbefähigung ist die Befähigung, Patienten nach militärischen Erfordernissen während des Verladens, des Fluges und des Entladens entsprechend dem jeweiligen Stand der Militärmedizin zu betreuen sowie die dafür erforderlichen medizinischen Geräte zu bedienen und zu überwachen.

(2) Voraussetzung für die Ausstellung eines Militär-Patientenlufttransportpersonalausweises ist jedenfalls die Absolvierung eines Ausbildungsprogrammes, das medizinische, flugphysiologische, flugtechnisch/flugbetriebliche und gerätespezifische Module zu beinhalten hat.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Grundbefähigung sind jedenfalls pro Jahr ein Patientenlufttransport oder eine Patientenlufttransportübung zu absolvieren.

(4) Für die Erneuerung der Gültigkeit einer ruhenden Grundbefähigung ist gemäß dem jeweiligen Stand der Militärmedizin eine theoretische und praktische Ausbildung vorzuschreiben, die sich an der bisherigen Erfahrung im Militär-Patientenlufttransport und der Dauer des Ruhens zu orientieren hat.

(5) Militärmedizinisches-Patientenlufttransportpersonal hat zum Nachweis seiner praktischen Verwendung ein Militär-Flugbuch nach § 13 zu führen.

Lehrbefähigung

§ 33. (1) Die Lehrbefähigung ist die Befähigung, Anwärterinnen und Anwärter auf einen Militär-Patientenlufttransportpersonalausweis auszubilden.

- (2) Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls
1. eine mindestens zweijährige Tätigkeit in Ausübung der Grundbefähigung und
 2. die Ablegung einer theoretischen und praktischen Prüfung.

(3) Für die Lehrbefähigung gilt § 32 Abs. 3 bis 5 über den Erhalt der Gültigkeit, die Erneuerung der Gültigkeit und die Führung des Militär-Flugbuches nach § 13. Für den Erhalt der Lehrbefähigung ist darüber hinaus eine Lehrpraxis, für die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Lehrbefähigung jedenfalls eine nachgewiesene, unterstützende Tätigkeit in der entsprechenden Ausbildung erforderlich.

3. Hauptstück

Sonstiges militärisches Luftfahrtpersonal

1. Abschnitt

Militär-Luftfahrttechniker

Abweichende Bestimmungen

§ 34. Für Militär-Luftfahrttechniker ist § 3 über Ausstellung, Gültigkeit und Entzug von Militärluftfahrt-Personalausweisen mit folgenden Abweichungen anzuwenden:

1. Die periodische Überprüfung nach § 3 Abs. 3 erster und zweiter Satz kann so lange ausgesetzt werden, als die Voraussetzungen nach § 3 Abs. 1 Z 2 und 3 im Rahmen eines Qualitätsmanagements durch die Fachaufsicht sichergestellt und dokumentiert werden. Dieses Qualitätsmanagement ist im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport zu implementieren (kontinuierliche Überprüfung).
2. Vor Durchführung einer anlassbezogenen Überprüfung nach § 3 Abs. 3 letzter Satz sind die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 im Rahmen der Fachaufsicht binnen vier Wochen ab Kenntnis von begründeten Zweifeln zu überprüfen. Bestehen diese Zweifel weiter, so ist die anlassbezogene Prüfung durchzuführen.

Befähigungen für Militär-Luftfahrttechniker

§ 35. (1) Für den Militär-Luftfahrttechnikerausweis kommen folgende Befähigungen in Betracht

1. der Militär-Luftfahrttechnische Assistent,
2. der Militär-Luftfahrttechnische Assistent in Ausbildung zum Militär-Luftfahrtwart,
3. der Militär-Luftfahrtwart mit den Bereichen Militär-Luftfahrzeugsystemwart und Militär-Luftfahrtgerätwart,
4. der Militär-Luftfahrtwart I. Klasse mit den Bereichen Militär-Luftfahrzeugsystemwart I. Klasse und Militär-Luftfahrtgerätwart I. Klasse,
5. der Militär-Luftfahrtmeister,
6. der Leitende Militär-Luftfahrttechniker und
7. der Leitende Militär-Luftfahrttechniker-Anwärter.

(2) Für den Erhalt der Gültigkeit des Militär-Luftfahrttechnikerausweises mit den jeweils eingetragenen Befähigungen ist eine dem Qualitätsmaßstab nach § 1 Abs. 3 entsprechende Verwendung auf einem Arbeitsplatz in den militärluftfahrttechnisch/-logistischen Diensten erforderlich. Zu den militärluftfahrttechnisch/-logistischen Diensten nach dieser Verordnung gehören alle in der Militärluftfahrt tätigen Militär-Luftfahrttechniker, die Aufgaben im Zusammenhang mit der Feststellung oder Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Militärluftfahrzeugen oder Betriebstüchtigkeit von Militärluftfahrtgerät wahrnehmen. Dies beinhaltet insbesondere sämtliche Aufgaben, die für den Betrieb, die Materialerhaltung einschließlich Modifikationen sowie die zugehörige Materialbewirtschaftung notwendig sind. Die gültige Befähigung eines Militär-Luftfahrtwartes I. Klasse schließt die erworbenen Befähigungen des Militär-Luftfahrtwartes im entsprechenden Umfang ein. Die gültige Befähigung eines Leitenden Militär-Luftfahrttechnikers schließt alle allfällig vorher erworbenen Befähigungen wie die eines Militär-Luftfahrtwartes, eines Militär-Luftfahrtwartes I. Klasse oder Militär-Luftfahrtmeisters mit ein.

(3) Militär-Luftfahrttechniker, die Tätigkeiten an Bord von Militärluftfahrzeugen im Fluge ausüben, müssen bordtauglich sein. Dabei ist § 22 über die Bordtauglichkeit anzuwenden.

Militär-Luftfahrttechnische Assistenten und Militär-Luftfahrttechnische Assistenten in Ausbildung zum Militär-Luftfahrtwart

§ 36. (1) Die Befähigung „Militär-Luftfahrttechnischer Assistent“ ist die Befähigung, unterstützende Tätigkeiten in den militärluftfahrttechnisch/-logistischen Diensten durchzuführen.

(2) Voraussetzungen für die Eintragung der Befähigung „Militär-Luftfahrttechnischer Assistent“ sind jedenfalls

1. die erforderlichen militärluftfahrttechnisch/-logistischen Kenntnisse und
2. die arbeitsplatzbezogene Einweisung durch Militär-Luftfahrttechniker mit der Mindestbefähigung nach § 35 Abs. 1 Z 4.

(3) Die Voraussetzung für den Beginn der Fachausbildung zum Militär-Luftfahrtwart ist jedenfalls der Abschluss einer dem Anforderungsprofil entsprechenden technischen Ausbildung.

(4) Vor Beginn der Fachausbildung zum Militär-Luftfahrtwart ist Anwärterinnen oder Anwärtern ein Militär-Luftfahrttechnikerausweis mit der Befähigung „Militär-Luftfahrttechnischer Assistent in Ausbildung zum Militär-Luftfahrtwart“ auszustellen. Dabei ist einzutragen, an welchem Luftfahrzeugsystem oder Luftfahrtgerät die Inhaberin oder der Inhaber des Militär-Luftfahrttechnikerausweises ausgebildet wird. Mit der Erreichung der Befähigung „Militär-Luftfahrtwart“ ist diese Befähigung samt der Eintragung zu löschen.

Militär-Luftfahrtwarte

§ 37. (1) Die Befähigung „Militär-Luftfahrtwart“ ist die Befähigung

1. qualifizierte Tätigkeiten der Materialerhaltung selbstständig durchzuführen,
2. das Ergebnis der Arbeiten zu dokumentieren und
3. über die Flugklarheit oder Verwendbarkeit zu entscheiden

und ist als Befähigung „Militär-Luftfahrzeugsystemwart“ oder als Befähigung „Militär-Luftfahrtgerätwart“ im Militär-Luftfahrttechnikerausweis einzutragen.

(2) Die Befähigung „Militär-Luftfahrzeugsystemwart“ ist die Befähigung, die in Abs. 1 Z 1 bis 3 bezeichneten Tätigkeiten an einem Luftfahrzeugsystem in grundsätzlich allen typenrelevanten Fachrichtungen durchzuführen.

(3) Die Befähigung „Militär-Luftfahrtgerätwart“ ist die Befähigung, die in Abs. 1 Z 1 bis 3 bezeichneten Tätigkeiten an Luftfahrtgerät in der jeweiligen Fachrichtung oder aufgrund der technischen Komplexität deren notwendige Unterteilungen in Technologiebereiche durchzuführen.

(4) Voraussetzungen für die Eintragung der Befähigungen „Militär-Luftfahrzeugsystemwart“ oder „Militär-Luftfahrtgerätwart“ sind jedenfalls

1. eine einschlägige Ausbildung nach § 36 Abs. 3 und
2. die erfolgreiche Absolvierung der erforderlichen Praxis, Ausbildungen und Prüfungen.

(5) Jede weitere Befähigung ist nach Vorliegen der Voraussetzungen nach Abs. 4 in den Militär-Luftfahrttechnikerausweis einzutragen

1. als Typenerweiterung für jedes andere Luftfahrzeugsystem nach Abs. 2 und
2. als Fachrichtungs-/Technologieerweiterung für jede andere Fachrichtung oder jeden anderen Technologiebereich nach Abs. 3.

(6) Für die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Befähigung „Militär-Luftfahrzeugsystemwart“ und „Militär-Luftfahrtgerätwart“ sowie der jeweils eingetragenen Erweiterungen sind entsprechende Ausbildungsmodule erfolgreich zu absolvieren.

Militär-Luftfahrtwarte I. Klasse

§ 38. (1) Die Befähigung „Militär-Luftfahrtwart I. Klasse“ ist die Befähigung

1. über die Befähigung nach § 37 hinausgehende spezialisierte Tätigkeiten der Materialerhaltung selbstständig durchzuführen,
2. spezialisierte Tätigkeiten der Materialerhaltung zu überwachen,
3. das Ergebnis der Arbeiten zu dokumentieren,
4. über die Flugklarheit oder Verwendbarkeit zu entscheiden sowie
5. Militär-Luftfahrttechniker auszubilden

und ist als Befähigung „Militär-Luftfahrzeugsystemwart I. Klasse“ oder als Befähigung „Militär-Luftfahrtgerätwart I. Klasse“ im Militär-Luftfahrttechnikerausweis einzutragen.

(2) Die Befähigung „Militär-Luftfahrzeugsystemwart I. Klasse“ ist die Befähigung, die in Abs. 1 Z 1 bis 4 bezeichneten Tätigkeiten an einem Luftfahrzeugsystem in einer typenrelevanten Fachrichtung durchzuführen.

(3) Die Befähigung „Militär-Luftfahrtgerätwart I. Klasse“ ist die Befähigung, die in Abs. 1 Z 1 bis 4 bezeichneten Tätigkeiten in einer Fachrichtung oder aufgrund der technischen Komplexität deren notwendige Unterteilungen in Technologiebereiche an Luftfahrtgerät durchzuführen.

(4) Voraussetzungen für die Eintragung der Befähigungen „Militär-Luftfahrzeugsystemwart I. Klasse“ oder „Militär-Luftfahrtgerätwart I. Klasse“ sind jedenfalls

1. das Vorliegen einer gültigen Befähigung als Militär-Luftfahrtwart in dem entsprechenden Bereich und
2. die erfolgreiche Absolvierung der erforderlichen Praxis, Ausbildungen und Prüfungen.

(5) Jede weitere Befähigung ist nach Vorliegen der Voraussetzungen nach Abs. 4 Z 2 in den Militär-Luftfahrttechnikerausweis einzutragen

1. als Typenerweiterung für jedes andere Luftfahrzeugsystem nach Abs. 2 und
2. als Fachrichtungs-/Technologieerweiterung für jede andere Fachrichtung oder jeden anderen Technologiebereich nach Abs. 2 oder Abs. 3.

(6) § 37 Abs. 6 über die Erneuerung der Gültigkeit ist anzuwenden.

Militär-Luftfahrtmeister

§ 39. (1) Die Befähigung „Militär-Luftfahrtmeister“ ist die Befähigung

1. Leitungs-, Überwachungs- und Steuerungsfunktionen in den militärluftfahrttechnisch/logistischen Diensten im jeweiligen Wirkungsbereich zu erfüllen und auf Basis der in der Militärluftfahrt geltenden Regelungen über die Flugklarheit oder Verwendbarkeit zu entscheiden,
2. Überprüfungen der Funktion und Beurteilungen von Luftfahrzeugen oder Luftfahrtgerät am Boden und/oder im Fluge durchzuführen,
3. Militär-Luftfahrtstechniker auszubilden und
4. über die Tätigkeiten nach Z 1 bis 3 Bescheinigungen auszustellen.

(2) Die Befähigungselemente nach Abs. 1 Z 1 und 3 erstrecken sich typen- und fachrichtungsübergreifend auf alle Bereiche, das Befähigungselement nach Abs. 1 Z 2 erstreckt sich auf jene Typen- und Fachrichtungs-/Technologiebereiche, für die eine gültige Befähigung zum Militär-Luftfahrtwart I. Klasse vorliegt.

(3) Voraussetzungen für die Eintragung der Befähigung „Militär-Luftfahrtmeister“ sind jedenfalls

1. der Abschluss einer Ausbildung in einem fach- oder technologiespezifischen Bereich,
2. die Innehabung einer gültigen Befähigung als Militär-Luftfahrtwart I. Klasse und
3. die erfolgreiche Absolvierung der erforderlichen Praxis, Ausbildungen und Prüfungen.

(4) Jede weitere Typen- und Fachrichtungs-/Technologieerweiterung, die im Befähigungselement nach Abs. 1 Z 2 als Luftfahrtwart I. Klasse erworben wird und für die die Voraussetzungen des Abs. 3 vorliegen, ist im Militär-Luftfahrttechnikerausweis einzutragen.

(5) § 37 Abs. 6 über die Erneuerung der Gültigkeit ist anzuwenden.

Leitende Militär-Luftfahrtstechniker und Leitende Militär-Luftfahrtstechniker-Anwärter

§ 40. (1) Die Befähigung „Leitender Militär-Luftfahrtstechniker“ ist die Befähigung

1. Regelungen für die Feststellung oder Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Militärluftfahrzeugen oder Betriebstüchtigkeit von Militärluftfahrtgerät zu erstellen und deren Einhaltung zu überprüfen,
2. Leitungs-, Überwachungs- und Steuerungsfunktionen auszuüben,
3. Überprüfungen der Funktion und Beurteilungen von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät am Boden oder im Fluge durchzuführen,
4. Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät für den Betrieb freizugeben sowie über die Flugklarheit oder Verwendbarkeit zu entscheiden,
5. Tätigkeiten an Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät durchzuführen,
6. Militär-Luftfahrtstechniker auszubilden,
7. über die Tätigkeiten nach Z 1 bis 6 Bescheinigungen auszustellen sowie
8. mit dem Senatsvorsitz einer Prüfungskommission nach § 5 und dem Vorsitz eines Fachsenates nach § 6 Abs. 2 Z 1 bezüglich Militär-Luftfahrtstechniker betraut werden zu können.

(2) Voraussetzungen für die Eintragung der Befähigung „Leitender Militär-Luftfahrtstechniker“ sind jedenfalls der erfolgreiche Abschluss einer dem Anforderungsprofil entsprechenden technischen Ausbildung sowie die erfolgreiche Absolvierung der erforderlichen Praxis, Ausbildungen und Prüfungen.

(3) Die Festlegung der technischen Ausbildung und Praxis nach Abs. 2 hat nach den fachlichen Erfordernissen für die Feststellung oder Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Militärluftfahrzeugen oder Betriebstüchtigkeit von Militärluftfahrtgerät zu erfolgen.

(4) § 37 Abs. 6 über die Erneuerung der Gültigkeit ist anzuwenden.

(5) Vor Beginn der Fachausbildung zum Leitenden Militär-Luftfahrttechniker ist Anwärterinnen oder Anwärtern ein Militär-Luftfahrttechnikerausweis mit der Befähigung „Leitender Militär-Luftfahrttechniker-Anwärter“ auszustellen. Dabei ist einzutragen, in welchem Bereich der militärluftfahrttechnisch/-logistischen Dienste die Inhaberin oder der Inhaber des Militär-Luftfahrttechnikerausweises ausgebildet wird. Mit der Erreichung der Befähigung „Leitender Militär-Luftfahrttechniker“ nach Abs. 1 ist diese Befähigung samt der Eintragung zu löschen.

2. Abschnitt

Militär-Flugleitungspersonal

Befähigungen für das Militär-Flugleitungspersonal

§ 41. (1) Für den Militär-Flugleitungsausweis kommen folgende Befähigungen in Betracht

1. der Militär-Flugberatungsdienst (Luftfahrtinformationsdienst),
2. die Lehrbefähigung für den Militär-Flugberatungsdienst,
3. der Militär-Flugverkehrsdienst mit den Bereichen
 - a) Militär-Fluginformationsdienst und
 - b) Militär-Flugverkehrskontrolldienst,sowie
4. das Militär-Flugleitungspersonal in leitender Funktion.

(2) Die Befähigungen nach Abs. 1 sind für das Militär-Flugleitungspersonal die Voraussetzungen zur Wahrnehmung der Aufgaben der Flugsicherung nach § 119 LFG im jeweiligen Zuständigkeitsbereich.

Militär-Flugberatungsdienst (Luftfahrtinformationsdienst)

§ 42. (1) Die Befähigung „Militär-Flugberatungsdienst“ ist die Befähigung

1. den festen Flugfernmelddienst durchzuführen,
2. den Flugberatungsdienst auszuüben,
3. die Aufgaben einer Meldestelle für Flugverkehrsdienste zu erfüllen,
4. den Fliegerleitdienst auszuüben,
5. den örtlich begrenzten Fluginformationsdienst auszuüben sowie
6. den Alarmdienst wahrzunehmen.

(2) Voraussetzungen für die Eintragung der Befähigung „Militär-Flugberatungsdienst“ sind jedenfalls

1. die erfolgreiche Absolvierung der erforderlichen Ausbildungen und Prüfungen,
2. die erfolgreiche praktische Ausbildung am Arbeitsplatz unter Anleitung eines Lehrbefähigten für die Dauer von zumindest zwei Monaten und
3. für die Ausübung der Tätigkeiten nach Abs. 1 Z 4 und 5 die Inhabung eines Allgemeinen Sprechfunkzeugnisses für den beweglichen Flugfunkdienst nach § 4 Z 1 lit. c FZG.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Befähigung „Militär-Flugberatungsdienst“ ist die Befähigte oder der Befähigte an einem entsprechenden Arbeitsplatz im Fachdienst Flugsicherung oder in einem Dienst zu verwenden, der mit der Befähigung in einem unmittelbaren fachlichen Zusammenhang steht. Darüber hinaus ist die Teilnahme an zumindest einer Fortbildung im Fachdienst erforderlich. Die geistige Eignung wird abweichend von § 3 Abs. 3 kontinuierlich durch den Dienststellenleiter beurteilt.

(4) Für eine Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Befähigung ist eine Prüfung über das erforderliche Kenntnisspektrum erfolgreich zu absolvieren.

Lehrbefähigung für den Militär-Flugberatungsdienst (Luftfahrtinformationsdienst)

§ 43. (1) Die Befähigung „Lehrbefähigung für den Militär-Flugberatungsdienst“ ist die Befähigung, Anwärterinnen und Anwärter zum Militär-Flugberatungsdienst auszubilden.

(2) Voraussetzungen für die Eintragung der Befähigung „Lehrbefähigung für den Militär-Flugberatungsdienst“ sind jedenfalls

1. das Vorliegen einer gültigen Befähigung für den Militär-Flugberatungsdienst,

2. eine nachgewiesene Ausbildung auf dem Gebiet der Pädagogik und Didaktik sowie
3. eine nachgewiesene, unterstützende Tätigkeit in der entsprechenden Ausbildung.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Befähigung „Lehrbefähigung für den Militär-Flugberatungsdienst“ sind eine gültige Befähigung „Militär-Flugberatungsdienst“ sowie eine Lehrpraxis nachzuweisen.

(4) Für die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Befähigung „Lehrbefähigung für den Militär-Flugberatungsdienst“ sind eine gültige Befähigung nach § 42 sowie die Erfüllung der Voraussetzung nach Abs. 2 Z 3 erforderlich.

Militär-Flugverkehrsdienst

§ 44. (1) Der Militär-Flugverkehrsdienst nach § 41 Abs. 1 Z 3 umfasst die Bereiche „Militär-Fluginformationsdienst“ und „Militär-Flugverkehrskontrolldienst“.

(2) Die Befähigung „Militär-Fluginformationsdienst“ ist die Befähigung

1. Ratschläge und Informationen für eine sichere und zweckmäßige Durchführung von Flügen zu erteilen,
2. den Fliegerleitdienst auszuüben,
3. den Fluginformationsdienst auszuüben und
4. den Alarmdienst wahrzunehmen.

(3) Die Befähigung „Militär-Flugverkehrskontrolldienst“ ist die Befähigung

1. Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen untereinander in der Luft und auf Manövrierflächen sowie zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf Manövrierflächen zu verhindern,
2. den raschen, flüssigen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zur gewährleisten,
3. den Fliegerleitdienst auszuüben,
4. den Fluginformationsdienst auszuüben und
5. den Alarmdienst wahrzunehmen.

(4) Voraussetzungen für die Eintragung der Befähigungen nach Abs. 2 und 3 sind:

1. Das Vorliegen einer gültigen Militär-Fluglotsenlizenz. Nähere Bestimmungen für die Durchführung der Erteilung der Militär-Fluglotsenlizenz sind durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport festzulegen und haben jedenfalls den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für Fluglotsenlizenzen und bestimmte Zeugnisse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 206 vom 11.8.2011 S. 21, zu entsprechen.
2. Die Innehabung eines Allgemeinen Sprechfunkzeugnisses für den beweglichen Flugfunkdienst nach § 4 Z 1 lit. c FZG.
3. Die erfolgreiche Ausbildung zum Militär-Flugberatungsdienst nach § 42 Abs. 2 Z 1.

(5) Die Militär-Fluglotsenlizenz ist auf Antrag des Dienststellenleiters alle 12 Monate neu auszustellen.

(6) Für den Erhalt der Gültigkeit der Befähigung „Militär-Fluginformationsdienst“ und der Befähigung „Militär-Flugverkehrskontrolldienst“ sind

1. eine gültige Militär-Fluglotsenlizenz und
2. die Tätigkeit an einem entsprechenden Arbeitsplatz im Fachdienst Flugsicherung oder die Verwendung in einem Dienst, der in einem unmittelbaren fachlichen Zusammenhang steht,

erforderlich.

(7) Für die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Befähigung „Militär-Fluginformationsdienst“ und der ruhenden Befähigung „Militär-Flugverkehrskontrolldienst“ ist eine gültige Militär-Fluglotsenlizenz sowie die erfolgreiche Absolvierung einer Prüfung über das notwendige Kenntnisspektrum erforderlich.

Militär-Flugleitungspersonal in leitender Funktion

§ 45. (1) Die Befähigung „Militär-Flugleitungspersonal in leitender Funktion“ ist die Befähigung

1. Regelungen für den gesamten Fachdienst Flugsicherung oder für dessen Teilbereiche zu erstellen und deren Einhaltung zu überprüfen,
2. Leitungs-, Überwachungs- und Steuerungsfunktionen im Verantwortungsbereich auszuüben,
3. Überprüfungen der Funktionen im Fachbereich sowie die Beurteilung der Befähigungen im laufenden Betrieb durchzuführen und

4. den Fachdienst Flugsicherung für den Flugbetrieb in leitender Funktion oder als Experte sicherzustellen.

(2) Voraussetzungen für die Eintragung der Befähigung „Militär-Flugleitungspersonal in leitender Funktion“ ist neben der tatsächlichen Ausübung der Tätigkeiten nach Abs. 1 jedenfalls eine gültige Befähigung nach § 41 Abs. 1 Z 1 oder Z 3.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Befähigung „Militär-Flugleitungspersonal in leitender Funktion“ ist eine, dem Qualitätsmaßstab nach § 1 Abs. 3 entsprechende, adäquate Verwendung erforderlich.

(4) Für die Erneuerung einer ruhenden Befähigung „Militär-Flugleitungspersonal in leitender Funktion“ ist die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil erforderlich.

3. Abschnitt

Militär-Radarleitpersonal

Radarleittauglichkeit

§ 46. (1) Militär-Radarleitpersonal hat als körperliche und geistige Eignung nach § 3 Abs. 1 Z 2 die Radarleittauglichkeit aufzuweisen. Diese ist nach militärfliegermedizinischen und militärfliegerpsychologischen Kriterien zu differenzieren.

(2) Die Untersuchungen im Rahmen der Feststellung der Radarleittauglichkeit haben die medizinischen Bereiche oder Teilbereiche nach § 9 zu umfassen, die durch die jeweilige Befähigung und das potentielle Einsatzspektrum indiziert werden.

(3) Abweichend vom Intervall nach § 3 Abs. 3 ist ein, dem Qualitätsmaßstab nach § 1 Abs. 3 entsprechendes, Untersuchungsintervall der periodischen Überprüfung festzulegen.

Befähigungen für das Militär-Radarleitpersonal

§ 47. (1) Für den Militär-Radarleitausweis kommen neben der Grundbefähigung folgende Befähigungen in Betracht

1. die Lehrbefähigung und
2. der Einsatzoffizier Abfang.

(2) Die Grundbefähigung ist durch Ausstellung eines Militär-Radarleitausweises zu bescheinigen. Die entsprechenden Erweiterungen sind im Militär-Radarleitausweis einzutragen.

Grundbefähigung

§ 48. (1) Die Grundbefähigung ist die Befähigung, Militärluftfahrzeuge an Flugziele unter Verwendung von Radaranlagen heranzuführen.

(2) Voraussetzungen für die Ausstellung eines Militär-Radarleitausweises sind jedenfalls

1. die erfolgreiche Absolvierung der erforderlichen Ausbildungen und Prüfungen,
2. die Innehabung eines Allgemeinen Sprechfunkzeugnisses für den beweglichen Flugfunkdienst nach § 4 Z 1 lit. c FZG und
3. die abgeschlossene Ausbildung zum Militär-Flugberatungsdienst nach § 42 Abs. 2 Z 1.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Grundbefähigung ist eine entsprechende praktische Verwendung sowie eine Bestätigung durch einen Vorgesetzten im Rahmen der Fachaufsicht oder die Verwendung an einem entsprechenden Arbeitsplatz im Fachdienst „Militär-Radarleitdienst“ erforderlich.

(4) § 42 Abs. 4 über die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Befähigung ist anzuwenden.

Lehrbefähigung

§ 49. (1) Die Lehrbefähigung ist die Befähigung, Anwärterinnen und Anwärter auf einen Militär-Radarleitausweis auszubilden.

(2) Voraussetzungen für die Eintragung der Lehrbefähigung sind jedenfalls

1. eine gültige Grundbefähigung,
2. eine über die Grundbefähigung hinausgehende Erfahrung im Militär-Radarleitdienst und
3. die Ausbildung einer Anwärterin oder eines Anwärters zum Erlangen der Grundbefähigung nach § 48 unter Aufsicht eines Lehrbefähigten.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Lehrbefähigung sind

1. eine gültige Grundbefähigung und
2. eine entsprechende Lehrpraxis

erforderlich.

(4) Für die Erneuerung der ruhenden Lehrbefähigung sind

1. eine gültige Grundbefähigung und
2. die Erfüllung der Voraussetzung nach Abs. 2 Z 3

erforderlich.

Einsatzoffiziere Abfang

§ 50. (1) Die Befähigung „Einsatzoffizier Abfang“ ist die Befähigung

1. zur geordneten und sicheren Führung der im Diensthabenden System Luftraumüberwachung eingesetzten Militärpiloten, des Militär-Radarleitpersonals und der fliegerischen Einsatzmittel sowie
2. zur geordneten und sicheren Abwicklung des militärischen Übungs- und Einsatzflugbetriebs im Rahmen des Militär-Radarleitdienstes.

(2) Voraussetzungen für die Eintragung der Befähigung „Einsatzoffizier Abfang“ sind jedenfalls

1. eine gültige Grundbefähigung,
2. eine über die Grundbefähigung hinausgehende Erfahrung im Militär-Radarleitdienst und
3. die erfolgreiche Absolvierung der erforderlichen Ausbildungen und Prüfungen.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Befähigung „Einsatzoffizier Abfang“ sind jedenfalls erforderlich

1. eine praktische Verwendung als Einsatzoffizier Abfang und
2. eine Bestätigung durch einen Vorgesetzten im Rahmen der Fachaufsicht hierüber.

(4) § 42 Abs. 4 über die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Befähigung ist anzuwenden.

4. Abschnitt

Militär-Flugdienstberatungspersonal (Militär-Dispatch-Personal)

Befähigungen für das Militär-Flugdienstberatungspersonal (Militär-Dispatch-Personal)

§ 51. (1) Für den Militär-Flugdienstberaterausweis (Militär-Dispatch-Ausweis) kommt neben der Grundbefähigung die Lehrbefähigung in Betracht.

(2) Die Grundbefähigung ist durch Ausstellung eines Militär-Flugdienstberaterausweises (Militär-Dispatch-Ausweises) zu bescheinigen. Die Lehrbefähigung ist als Erweiterung im Militär-Flugdienstberaterausweis (Militär-Dispatch-Ausweis) einzutragen.

Grundbefähigung

§ 52. (1) Die Grundbefähigung ist die Befähigung, Militärflüge vom Standpunkt der Sicherheit des Flugbetriebes vorzubereiten und zu überwachen.

(2) Voraussetzungen für die Ausstellung eines Militär-Flugdienstberaterausweises (Militär-Dispatch-Ausweises) sind jedenfalls

1. die Innehabung eines Allgemeinen Sprechfunkzeugnisses für den beweglichen Flugfunkdienst nach § 4 Z 1 lit. c FZG,
2. die absolvierte Ausbildung zum Militär-Flugdienstberatungsdienst,
3. die Ablegung einer theoretischen Prüfung und
4. eine praktische Verwendung von mindestens zwei Monaten unter Aufsicht eines Lehrbefähigten.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Grundbefähigung ist

1. die Verwendung als Militär-Flugdienstberater für mindestens sechs Monate innerhalb der letzten 24 Monate oder
2. die nach dem Qualitätsmaßstab nach § 1 Abs. 3 erforderliche Betreuung von mindestens zwölf Militärflügen als verantwortlicher Militär-Flugdienstberater

nachzuweisen.

(4) Für die Erneuerung der Gültigkeit einer ruhenden Grundbefähigung sind jedenfalls erforderlich

1. die Erfüllung der Kriterien nach § 11 Abs. 4 Z 1 und
2. die Ablegung einer theoretischen Prüfung.

Lehrbefähigung

§ 53. (1) Die Lehrbefähigung ist die Befähigung, Anwärterinnen und Anwärter für die Grundbefähigung auszubilden.

(2) Voraussetzungen für die Eintragung dieser Erweiterung sind jedenfalls

1. eine mindestens fünfjährige Tätigkeit als Militär-Flugdienstberater,
2. die Absolvierung eines Militärfluglehrerlehrganges „Theorie“,
3. die Ablegung einer theoretischen Prüfung und
4. die Ausbildung einer Anwärterin oder eines Anwärters für die Militär-Flugdienstberatung unter Aufsicht eines Lehrbefähigten.

(3) Für den Erhalt und die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Lehrbefähigung ist § 52 Abs. 3 und 4 mit der Maßgabe anzuwenden, dass für die Erneuerung der ruhenden Lehrbefähigung eine nachgewiesene, unterstützende Tätigkeit in der Ausbildung erforderlich ist.

5. Abschnitt

Militär-Flugmeteorologiepersonal

Befähigungen für das Militär-Flugmeteorologiepersonal

§ 54. (1) Für den Militär-Flugmeteorologiepersonalausweis kommen folgende Befähigungen in Betracht

1. die Grundbefähigung mit den Bereichen
 - a) Militär-Meteorologe,
 - b) Militär-Wetterberater,
 - c) Militär-Wetterberatungsassistent und
 - d) Militär-Wetterbeobachter
- sowie

2. die Lehrbefähigung einschließlich der Grundlagenoption.

(2) Die Grundbefähigung ist durch Ausstellung eines Militär-Flugmeteorologiepersonalausweises und Eintragung des Bereiches zu bescheinigen. Die Lehrbefähigung ist als Erweiterung im Militär-Flugmeteorologiepersonalausweis einzutragen.

Grund- und Lehrbefähigung

§ 55. (1) Die Grundbefähigung ist die Befähigung, der Flugdurchführung und der Flugsicherheit dienende Informationen für Militärluftfahrer, den Militär-Flugleitungsdienst und den Militär-Flugberatungsdienst zu erfassen, zu verarbeiten und darzustellen, insbesondere durch

1. Erfassung des meteorologischen Gesamtzustandes und
2. Erstellung und Weitergabe von Wetterbeobachtungen, Wetterinformationen und Wetterwarnungen sowie Durchführung von Wetterberatungen.

(2) Voraussetzungen für die Ausstellung eines Militär-Flugmeteorologiepersonalausweises sind jedenfalls

1. der Abschluss einer dem Anforderungsprofil des jeweiligen Bereiches nach § 54 Abs. 1 Z 1 entsprechenden Ausbildung,
2. Absolvierung eines Ausbildungsprogrammes, das meteorologische Module sowie Module, die die Wechselwirkung zwischen Wettersituationen und flugtechnisch/flugbetriebliche Aspekte behandeln, zu beinhalten hat und
3. die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil.

(3) Für den Erhalt der Gültigkeit der Grundbefähigung ist jedenfalls eine Tätigkeit in den Bereichen nach § 54 Abs. 1 Z 1 im Ausmaß von 250 Arbeitsstunden pro Jahr nachzuweisen.

(4) Für die Erneuerung der Gültigkeit einer ruhenden Grundbefähigung ist jedenfalls die Ablegung einer Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil erforderlich.

(5) Die Lehrbefähigung ist die Befähigung, Anwärterinnen und Anwärter auf einen Militär-Flugmeteorologiepersonalausweis auszubilden. Voraussetzungen für die Eintragung der Lehrbefähigung sind neben einer gültigen Grundbefähigung jedenfalls eine über die Grundbefähigung hinausgehende Erfahrung im Militär-Flugmeteorologiedienst. Für die Lehrbefähigung gelten Abs. 3 und 4 über den Erhalt der Gültigkeit und die Erneuerung der ruhenden Gültigkeit. Für den Erhalt der Lehrbefähigung ist darüber hinaus eine Lehrpraxis, für die Erneuerung der Gültigkeit der ruhenden Lehrbefähigung jeden-

falls eine nachgewiesene, unterstützende Tätigkeit in der entsprechenden Ausbildung erforderlich. Für Lehrpersonal mit vom Fachdienst zu beurteilender, spezifischer Erfahrung und Qualifikation kann über die Lehrbefähigung hinaus im Militär-Flugmeteorologiepersonalausweis die Grundlagenoption eingetragen werden. Lehrpersonal, für die diese Option eingetragen ist, hat Richtlinien für den Fachbereich zu erarbeiten und Leitungs-, Überwachungs- und Steuerungsfunktionen im Militär-Flugmeteorologiedienst wahrzunehmen.

4. Hauptstück

Gemeinsame Bestimmungen und Sonderbestimmungen

Rollbefähigung

§ 56. Die Rollbefähigung besteht in der Fähigkeit, ein Militärluftfahrzeug eines bestimmten Typs aus eigener Kraft auf Bewegungsflächen von Flugplätzen zu rollen. Diese ist als Erweiterung durch die Eintragung „Rollbefähigung“ für den jeweiligen Typ in den Militär-Bordtechnikerausweis oder Militär-Luftfahrttechnikerausweis einzutragen. Die Voraussetzung für die Eintragung der Rollbefähigung ist die erfolgreiche einschlägige Ausbildung und eine fachlich adäquate Prüfung durch einen Einzelprüfer.

Sonderausweise und Sonderbefähigungen

§ 57. (1) Für in dieser Verordnung nicht geregelte Befähigungen, die für die Sicherheit der Militärluftfahrt von Bedeutung sind und flugtechnische oder flugbetriebliche Kenntnisse voraussetzen, ist nach Maßgabe militärischer Erfordernisse für militärisches Luftfahrtpersonal ein Sonderausweis auszustellen oder als Sonderbefähigung in einem vorhandenen Militärluftfahrt-Personalausweis einzutragen.

(2) Sonderausweise sind jedenfalls 24 Monate vom Tag der Ausstellung an gültig. Entsprechende Verlängerungen sind unter den Voraussetzungen nach Abs. 1 zulässig.

(3) Sonderbefähigungen sind, unbeschadet der Gültigkeit eines Militärluftfahrt-Personalausweises nach § 3, jedenfalls 24 Monate vom Tag der Eintragung an gültig. Abs. 2 über die Verlängerung ist anzuwenden.

Anrechnung anderer Ausbildungen

§ 58. Für die Anrechnung ziviler Ausbildungen auf militärische Befähigungen sowie im Ausland erworbener militärischer Befähigungen auf Befähigungen nach dieser Verordnung hat der Fachsenat nach § 6 für jeden in Betracht kommenden Fall oder jede in Betracht kommende Fallgruppe eine Empfehlung zu beschließen.

Einsatzbestimmungen

§ 59. Im Fall eines Einsatzes nach § 2 Abs. 1 lit. a oder b des Wehrgesetzes 2001 (WG 2001), BGBl. I Nr. 146, oder der unmittelbaren Vorbereitung eines solchen Einsatzes gelten folgende Maßgaben:

1. Das Fortbestehen der in Betracht kommenden Militärliegtauglichkeit nach § 9 Abs. 3 gilt jedenfalls bis zwei Monate nach Beendigung des Einsatzes.
2. Abweichend von § 16 Abs. 2 ist für die Verlängerung eines Militär-Fallschirmspringerausweises eine Stellungnahme eines Lehr- oder Prüfbefähigten unter besonderer Berücksichtigung der Einsatzverwendung für die betroffene Befähigung erforderlich.
3. Abweichend von § 44 Abs. 5 ist für die Verlängerung der Gültigkeit einer Militär-Fluglotsenlizenz eine Stellungnahme eines Lehr- oder Prüfbefähigten unter besonderer Berücksichtigung der Einsatzverwendung für die betroffene Befähigung erforderlich.

5. Hauptstück

Übergangs- und Schlussbestimmungen

Übergangsbestimmungen

§ 60. (1) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung befristet gültige Militärluftfahrt-Personalausweise und darin eingetragene Befähigungen sowie allfällige Erweiterungen nach der Militärluftfahrt-Personalverordnung 1968 sind, unbeschadet der §§ 16 bis 21 betreffend Militär-Fallschirmspringer und des § 57 Abs. 2 über Sonderausweise und Sonderbefähigungen, nach Maßgabe des Abs. 2 und 4 in unbefristet gültige Militärluftfahrt-Personalausweise nach den Bestimmungen dieser Verordnung zu überschreiben. Die Überschreibung erfolgt spätestens vor Ablauf der derzeitigen Gültigkeitsdauer. Der Überschreibungszeitpunkt gilt als Zeitpunkt der Ausstellung nach § 3. Alle zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung nach der Militärluftfahrt-Personalverordnung 1968 ruhenden Befähigungen

higungen oder ruhenden Erweiterungen gelten ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung als ruhend nach dieser Verordnung unter Anrechnung auf die entsprechenden Fristen nach § 3 Abs. 4.

(2) Abs. 1 ist mit folgenden Maßgaben anzuwenden:

1. Militärflugzeugführerscheine und Militär-Hubschrauberführerscheine sind in Militärpilotenausweise zu überschreiben. Dies gilt auch für eingetragene Befähigungen und allfällige Erweiterungen, soweit sie nach dieser Verordnung vorgesehen sind.
2. Militär-Instrumentenflugübungsgerät-Lehrerscheine sind in Militär-Flugsimulatorlehrausweise zu überschreiben oder in Militärpilotenausweise als Erweiterung einzutragen.
3. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung gültige Militär-Fallschirmspringerscheine nach § 58 MLPV 1968 behalten ihre Gültigkeit bis zur nächsten entsprechenden Verlängerung nach § 16 Abs. 1 zweiter Satz dieser Verordnung.
4. Die Sonderbefähigung in Militär-Fallschirmspringerscheinen ist anlässlich der nächsten Verlängerung in die Freifallbefähigung zu überschreiben.
5. Bestehende Sonderausweise oder in Militär-Fallschirmspringerscheinen eingetragene Sonderbefähigungen nach § 96 MLPV 1968 hinsichtlich Tandemmeisterbefähigung und Tandemlehrbefähigung sind in die „Tandemmeisterbefähigung“ beziehungsweise in die „Tandemlehrbefähigung“ zu überschreiben.
6. Die Sonderausweise Militär-Lademeister sind in Militär-Ladetechnikerausweise zu überschreiben.
7. Militär-Luftbildnerscheine sind in Militär-Luftaufklärerausweise mit der entsprechenden Befähigung zu überschreiben.
8. Abgeschlossene Ausbildungsmodule im Bereich des Militärmedizinischen Patientenlufttransportpersonals sind anzurechnen, abgeschlossene Ausbildungen in einen Militär-Patientenlufttransportpersonalausweis zu überschreiben.
9. Für Personal ohne Militärluftfahrt-Personalausweis, das auf Arbeitsplätzen in den militärluftfahrttechnisch/-logistischen Diensten für unterstützende Tätigkeiten eingeteilt ist, die erforderlichen militärluftfahrttechnisch/-logistischen Kenntnisse aufweist und durch qualifizierte Militär-Luftfahrttechniker eingewiesen wurde, ist ein Militär-Luftfahrttechnikerausweis mit der Befähigung „Militär-Luftfahrttechnischer Assistent“ auszustellen.
10. Für Personal ohne Militärluftfahrt-Personalausweis, das auf Arbeitsplätzen in den militärluftfahrttechnisch/-logistischen Diensten in Ausbildung zum Militär-Luftfahrttechniker ist, ist ein Militär-Luftfahrttechnikerausweis mit der Befähigung „Militär-Luftfahrttechnischer Assistent in Ausbildung zum Militär-Luftfahrtwart“ oder „Leitender Militär-Luftfahrttechniker-Anwärter“ auszustellen.
11. Militär-Luftfahrzeugwartscheine, Militärluftfahrzeugwartscheine I. Klasse, Militärluftfahrzeug-Werkmeisterscheine, Militärluftfahrzeug-Prüfmeisterscheine sowie der Ausweis für Leitende Militärluftfahrttechniker sind in den Militär-Luftfahrttechnikerausweis mit der entsprechenden Befähigung und allfälligen Erweiterungen zu überschreiben, wobei jeweils entspricht
 - a) der Militär-Luftfahrzeugwartschein je nach Ausbildungs- und Tätigkeitsschwerpunkt der Befähigung „Militär-Luftfahrzeugsystemwart“ und/oder „Militär-Luftfahrtgerätwart“,
 - b) der Militär-Luftfahrzeugwartschein I. Klasse je nach Ausbildungs- beziehungsweise Tätigkeitsschwerpunkt der Befähigung „Militär-Luftfahrzeugsystemwart I. Klasse“ und/oder „Militär-Luftfahrtgerätwart I. Klasse“,
 - c) der Militärluftfahrzeug-Werkmeisterschein und der Militärluftfahrzeug-Prüfmeisterschein der Befähigung „Militär-Luftfahrtmeister“,
 - d) der Ausweis für Leitende Militärluftfahrttechniker der Befähigung „Leitender Militär-Luftfahrttechniker“ und
 - e) der Sonderausweis für Militär-Luftfrachtsicherungsmittel-Techniker der Befähigung „Militär-Luftfahrtgerätwart“.
12. Für Personal ohne Militärluftfahrt-Personalausweis auf Arbeitsplätzen in einer Werkstätte der militärluftfahrttechnisch/-logistischen Dienste wie beispielsweise in einer Fliegerwerft zur Materialerhaltung von flugsicherungstechnischen Anlagen ist ein Militär-Luftfahrttechnikerausweis mit der entsprechenden Befähigung und allfälligen Erweiterungen auszustellen, wobei jeweils entspricht
 - a) im Fachdienst mit Radar-Verwendungsprüfung 1 mit mindestens zwei Jahren Praxis in den militärluftfahrttechnisch/-logistischen Diensten der Befähigung „Militär-Luftfahrtgerätwart“,

- b) im Fachdienst mit Radar-Verwendungsprüfung 2 mit mindestens fünf Jahren Praxis in den militärluftfahrttechnisch/-logistischen Diensten der Befähigung „Militär-Luftfahrtgerätwart I. Klasse“;
 - c) im Fachdienst mit Radar-Verwendungsprüfung 3 mit ziviler (Werk-) Meisterprüfung, Militärluftfahrzeug-, Werk- oder Prüfmeisterlehrgang und mindestens fünf Jahren Praxis in den militärluftfahrttechnisch/-logistischen Diensten der Befähigung „Militär-Luftfahrtmeister“;
 - d) im gehobenen Dienst mit Radar-Verwendungsprüfung 3 mit mindestens fünf Jahren Praxis in den militärluftfahrttechnisch/-logistischen Diensten der Befähigung „Leitender Militär-Luftfahrttechniker“.
13. Die Befähigungen im Militär-Flugleitungsdienst entsprechen wie folgt
- a) die Befähigung Flugberatungsdienst nach § 90 MLPV 1968 der Befähigung „Militär-Flugberatungsdienst“ und
 - b) die Befähigung zum Flugverkehrsleitdienst nach den §§ 91ff MLPV 1968 je nach Ausbildungs- und Tätigkeitsschwerpunkt der Befähigung „Militär-Fluginformationsdienst“ oder „Militär-Flugverkehrskontrolldienst“.
- Die Arbeitsplatzbefähigung nach § 91 Abs. 3 und 4 MLPV 1968 wird durch die jeweiligen Militär-Fluglotsenlizenzen nach § 44 Abs. 4 dieser Verordnung ersetzt.
14. Militär-Radarleitausweise sind in Militär-Radarleitausweise, unter Eintragung der entsprechenden Befähigungen basierend auf den bereits ausgeübten Tätigkeiten, zu überschreiben.
15. Die Sonderausweise zur Wahrnehmung der Flugdienstberatung sind in Militär-Flugdienstberaterausweise (Militär-Dispatch-Ausweise) zu überschreiben.
16. Abgeschlossene Ausbildungsmodulare im Bereich des Militär-Flugmeteorologiepersonals sind anzurechnen, abgeschlossene Ausbildungen in einen Militär-Flugmeteorologiepersonalausweis zu überschreiben.
17. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung sonstige gültige Sonderausweise und Sonderbefähigungen nach § 96 MLPV 1968 behalten ihre Gültigkeit bis zum Ende ihrer Gültigkeitsdauer.

(3) Nach den Bestimmungen der Militärluftfahrt-Personalverordnung 1968 abgelegte

- 1. Ausbildungen oder
- 2. Prüfungen oder
- 3. Flugstunden oder
- 4. Praxiszeiten oder
- 5. entsprechende Teile von Elementen nach Z 1 bis 4,

die als Voraussetzung für die Ausstellung eines Militärluftfahrt-Personalausweises oder für die Eintragung einer Befähigung vorgesehen waren, sind, soweit sie vor In-Kraft-Treten dieser Verordnung abgelegt wurden und soweit sie dem Qualitätsmaßstab nach § 1 Abs. 3 entsprechen, für die Ausstellung eines Militärluftfahrt-Personalausweises oder für die Eintragung einer Befähigung nach dieser Verordnung anzurechnen.

(4) Bestehen bei den Überschreibungen nach Abs. 1 und 2 oder der Anrechnung von Elementen nach Abs. 3 oder deren Teilen Zweifel über die Überschreibungs- beziehungsweise Anrechnungsmodalitäten oder erscheint eine ergänzende Ausbildung oder Prüfung zur Erreichung einer materiellen Gleichwertigkeit, die dem Qualitätsmaßstab nach § 1 Abs. 3 entspricht, notwendig, so ist hierüber ein Fachsenat nach § 6 einzuberufen, der darüber eine Empfehlung abzugeben hat.

In- und Außerkrafttreten

§ 61. (1) Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 2013 in Kraft.

(2) Mit Ablauf des 31. Dezember 2012 tritt die Militärluftfahrt-Personalverordnung 1968 (MLPV 1968), BGBl. Nr. 395, außer Kraft.

**Verordnung des Bundesministeriums für Landesverteidigung
über die Gebühren bei der Benützung von Militärflugplätzen
(Militärflugplatz-Gebührenverordnung - MFPGebV)
BGBl. II Nr. 127/2008**

Auf Grund des § 62 Abs. 5 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 149/2006, wird verordnet:

Allgemeines

§ 1. (1) Für die nicht im Interesse der Landesverteidigung gelegene Benützung von Militärflugplätzen kommen für den Luftfahrzeughalter oder denjenigen, der den Militärflugplatz benützt, folgende Gebühren in Betracht:

1. eine Landegebühr,
2. eine Flugleitungsan- und -abfluggebühr,
3. eine Parkgebühr und
4. eine Hangarierungsgebühr.

(2) Die Landegebühr ist für die Benützung der für die Landung vorgesehenen Flächen auf Militärflugplätzen, insbesondere der Pisten und Rollwege, und der Abstellflächen innerhalb der parktariffreien Zeit zu entrichten. Die Landegebühr fällt mit der Bodenberührung des in Frage kommenden Luftfahrzeuges auf dem jeweiligen Militärflugplatz an. Als Zählereinheit für die Inanspruchnahme gilt die Landung. An- und Abflug sowie wiederholte Aufsetz- und Durchstartmanöver gelten als eine Inanspruchnahme.

(3) Die Flugleitungsan- und -abfluggebühr ist für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der militärischen Flugleitung zu entrichten. Abs. 2 dritter und vierter Satz sind anzuwenden.

(4) Die Parkgebühr ist für die Benützung einer ständigen oder zeitweise errichteten Abstellfläche auf einem Militärflugplatz durch ein Luftfahrzeug nach Ablauf der parktariffreien Zeit zu entrichten.

(5) Die Hangarierungsgebühr ist für die zeitabhängige Unterstellung eines Luftfahrzeuges in einem bereitgestellten Hangar zu entrichten.

(6) Als Bemessungsgrundlage für die in Betracht kommenden Gebühren hinsichtlich der Abs. 2 bis 5 gilt das höchstzulässige Abfluggewicht nach den jeweiligen Luftfahrzeugzulassungsdokumenten („Maximum Take-off-weight“ – MTOW).

(7) Sofern in allfälligen bestehenden privatrechtlichen Vereinbarungen und Verwaltungsvereinbarungen Leistungen nach den Abs. 2, 4 und 5 bereits Berücksichtigung finden, ist die jeweilige Gebühr nicht zu entrichten.

(8) Erfordert eine Benützung nach Abs. 1 einen erhöhten Personal- oder Sachaufwand, so ist ein Zuschlag in der Höhe von 100% der jeweils in Betracht kommenden Gebühr zu entrichten. Dies gilt nicht für die Hangarierungsgebühr.

Militärflugplatz Aigen/Ennstal

§ 2. (1) Für die Benützung des Militärflugplatzes Aigen/Ennstal sind zu entrichten

1. eine Landegebühr in folgender Höhe:

bis 1 000 kg	3,00 €
bis 1 500 kg	6,32 €
über 1 500 kg	10,53 €

2. eine Flugleitungsan- und -abfluggebühr in der Höhe von 7,24 €
3. eine Parkgebühr von 7,24 € pro Tag und
4. eine Hangarierungsgebühr von 8,79 € pro Tag.

(2) Für Segelflzeuge gilt Abs. 1 mit folgenden Maßgaben:

1. Die Landegebühr beträgt einheitlich 1,50 €
2. Eine Flugleitungsan- und -abfluggebühr ist nicht zu entrichten.

(3) Die Parkgebühr und die Hangarierungsgebühr fallen jeweils mit dem Abstellen des in Frage kommenden Luftfahrzeuges über Nacht an.

Militärflugplatz Wr. Neustadt/West

§ 3. (1) Für die Benützung des Militärflugplatzes Wr. Neustadt/West sind zu entrichten

1. eine Landegebühr in folgender Höhe:

bis 1 000 kg	3,00 €
bis 1 500 kg	6,32 €
über 1 500 kg	10,53 €

2. eine Flugleitungsan- und -abfluggebühr in der Höhe von 7,24 € und

3. eine Parkgebühr von 7,24 € pro Tag.

(2) Für Segelflugzeuge ist § 2 Abs. 2 anzuwenden.

(3) Die Parkgebühr fällt jeweils mit dem Abstellen des in Frage kommenden Luftfahrzeuges über Nacht an.

Militärflugplatz Zeltweg

§ 4. (1) Für die Benützung des Militärflugplatzes Zeltweg sind zu entrichten

1. eine Landegebühr in folgender Höhe:

a) bis 5 700 kg MTOW:

		Betonpiste	Graspiste
	bis 1 000 kg	4,00 €	3,00 €
über 1 000 kg	bis 1 500 kg	7,90 €	6,32 €
über 1 500 kg	bis 2 000 kg	13,16 €	10,53 €
über 2 000 kg	bis 2 500 kg	36,53 €	
über 2 500 kg	bis 3 000 kg	43,69 €	
über 3 000 kg	bis 3 500 kg	50,97 €	
über 3 500 kg	bis 5 700 kg	58,22 €	

b) über 5 700 kg MTOW je angefangene Tonne:

über 5,7 t	bis 150 t	14,81 €
über 150 t	bis 270 t	12,40 €
über 270 t		11,40 €

jedoch nicht weniger als die höchste Gebühr in der gewichtmäßig nächst niedrigeren Gruppe.

2. eine Flugleitungsan- und -abfluggebühr in folgender Höhe:

a) bis 1 t MTOW fixer Betrag von 11,27 €

b) über 1 t bis 2 t MTOW fixer Betrag von 22,53 € und

c) ab einem MTOW von über 2 t in der Höhe der nachstehenden Formel:

$$\text{Berechnung: } \sqrt{\frac{\text{MTOW}}{50}} * 204,65 \text{ €}$$

Bei der Anwendung der vorstehenden Formel ist das MTOW (in Tonnen) auf volle Zehnteldezimalstellen zu runden.

3. eine Parkgebühr in folgender Höhe:

a) bei Luftfahrzeugen mit einem MTOW

bis 2 000 kg 7,24 €

über 2 000 kg bis 5 700 kg 20% der jeweils zutreffenden Landegebühr,

über 5 700 kg bis 10 000 kg 15% der jeweils zutreffenden Landegebühr, jedoch nicht weniger als die Gebühr bis 5 700 kg MTOW, und

b) bei Luftfahrzeugen mit einem MTOW

über 10 000 kg 10% der jeweiligen

Landegebühr, jedoch nicht weniger als die Gebühr gemäß lit. a) bis 10 000 kg MTOW.

4. eine Hangarierungsgebühr in folgender Höhe:

bis 5 700 kg MTOW	8,79 €
je angefangene 500 kg und je angefangene 24-Stunden-Periode und über 5 700 kg bis 10 000 kg MTOW.....	17,26 €und
über 10 000 kg MTOW.....	18,50 €

je angefangene Tonne und je angefangene 24-Stunden-Periode, jedoch nicht weniger als die Gebühr bis 5 700 kg.

(2) Für Segelflugzeuge gilt Abs. 1 mit folgenden Maßgaben:

1. Die Landegebühr beträgt einheitlich
 - a) für Graspisten 1,50 €und
 - b) für Betonpisten 2,00 €
2. Eine Flugleitungsan- und -abfluggebühr ist nicht zu entrichten.

(3) Nach Ablauf der parktariffreien Zeit von vier Stunden fällt die Parkgebühr jeweils für je angefangene 24 Stunden nach Abstellen des Luftfahrzeuges auf der zugewiesenen Parkposition an.

Militärflugplatz Langenlebarn

§ 5. (1) Für die Benützung des Militärflugplatzes Langenlebarn sind zu entrichten

1. eine Landegebühr in folgender Höhe:

- a) bis 5 700 kg MTOW:

		Betonpiste	Graspiste
	bis 1 000 kg	4,00 €	3,00 €
über 1 000 kg	bis 1 500 kg	7,90 €	6,32 €
über 1 500 kg	bis 2 000 kg	13,16 €	10,53 €
über 2 000 kg	bis 2 500 kg	36,53 €	
über 2 500 kg	bis 3 000 kg	43,69 €	
über 3 000 kg	bis 3 500 kg	50,97 €	
über 3 500 kg	bis 5 700 kg	58,22 €	

- b) über 5 700 kg MTOW je angefangene Tonne:

über 5,7 t	bis 150 t	14,81 €
über 150 t		12,40 €

jedoch nicht weniger als die höchste Gebühr in der gewichtmäßig nächst niedrigeren Gruppe.

2. eine Flugleitungsan- und -abfluggebühr in folgender Höhe:

- a) bis 1 t MTOW..... fixer Betrag von 11,27 €
- b) über 1 t bis 2 t MTOW..... fixer Betrag von 22,53 € und
- c) ab einem MTOW von über 2 t in der Höhe der nachstehenden Formel:

Berechnung: $\sqrt{\frac{MTOW}{50}} * 204,65 \text{ €}$

Bei der Anwendung der vorstehenden Formel ist das MTOW (in Tonnen) auf volle Zehnteldezimalstellen zu runden.

3. eine Parkgebühr in folgender Höhe:

- a) bei Luftfahrzeugen mit einem MTOW

bis 2 000 kg.....	7,24 €
über 2 000 kg bis 5 700 kg.....	20% der jeweils zutreffenden Landegebühr,
über 5 700 kg bis 10 000 kg.....	15% der jeweils zutreffenden Landegebühr, jedoch nicht weniger als die Gebühr bis 5 700 kg MTOW, und

b) bei Luftfahrzeugen mit einem MTOW
über 10 000 kg 10% der jeweiligen
Landegebühr, jedoch nicht weniger als die Ge-
bühr gemäß lit. a) bis 10 000 kg MTOW.

4. eine Hangarierungsgebühr in folgender Höhe:
bis 5 700 kg MTOW 8,79 €
je angefangene 500 kg und je angefangene 24-
Stunden-Periode und über 5 700 kg bis 10 000 kg
MTOW..... 17,26 €und
über 10 000 kg MTOW..... 18,50 €
je angefangene Tonne und je angefangene 24-Stunden-Periode, jedoch nicht weniger als
die Gebühr bis 5 700 kg.

(2) Für Segelflugzeuge ist § 4 Abs. 2 anzuwenden.

(3) Nach Ablauf der parktariffreien Zeit von vier Stunden fällt die Parkgebühr jeweils für je angefangene 24 Stunden nach Abstellen des Luftfahrzeuges auf der zugewiesenen Parkposition an.

Kundmachung

§ 6. Diese Verordnung ist auch in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Inkrafttreten

§ 7. Diese Verordnung tritt mit 1. Juni 2008 in Kraft.

**Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport
über die Regelung des Luftverkehrs 2014
(Luftverkehrsregeln 2014 – LVR 2014)
BGBl. II Nr. 297**

Auf Grund der § 3, § 4, § 5, § 7, § 21, § 120a, § 121, § 124, § 131 und § 145a des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 108/2013 wird

1. hinsichtlich der §§ 42, 43, 45 und 46 sowie der Anhänge C und D der Verordnung vom Bundesminister für Landesverteidigung und Sport im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie
2. hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Verordnung vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport

verordnet:

Inhaltsverzeichnis

Paragraf	Gegenstand / Bezeichnung
1. Abschnitt	
Allgemeine Bestimmungen	
§ 1.	Geltungsbereich
§ 2.	Unionsrechtliche Bestimmungen
§ 3.	Begriffsbestimmungen
2. Abschnitt	
Allgemeine Regeln	
§ 4.	Verpflichtung zur Einhaltung der Anordnungen der Flugsicherung
§ 5.	Bordgewalt
§ 6.	Generelle Zulässigkeit der Unterschreitung der Mindesthöhen
§ 7.	Bewilligung der Unterschreitung der Mindesthöhen für Flüge
§ 8.	Reiseflughöhe
§ 9.	Flüge zur Hagelabwehr
§ 10.	Schleppflüge
§ 11.	Allgemeine Zulässigkeit von Fallschirmabsprüngen
§ 12.	Fallschirmabsprünge
§ 13.	Freiballonfahrten
§ 14.	Flüge mit Hänge- und Paragleitern
§ 15.	Kunstflüge
§ 16.	Verbandsflüge
§ 17.	Unbemannte Freiballone
§ 18.	Betrieb von Flugmodellen, unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 und selbständig im Flug verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät
§ 19.	Zivile Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete
§ 20.	Flüge nach angenommenen Instrumentenflugbedingungen
3. Abschnitt	
Flugplan	
§ 21.	Ergänzende Bestimmung zur Flugplanabgabe gemäß SERA.4001
§ 22.	Form der Flugplanabgabe
4. Abschnitt	
Ausnahmen Mindest-Sichtwetterbedingungen (Flugsicht)	
§ 23.	Ausnahmen Mindest-Sichtwetterbedingungen im Luftraum G
§ 24.	Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht
5. Abschnitt	
Luftraumklassifizierung	
§ 25.	Luftraumklassifizierung

Paragraf	Gegenstand / Bezeichnung
6. Abschnitt	
An- und Abflugverfahren, Flugfunk-Sprechfunkverbindung	
§ 26.	An- und Abflugverfahren
§ 27.	Flugfunk-Sprechfunkverbindung
§ 28.	Ausfall der Flugfunk-Sprechfunkverbindung
7. Abschnitt	
Ausrüstungsvorschriften	
§ 29.	Notsender
§ 30.	Transponder
8. Abschnitt	
Luftraumreservierung	
§ 31.	Temporäre zivile Luftraumreservierung
9. Abschnitt	
Übungs- und Erprobungsflüge	
§ 32.	Übungsflüge
§ 33.	Erprobungsflüge
§ 34.	Durchführung von Erprobungsflügen
§ 35.	Meldungen über Erprobungsflüge
§ 36.	Besonders bewilligungspflichtige Flüge
10. Abschnitt	
Ausnahmen gemäß Art. 4 SERA	
§ 37.	Ausnahmen gemäß Art. 4 SERA
§ 38.	Ausnahmeantrag
11. Abschnitt	
Sonderbestimmungen für militärisch operationellen Flugverkehr	
§ 39.	Anwendungsbereich
§ 40.	Sonderverfahren
§ 41.	Kundmachung von Tiefflugstrecken und Tieffluggebieten
12. Abschnitt	
Militärisch reservierte Bereiche und militärische Luftraumbeschränkungen	
§ 42.	Festlegung militärisch reservierter Bereiche
§ 43.	Art der Luftraumreservierung
§ 44.	Klassifizierung militärisch reservierter Bereiche
§ 45.	Militärische Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete
§ 46.	Militärische Übungs- und Erprobungsflüge
13. Abschnitt	
Schlussbestimmungen	
§ 47.	Flugverkehrsdienststelle, Militärflugleitung
§ 48.	Zuständigkeit
§ 49.	Übergangsbestimmungen
§ 50.	Bezugnahme auf Richtlinien und Hinweise auf die Notifikation
§ 51.	Inkrafttreten
1. Abschnitt	
Allgemeine Bestimmungen	
Geltungsbereich	
§ 1.	(1) Die Bestimmungen dieser Verordnung sind anzuwenden auf 1. alle Luftfahrzeuge innerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes, mit Ausnahme von Einsatzflügen (§ 145 LFG) und dem operationellen Luftverkehr im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (SERA)

2. alle Luftfahrzeuge mit österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15 LFG) außerhalb des Geltungsbereiches der SERA (§ 2), soweit keine abweichenden Vorschriften anzuwenden sind,
3. Flugmodelle (§ 24c LFG), unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 (§ 24f LFG), unbemannte Freiballone und selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät (§ 22 LFG), soweit dies in den einzelnen Bestimmungen festgelegt ist,
4. unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 (§ 24g LFG), wobei die für Zivilluftfahrzeuge geltenden Bestimmungen anzuwenden sind, sofern in den einzelnen Bestimmungen keine Sonderregelungen für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 festgelegt sind,
5. von der zuständigen Militärflugleitung genehmigte Ein-, Aus- und Durchflüge von Zivilluftfahrzeugen durch militärisch reservierte Bereiche und
6. Militärluftfahrzeuge im militärisch operationellen Flugverkehr im Sinne des § 145a LFG nach Maßgabe der Sonderbestimmungen des Teils 11.

Unionsrechtliche Bestimmungen

§ 2. (1) Soweit Bestimmungen über die gemeinsamen Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, und in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S.1, festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich.

(2) Zuständige nationale Behörde im Sinne der in Abs. 1 genannten unionsrechtlichen Bestimmungen ist die Austro Control GmbH.

Begriffsbestimmungen

§ 3. (1) Im Sinne dieser Verordnung bedeuten die Begriffe:

1. a) **Ambulanz- und Rettungsflüge:** Ambulanz- und Rettungsflüge im Sinne des § 2 der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV 1985), BGBl. Nr. 126/1985 in der jeweils geltenden Fassung einschließlich Ausbildungs- und Trainingsflüge
- b) **Suchflüge:** Suchflüge des Such- und Rettungsdienstes einschließlich Ausbildungs- und Trainingsflüge
- c) **Evakuierungsflüge:** Bergung von Menschen aus unmittelbar drohenden Gefahren in Unglücks- und Katastrophenfällen einschließlich Ausbildungs- und Trainingsflüge
2. **Flugplatzbetriebsleiter:** Vom Zivilflugplatzhalter bestellte Person, welche für die reibungslose Abwicklung des Flugplatzbetriebes sowie für die Einhaltung der diesbezüglichen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen zu sorgen hat (§ 2 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung, BGBl. Nr. 72/1962 in der jeweils geltenden Fassung)
3. **Militärflugleitung:** ortsfeste oder mobile militärische Dienststelle, die für die Abwicklung von militärischem oder zivilem Flugverkehr innerhalb militärisch reservierter Bereiche als Flugverkehrsdienststelle zuständig ist.
4. **Militärisch reservierte Bereiche:** Die gemäß § 121 LFG zur zeitweiligen militärischen Nutzung festgelegten, allseits begrenzten Lufträume:
 - a) militärische Nahkontrollbezirke (Military Terminal Control Area – MTMA) als Teile des unteren Kontrollbezirkes, die an Kreuzungspunkten mehrerer Flugstrecken in der Nähe von Militärflugplätzen festgelegt sind,
 - b) militärische Kontrollzonen (Military Control Zone – MCTR) als kontrollierte Lufträume, die nach unten durch die Erdoberfläche und nach oben durch horizontale Flächen in bestimmten Höhen begrenzt sind,
 - c) militärische Flugplatzverkehrszonen (Military Aerodrome Traffic Zone – MATZ) als Lufträume, die um Militärflugplätze zum Schutze des Flugplatzverkehrs festgelegt sind und
 - d) militärische Trainingsgebiete (Military Trainings Area – MTA) als Lufträume des unteren und oberen Kontrollbezirkes zur Durchführung von militärischen Trainingsflügen.
5. **Obere Staatsgrenze (Upper State Boundary-USB):** jene Höhe, in der sich Luftfahrzeuge nicht mehr aufgrund des aerodynamischen Auftriebs, sondern nur aufgrund der Keplerschen Kraft zu bewegen vermögen.

6. **Schleppflug:** Flüge, bei denen ein Luftfahrzeug (Schleppluftfahrzeug) andere Luftfahrzeuge (Segelflurzeuge) oder Schleppgegenstände (z.B. Werbebanner oder Schleppsäcke) schleppt.
 7. **SERA (Standardised European Rules of the Air):** Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S.1, zuletzt geändert durch Verordnung, berichtigt in ABl. Nr. L 145 vom 31.05.2013 S.38, einschließlich des Anhangs und der Anlagen
 8. **SERA.XXXX:** Zitierung einer Bestimmung des Anhangs der SERA
 9. **Tag:** der nicht unter den Begriff der Nacht im Sinne des Art. 2 Z 97 der SERA fallende Zeitraum.
 10. **Temporäre Zivile Luftraumreservierung (TRA):** Lufträume der Klasse C oder D von definierter und in luftfahrtüblicher Weise kundgemachter vertikaler und horizontaler Ausdehnung, die in der Zeit der jeweiligen Aktivierung, temporär als Luftraum der Klasse G klassifiziert werden.
 11. **Zustimmung:** eine freigabeähnliche Genehmigung für Flüge, auf die die Bestimmungen für Freigaben nicht anwendbar sind.
- (2) Die in SERA enthaltenen Begriffsbestimmungen gelten als Begriffsbestimmungen im Sinne dieser Verordnung.

2. Abschnitt Allgemeine Regeln

Verpflichtung zur Einhaltung der Anordnungen der Flugsicherung

§ 4. (1) Unbeschadet der Bestimmung SERA.2015 hat der Pilot den Anordnungen der Flugverkehrskontrollstellen und in militärisch reservierten Bereichen den Anordnungen der Militärflugleitungen Folge zu leisten.

(2) Der Pilot hat die in luftfahrtüblicher Form kundgemachten allgemeinen Flugsicherungsanordnungen (§ 120a LFG) einzuhalten.

Bordgewalt

§ 5. Alle Insassen eines Luftfahrzeuges haben den Anweisungen des verantwortlichen Piloten Folge zu leisten, die dieser im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zur Aufrechterhaltung der Ordnung und der Sicherheit an Bord des Luftfahrzeuges oder zur Einhaltung der Luftfahrtrechtsvorschriften trifft. Diese Verpflichtung besteht für die Insassen nach der Landung und auch nach Verlassen des Luftfahrzeuges solange und insoweit weiter, als dies zur Aufrechterhaltung der Ordnung und der Sicherheit oder zur Sicherung von Such- und Rettungsmaßnahmen erforderlich ist.

Generelle Zulässigkeit der Unterschreitung der Mindesthöhen

§ 6. (1) Die Unterschreitung der in SERA festgelegten Mindesthöhen ist zulässig, soweit dies notwendig ist:

1. bei Ambulanz- und Rettungsflügen
2. Such- und Rettungsflügen des Such- und Rettungsdienstes
3. Evakuierungsflügen
4. Ausbildungs- und Trainingsflügen der Z 1, 2 und 3
5. auf Flugplätzen:
 - a) zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung
 - b) bei Bannerschleppflügen zum Zwecke der Aufnahme und des Abwerfens von Schleppgegenständen
6. im Geltungsbereich einer Außenlandebewilligung (§ 9 LFG) zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung und Schwebeflügen.
7. bei Flügen zur Hagelabwehr (§ 9)
8. bei Fallschirmabsprünge.

(2) Hänge- und Paragleiter dürfen die in SERA.5005 lit. f Z 1 angegebene Mindesthöhe unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebs dies notwendig macht und eine Gefahr für Personen und Sachen nicht zu befürchten ist. Beim Überfliegen von Personen, Gebäuden, öffentlichen Transportanlagen (Bah-

nen, Seilbahnen, Skiliften usw.) und von Freileitungen, ist jedenfalls ein Mindestabstand von 50 m einzuhalten.

(3) Die in SERA.5005 lit. f Z 2 vorgeschriebene Mindestflughöhe von 500 ft über Grund darf beim Hangsegeln unterschritten werden, wenn weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden.

Bewilligung der Unterschreitung der Mindesthöhen für Flüge

§ 7. (1) Die zuständige Behörde hat auf Antrag des Piloten oder des Luftfahrzeughalters für Flüge mit Zivilluftfahrzeugen Ausnahmen von den Bestimmungen der SERA über Mindestflughöhen (SERA.3105) zu bewilligen. Ausnahmen dürfen nur bewilligt werden, soweit dies mit Rücksicht auf den Zweck der Flüge erforderlich ist. Außerdem muss auf Grund der vom Piloten nachgewiesenen Fähigkeiten und Erfahrungen zu erwarten sein, dass durch die Unterschreitung der Mindestflughöhen weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet oder durch unnötigen Lärm belästigt werden.

(2) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zur Wahrung öffentlicher Interessen erforderlich ist. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

(3) Brücken und ähnliche Bauwerke sowie verspannte Seile und Drähte dürfen ausgenommen in den Fällen des § 6 Abs. 1 Z 1, 2, 3 und 4 nur mit einer Bewilligung gemäß Abs. 1 unterflogen werden.

Reiseflughöhe

§ 8. Die Bestimmungen der SERA über Reiseflughöhen für Flüge nach Sichtflugregeln sind auf Segelflüge und Freiballonfahrten nicht anzuwenden.

Flüge zur Hagelabwehr

§ 9. Grundsätzlich sind für Flüge zur Hagelabwehr die Bestimmungen der SERA anzuwenden. Wenn es für die zweckentsprechende Durchführung solcher Flüge notwendig ist, sind sie von den Bestimmungen des 5. Abschnittes des Anhanges der SERA betreffend den Sichtflug (SERA.5001 und SERA.5005) ausgenommen. Von der Durchführung solcher Flüge im kontrollierten, nicht freigabepflichtigen Luftraum ist die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle jedenfalls zu verständigen.

Schleppflüge

§ 10. (1) Für Schleppflüge sind die Bestimmungen der SERA anzuwenden. Sie dürfen nur nach den Sichtflugregeln gemäß SERA.2005 lit. a durchgeführt werden.

(2) Bei Schleppflügen mit Schleppgegenständen (z.B. Banner, Schleppsack) hat der Pilot mit einer Person, welche über Erfahrung mit Schleppflügen verfügt oder vom Piloten über die Sicherheitsrisiken entsprechend belehrt wurde, ein für ihn deutlich wahrnehmbares Zeichen zu vereinbaren, durch welches ihm diese Person gegebenenfalls anzeigt, dass der Schleppgegenstand aus Sicherheitsgründen abgeworfen werden muss. Diese Person muss sich zum Zeitpunkt der Aufnahme des Schleppgegenstandes in solcher Nähe zur Aufnahmestelle befinden, dass die Wahrnehmung allfälliger Sicherheitsprobleme gewährleistet ist.

Allgemeine Zulässigkeit von Fallschirmabsprünge

§ 11. (1) Fallschirmabsprünge sind nur unter Sichtwetterbedingungen gemäß SERA.5001 zulässig.

(2) Vor Beginn eines Fallschirmabsatzfluges hat sich der Fallschirmspringer jedenfalls auf sorgfältige Weise mit allen zur Verfügung stehenden Wettermeldungen und Wettervorhersagen vertraut zu machen, die für den beabsichtigten Fallschirmabsprung von Bedeutung sein können.

(3) Vor Durchführung eines Fallschirmabsprunges hat sich der Fallschirmspringer jedenfalls davon zu überzeugen, dass während des Absprunges keine Zusammenstoßgefahr bestehen wird. Seine Beobachtung des Luftraumes ist erforderlichenfalls durch Beobachtungen anderer Personen (zum Beispiel des Piloten oder eines Beobachters am Boden) zu ergänzen, die dem Fallschirmspringer ihre Beobachtungen in vorher vereinbarter Weise mitteilen.

Fallschirmabsprünge

§ 12. (1) Fallschirmabsprünge bei Tag sind nur nach Sichtflugregeln zulässig.

(2) Fallschirmabsprünge auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe sind nur mit Zustimmung der Flugplatzkontrollstelle oder bei Militärflugplätzen, ausgenommen im Falle einer Mitbenutzung gemäß § 62 Abs. 3 LFG, der Militärflugleitung zulässig. Fallschirmabsprünge, die ganz oder teilweise in kontrollierten Lufträumen durchgeführt werden sollen, sind nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flug-

verkehrskontrollstelle zugestimmt hat. Im kontrollierten Luftraum ist die erforderliche Zustimmung für jeden Absprung einzuholen.

(3) Fallschirmabsprünge auf nicht kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe sind nur zulässig, wenn der Flugplatzbetriebsleiter dem Sprungbetrieb grundsätzlich zugestimmt hat.

(4) Die gemäß Abs. 2 erforderliche Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn keine Gefährdung von kontrollierten Flügen oder von Luftfahrzeugen im Flugplatzverkehr zu befürchten ist. Sie ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Zustimmungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(5) Bei Fallschirmabsprüngen in kontrollierten Lufträumen oder auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe muss das zum Absetzen der Fallschirmspringer verwendete Luftfahrzeug mit der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle oder einer von dieser beauftragten Flugverkehrsdienststelle Hörbereitschaft im Flugfunk-Sprechfunkverkehr gemäß SERA.8035 aufrechterhalten.

(6) Ausnahmen von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Hörbereitschaft im Flugfunk-Sprechfunkverkehr (Abs. 5) sind nur mit Zustimmung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle bzw. Militärflugleitung zulässig. Diese Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn keine Gefährdung des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt zu befürchten ist. Sie ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Zustimmungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(7) Fallschirmabsprünge bei Nacht sind nur zulässig

1. auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe mit Zustimmung der in Betracht kommenden Flugplatzkontrollstelle oder
2. außerhalb dieser Bereiche mit Zustimmung der Bezirkskontrollstelle oder zuständigen Anflugkontrollstelle oder der Militärflugleitung innerhalb von militärisch reservierten Bereichen.

Die erforderliche Zustimmung ist für jeden Absprung einzuholen.

(8) Die gemäß Abs. 7 erforderliche Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn das zum Absetzen der Fallschirmspringer verwendete Luftfahrzeug mit der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle oder einer von dieser beauftragten Flugverkehrsdienststelle Hörbereitschaft im Flugfunk-Sprechfunkverkehr gemäß SERA.8035 aufrechterhält und keine Gefährdung des öffentlichen Interesse der Sicherheit der Luftfahrt zu befürchten ist. Die Zustimmung ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Zustimmungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(9) Generelle Auflagen zu Fallschirmabsprüngen können von der zuständigen Behörde festgelegt werden und sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Freiballonfahrten

§ 13. (1) Die Bestimmungen der §§ 15 und 20 sowie über den Flugplan (SERA Abschnitt 4), über kontrollierte Flüge und Flüge nach Instrumentenflugregeln (SERA.5015 bis SERA.5025) finden auf Freiballonfahrten keine Anwendung.

(2) Freiballonfahrten dürfen nur nach den Sichtflugregeln und nur dann durchgeführt werden, wenn der verantwortliche Pilot mindestens eine Stunde vor dem beabsichtigten Aufstieg der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle folgende Angaben übermittelt hat:

1. Kennzeichen und vorherrschende Farbe(n) des Freiballons,
2. Aufstiegsort,
3. voraussichtliche Aufstiegszeit,
4. voraussichtliche Flugrichtung, Geschwindigkeit und größte Flughöhe,
5. beabsichtigte oder wahrscheinliche Grenzüberquerungen (wenn möglich mit Angabe des in Betracht kommenden Grenzabschnittes),
6. voraussichtliche Gesamtflugdauer bis zur Beendigung der Fahrt,
7. allfällige verfügbare Sprechfunkausrüstung (einschließlich der Funksenderfrequenzen),
8. Anzahl der Personen an Bord und
9. Name des verantwortlichen Piloten.

(3) Der verantwortliche Pilot hat dafür zu sorgen, dass die tatsächliche Aufstiegszeit unverzüglich an die nächste in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle übermittelt wird, falls sie um mehr als 15 Minuten von der gemeldeten voraussichtlichen Aufstiegszeit (Abs. 2 Z 3) abweicht.

(4) Der verantwortliche Pilot hat der nächsten in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle unverzüglich zu melden, dass er die Freiballonfahrt beendet hat, oder dass eine gemäß Abs. 2 angemeldete Freiballonfahrt nicht durchgeführt wird.

(5) Eine Meldung der Beendigung der Freiballonfahrt ist nicht erforderlich, wenn entweder in der Fahrtanmeldung (Abs. 2 Z 6) oder über Funk angezeigt wird, dass auf jene Such- und Rettungsmaßnahmen verzichtet wurde, die andernfalls bei Überfälligkeit des Freiballons einzuleiten wären.

(6) Nachfahrten mit Freiballonen außerhalb des Flugplatzverkehrs kontrollierter Flugplätze sind nur zulässig, sofern die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle der Fahrt zugestimmt hat. Eine solche Zustimmung darf nur erteilt werden, soweit die Sicherheit der Luftfahrt im Hinblick auf die Verkehrslage gewährleistet ist. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(7) Auf Freiballonfahrten bei Tag sind die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 über Meldungen an Flugverkehrskontrollstellen nicht anzuwenden; für Freiballonfahrten innerhalb kontrollierter Lufträume gilt dies nur dann, wenn ein geeigneter Sekundärradar-Transponder mit Höhendecode auf den zu diesem Zweck aufgetragenen Modus und Code eingestellt ist.

Flüge mit Hänge- und Paragleitern

§ 14. (1) Hänge- und Paragleiter dürfen keinesfalls in Betrieb genommen werden, wenn dadurch die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigt werden könnte. Vor der Inbetriebnahme ist vom Piloten der Luftraum zu beobachten; wenn sich ein anderes Luftfahrzeug nähert, ist die Inbetriebnahme jedenfalls zu unterlassen.

(2) Der Betrieb von Hänge- und Paragleitern im Bereich des Flugplatzverkehrs ist nur zulässig, wenn bei kontrollierten Flugplätzen die Flugplatzkontrollstelle, bei nicht kontrollierten Zivilflugplätzen der Flugplatzbetriebsleiter, zugestimmt hat.

(3) Die Bestimmungen des Abs. 2 gelten für den Betrieb von Hänge- und Paragleitern im Bereich des Flugplatzverkehrs von Militärflugplätzen, ausgenommen im Falle einer Mitbenutzung gemäß § 62 Abs. 3 LFG, mit der Maßgabe, dass dieser nur mit Zustimmung der in Betracht kommenden Militärflugleitung zulässig ist.

(4) Die Inbetriebnahme von Hänge- und Paragleitern in Übungsgeländen (§ 119 Abs. 3 Z 1 der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBl. II Nr. 205) von Zivilluftfahrerschulen für Hänge- und Paragleiter und diesen Zivilluftfahrerschulen zur Verfügung stehenden Übungsbereichen eines Zivilflugplatzes ist nur mit Zustimmung des in Betracht kommenden verantwortlichen Geschäftsführers, seines Stellvertreters oder eines beauftragten Zivilfluglehrers zulässig.

(5) Zustimmungen gemäß Abs. 2 bis 4 dürfen nur erteilt werden, wenn durch den Betrieb von Hänge- und Paragleitern das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird. Sie sind insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Sie sind zu widerrufen, wenn eine der Zustimmungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

Kunstflüge

§ 15. (1) Zivilluftfahrzeuge dürfen im Kunstflug nur nach Sichtflugregeln gemäß SERA.5005 durchgeführt werden.

(2) Kunstflüge sind nur zulässig, wenn alle Insassen des Luftfahrzeuges

1. sich ausdrücklich mit der Ausführung des Kunstfluges einverstanden erklärt und
2. einen gebrauchsfertigen Fallschirm angelegt haben.

(3) In kontrollierten Lufträumen sind Kunstflüge nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Erfüllung der Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes nicht gefährdet ist oder durch die Vorschreibung von Befristungen, Bedingungen und Auflagen sichergestellt ist. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Zustimmungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(4) Kunstflüge sind verboten

1. über dichtbesiedeltem Gebiet,
2. über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen,

3. über Menschenansammlungen im Freien und
4. in einer Höhe von weniger als 1700 ft über Grund.

(5) Ausnahmen von Abs. 4 Z 3. und 4. dürfen nur bewilligt werden, soweit dies mit Rücksicht auf den Zweck der Flüge erforderlich ist. Außerdem muss auf Grund der vom Piloten nachgewiesenen Fähigkeiten und Erfahrungen zu erwarten sein, dass durch den Kunstflug weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Die Bewilligungen sind für Flüge mit Zivilluftfahrzeugen auf Antrag des Piloten, im Falle von zivilen Luftfahrtveranstaltungen auf Antrag des Veranstalters, von der jeweiligen zuständigen Behörde zu erteilen. Die Bewilligung ist befristet und, insoweit als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

Verbandsflüge

§ 16. Verbandsflüge mit Zivilluftfahrzeugen gemäß SERA.3135 sind nur nach den Sichtflugregeln gemäß SERA.5005 zulässig.

Unbemannte Freiballone

§ 17. (1) Unbemannte Wetterballone (§ 24i LFG) sind unbemannte Freiballone im Sinn des Art. 2 Z 138 SERA, die die Kriterien eines leichten Ballons gemäß Anlage 2 Z 1.1 lit. a SERA erfüllen und ausschließlich für meteorologische Zwecke genutzt werden. Unbemannte Wetterballone dürfen nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde betrieben werden.

(2) Der Betrieb sonstiger unbemannter Freiballone ist nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde gemäß Anlage 2 SERA zulässig. Darüber hinaus ist für jeden Flug eines unbemannten Freiballons im kontrollierten Luftraum die Zustimmung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle – innerhalb militärisch reservierter Bereiche der Militärflugleitung – einzuholen. Auf nicht kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe ist der Flug eines unbemannten Freiballons nur zulässig, wenn der Flugplatzbetriebsleiter zugestimmt hat.

(3) Genehmigungen und Zustimmungen gem. Abs. 1 und 2 dürfen nur erteilt werden, wenn durch den Betrieb das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird. Sie sind insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Sie sind zu widerrufen, wenn einer der Bewilligungs- oder Zustimmungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

Betrieb von Flugmodellen, unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät

§ 18. (1) Der Betrieb von Flugmodellen (§ 24c LFG), unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 (§ 24f LFG) und von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät (wie Drachen, Fesselballone, Raketen und dergleichen) in Höhen von 150 m über Grund aufwärts oder unter Umständen, unter denen mit einem Überfliegen der Bundesgrenzen gerechnet werden muss, ist unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig.

(2) Der Betrieb von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät und von Flugmodellen über dicht besiedelten Gebieten oder über Menschenansammlungen im Freien ist unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig.

(3) Der Betrieb von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät und von Flugmodellen über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen ist verboten.

(4) Der Betrieb von Flugmodellen, unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät (sofern nicht gemäß § 128 LFG verboten) ist unbeschadet anderer Bestimmungen innerhalb von Sicherheitszonen

1. bei kontrollierten Flugplätzen nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde und

2. bei unkontrollierten Flugplätzen nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters

zulässig. Bei einem Flugplatz ohne Sicherheitszone ist der Betrieb von Flugmodellen, unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät innerhalb eines Umkreises von 2500 m um den Flugplatzbezugspunkt nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zulässig.

(5) Der Betrieb von Flugmodellen innerhalb von Kontrollzonen ist verboten. Ausgenommen davon ist der Betrieb von Flugmodellen innerhalb von Modellflugplätzen, die zum Zeitpunkt der Festlegung einer Kontrollzone bereits bestanden haben. Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1

innerhalb von Kontrollzonen ist nur mit Zustimmung der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle zulässig.

(6) Bewilligungen und Zustimmungen gemäß Abs. 1, 2, 4 und 5 dürfen nur erteilt werden, wenn durch den Betrieb weder das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Sie sind insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Sie sind zu widerrufen, wenn einer der Bewilligungs- oder Zustimmungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(7) Die Bestimmungen der Abs. 1, 2 und 4 gelten für den Betrieb von Flugmodellen, unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 und von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät innerhalb von militärischen Nahkontrollbezirken, militärischen Kontrollzonen und militärischen Flugplatzverkehrszonen mit der Maßgabe, dass dieser nur mit Zustimmung der örtlich zuständigen Militärflugleitung zulässig ist.

Zivile Luftraumbeschränkungsgebiete

§ 19. Nach SERA.3145 werden Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete mit den im **Anhang B** ersichtlichen (räumlichen und zeitlichen) Grenzen und den Bedingungen der jeweiligen Flugbeschränkungen festgelegt.

Flüge nach angenommenen Instrumentenflugbedingungen

§ 20. Flüge nach angenommenen Instrumentenflugbedingungen sind nur zulässig, wenn es sich beim Sicherheitspilot gemäß SERA.3220 um einen Piloten mit entsprechender Lizenz und Berechtigungen für das betreffende Luftfahrzeug handelt.

3. Abschnitt

Flugplan

Ergänzende Bestimmung zur Flugplanabgabe gemäß SERA.4001

§ 21. Ausnahmen von der Flugplanpflicht gemäß SERA.4001 lit. b Z 5 für grenzüberschreitende Flüge ziviler Luftfahrzeuge sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Form der Flugplanabgabe

§ 22. (1) Der Flugplan ist entweder persönlich, fernmündlich, fernschriftlich, per Telefax oder in elektronischer Form abzugeben. Im Interesse der raschen Abwicklung des Luftverkehrs kann die Meldestelle für Flugverkehrsdienste die persönliche Flugplanabgabe anordnen. Wenn die Bodenfunkstelle des Abflugplatzes im Interesse einer raschen Abwicklung des Luftverkehrs zugestimmt hat, kann der Flugplan auch mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abgegeben werden.

(2) Bei Ambulanz-, Rettungs-, Such- und Evakuierungsflügen ist der Flugplan – sofern Flugplanpflicht besteht – mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abzugeben, sobald ein Gebiet durchflogen wird, in dem diese hergestellt werden kann.

4. Abschnitt

Ausnahmen Mindest-Sichtwetterbedingungen (Flugsicht)

Ausnahmen Mindest-Sichtwetterbedingungen im Luftraum G

§ 23. Sichtflüge innerhalb von Lufträumen der Klasse G in und unter einer Höhe von 900 m (3 000 ft) über dem mittleren Meeresspiegel oder 300 m (1000 ft) über Grund (die größere Höhe ist maßgebend), sind gemäß SERA.5001 lit. a und b auch bei einer Flugsicht von weniger als 5 km, jedoch

1. nicht unter 1500 m Flugsicht zulässig, wenn die Geschwindigkeit dieser Flüge 140 kt IAS oder weniger beträgt, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden oder
2. nicht unter 800 m Flugsicht zulässig, wenn der Flug mit einem Hubschrauber mit einer Geschwindigkeit durchgeführt wird, die es dem Piloten ermöglicht, andere Luftfahrzeuge oder Hindernisse so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.

Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht

§ 24. (1) Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht sind gemäß SERA.5005 lit c zulässig.

(2) Die Mindestflughöhe für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht außerhalb kontrollierten Luftraumes beträgt 600m (2000ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km von dem angenommenen Standort des Luftfahrzeuges. In kontrollierten Lufträumen kommen die Flughöhen nach SERA.5005 lit. c Z 5 zu tragen. Diese dürfen außer bei Start und Landung nicht unterschritten werden.

(3) Sichtflüge bei Nacht mit Hubschraubern zur Durchführung von Ambulanz- oder Rettungsflügen oder für damit unmittelbar im Zusammenhang stehende Flüge (wie insbesondere Rückflüge vom Einsatzort) sind mit Zustimmung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle auch bei Wetterbedingungen zulässig, die unter den in SERA.5005 lit c Z 3. umschriebenen 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.

5. Abschnitt

Luftraumklassifizierung

Luftraumklassifizierung

§ 25. Nach der Klassifizierung gemäß dem 6. Abschnitt des Anhanges der SERA werden Lufträume im **Anhang A** festgelegt. Jener Teil des Luftraumes in Österreich, der mit keiner anderen Luftraumklasse im **Anhang A** festgelegt ist, wird mit der Luftraumklasse G klassifiziert.

6. Abschnitt

An- und Abflugverfahren, Flugfunk--Sprechfunkverbindung

An- und Abflugverfahren

§ 26. (1) Beim Anfliegen, Überfliegen oder Abfliegen von Flugplätzen sind die von der zuständigen Behörde mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Verminderung von Lärmbelästigungen gegebenenfalls aufgetragenen Verfahren einzuhalten.

(2) Unbeschadet des Abs. 1 kann die zuständige Behörde auf bestimmten Flugplätzen unter Beachtung auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelästigungen besondere An- und Abflugverfahren auftragen, welche besondere Anforderungen an den Piloten oder die Ausrüstung oder die Leistung des Luftfahrzeuges stellen. Die Durchführung von Flügen nach diesen besonderen An- und Abflugverfahren ist nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig.

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 2 dürfen nur erteilt werden, wenn durch den Betrieb das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird. Sie sind insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelästigungen erforderlich ist. Sie sind zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

Flugfunk-Sprechfunkverbindung

§ 27. (1) Die Verpflichtung zur Herstellung und Aufrechterhaltung einer Flugfunk-Sprechfunkverbindung im Sinne der SERA besteht gegenüber der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle oder Militärflugleitung.

(2) Ausgenommen von der Verpflichtung des Abs. 1 sind kontrollierte Flüge im Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes – ausgenommen Instrumentenflüge und Flüge zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung – wenn keine Sprechfunkmöglichkeit besteht und von der zuständigen Flugplatzkontrollstelle etwas anderes aufgetragen ist. Bei solchen Flügen hat der Pilot die Anweisungen zu beachten, die durch optische Signale und Zeichen (gemäß Anhang 1, Abschnitt 3 bis 5 SERA) gegeben werden

Ausfall der Flugfunk-Sprechfunkverbindung

§ 28. (1) Wenn ein Ausfall oder eine Störung der Flugfunk-Sprechfunkverbindung die Befolgung der Bestimmungen der SERA ausschließt, so hat der Pilot die jeweils anwendbaren Verfahren der folgenden Absätze einzuhalten, sofern von der Flugverkehrsdienststelle kein anderes Verfahren aufgetragen wurde.

(2) Fällt die Flugfunk-Sprechfunkverbindung aus und sind Sichtflug-Wetterbedingungen gegeben, so hat der Pilot eines kontrollierten Fluges

1. a) den Transponder auf Code 7600 zu stellen,
- b) den Flug in Sichtflug-Wetterbedingungen fortzusetzen,
- c) auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen und

- d) auf dem raschesten Weg seine Landung der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle zu melden, oder
2. wenn es angebracht erscheint, den Flug nach Instrumentenflugregeln nach untenstehendem Abs. 3 abzuschließen.

(3) Fällt die Flugfunk-Sprechfunkverbindung aus und sind Instrumentenflug-Wetterbedingungen gegeben oder hält der Pilot eines Fluges nach Instrumentenflugregeln es für unangebracht den Flug nach den Bedingungen des Abs. 2 Z 1 abzuschließen, so hat der Pilot in Lufträumen in denen Flugverkehrskontrolle mit Radar ausgeübt wird, nach folgenden Bestimmungen vorzugehen:

1. Der Transponder ist auf Code 7600 zu stellen.
2. Die zuletzt zugewiesene Flughöhe und Geschwindigkeit, oder, wenn die Mindestflughöhe höher als die zuletzt freigegebene Flughöhe ist dann diese, ist für sieben Minuten beizubehalten. Die sieben Minuten beginnen
 - a) zum Zeitpunkt des Erreichens der letzten freigegebenen Flughöhe oder Mindestflughöhe,
 - b) zum Zeitpunkt an dem der Transponder auf Code 7600 gestellt wurde oder
 - c) zum Zeitpunkt der unterbliebenen Meldung eines Pflichtmeldepunktes,was auch immer der spätere Zeitpunkt ist.
3. Flughöhe und Geschwindigkeit sind dabei gemäß dem bei den Flugverkehrsdienststellen eingehaltenen Flugplan einzuhalten.
4. Wenn der Flug radargeführt wird oder sich auf einem seitlich versetzten Parallelkurs unter Ausnutzung von RNAV ohne festgelegte Freigabegrenze befindet, ist der Flug spätestens zum nächsten Wegpunkt in die Flugstrecke laut geltendem Flugplan zu führen. Es muss dabei die Mindestflughöhe beachtet werden. In Bezug auf die zu befliegende Strecke oder den Beginn des Sinkfluges zum Zwecke der Landung auf einem Flughafen, ist der geltende Flugplan heranzuziehen.
5. Der Flug ist nach dem geltenden Flugplan bis zu der zur Verwendung vorgesehenen Funknavigationshilfe fortzusetzen, die als Anflughilfe für den Zielflugplatz dient; erfolgt die Ankunft über dieser Funknavigationshilfe vor dem in Z 6 bezeichneten Zeitpunkt, so sind bis zu diesem Zeitpunkt Warteschleifen in der Warterunde der bezeichneten Funknavigationshilfe zu fliegen.
6. Der Sinkflug von der in Z 5 bezeichneten Funknavigationshilfe ist möglichst genau zu dem vom Piloten zuletzt empfungenen und bestätigten Anflugzeitpunkt zu beginnen.
7. Wenn ein Anflugzeitpunkt nicht empfangen oder bestätigt wurde, so ist der Sinkflug zum Zeitpunkt der voraussichtlichen Ankunftszeit, oder so nah als möglich zur voraussichtlichen Ankunftszeit zu beginnen. Die voraussichtliche Ankunftszeit wird dem geltenden Flugplan entnommen.
8. Es ist das für die betreffende Funknavigationshilfe festgelegte Instrumenten-Anflugverfahren auszuführen.
9. Nach Möglichkeit ist innerhalb von 30 Minuten nach der voraussichtlichen Ankunftszeit, laut geltendem Flugplan, oder dem zuletzt erhaltenen und bestätigten Anflugzeitpunkt, welche dieser Zeiten auch immer die spätere ist, zu landen.
10. Falls eine Landung nicht möglich ist, ist zu einem Ausweichflugplatz, allenfalls zu dem im Flugplan angegebenen, zu fliegen.

(4) Die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle hat der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes für den übrigen Flugverkehr im betreffenden Luftraum die Annahme zugrunde zu legen, dass der Pilot des Luftfahrzeuges, dessen Flugfunk-Sprechfunkverbindung ausgefallen ist, sich nach den Bestimmungen der Abs. 2 oder 3 verhält, wenn nicht

1. mit Hilfe von Radar oder auf andere Weise festgestellt wird, dass der Pilot von diesen Bestimmungen abweicht oder
2. die sichere Nachricht vorliegt, dass das Luftfahrzeug gelandet ist.

7. Abschnitt

Ausrüstungsvorschriften

Notsender

§ 29. (1) Flüge mit Zivilluftfahrzeugen dürfen bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse von 20 000 kg – soweit im Abs. 2 nicht anderes bestimmt wird – grundsätzlich nur durchgeführt werden, wenn für die Luftfahrt nach gültigen einschlägigen Standards zugelassene Notsender (Crash-Sender) funktionsbereit mitgeführt werden.

(2) Kein Notsender ist erforderlich für

1. Flüge mit Luftfahrzeugen über 5 700 kg höchstzulässiger Abflugmasse, sofern österreichisches Bundesgebiet landungslos überflogen wird,
2. Flüge mit Luftfahrzeugen im Flugplatzverkehr und innerhalb solcher Bereiche, die von Beobachtern am Boden optisch überwacht werden (wie Kunstflugräume),
3. Flüge mit Luftfahrzeugen bei Notsenderausfall, wenn den Umständen nach nicht sofort Ersatz beschafft werden kann, und die im Hinblick auf den Such- und Rettungsdienst erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen sind,
4. Freiballonfahrten, wenn für Funkverbindung zu einem Verfolgerfahrzeug vorgesorgt ist und
5. Flüge mit Hänge- und Paragleitern und bei Fallschirmabsprüngen.

(3) Über die Fälle des Abs. 2 hinaus können für die Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen weitere Ausnahmen anlässlich der Genehmigung der Luftfahrtveranstaltungen im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheitserfordernisse der Luftfahrt bewilligt werden.

Transponder

§ 30. (1) Der Betrieb von kraftangetriebenen Zivilluftfahrzeugen schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschraubern und Gyrocoptern ist in den in **Anhang A** angeführten Lufträumen (Luftraumklasse E) grundsätzlich nur mit einem betriebsbereiten Transponder Mode S mit Druckhöhenübermittlung zulässig. An diesen Transpondern ist bei Flügen mit diesen Luftfahrzeugen, soweit von einer Flugverkehrsdienststelle nicht anders aufgetragen wurde, unaufgefordert der Code 7000 inklusive automatischer Druckhöhenübermittlung einzustellen.

(2) Abweichend von Abs. 1 dürfen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung in Zivilluftfahrzeugen bereits eingebaute Transponder, die nicht in Mode S betrieben werden können, bis zum 31. Dezember 2017 weiterhin verwendet werden. Im Falle des Austausches dieser Transponder ist Abs. 1 anzuwenden.

8. Abschnitt

Luftraumreservierung

Temporäre zivile Luftraumreservierung

§ 31. Als temporäre zivile Luftraumreservierung gelten die Lufträume der Klasse C oder D von definierter vertikaler und horizontaler Ausdehnung, die in der Zeit der jeweiligen Aktivierung, temporär als Luftraum der Klasse G klassifiziert werden. Die vertikale und horizontale Ausdehnung sowie die Benutzungsbedingungen sind nach §120a LFG von der Austro Control GmbH anzuordnen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

9. Abschnitt

Übungs- und Erprobungsflüge

Übungsflüge

§ 32. (1) Übungsflüge sind Flüge, bei denen Zivilluftfahrzeuge ohne einen befugten Zivilfluglehrer am Doppelsteuer von Personen im Fluge geführt werden, die nicht Inhaber der nach der ZLPV 2006 für diese Tätigkeit vorgesehenen gültigen Zivilluftfahrerscheine oder Berechtigungen sind.

(2) Übungsflüge dürfen nur innerhalb folgender Luftraumgrenzen um Zivilflugplätze durchgeführt werden:

1. nach unten: Erdoberfläche
2. nach oben: Flugfläche 195
3. seitlich: lotrechte Zylindermantelflächen mit Radien von 8 km – bezogen auf den jeweiligen Flugplatzbezugspunkt.

Übungsflüge sind nur im Betriebszeitraum des jeweiligen Zivilflugplatzes zulässig und dürfen nur mit jenen Arten von Zivilluftfahrzeugen durchgeführt werden, für welche der betreffende Zivilflugplatz genehmigt ist.

(3) Innerhalb kontrollierter Lufträume sind Übungsflüge nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Erfüllung der Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes nicht gefährdet ist oder durch die Vorschreibung von

Befristungen, Bedingungen und Auflagen sichergestellt ist. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Zustimmungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(4) Dicht besiedelte Gebiete oder Menschenansammlungen im Freien dürfen bei Übungsflügen nur insoweit überflogen werden, als dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung aus flugbetrieblichen Gründen unbedingt erforderlich ist.

(5) Werden in einem Übungsbereich gemäß Abs. 2 mehrere Übungsflüge gleichzeitig durchgeführt, so ist durch Vereinbarung aller beteiligten Piloten und der beaufsichtigenden Fluglehrer für eine sichere Durchführung aller Flüge zu sorgen.

(6) Fluggäste dürfen bei Übungsflügen nicht mitgenommen werden.

Erprobungsflüge

§ 33. Erprobungsflüge sind auf Grund luftfahrtrechtlicher Bestimmungen bewilligte oder zulässige Flüge, bei denen Zivilluftfahrzeuge zur Feststellung ihres Betriebsverhaltens oder des Betriebsverhaltens von eingebautem Luftfahrtgerät bei verschiedenen Flugzuständen im Fluge verwendet werden, ohne bereits alle anwendbaren Lufttüchtigkeitsanforderungen zu erfüllen.

Durchführung von Erprobungsflügen

§ 34. (1) Erprobungsflüge innerhalb kontrollierter Lufträume sind unbeschadet anderer Bestimmungen nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Erfüllung der Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes nicht gefährdet ist oder durch die Vorschreibung von Befristungen, Bedingungen und Auflagen sichergestellt ist.

(2) Bei Erprobungsflügen dürfen dicht besiedelte Gebiete oder Menschenansammlungen im Freien nur insoweit überflogen werden, als dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung aus flugbetrieblichen Gründen unbedingt erforderlich ist.

Meldungen über Erprobungsflüge

§ 35. (1) Soweit für einen Erprobungsflug kein Flugplan abgegeben wurde, hat der Pilot den im Abs. 3 bezeichneten Stellen unverzüglich auf dem kürzesten Wege zu melden:

1. vor Beginn jedes Erprobungsfluges
 - a) die beabsichtigte Flughöhe und gegebenenfalls den Teilbereich in dem er den Erprobungsflug durchzuführen beabsichtigt, sowie
 - b) allfällige weitere Angaben, die von der die Meldung entgegennehmenden Stelle im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt verlangt werden;
2. die Beendigung jedes Erprobungsfluges.

(2) Führt ein Pilot am selben Tag mehrere Erprobungsflüge durch, so können die gemäß Abs. 3 in Betracht kommenden Stellen zulassen, dass die gemäß Abs. 1 erforderliche Meldung nur vor Beginn des ersten und nach Beendigung des letzten Erprobungsfluges dieses Tages abgegeben werden, sofern hierdurch die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet erscheint.

(3) Die Meldungen gemäß Abs. 1 und 2 sind zu erstatten:

1. an die Meldestelle für Flugverkehrsdienste des Abflugplatzes oder – wenn sich am Flugplatz keine solche Meldestelle im Dienst befindet – an den für den Flugbetrieb am Abflugplatz Verantwortlichen, und
2. bei Erprobungsflügen innerhalb kontrollierter Lufträume, gegebenenfalls außerdem an die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle.

Besonders bewilligungspflichtige Flüge

§ 36. (1) Flüge, bei denen die Piloten oder das Luftfahrzeug besondere Voraussetzungen erfüllen müssen, wie insbesondere bei einer reduzierten Vertikalstaffelung (Reduced Vertical Separation Minimum – RVSM) oder einem Allwetterflugbetrieb (All Weather Operation – AWO), dürfen nur durchgeführt werden, wenn von der zuständigen Behörde eine entsprechende Genehmigung erteilt wurde, sofern sie nicht nach einer anderen Rechtsvorschrift zu genehmigen sind.

(2) Die Anwendung von Mindestausrüstungslisten (Minimum Equipment Lists – MELs) oder von Konfigurationsabweichungslisten (Configuration Deviation Lists – CDLs) ist nur gestattet, wenn für diese Dokumente eine Genehmigung von der zuständigen Behörde erteilt wurde.

(3) Bei der Erteilung von Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind grundsätzlich die für die gewerbliche Luftfahrt geltenden Bestimmungen anzuwenden. Für nicht gewerbliche Flüge können vereinfachte Betriebsverfahren festgelegt werden.

(4) Zur Erteilung von Bewilligungen gemäß Abs. 1 bis 3 für Flüge mit Militärluftfahrzeugen, die das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeuges tragen, ist die zuständige Behörde der Bundesminister für Landesverteidigung und Sport.

10. Abschnitt

Ausnahmen gemäß Art. 4 SERA

Ausnahmen gemäß Art. 4 SERA

§ 37. Bei Flügen nach § 3 Abs. 1 Z 1 nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen bis in eine Höhe von 450 ft über Grund kann die Flugverkehrskontrollstelle von einer Staffelung dieser Flüge zu Flügen nach Instrumentenflugregeln gemäß SERA.8005 lit. b Z 4. absehen, wenn keine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer anzunehmen ist.

Ausnahmeantrag

§ 38. Die zuständige Behörde kann gemäß Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 Ausnahmen zu den Sichtflugregeln auf Antrag der in Art. 4 genannten Stellen bewilligen. Ausnahmen dürfen nur bewilligt werden, soweit dies mit Rücksicht auf den Zweck der Flüge erforderlich ist. Außerdem muss auf Grund der vom Piloten nachgewiesenen Fähigkeiten und Erfahrungen zu erwarten sein, dass auch bei Unterschreitung der Mindestflugsichtweiten die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist. Die Genehmigung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn einer der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

11. Abschnitt

Sonderbestimmungen für militärisch operationellen Flugverkehr

Anwendungsbereich

§ 39. Die in diesem Abschnitt für den militärisch operationellen Flugverkehr (MOAT, § 145a LFG) festgelegten Sonderverfahren gelten für österreichische Militärluftfahrzeuge (§ 11 Abs. 2 LFG). Ausländischen Militärluftfahrzeugen, für deren Ein-, Aus- oder landungslosen Überflug eine Genehmigung gemäß § 8 Abs. 4 LFG vorliegt, kann, soweit im Folgenden nicht anders bestimmt in dieser Genehmigung die Anwendung dieser Verfahren genehmigt werden. Die Durchführung anderer als der in dieser Verordnung normierten Sonderverfahren durch ausländische Militärluftfahrzeuge ist unzulässig.

Sonderverfahren

§ 40. (1) Bei Flügen im Rahmen des militärisch operationellen Flugverkehrs darf von den in SERA und dieser Verordnung festgelegten Verfahren abgewichen werden soweit die Erfüllung der militärischen Aufgabe dies erfordert. Abstände zu Zivilluftfahrzeugen dürfen ausschließlich bei der militärischen Luftraumüberwachung gemäß § 26 des Militärbefugnisgesetzes (MBG), BGBl. I Nr. 86/2000 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 85/2009, oder mit Zustimmung des verantwortlichen Piloten des Zivilluftfahrzeugs unterschritten werden.

(2) Die dabei anzuwendenden Verfahren werden gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt.

Kundmachung von Tiefflugstrecken und Tieffluggebieten

§ 41. Tiefflugstrecken und Tieffluggebiete können durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden.

12. Abschnitt

Militärisch reservierte Bereiche und militärische Luftraumbeschränkungen

Festlegung militärisch reservierter Bereiche

§ 42. (1) Als militärisch reservierte Bereiche werden während der jeweiligen zeitlichen militärischen Nutzung, jeweils mit den im Anhang C bestimmten Grenzen, festgelegt

1. die militärischen Nahkontrollbezirke Tulln 1 bis 3 (MTMA Tulln 1 bis 3) und Zeltweg 1 bis 5 (MTMA Zeltweg 1 bis 5),
2. die militärischen Kontrollzonen Tulln (MCTR Tulln) und Zeltweg (MCTR Zeltweg),

3. die militärischen Flugplatzverkehrszonen Aigen (MATZ Aigen) und Wiener Neustadt 1 (MATZ Wiener Neustadt 1),
4. die militärische Flugplatzverkehrszone Wiener Neustadt 2 (MATZ Wiener Neustadt 2) sowie
5. die militärischen Trainingsgebiete (MTA).

(2) Die zeitliche militärische Nutzung der Bereiche gemäß Abs. 1 Z 1 bis 3 entspricht den Betriebszeiten der zuständigen Militärflugleitung. Normbetriebszeiten sind vorab, davon abweichende Betriebszeiten so schnell als möglich in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

(3) Die Übergabe zur zeitlich militärischen Nutzung und Rückgabe der Bereiche gemäß Abs. 1 Z 4 und 5 ist zwischen den Flugverkehrskontrollstellen und Militärflugleitungen zu koordinieren. Die näheren Bestimmungen sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 121 Abs. 3 LFG festzulegen.

Art der Luftraumreservierung

§ 43. (1) In militärisch reservierten Bereichen werden aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt Aufgaben der Flugsicherung im Sinne des § 119 LFG von den örtlich zuständigen Militärflugleitungen als Flugverkehrsdienststelle durchgeführt. Die für die militärischen Trainingsgebiete zuständige Militärflugleitung ist, sofern im Anhang C im Einzelnen nicht anderes bestimmt ist, die Militärische Kontrollzentrale (Military Control Center – MCC).

(2) In militärisch reservierten Bereichen ist der Ein-, Aus- und Durchflug mit Zivilluftfahrzeugen unter Beachtung von SERA nur nach Freigabe durch die zuständige Militärflugleitung zulässig, sofern aufgrund der Luftraumklassifizierung eine Freigabepflicht besteht.

(3) Für Flüge nach Sichtflugregeln ist unmittelbar vor einem Einflug in einen Bereich gemäß § 42 Z 1 bis 4 außerhalb der Normbetriebszeiten der örtlich zuständigen Militärflugleitung jedenfalls die Information einzuholen, ob die örtlich zuständige Militärflugleitung im Dienst ist.

(4) Besondere Verfahren zur Nutzung militärisch reservierter Bereiche sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 121 Abs. 3 LFG festzulegen.

Klassifizierung militärisch reservierter Bereiche

§ 44. (1) Die militärisch reservierten Bereiche gemäß § 42 Abs. 1 Z 1 bis 4 sind der Luftraumklasse D gemäß SERA.6001 zugeordnet. Die Luftraumklassifizierung der militärischen Trainingsgebiete gemäß § 42 Abs. 1 Z 5 bleibt, sofern im Folgenden nicht anderes bestimmt ist, auch während einer zeitlichen militärischen Nutzung unverändert.

(2) Innerhalb militärisch reservierter Bereiche kann definierten Teilen für eine zeitlich beschränkte Nutzung die Luftraumklasse G zugewiesen werden. Die Aktivierung und Deaktivierung dieser Bereiche erfolgt durch die zuständige Militärflugleitung. Solche Bereiche und ihre Nutzungsbedingungen sind auf luftfahrtübliche Weise kundzumachen.

Militärische Flugbeschränkungs- und Gefahrenggebiete

§ 45. (1) Nach § 4 Abs. 1 Z 2 LFG werden militärische Flugbeschränkungsgebiete mit den aus **Anhang D** ersichtlichen räumlichen und zeitlichen Grenzen festgelegt.

(2) Hinsichtlich der in **Anhang D** bezeichneten militärischen Gefahrenggebiete wird darauf hingewiesen, dass der Ein-, Aus- und Durchflug mit den jeweils dort angeführten möglichen Gefahren verbunden ist.

Militärische Übungs- und Erprobungsflüge

§ 46. (1) Militärische Übungs- und Erprobungsflüge dienen der militärischen Flugausbildung und der Erprobung von militärisch genutzten Luftfahrzeugen sowie Luftfahrtgeräts im Rahmen der Erfüllung von Aufgaben gemäß § 2 des Wehrgesetzes 2001 (WG 2001), BGBl I Nr. 146, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 85/2009.

(2) Militärische Übungsflüge dürfen nur innerhalb militärisch reservierter Bereiche gemäß § 42 Abs. 1 während ihrer zeitlichen militärischen Nutzung durchgeführt werden.

(3) Militärische Erprobungsflüge innerhalb kontrollierter Lufträume außerhalb militärisch reservierter Bereiche sind nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist unter Berücksichtigung des Flugzweckes zu erteilen, wenn die Sicherheit von kontrollierten Flügen und von Luftfahrzeugen im Flugplatzverkehr nicht gefährdet wird. Die Bestimmungen des § 36 sind sinngemäß anzuwenden.

(4) Bei militärischen Übungs- und Erprobungsflügen dürfen dicht besiedelte Gebiete oder Menschenansammlungen im Freien nur insoweit überflogen werden, als dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung aus flugbetrieblichen Gründen unbedingt erforderlich ist.

13. Abschnitt **Schlussbestimmungen**

Flugverkehrsdienststelle, Militärflugleitung

§ 47. (1) Flugverkehrsdienststellen sind die Flugsicherungsstellen (§ 120 LFG) der Austro Control GmbH, soweit sie Flugverkehrsdienste ausüben.

(2) Innerhalb militärisch reservierter Bereiche gemäß § 42 sind die Aufgaben der Flugsicherung durch die örtlich zuständige Militärflugleitung auszuüben. Nähere Bedingungen sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 121 Abs. 3 LFG festzulegen.

Zuständigkeit

§ 48. Zuständige Behörde im Sinne dieser Verordnung ist die Austro Control GmbH.

Übergangsbestimmungen

§ 49. Alle Bescheide, die gemäß den Luftverkehrsregeln 2010, BGBl. II Nr. 80/2010, erteilt wurden, behalten im Rahmen ihrer jeweiligen Befristung ihre Gültigkeit.

Bezugnahme auf Richtlinien und Hinweise auf die Notifikation

§ 50. Diese Verordnung wurde unter Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie 98/34/EG über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften, ABl. Nr. L 204 vom 21. Juli 1998 S. 37, in der Fassung der Richtlinie 98/48/EG, ABl. Nr. L 217 vom 5. August 1998 S. 18, der Kommission der Europäischen Union notifiziert (Notifizierungsnummer 2014/369/A).

Inkrafttreten

§ 51. (1) Diese Verordnung tritt mit 11. Dezember 2014 in Kraft.

(2) Die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Regelung des Luftverkehrs 2010 (Luftverkehrsregeln 2010 – LVR 2010), BGBl. II Nr. 80/2010 tritt mit Ablauf des 10. Dezember 2014 außer Kraft.

Von den Anhängen sind nur die militärisch relevanten Anhänge C und D dargestellt.

Anhang C

Militärisch reservierte Bereiche

A. Militärische Nahkontrollbezirke (MTMA):

(1) Als **Militärische Nahkontrollbezirke (MTMA)** werden die im Folgenden bezeichneten Lufträume festgelegt, welche seitlich durch lotrechte Flächen deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche verlaufen und nach oben und nach unten durch Horizontalflächen in den nachstehend angegebenen Höhen - soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird - über dem mittleren Meeresspiegel begrenzt sind:

1. Militärischer Nahkontrollbezirk LOXT 1 (MTMA LOXT 1)

vom Koordinatenpunkt	48°23'19.0000" Nord	16°10'18.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°24'34.0000" Nord	16°16'51.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°24'50.0000" Nord	16°18'14.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°27'24.0000" Nord	16°31'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°24'32.0000" Nord	16°32'56.0000" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'27.0000" Nord	16°21'55.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°19'44.0000" Nord	16°22'20.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'44.0000" Nord	16°22'29.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'31.0000" Nord	16°19'10.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'14.0000" Nord	16°15'16.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°16'51.0000" Nord	16°10'50.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°16'33.0000" Nord	16°09'50.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°15'10.0000" Nord	16°05'24.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°14'43.0000" Nord	16°03'59.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°15'12.0000" Nord	16°04'20.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°19'05.0000" Nord	16°07'05.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°20'05.0000" Nord	16°07'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°23'19.0000" Nord	16°10'18.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 3500 FT		
<u>Untergrenze:</u> 2500 FT		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Langenlebarn		

2. Militärischer Nahkontrollbezirk LOXT 2 (MTMA LOXT 2)

vom Koordinatenpunkt	48°29'10.0000" Nord	16°02'51.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°31'40.0000" Nord	16°15'49.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°34'08.0000" Nord	16°28'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°27'24.0000" Nord	16°31'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°24'50.0000" Nord	16°18'14.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°24'34.0000" Nord	16°16'51.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°23'19.0000" Nord	16°10'18.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°20'05.0000" Nord	16°07'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°19'05.0000" Nord	16°07'05.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°15'12.0000" Nord	16°04'20.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°14'43.0000" Nord	16°03'59.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°11'11.0000" Nord	15°52'44.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°12'44.0000" Nord	15°51'05.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°20'21.0000" Nord	15°56'35.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°24'08.0000" Nord	15°59'16.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°29'10.0000" Nord	16°02'51.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 4500 FT		
<u>Untergrenze:</u> 2500 FT		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Langenlebarn		

3. Militärischer Nahkontrollbezirk LOXT 3 (MTMA LOXT 3)

vom Koordinatenpunkt	48°40'12.0000" Nord	15°52'35.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°40'18.0000" Nord	16°18'51.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°34'08.0000" Nord	16°28'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°31'40.0000" Nord	16°15'49.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°29'10.0000" Nord	16°02'51.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°24'08.0000" Nord	15°59'16.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°20'21.0000" Nord	15°56'35.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°12'44.0000" Nord	15°51'05.0000" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°11'11.0000" Nord	15°52'44.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°11'32.0000" Nord	15°42'03.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'03.0000" Nord	15°36'06.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°40'12.0000" Nord	15°52'35.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 6500 FT		
<u>Untergrenze:</u> 2500 FT		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Langenlebarn		

4. Militärischer Nahkontrollbezirk LOXZ 1 (MTMA LOXZ 1)

vom Koordinatenpunkt	47°23'34.0000" Nord	14°56'08.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'50.0000" Nord	15°07'27.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'42.0000" Nord	15°15'22.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'55.0000" Nord	15°16'57.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'38.0000" Nord	15°14'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'30.0000" Nord	15°11'12.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'12.0000" Nord	15°12'18.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'12.0000" Nord	15°12'39.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'48.0000" Nord	15°00'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'31.0000" Nord	14°39'56.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°03'29.0000" Nord	14°31'02.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°02'27.0000" Nord	14°22'10.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'15.0000" Nord	14°18'41.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'33.0000" Nord	14°29'53.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'30.0000" Nord	14°46'51.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°20'03.0000" Nord	14°51'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°23'34.0000" Nord	14°56'08.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL125		
<u>Untergrenze:</u> 6500 FT, jedoch mindestens 1000 FT über Grund		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

5. Militärischer Nahkontrollbezirk LOXZ 2 (MTMA LOXZ 2)

vom Koordinatenpunkt	47°16'15.0000" Nord	14°18'41.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°02'27.0000" Nord	14°22'10.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°03'29.0000" Nord	14°31'02.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'31.0000" Nord	14°39'56.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'48.0000" Nord	15°00'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'12.0000" Nord	15°12'39.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'40.0000" Nord	15°12'55.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'16.0000" Nord	15°10'29.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000" Nord	15°10'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'42.0000" Nord	15°11'10.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°58'56.0000" Nord	15°11'19.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°46'20.0000" Nord	14°33'33.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°47'04.0000" Nord	14°29'54.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°47'44.0000" Nord	14°26'39.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'00.0000" Nord	14°12'45.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'12.0000" Nord	14°02'33.0000" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'15.0000" Nord	14°18'41.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL125		
<u>Untergrenze:</u> 7500 FT, jedoch mindestens 1000 FT über Grund		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

6. Militärischer Nahkontrollbezirk LOXZ 3 (MTMA LOXZ 3)

vom Koordinatenpunkt	47°24'26.0000" Nord	14°45'38.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'53.0000" Nord	14°49'40.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'38.0000" Nord	15°05'17.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'45.0000" Nord	15°24'45.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'46.0000" Nord	15°25'13.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'42.0000" Nord	15°15'22.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'50.0000" Nord	15°07'27.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°23'34.0000" Nord	14°56'08.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°20'03.0000" Nord	14°51'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'30.0000" Nord	14°46'51.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'26.0000" Nord	14°45'38.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL125		
<u>Untergrenze:</u> 8500 FT, jedoch mindestens 1000 FT über Grund		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

7. Militärischer Nahkontrollbezirk LOXZ 4 (MTMA LOXZ 4)

vom Koordinatenpunkt	47°10'55.0000" Nord	13°58'10.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'21.0000" Nord	14°00'03.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'41.0000" Nord	14°21'24.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'27.0000" Nord	14°27'54.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'19.0000" Nord	14°35'35.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'35.0000" Nord	14°46'38.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°29'05.0000" Nord	15°00'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°29'43.0000" Nord	15°05'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'43.0000" Nord	15°24'03.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'45.0000" Nord	15°24'45.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'38.0000" Nord	15°05'17.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'53.0000" Nord	14°49'40.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'26.0000" Nord	14°45'38.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'30.0000" Nord	14°46'51.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'33.0000" Nord	14°29'53.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'15.0000" Nord	14°18'41.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'12.0000" Nord	14°02'33.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'07.0000" Nord	14°01'25.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'55.0000" Nord	13°58'10.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL125		
<u>Untergrenze:</u> 9500 FT, jedoch mindestens 1000 FT über Grund		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

B. Militärische Kontrollzonen (MCTR):

(1) Als **Militärische Kontrollzonen (CTR)** werden die im Folgenden bezeichneten Lufträume festgelegt, welche nach unten durch die Erdoberfläche, seitlich durch lotrechte Flächen deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgend verlaufen und nach oben durch Horizontalflächen in den folgend bezeichneten Höhen über dem mittleren Meeresspiegel begrenzt sind.

1. Militärische Kontrollzone LOXT (MCTR LOXT)

vom Koordinatenpunkt	48°24'00.0000" Nord	15°59'30.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'00.0000" Nord	16°18'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'38.0000" Nord	16°19'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'31.0000" Nord	16°19'10.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'14.0000" Nord	16°15'16.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°16'51.0000" Nord	16°10'50.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°16'33.0000" Nord	16°09'50.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°15'10.0000" Nord	16°05'24.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°15'45.0000" Nord	15°47'45.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°21'00.0000" Nord	15°44'38.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°24'00.0000" Nord	15°59'30.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 2500 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Langenlebarn		

2. Militärische Kontrollzone LOXZ (MCTR LOXZ)

vom Koordinatenpunkt	47°14'37.0000" Nord	14°22'05.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'28.0000" Nord	15°04'34.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'31.0000" Nord	15°06'43.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°09'36.0000" Nord	15°06'56.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'30.0000" Nord	14°39'27.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'31.0000" Nord	14°39'56.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°03'29.0000" Nord	14°31'02.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'28.0000" Nord	14°30'32.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'46.0000" Nord	14°24'34.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°14'37.0000" Nord	14°22'05.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 8000 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

C. Militärische Flugplatzverkehrszonen (MATZ)

(1) Als **Militärische Flugplatzverkehrszonen (MATZ)** werden die im Folgenden bezeichneten Lufträume festgelegt, welche nach unten durch die Erdoberfläche, seitlich durch lotrechte Flächen deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgend verlaufen und nach oben durch Horizontalflächen in den folgend bezeichneten Höhen über dem mittleren Meeresspiegel begrenzt sind.

1. Militärische Flugplatzverkehrszone Aigen (MATZ Aigen)

vom Koordinatenpunkt	47°32'19.0000" Nord	14°04'58.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'15.0000" Nord	14°11'43.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°33'20.0000" Nord	14°12'25.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'09.0000" Nord	14°12'16.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°29'24.0000" Nord	14°05'56.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'10.0000" Nord	14°04'56.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'19.0000" Nord	14°04'58.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 5000 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Aigen		

2. Militärische Flugplatzverkehrszone Wiener Neustadt 1 (MATZ Wiener Neustadt 1)

vom Koordinatenpunkt	47°53'02.0000" Nord	16°11'47.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'37.0000" Nord	16°13'13.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'37.0000" Nord	16°14'39.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'32.0000" Nord	16°14'01.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'25.0000" Nord	16°09'49.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'02.0000" Nord	16°08'39.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'02.0000" Nord	16°11'47.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 4500 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Wiener Neustadt		

3. Militärische Flugplatzverkehrszone Wiener Neustadt 2 (MATZ Wiener Neustadt 2)

vom Koordinatenpunkt	47°53'02.0000" Nord	16°11'47.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'37.0000" Nord	16°13'13.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'37.0000" Nord	16°14'39.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'32.0000" Nord	16°14'01.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'25.0000" Nord	16°09'49.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'02.0000" Nord	16°08'39.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'02.0000" Nord	16°11'47.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 6500 FT		
<u>Untergrenze:</u> 4500 FT		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Wiener Neustadt		

D. Militärische Trainingsgebiete (MTA):

(1) Als **D. Militärische Trainingsgebiete (MTA)**: werden die im Folgenden bezeichneten Lufträume festgelegt, welche seitlich durch lotrechte Flächen deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche verlaufen und nach oben und nach unten durch Horizontalflächen in den nachstehend angegebenen Höhen - soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird - über dem mittleren Meeresspiegel begrenzt sind:

1. Militärisches Trainingsgebiet Glockner (MTA Glockner)

vom Koordinatenpunkt	47°28'02.0000" Nord	12°20'40.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'15.0000" Nord	12°51'20.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'39.0000" Nord	13°02'35.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'41.0000" Nord	13°16'26.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°01'30.0000" Nord	13°31'32.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°51'27.0000" Nord	12°45'35.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'10.0000" Nord	12°21'05.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'02.0000" Nord	12°20'40.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL325		
<u>Untergrenze:</u> FL185		

2. Militärisches Trainingsgebiet Hochschwab (MTA Hochschwab)

vom Koordinatenpunkt	47°51'26.0000" Nord	14°42'33.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'01.0000" Nord	15°30'44.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°49'03.0000" Nord	15°34'36.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'43.0000" Nord	15°24'03.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'02.0000" Nord	15°03'27.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'48.0000" Nord	14°58'34.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'45.0000" Nord	14°39'11.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'26.0000" Nord	14°42'33.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL245		
<u>Untergrenze:</u> 10500ft MSL, jedoch mindestens 1000ft über Grund		

3. Militärisches Trainingsgebiet Hochschwab-Hoch (MTA Hochschwab-Hoch)

vom Koordinatenpunkt	47°51'41.0000" Nord	14°24'33.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'32.0000" Nord	14°36'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'26.0000" Nord	14°42'33.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'01.0000" Nord	15°30'44.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°49'03.0000" Nord	15°34'36.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'43.0000" Nord	15°24'03.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'02.0000" Nord	15°03'27.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'44.0000" Nord	14°57'47.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'41.0000" Nord	14°53'12.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'41.0000" Nord	14°24'33.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL265		
<u>Untergrenze:</u> FL125		

4. Militärisches Trainingsgebiet Ischl (MTA Ischl)

vom Koordinatenpunkt	47°51'47.0000" Nord	13°30'00.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'45.0000" Nord	14°18'28.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'41.0000" Nord	14°24'33.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'41.0000" Nord	14°53'12.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°23'23.0000" Nord	14°46'46.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'29.0000" Nord	13°25'32.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°40'35.0000" Nord	13°17'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°45'00.0000" Nord	13°18'45.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000" Nord	13°19'04.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'14.0000" Nord	13°19'28.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'47.0000" Nord	13°30'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL660		
<u>Untergrenze:</u> FL125		

5. Militärisches Trainingsgebiet Kapfenberg (MTA Kapfenberg)

vom Koordinatenpunkt	47°27'02.0000" Nord	15°03'27.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'43.0000" Nord	15°24'03.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'45.0000" Nord	15°24'45.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'49.0000" Nord	15°22'36.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'00.0000" Nord	15°20'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'30.0000" Nord	15°19'27.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'02.0000" Nord	15°03'27.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL165		
<u>Untergrenze:</u> FL125		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

6. Militärisches Trainingsgebiet Koralpe (MTA Koralpe)

vom Koordinatenpunkt	47°07'15.0000" Nord	14°47'14.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'03.0000" Nord	15°14'41.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°57'07.0000" Nord	15°21'50.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°54'32.0000" Nord	15°19'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°39'23.1556" Nord	15°08'01.2132" Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	46°32'53.7352" Nord	14°49'55.6938" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°36'54.0000" Nord	14°39'53.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°46'56.0000" Nord	14°27'38.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'56.0000" Nord	14°11'36.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°01'57.0000" Nord	14°21'19.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'15.0000" Nord	14°47'14.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL305		
<u>Untergrenze:</u> FL125		

7. Militärisches Trainingsgebiet Obdach (MTA Obdach)

vom Koordinatenpunkt	47°17'14.0000" Nord	14°47'17.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°15'44.0000" Nord	14°59'52.0000" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000" Nord	15°05'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000" Nord	15°10'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°54'32.0000" Nord	15°19'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°39'23.1556" Nord	15°08'01.2132" Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	46°32'53.7352" Nord	14°49'55.6938" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°36'54.0000" Nord	14°39'53.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°46'56.0000" Nord	14°27'38.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'56.0000" Nord	14°11'36.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'53.0000" Nord	14°01'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'14.0000" Nord	14°47'17.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL285		
<u>Untergrenze:</u> FL125		

8. Militärisches Trainingsgebiet Pyhrn (MTA Pyhrn)

vom Koordinatenpunkt	47°51'47.0000" Nord	13°30'00.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'45.0000" Nord	14°18'28.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'41.0000" Nord	14°24'33.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'41.0000" Nord	14°53'12.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°23'23.0000" Nord	14°46'46.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'08.0000" Nord	14°16'04.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°20'51.0000" Nord	13°43'23.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'20.0000" Nord	13°33'26.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'34.0000" Nord	13°26'24.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'29.0000" Nord	13°25'32.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°40'35.0000" Nord	13°17'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°45'00.0000" Nord	13°18'45.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000" Nord	13°19'04.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'14.0000" Nord	13°19'28.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'47.0000" Nord	13°30'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL660		
<u>Untergrenze:</u> FL125		

9. Militärisches Trainingsgebiet Schober (MTA Schober)

vom Koordinatenpunkt	47°51'47.0000" Nord	13°30'00.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'45.0000" Nord	14°18'28.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'53.0000" Nord	14°23'58.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'30.0000" Nord	14°32'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000" Nord	14°44'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'35.0000" Nord	14°46'38.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000" Nord	14°47'50.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000" Nord	14°56'13.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000" Nord	14°58'40.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°15'44.0000" Nord	14°59'52.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000" Nord	15°05'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000" Nord	15°10'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°58'00.0000" Nord	15°08'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°47'31.0000" Nord	14°37'11.0000" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°47'04.0000" Nord	14°29'54.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°47'44.0000" Nord	14°26'39.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'56.0000" Nord	14°11'36.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'53.0000" Nord	14°01'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'55.0000" Nord	13°58'10.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000" Nord	13°56'50.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'30.0000" Nord	13°36'20.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'48.0000" Nord	13°29'41.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°39'49.0000" Nord	13°24'18.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°42'31.0000" Nord	13°21'17.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°45'00.0000" Nord	13°18'45.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000" Nord	13°19'04.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'14.0000" Nord	13°19'28.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'47.0000" Nord	13°30'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL245		
<u>Untergrenze:</u> 10500 FT MSL, jedoch mindestens 1000 FT über Grund		

10. Militärisches Trainingsgebiet Schober-Nord (MTA Schober-Nord)

vom Koordinatenpunkt	47°51'47.0000" Nord	13°30'00.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'45.0000" Nord	14°18'28.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'53.0000" Nord	14°23'58.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'30.0000" Nord	14°32'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000" Nord	14°44'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'35.0000" Nord	14°46'38.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'41.0000" Nord	14°21'24.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'21.0000" Nord	14°00'03.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'55.0000" Nord	13°58'10.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000" Nord	13°56'50.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'30.0000" Nord	13°36'20.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'48.0000" Nord	13°29'41.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°39'49.0000" Nord	13°24'18.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°42'31.0000" Nord	13°21'17.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°45'00.0000" Nord	13°18'45.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000" Nord	13°19'04.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'14.0000" Nord	13°19'28.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'47.0000" Nord	13°30'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL245		
<u>Untergrenze:</u> 10500 FT MSL, jedoch mindestens 1000 FT über Grund		

11. Militärisches Trainingsgebiet Schober-Sued (MTA Schober-Sued)

vom Koordinatenpunkt	47°27'35.0000" Nord	14°46'38.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000" Nord	14°47'50.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000" Nord	14°56'13.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000" Nord	14°58'40.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°15'44.0000" Nord	14°59'52.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000" Nord	15°05'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000" Nord	15°10'00.0000" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°58'00.0000" Nord	15°08'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°47'31.0000" Nord	14°37'11.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°47'04.0000" Nord	14°29'54.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°47'44.0000" Nord	14°26'39.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'56.0000" Nord	14°11'36.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'53.0000" Nord	14°01'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'55.0000" Nord	13°58'10.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'21.0000" Nord	14°00'03.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'41.0000" Nord	14°21'24.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'35.0000" Nord	14°46'38.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL245		
<u>Untergrenze:</u> FL125		

12. Militärisches Trainingsgebiet Tauern-Mitte (MTA Tauern-Mitte)

vom Koordinatenpunkt	47°48'53.0000" Nord	14°23'58.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'45.0000" Nord	14°39'11.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'48.0000" Nord	14°58'34.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'02.0000" Nord	15°03'27.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'30.0000" Nord	15°19'27.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'40.0000" Nord	15°12'55.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000" Nord	15°10'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000" Nord	15°05'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°15'44.0000" Nord	14°59'52.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000" Nord	14°58'40.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000" Nord	14°56'13.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000" Nord	14°47'50.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'35.0000" Nord	14°46'38.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000" Nord	14°44'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'30.0000" Nord	14°32'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'53.0000" Nord	14°23'58.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL245		
<u>Untergrenze:</u> FL125		

13. Militärisches Trainingsgebiet Tauern-Nord (MTA Tauern-Nord)

vom Koordinatenpunkt	47°51'47.0000" Nord	13°30'00.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'45.0000" Nord	14°18'28.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'41.0000" Nord	14°24'33.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'32.0000" Nord	14°36'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°40'06.0000" Nord	14°56'01.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'22.0000" Nord	15°02'15.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'44.0000" Nord	14°57'47.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'41.0000" Nord	14°53'12.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°23'23.0000" Nord	14°46'46.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'08.0000" Nord	14°16'04.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°20'51.0000" Nord	13°43'23.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'20.0000" Nord	13°33'26.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'34.0000" Nord	13°26'24.0000" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'29.0000" Nord	13°25'32.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°40'35.0000" Nord	13°17'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°45'00.0000" Nord	13°18'45.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000" Nord	13°19'04.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'14.0000" Nord	13°19'28.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'47.0000" Nord	13°30'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL660		
<u>Untergrenze:</u> FL185		

14. Militärisches Trainingsgebiet Tulln 1 (MTA Tulln 1)

vom Koordinatenpunkt	48°22'27.0000" Nord	16°21'55.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°24'32.0000" Nord	16°32'56.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°20'34.0000" Nord	16°34'38.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°19'44.0000" Nord	16°22'20.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'27.0000" Nord	16°21'55.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 3500 FT		
<u>Untergrenze:</u> 2500 FT		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Langenlebern		

15. Militärisches Trainingsgebiet Zeltweg 1 (MTA Zeltweg 1)

vom Koordinatenpunkt	47°38'10.0000" Nord	14°35'29.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°38'38.0000" Nord	14°53'01.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°29'43.0000" Nord	15°05'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°29'05.0000" Nord	15°00'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'35.0000" Nord	14°46'38.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'19.0000" Nord	14°35'35.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°38'10.0000" Nord	14°35'29.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL125		
<u>Untergrenze:</u> 9500 FT		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

16. Militärisches Trainingsgebiet Zeltweg 2 (MTA Zeltweg 2)

vom Koordinatenpunkt	47°16'30.0000" Nord	15°11'12.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'38.0000" Nord	15°14'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'55.0000" Nord	15°16'57.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'54.0000" Nord	15°18'49.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'12.0000" Nord	15°12'18.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'30.0000" Nord	15°11'12.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL125		
<u>Untergrenze:</u> 7000 FT		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

17. Militärisches Trainingsgebiet Zeltweg 3 (MTA Zeltweg 3)

vom Koordinatenpunkt	47°26'46.0000" Nord	15°25'13.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°20'09.0000" Nord	15°26'47.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'50.0000" Nord	15°29'25.0000" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'47.0000" Nord	15°29'40.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'14.0000" Nord	15°17'44.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'52.0000" Nord	15°14'56.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'16.0000" Nord	15°10'29.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'40.0000" Nord	15°12'55.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'12.0000" Nord	15°12'39.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'12.0000" Nord	15°12'18.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'54.0000" Nord	15°18'49.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'55.0000" Nord	15°16'57.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'42.0000" Nord	15°15'22.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'46.0000" Nord	15°25'13.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL125		
<u>Untergrenze:</u> 7500 FT		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

E. Koordinatensystem

Die in dieser Verordnung angeführten Koordinaten sind im geodätischen Bezugssystem WGS 84 erstellt.

Anhang D

Militärische Luftraumbeschränkungen

A. Militärische Flugbeschränkungsgebiete

(1) Als **Militärische Flugbeschränkungsgebiete** werden die im Folgenden bezeichneten Lufträume festgelegt, welche nach unten durch die Erdoberfläche, seitlich durch Lotrechte Flächen deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgend verlaufen und nach oben durch Horizontalflächen in den folgend bezeichneten Höhen über dem mittleren Meeresspiegel begrenzt sind.

1. Flugbeschränkungsgebiet Felixdorf

(1) Teilgebiet A (LO R 2A)

vom Koordinatenpunkt	47°54'01.0000" Nord	16°19'33.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'11.0000" Nord	16°19'54.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'24.0000" Nord	16°19'10.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'45.0000" Nord	16°16'53.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'29.0000" Nord	16°16'49.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'01.0000" Nord	16°19'33.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 1800 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> permanent		

(2) Teilgebiet B (LO R 2B)

vom Koordinatenpunkt	47°55'53.0000" Nord	16°19'31.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°55'51.0000" Nord	16°20'17.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°55'21.0000" Nord	16°22'03.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'17.0000" Nord	16°20'56.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'01.0000" Nord	16°19'33.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'29.0000" Nord	16°16'49.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'14.0000" Nord	16°16'18.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°55'00.0000" Nord	16°17'45.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°55'53.0000" Nord	16°19'31.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL200		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Montag bis Freitag 0800 bis 1700 vom Boden bis 2500 FT. Außerhalb dieser Zeiten oder über 2500 FT im Allgemeinen wird das Inkrafttreten mit NOTAM verlautbart.		

(3) Teilgebiet C (LO R 2C)

vom Koordinatenpunkt	47°54'14.0000" Nord	16°16'18.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'29.0000" Nord	16°16'49.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'11.0000" Nord	16°15'12.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'37.0000" Nord	16°15'06.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'14.0000" Nord	16°16'18.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL200		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Aktiviert mittels NOTAM		

(4) Im aktivierten Luftraum nach Abs. 1 bis 3 ist der Ein-, Aus- und Durchflug von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen oder der Betrieb von Luftfahrtgerät nur zulässig

1. mit Militärluftfahrzeugen oder anderen Luftfahrzeugen, die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, und
2. für andere Flüge mit Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport.

(5) In den Fällen des Abs. 4 Z 2 ist die Bewilligung zu erteilen, wenn durch den jeweils in Betracht kommenden Flug Interessen der Landesverteidigung nicht berührt werden. Diese Bewilligung kann, soweit dies im Interesse der Landesverteidigung erforderlich ist, mit Bedingungen oder Auflagen verbunden oder befristet erteilt werden.

4. Flugbeschränkungsgebiet Zeltweg

(1) Gebiet LO R 3

Kreisförmig mit einem Radius von 0.25 NM um den Koordinatenpunkt	47°12'00.0000" Nord	14°45'06.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 3000 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Außerhalb der Dienstzeit der Militärflygleitung Zeltweg.		

(2) Im Luftraum nach Abs. 1 ist der Ein-, Aus- und Durchflug von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen oder der Betrieb von Luftfahrtgerät nur zulässig mit Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport.

5. Flugbeschränkungsgebiet Bruck

(1) Gebiet LO R 4

vom Koordinatenpunkt	48°00'58.0000" Nord	16°46'46.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°00'33.0000" Nord	16°48'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°59'12.0000" Nord	16°48'48.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°57'35.0000" Nord	16°43'59.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°58'35.0000" Nord	16°42'02.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°59'58.0000" Nord	16°42'23.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°00'58.0000" Nord	16°46'46.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 2500 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Montag 0000 bis Samstag 2400 ausgenommen gesetzliche Feiertage vom Boden bis 2500 FT;		

(2) Im Luftraum nach Abs. 1 ist der Ein-, Aus- und Durchflug von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen oder der Betrieb von Luftfahrtgerät nur zulässig mit Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport.

6. Flugbeschränkungsgebiet Seetaleralpe

(1) Gebiet LO R 5

vom Koordinatenpunkt	47°06'00.0000" Nord	14°38'00.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000" Nord	14°38'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000" Nord	14°36'04.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000" Nord	14°31'11.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'30.0000" Nord	14°30'25.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'00.0000" Nord	14°30'50.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'06.0000" Nord	14°33'15.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'00.0000" Nord	14°38'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL125		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Aktiviert mittels NOTAM		

(2) Im Luftraum nach Abs. 1 ist der Ein-, Aus- und Durchflug von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen oder der Betrieb von Luftfahrtgerät nur zulässig mit Bewilligung der zuständigen Militärflugleitung. Diese wird gemeinsam mit der zeitlichen Beschränkung in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht.

7. Flugbeschränkungsgebiet Allentsteig

(1) Gebiet LO R 6

vom Koordinatenpunkt	48°45'30.0000" Nord	15°11'00.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°44'30.0000" Nord	15°22'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°41'35.0000" Nord	15°31'25.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°37'30.0000" Nord	15°33'55.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°35'30.0000" Nord	15°27'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°36'30.0000" Nord	15°10'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°43'30.0000" Nord	15°05'00.0000" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°45'30.0000" Nord	15°11'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL125		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Aktiviert mittels NOTAM		

(2) Im Luftraum nach Abs. 1 ist der Ein-, Aus- und Durchflug von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen oder der Betrieb von Luftfahrtgerät nur zulässig mit Bewilligung der zuständigen Militärflugleitung. Diese wird gemeinsam mit der zeitlichen Beschränkung in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht.

8. Flugbeschränkungsgebiet Lizum

(1) Gebiet LO R 7

vom Koordinatenpunkt	47°13'30.0000" Nord	11°37'00.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'00.0000" Nord	11°40'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°09'30.0000" Nord	11°41'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'30.0000" Nord	11°39'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000" Nord	11°36'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000" Nord	11°34'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000" Nord	11°35'20.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'30.0000" Nord	11°37'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> FL125		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Aktiviert mittels NOTAM		

(2) Im Luftraum nach Abs. 1 ist der Ein-, Aus- und Durchflug von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen oder der Betrieb von Luftfahrtgerät nur zulässig mit Bewilligung der zuständigen Militärflugleitung. Diese wird gemeinsam mit der zeitlichen Beschränkung in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht.

Militärische Gefahrengelände

1. Gefahrengelände Lizum (LO D 21)

vom Koordinatenpunkt	47°13'30.0000" Nord	11°37'00.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'00.0000" Nord	11°40'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°09'30.0000" Nord	11°41'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'30.0000" Nord	11°39'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000" Nord	11°36'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000" Nord	11°34'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000" Nord	11°35'20.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'30.0000" Nord	11°37'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 21000 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Art der Gefahr:</u> Boden-Bodenschießen, Luft-Bodenschießen		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Montag 0000 bis Samstag 2400 ausgenommen gesetzliche Feiertage.		

2. Gefahrengebiet Hochfilzen (LO D 22)

vom Koordinatenpunkt	47°31'30.0000" Nord	12°36'00.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000" Nord	12°43'20.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'00.0000" Nord	12°41'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'30.0000" Nord	12°37'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'30.0000" Nord	12°36'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 14000 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Art der Gefahr:</u> Boden-Bodenschießen, Luft-Bodenschießen		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Montag 0000 bis Freitag 2400 ausgenommen gesetzliche Feiertage.		

3. Gefahrengebiet Seetaleralpe (LO D 24)

vom Koordinatenpunkt	47°07'00.0000" Nord	14°30'50.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'06.0000" Nord	14°33'15.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'00.0000" Nord	14°38'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000" Nord	14°38'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000" Nord	14°36'04.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000" Nord	14°31'11.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'30.0000" Nord	14°30'25.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'00.0000" Nord	14°30'50.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 21000 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Art der Gefahr:</u> Boden-Bodenschießen, Luft-Bodenschießen		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Montag 0000 bis Freitag 2400 ausgenommen gesetzliche Feiertage.		

4. Gefahrengebiet Allentsteig (LO D 25A)

vom Koordinatenpunkt	48°45'30.0000" Nord	15°11'00.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°44'30.0000" Nord	15°22'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°41'35.0000" Nord	15°31'25.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°37'30.0000" Nord	15°33'55.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°35'30.0000" Nord	15°27'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°36'30.0000" Nord	15°10'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°43'30.0000" Nord	15°05'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°45'30.0000" Nord	15°11'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 47000 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Art der Gefahr:</u> Boden-Bodenschießen, Luft-Bodenschießen, Boden-Luftschießen		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> permanent		

5. Gefahrengebiet Allentsteig (LO D 25B)

vom Koordinatenpunkt	48°41'35.0000" Nord	15°31'25.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°40'00.0000" Nord	15°36'00.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°36'00.0000" Nord	15°39'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°35'30.0000" Nord	15°27'00.0000" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°37'30.0000" Nord	15°33'55.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°41'35.0000" Nord	15°31'25.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 3000 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Art der Gefahr:</u> Boden-Bodenschießen		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Aktiviert mittels NOTAM		

6. Gefahrengebiet Glainach (LO D 27)

vom Koordinatenpunkt	46°32'40.0000" Nord	14°19'45.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°32'25.0000" Nord	14°20'40.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°31'30.0000" Nord	14°20'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°31'45.0000" Nord	14°19'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°32'40.0000" Nord	14°19'45.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 5600 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Art der Gefahr:</u> Boden-Bodenschießen		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Aktiviert mittels NOTAM		

7. Gefahrengebiet Marwiesen (LO D 28)

Kreisförmig mit einem Radius von 1 NM um den Koordinatenpunkt	46°41'00.0000" Nord	13°38'00.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 5900 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Art der Gefahr:</u> Boden-Bodenschießen		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Aktiviert mittels NOTAM		

8. Gefahrengebiet Ramsau (LO D 30)

vom Koordinatenpunkt	47°47'16.0000" Nord	14°17'20.0000" Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°47'16.0000" Nord	14°15'42.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'53.0000" Nord	14°14'30.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'49.0000" Nord	14°16'10.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'31.0000" Nord	14°17'40.0000" Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°47'16.0000" Nord	14°17'20.0000" Ost
<u>Obergrenze:</u> 10000 FT		
<u>Untergrenze:</u> Erdboden		
<u>Art der Gefahr:</u> Boden-Bodenschießen, Luft-Bodenschießen		
<u>Zeitliche Beschränkung:</u> Montag 0000 bis Freitag 2400 ausgenommen gesetzliche Feiertage.		

9. Koordinatensystem

Die in dieser Verordnung angeführten Koordinaten sind im geodätischen Bezugssystem WGS 84 erstellt.

10. Zeitsystem

Die in dieser Verordnung angeführten Zeiten sind - sofern nicht anders angegeben - Lokalzeiten.

**Verordnung des Bundesministeriums für Landesverteidigung vom 18. Juli 1960
betreffend die Sicherheitszone des Militärflugplatzes AIGEN im Ennstal
(Sicherheitszonen-Verordnung Aigen/Ennstal)
GZ 40.856-RA/60**

Auf Grund der §§ 86, 87 und 92 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, wird verordnet:

Festlegung der Sicherheitszone

§ 1. Als Sicherheitszone des Militärflugplatzes AIGEN im Ennstal wird der Luftraum über dem durch die §§ 3 bis 4 bestimmten und im Sicherheitszonenplan (Beilage 1) dargestellten Gebiet festgelegt, dessen untere Begrenzung der § 5 regelt.

Der Flugplatzbezugspunkt

§ 2. (1) Als Flugplatzbezugspunkt des Militärflugplatzes AIGEN im Ennstal wird der in 640 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende und durch die Koordinaten nach Abs. 2 bestimmte Punkt festgelegt.

(2) Die geographischen Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes sind

14°	08'	22,965"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
31°	48'	22,9657"	östlicher Länge von Ferro
47°	32'	17,291"	nördlicher Breite;

(nach Gauss-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 31
x = 5,266.853,48 m, y = +60.703,94 m)

Teile der Sicherheitszone

§ 3. Die Sicherheitszone besteht aus

- a) dem Instrumentenanflugsektor süd-westlich des Flugplatzbezugspunktes (Instrumentenanflugsektor Süd-West);
- b) dem Instrumentenanflugsektor nord-östlich des Flugplatzbezugspunktes (Instrumentenanflugsektor Nord-Ost) und
- c) je einem nördlich und südlich der Instrumentenanflugsektoren liegenden übrigen Bereich.

Seitliche Begrenzung

§ 4. (1) Der Instrumentenanflugsektor Süd-West wird seitlich begrenzt durch lotrechte Flächen, welche über folgenden Linien liegen:

a) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	00'	33,833"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
31°	40'	33,833"	östlicher Länge von Ferro
47°	31'	14,803"	nördlicher Breite

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 31
x = 5,264.830,22 m, y = +50.910,76 m);

b) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	02'	22,826"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
31°	42'	22,826"	östlicher Länge von Ferro
47°	28'	44,367"	nördlicher Breite

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 31
x = 5,260.205,09 m, y = +53.234,08 m);

c) einem Bogen, der die in lit. a festgelegten Punkte verbindet und mit einem Radius von 10.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

(2) Der Instrumentenanflugsektor Nord-Ost wird seitlich begrenzt durch lotrechte Flächen, welche über folgenden Linien liegen:

a) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	16'	12,399"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
31°	56'	12,399"	östlicher Länge von Ferro
47°	33'	19,244"	nördlicher Breite;

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 31
x = 5,268.876,74 m, y = +70.497,12 m);

b) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	14'	23,825"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
31°	54'	23,825"	östlicher Länge von Ferro
47°	35'	49,893"	nördlicher Breite;

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 31

$x = 5,273.501,87$ m, $y = +68.173,80$ m);

- c) einem Bogen, der die in lit. a und b festgelegten Punkte verbindet und mit einem Radius von 10.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

(3) Soweit nicht in Abs. 1 und 2 eine andere seitliche Begrenzung festgelegt ist, wird die Sicherheitszone seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, welche über einem Kreisbogen liegen, der mit einem Radius von 5.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

Untere Begrenzung der Sicherheitszone

§ 5. Die Sicherheitszone wird nach unten begrenzt

- a) durch eine in 630 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene innerhalb der Grenzen des Flugplatzes;
- b) durch die Erdoberfläche in den, in der Beilage als rote Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) bis zu einer Entfernung von 2.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) bis zu einer Entfernung von 1.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- c) durch eine in 650 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene beziehungsweise, wenn die Erdoberfläche höher als 640 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt, durch Flächen, die 10 Meter über und parallel zur Erdoberfläche verlaufen, in den in der Beilage als grüne Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) zwischen den Entfernungen von 2.500 m bis 5.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) zwischen den Entfernungen von 1.500 m bis 2.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- d) durch eine in 690 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene beziehungsweise, wenn die Erdoberfläche höher als 680 Meter über dem mittleren Meeresspiegel liegt, durch Flächen, die 10 Meter über und parallel zur Erdoberfläche verlaufen; in den in der Beilage als gelbe Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) zwischen den Entfernungen von 5.000 m bis 10.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) zwischen den Entfernungen von 2.500 m und 5.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2).

Ausnahmebewilligungen

§ 6. (1) Vor Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses nach § 85 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes hat der Bauwerber nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 anzusuchen.

(2) Das Ansuchen um Erteilung einer Ausnahmebewilligung hat zu enthalten:

- a) Name und Anschrift des Bauwerbers,
- b) Angabe der Katastralgemeinde und Parzelle, auf welcher das Luftfahrthindernis errichtet werden soll sowie Name des Eigentümers,
- c) Höhe des Grundstückes, bezogen auf den mittleren Meeresspiegel,
- d) höchste geplante Erhebung des Bauvorhabens sowie darauf zu errichtender technischer Anlagen, bezogen auf
 - aa) den mittleren Meeresspiegel
 - bb) auf die Höhenlage des Grundstückes
- e) kürzeste Entfernung des Luftfahrthindernisses vom Flugplatzbezugspunkt.

(3) Dem Ansuchen ist eine Lagekarte im Maßstab von höchstens 1 : 50.000 beizuschließen. In dieser Lagekarte muß der Flugplatzbezugspunkt und die Lage des Bauvorhabens eingezeichnet sein.

(4) Die Richtigkeit der Angaben nach Abs. 2 und 3 muß von der zuständigen Baubehörde, dem zuständigen Vermessungsamt oder von einem gerichtlich beeideten Zivilgeometer bestätigt sein.

Der Sicherheitszonenplan

§ 7. Der Sicherheitszonenplan (Beilage 1) ist ein Bestandteil dieser Verordnung.

Die Beilage ist nicht dargestellt.

**Verordnung des Bundesministeriums für Landesverteidigung vom 5. Juli 1961
betreffend die Sicherheitszone des Militärflugplatzes Hörsching
(Sicherheitszonen-Verordnung Hörsching)
GZ 54.607-RA/61**

Auf Grund der §§ 86, 87 und 92 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, wird verordnet:

Festlegung der Sicherheitszone

§ 1. Als Sicherheitszone des Militärflugplatzes Hörsching wird der Luftraum über dem durch die §§ 3 bis 4 bestimmten und im Sicherheitszonenplan (Beilage 1) dargestellten Gebiet festgelegt, dessen untere Begrenzung der § 5 regelt.

Der Flugplatzbezugspunkt

§ 2. (1) Als Flugplatzbezugspunkt des Militärflugplatzes Hörsching wird der in 295 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende und durch die Koordinaten nach Abs. 2 bestimmte Punkt festgelegt.

(2) Die geographischen Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes sind

14°	11'	20,420"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
31°	51'	20,42"	östlicher Länge von Ferro
48°	14'	08,59"	nördlicher Breite;

(nach Gauss-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 31
x = 5,344.446,65 m, y = +63.555,47 m)

Teile der Sicherheitszone

§ 3. Die Sicherheitszone besteht aus

- a) dem Instrumentenanflugsektor westlich des Flugplatzbezugspunktes (Instrumentenanflugsektor West);
- b) dem Instrumentenanflugsektor östlich des Flugplatzbezugspunktes (Instrumentenanflugsektor Ost) und
- c) je einem nördlich und südlich der Instrumentenanflugsektoren liegenden übrigen Bereich.

Seitliche Begrenzung

§ 4. (1) Der Instrumentenanflugsektor West wird seitlich begrenzt durch lotrechte Flächen, welche über folgenden Linien liegen:

a) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	03'	46,610"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
31°	43'	46,610"	östlicher Länge von Ferro
48°	12'	15,180"	nördlicher Breite

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 31
x = 5,340.847,35 m, y = +54.225,67 m);

b) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	03'	31,080"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
31°	43'	31,08"	östlicher Länge von Ferro
48°	15'	29,620"	nördlicher Breite

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 31
x = 5,346.849,55 m, y = +53.848,47 m);

c) einem Bogen, der die in lit. a und lit. b festgelegten Punkte verbindet und mit einem Radius von 10.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

(2) Der Instrumentenanflugsektor Ost wird seitlich begrenzt durch lotrechte Flächen, welche über folgenden Linien liegen:

a) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	18'	54,79"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
31°	58'	54,79"	östlicher Länge von Ferro
48°	16'	01,51"	nördlicher Breite;

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 31
x = 5,348.045,95 m, y = +72.885,27 m);

b) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	19'	09,34"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
31°	59'	09,34"	östlicher Länge von Ferro
48°	12'	47,03"	nördlicher Breite;

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 31

$x = 5,342.043,75$ m, $y = +73.262,47$ m);

- c) einem Bogen, der die in lit. a und lit. b festgelegten Punkte verbindet und mit einem Radius von 10.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

(3) Soweit nicht in Abs. 1 und 2 eine andere seitliche Begrenzung festgelegt ist, wird die Sicherheitszone seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, welche über einem Kreisbogen liegen, der mit einem Radius von 5.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

Untere Begrenzung der Sicherheitszone

§ 5. Die Sicherheitszone wird nach unten begrenzt

- a) durch eine in 285 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene innerhalb der Grenzen des Flugplatzes;
- b) durch die Erdoberfläche in den, in der Beilage als rote Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) bis zu einer Entfernung von 2.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) bis zu einer Entfernung von 1.800 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- c) durch eine in 305 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene beziehungsweise, wenn die Erdoberfläche höher als 295 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt, durch Flächen, die 10 Meter über und parallel zur Erdoberfläche verlaufen, in den in der Beilage als grüne Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) zwischen den Entfernungen von 2.500 m bis 5.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) zwischen den Entfernungen von 1.800 m bis 2.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- d) durch eine in 345 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene beziehungsweise, wenn die Erdoberfläche höher als 328 Meter über dem mittleren Meeresspiegel liegt, durch Flächen, die 17 Meter über und parallel zur Erdoberfläche verlaufen, in den in der Beilage als gelbe Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) zwischen den Entfernungen von 5.000 m bis 10.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) zwischen den Entfernungen von 2.500 m und 5.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2).

Ausnahmebewilligungen

§ 6. (1) Vor Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses nach § 85 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes hat der Bauwerber nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 anzusuchen.

(2) Das Ansuchen um Erteilung einer Ausnahmebewilligung hat zu enthalten:

- a) Name und Anschrift des Bauwerbers,
- b) Angabe der Katastralgemeinde und Parzelle, auf welcher das Luftfahrthindernis errichtet werden soll sowie Name des Eigentümers,
- c) Höhe des Grundstückes, bezogen auf den mittleren Meeresspiegel,
- d) höchste geplante Erhebung des Bauvorhabens sowie darauf zu errichtender technischer Anlagen, bezogen auf
 - aa) den mittleren Meeresspiegel
 - bb) auf die Höhenlage des Grundstückes
- e) kürzeste Entfernung des Luftfahrthindernisses vom Flugplatzbezugspunkt.

(3) Dem Ansuchen ist eine Lagekarte im Maßstab von höchstens 1 : 50.000 beizuschließen. In dieser Lagekarte muss der Flugplatzbezugspunkt und die Lage des Bauvorhabens eingezeichnet sein.

(4) Die Richtigkeit der Angaben nach Abs. 2 und 3 muss von der zuständigen Baubehörde, dem zuständigen Vermessungsamt oder von einem gerichtlich beiedeten Zivilgeometer bestätigt sein.

Der Sicherheitszonenplan

§ 7. Der Sicherheitszonenplan (Beilage 1) ist ein Bestandteil dieser Verordnung.

Die Beilage ist nicht dargestellt.

**Verordnung des Bundesministeriums für Landesverteidigung vom 16. Jänner 1962
betreffend die Sicherheitszone des Militärflugplatzes Langenlebarn
(Sicherheitszonen-Verordnung Langenlebarn)
GZ 119-RA/62**

Auf Grund der §§ 86, 87 und 92 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, wird verordnet:

Festlegung der Sicherheitszone

§ 1. Als Sicherheitszone des Militärflugplatzes Langenlebarn wird der Luftraum über dem durch die §§ 3 bis 4 bestimmten und im Sicherheitszonenplan (Beilage 1) dargestellten Gebiet festgelegt, dessen untere Begrenzung der § 5 regelt.

Der Flugplatzbezugspunkt

§ 2. (1) Als Flugplatzbezugspunkt des Militärflugplatzes Langenlebarn wird der in 175 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende und durch die Koordinaten nach Abs. 2 bestimmte Punkt festgelegt.

(2) Die geographischen Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes sind

16°	07'	06"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
33°	46'	52"	östlicher Länge von Ferro
48°	19'	15"	nördlicher Breite;

(nach Gauss-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 34
x = +5,353.578,94 m, y = -16.231,54 m)

Teile der Sicherheitszone

§ 3. Die Sicherheitszone besteht aus

- a) dem Instrumentenanflugsektor westlich des Flugplatzbezugspunktes (Instrumentenanflugsektor West);
- b) dem Instrumentenanflugsektor östlich des Flugplatzbezugspunktes (Instrumentenanflugsektor Ost) und
- c) je einem nördlich und südlich der Instrumentenanflugsektoren liegenden übrigen Bereich.

Seitliche Begrenzung

§ 4. (1) Der Instrumentenanflugsektor West wird seitlich begrenzt durch lotrechte Flächen, welche über folgenden Linien liegen:

a) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

15°	59'	33,22"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
33°	39'	19,24"	östlicher Länge von Ferro
48°	17'	18,36"	nördlicher Breite

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 34
x = +50.010,86 m y = -25.573,32 m)

b) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

15°	59'	06,23"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
33°	38'	52,25"	östlicher Länge von Ferro
48°	20'	04,96"	nördlicher Breite

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 34
x = +55.158,84 m y = -26.105,94 m);

c) einem Bogen, der die in lit. a und lit. b festgelegten Punkte verbindet und mit einem Radius von 10.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

(2) Der Instrumentenanflugsektor Ost wird seitlich begrenzt durch lotrechte Flächen, welche über folgenden Linien liegen:

a) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

16°	14'	39,28"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
33°	54'	25,30"	östlicher Länge von Ferro
48°	21'	11,14"	nördlicher Breite;

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 34
x = +57.147,02 m y = -6.889,76 m);

b) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

16°	15'	05,43"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
33°	54'	51,45"	östlicher Länge von Ferro
48°	18'	24,48"	nördlicher Breite;

(nach Gauß-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 34

$x = +51.999,04$ m $y = -6.357,14$ m);

- c) einem Bogen, der die in lit. a und b festgelegten Punkte verbindet und mit einem Radius von 10.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

(3) Soweit nicht in Abs. 1 und 2 eine andere seitliche Begrenzung festgelegt ist, wird die Sicherheitszone seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, welche über einem Kreisbogen liegen, der mit einem Radius von 5.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

Untere Begrenzung der Sicherheitszone

§ 5. Die Sicherheitszone wird nach unten begrenzt

- a) durch eine in 165 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene innerhalb der Grenzen des Flugplatzes;
- b) durch die Erdoberfläche in den, in der Beilage als rote Zone dargestellten Gebieten, und zwar
- aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) bis zu einer Entfernung von 2.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) bis zu einer Entfernung von 1.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2), soweit nicht lit. c, sublit. cc etwas anderes bestimmt;
- c) durch eine in 185 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene beziehungsweise, wenn die Erdoberfläche höher als 175 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt, durch Flächen, die 15 Meter über und parallel zur Erdoberfläche verlaufen, in den in der Beilage als grüne Zone dargestellten Gebieten, und zwar
- aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) zwischen den Entfernungen von 2.500 m bis 5.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) zwischen den Entfernungen von 1.500 m bis 2.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- cc) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) nördlich der Franz Josefs-Bahn bis zu einer Entfernung von 1.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- d) durch eine in 225 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene beziehungsweise, wenn die Erdoberfläche höher als 210 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt, durch Flächen, die 15 Meter über und parallel zur Erdoberfläche verlaufen, in den in der Beilage als gelbe Zone dargestellten Gebieten, und zwar
- aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) zwischen den Entfernungen von 5.000 m bis 10.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) zwischen den Entfernungen von 2.500 m und 5.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2).

Ausnahmebewilligungen

§ 6. (1) Vor Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses nach § 85 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes hat der Bauwerber nach Massgabe der Abs. 2 bis 4 anzusuchen.

(2) Das Ansuchen um Erteilung einer Ausnahmbewilligung hat zu enthalten:

- a) Name und Anschrift des künftigen Hinderniseigentümers,
- b) Angabe der Katastralgemeinde und Parzelle, auf welcher das Luftfahrthindernis errichtet werden soll, sowie Name des Grundeigentümers,
- c) Höhe des Grundstückes, bezogen auf den mittleren Meeresspiegel,
- d) höchste geplante Erhebung des Luftfahrthindernisses sowie der allenfalls darauf zu errichtenden technischen Anlagen, bezogen auf
- aa) den mittleren Meeresspiegel
- bb) auf die Höhenlage des Grundstückes
- e) kürzeste Entfernung des Luftfahrthindernisses vom Flugplatzbezugspunkt.

(3) Dem Ansuchen ist eine Lagekarte im Maßstab von höchstens 1 : 50.000 beizuschliessen. In dieser Lagekarte muss der Flugplatzbezugspunkt und die Lage des Luftfahrthindernisses eingezeichnet sein.

(4) Die Richtigkeit der Angaben nach Abs. 2 und 3 muss von der zuständigen Baubehörde, dem zuständigen Vermessungsamt oder von einem gerichtlich beiedeten Zivilgeometer bestätigt sein.

Der Sicherheitszonenplan

§ 7. Der Sicherheitszonenplan (Beilage 1) ist ein Bestandteil dieser Verordnung.

Die Beilage ist nicht dargestellt.

**Verordnung des Bundesministeriums für Landesverteidigung vom 12. Juli 1962
betreffend die Sicherheitszone des Militärflugplatzes Zeltweg
(Sicherheitszonen-Verordnung Zeltweg)
GZ 7.195-RA/62**

Auf Grund der §§ 86, 87 und 92 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, wird verordnet:

Festlegung der Sicherheitszone

§ 1. Als Sicherheitszone des Militärflugplatzes Zeltweg wird der Luftraum über dem durch die §§ 3 bis 4 bestimmten und im Sicherheitszonenplan (Beilage 1) dargestellten Gebiet festgelegt, dessen untere Begrenzung der § 5 regelt.

Flugplatzbezugspunkt

§ 2. (1) Als Flugplatzbezugspunkt des Militärflugplatzes Zeltweg wird der in 677 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende und durch die Koordinaten nach Abs. 2 bestimmte Punkt festgelegt.

(2) Die geographischen Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes sind

14°	44'	48,3"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
32°	24'	48,3"	östlicher Länge von Ferro,
47°	12'	15"	nördlicher Breite.

Teile der Sicherheitszone

§ 3. Die Sicherheitszone besteht aus

- a) dem Instrumentenanflugsektor westlich des Flugplatzbezugspunktes (Instrumentenanflugsektor West);
- b) dem Instrumentenanflugsektor östlich des Flugplatzbezugspunktes (Instrumentenanflugsektor Ost) und
- c) je einem nördlich und südlich der Instrumentenanflugsektoren liegenden übrigen Bereich.

Seitliche Begrenzung

§ 4. (1) Der Instrumentenanflugsektor West wird seitlich begrenzt durch lotrechte Flächen, welche über folgenden Linien liegen:

a) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	36'	55,2"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
32°	16'	55,2"	östlicher Länge von Ferro,
47°	12'	42,5"	nördlicher Breite;

b) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	37'	36,2"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
32°	17'	36,2"	östlicher Länge von Ferro,
47°	09'	57,2"	nördlicher Breite;

c) einem Bogen, der die in lit. a und lit. b festgelegten Punkte verbindet und mit einem Radius von 10.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

(2) Der Instrumentenanflugsektor Ost wird seitlich begrenzt durch lotrechte Flächen, welche über folgenden Linien liegen:

a) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	52'	41,2"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
32°	32'	41,2"	östlicher Länge von Ferro,
47°	11'	40,4"	nördlicher Breite;

b) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

14°	52'	01"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
32°	32'	01"	östlicher Länge von Ferro,
47°	14'	25,8"	nördlicher Breite;

c) einem Bogen, der die in lit. a und lit. b festgelegten Punkte verbindet und mit einem Radius von 10.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

(3) Soweit nicht in Abs. 1 und 2 eine andere seitliche Begrenzung festgelegt ist, wird die Sicherheitszone seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, welche über einem Kreisbogen liegen, der mit einem Radius von 5.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

Untere Begrenzung der Sicherheitszone

§ 5. Die Sicherheitszone wird nach unten begrenzt

- a) durch eine in 667 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene innerhalb der Grenzen des Flugplatzes;
- b) durch die Erdoberfläche in den, in der Beilage als rote Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) bis zu einer Entfernung von 2.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) bis zu einer Entfernung von 1.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- c) durch eine in 687 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene beziehungsweise, wenn die Erdoberfläche höher als 677 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt, durch Flächen, die 10 m über und parallel zur Erdoberfläche verlaufen, in den in der Beilage als grüne Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) zwischen den Entfernungen von 2.500 m bis 5.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) zwischen den Entfernungen von 1.500 m bis 2.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- d) durch eine in 727 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene beziehungsweise, wenn die Erdoberfläche höher als 712 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt, durch Flächen, die 15 m über und parallel zur Erdoberfläche verlaufen, in den in der Beilage als gelbe Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) zwischen den Entfernungen von 5.000 m bis 10.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) zwischen den Entfernungen von 2.500 m und 5.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2).

Ausnahmebewilligungen

§ 6. (1) Vor Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses nach § 85 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes hat der voraussichtliche Eigentümer des Luftfahrthindernisses nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 anzusuchen.

(2) Das Ansuchen um Erteilung einer Ausnahmebewilligung hat zu enthalten:

- a) Name und Anschrift des Hinderniseigentümers,
- b) Angabe der Katastralgemeinde und Parzelle, auf welcher das Luftfahrthindernis errichtet werden soll sowie Name des Eigentümers,
- c) Höhe des Grundstückes, bezogen auf den mittleren Meeresspiegel,
- d) höchste geplante Erhebung des Luftfahrthindernisses einschließlich der Höhe von darauf zu errichtenden technischen Anlagen, bezogen auf
 - aa) den mittleren Meeresspiegel
 - bb) auf die Höhenlage des Grundstückes,
- e) kürzeste Entfernung des Luftfahrthindernisses vom Flugplatzbezugspunkt.

(3) Dem Ansuchen ist eine Lagekarte im Maßstab von höchstens 1 : 50.000 beizuschließen. In dieser Lagekarte muß der Flugplatzbezugspunkt und die Lage des Luftfahrthindernisses eingezeichnet sein.

(4) Die Richtigkeit der Angaben nach Abs. 2 und 3 muß von der zuständigen Baubehörde, dem zuständigen Vermessungsamt oder von einem gerichtlich beiedeten Zivilgeometer bestätigt sein.

Sicherheitszonenplan

§ 7. Der Sicherheitszonenplan (Beilage 1) ist ein Bestandteil dieser Verordnung.

Die Beilage ist nicht dargestellt.

**Verordnung des Bundesministeriums für Landesverteidigung vom 30. November 1962
betreffend die Sicherheitszone des Militärflugplatzes Wiener Neustadt
(Sicherheitszonen-Verordnung Wiener Neustadt)
GZ 12.777-RA/62**

Auf Grund der §§ 86, 87 und 92 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, wird verordnet:

Festlegung der Sicherheitszone

§ 1. Als Sicherheitszone des Militärflugplatzes Wiener Neustadt wird der Luftraum über dem durch die §§ 3 bis 4 bestimmten und im Sicherheitszonenplan (Beilage 1) dargestellten Gebiet festgelegt, dessen untere Begrenzung der § 5 regelt.

Flugplatzbezugspunkt

§ 2. (1) Als Flugplatzbezugspunkt des Militärflugplatzes Wiener Neustadt wird der in 285 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende und durch die Koordinaten nach Abs. 2 bestimmte Punkt festgelegt.

(2) Die geographischen Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes sind

16°	13'	17,13"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
33°	53'	17,13"	östlicher Länge von Ferro,
47°	50'	25,08"	nördlicher Breite;

(nach Gauss-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 34
x = 5,300.136,37 m, y = -8.375,94 m)

Teile der Sicherheitszone

§ 3. Die Sicherheitszone besteht aus

- a) dem Instrumentenanflugsektor nördlich des Flugplatzbezugspunktes (Instrumentenanflugsektor Nord);
- b) dem Instrumentenanflugsektor südlich des Flugplatzbezugspunktes (Instrumentenanflugsektor Süd) und
- c) je einem westlich und östlich der Instrumentenanflugsektoren liegenden übrigen Bereich.

Seitliche Begrenzung

§ 4. (1) Der Instrumentenanflugsektor Nord wird seitlich begrenzt durch lotrechte Flächen, welche über folgenden Linien liegen:

a) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

16°	16'	46,53"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
33°	56'	46,53"	östlicher Länge von Ferro,
47°	55'	17,94"	nördlicher Breite;

(nach Gauss-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 34
x = 5.309,136 m, y = -4.016 m);

b) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

16°	12'	41,55"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
33°	52'	41,55"	östlicher Länge von Ferro,
47°	55'	47,99"	nördlicher Breite;

(nach Gauss-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 34
x = 5.310,110 m, y = -9.100 m);

c) einem Bogen, der die in lit. a und lit. b festgelegten Punkte verbindet und in einem Radius von 10.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

(2) Der Instrumentenanflugsektor Süd wird seitlich begrenzt durch lotrechte Flächen, welche über folgenden Linien liegen:

a) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

16°	09'	48,37"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
33°	49'	48,37"	östlicher Länge von Ferro,
47°	45'	33,41"	nördlicher Breite;

(nach Gauss-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 34
x = -5,268.876,74 m, y = +70.497,12 m);

b) einer geraden Verbindungslinie vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2) zu dem Koordinatenpunkt

16°	13'	52,58"	östlicher Länge von Greenwich beziehungsweise
33°	53'	52,58"	östlicher Länge von Ferro,
47°	45'	02,16"	nördlicher Breite;

(nach Gauss-Krüger Koordinaten im Meridianstreifen M 34

$x = 5.290,163$ m, $y = -7.652$ m);

- c) einem Bogen, der die in lit. a und lit. b festgelegten Punkte verbindet und mit einem Radius von 10.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

(3) Soweit nicht in Abs. 1 und 2 eine andere seitliche Begrenzung festgelegt ist, wird die Sicherheitszone seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, welche über einem Kreisbogen liegen, der in einem Radius von 5.000 m um den Flugplatzbezugspunkt verläuft.

Untere Begrenzung der Sicherheitszone

§ 5. Die Sicherheitszone wird nach unten begrenzt

- a) durch eine in 275 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene innerhalb der Grenzen des Flugplatzes;
- b) durch die Erdoberfläche in den, in der Beilage als rote Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) bis zu einer Entfernung von 2.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) bis zu einer Entfernung von 1.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- c) durch eine in 295 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene beziehungsweise, wenn die Erdoberfläche höher als 285 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt, durch Flächen, die 10 Meter über und parallel zur Erdoberfläche verlaufen, in den in der Beilage als grüne Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) zwischen den Entfernungen von 2.500 m bis 5.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) zwischen den Entfernungen von 1.500 m bis 2.500 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
- d) durch eine in 335 m Höhe über dem mittleren Meeresspiegel liegende Horizontalebene beziehungsweise, wenn die Erdoberfläche höher als 325 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt, durch Flächen, die 10 Meter über und parallel zur Erdoberfläche verlaufen, in den in der Beilage als gelbe Zone dargestellten Gebieten, und zwar
 - aa) in den Instrumentenanflugsektoren (§ 3 lit. a und b) zwischen den Entfernungen von 5.000 m bis 10.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2);
 - bb) im übrigen Bereich der Sicherheitszone (§ 3 lit. c) zwischen den Entfernungen von 2.500 m bis 5.000 m vom Flugplatzbezugspunkt (§ 2).

Ausnahmebewilligungen

§ 6. (1) Vor Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses nach § 85 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes hat der voraussichtliche Eigentümer des Luftfahrthindernisses nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 anzusuchen.

(2) Das Ansuchen um Erteilung einer Ausnahmebewilligung hat zu enthalten:

- a) Name und Anschrift des Hinderniseigentümers,
- b) Angabe der Katastralgemeinde und Parzelle, in bzw. auf welcher das Luftfahrthindernis errichtet werden soll sowie Name des Eigentümers,
- c) Höhe des Grundstückes, bezogen auf den mittleren Meeresspiegel,
- d) höchste geplante Erhebung des Luftfahrthindernisses einschließlich der Höhe von darauf zu errichtenden technischen Anlagen z.B. Fernsehantenne, bezogen auf
 - aa) den mittleren Meeresspiegel,
 - bb) auf die Höhenlage des Grundstückes,
- e) kürzeste Entfernung des Luftfahrthindernisses vom Flugplatzbezugspunkt.

(3) Dem Ansuchen ist eine Lagekarte im Maßstab von höchstens 1 : 50.000 beizuschließen. In dieser Lagekarte muß der Flugplatzbezugspunkt und die Lage des Luftfahrthindernisses eingezeichnet sein.

(4) Die Richtigkeit der Angaben nach Abs. 2 und 3 muß von der zuständigen Baubehörde, dem zuständigen Vermessungsamt oder von einem gerichtlich beeideten Zivilgeometer bestätigt sein.

Sicherheitszonenplan

§ 7. Der Sicherheitszonenplan (Beilage 1) ist ein Bestandteil dieser Verordnung.

Die Beilage ist nicht dargestellt.