Versicherungsanstalt
öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau

VAI
Verkehrs - Arbeitsinspektorat

LuftAV

Luftfahrt-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
ArbeitnehmerInnenschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr)
Text und Erläuterungen

Stand 1. Jänner 2024

R 30

Blatt – Symbol des Lebens

Die BVAEB fördert und erhält die Gesundheit ihrer Kundinnen und Kunden. Das Blatt, ein Symbol für Leben und gesunde Umwelt, ist die bildhafte Darstellung des Unternehmensziels der BVAEB.

© Marion Camiel

Generaldirektor
Dr. Gerhard Vogel

© Andi Bruckner

Obmann
Mag. Dr. Eckehard Quin

Impressum
Medieninhaber: Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau, 1080 Wien
Auflage: 04/2026, Online-Version

Diese Publikation wurde mit größter Sorgfalt erarbeitet und geprüft, trotzdem kann es zu Druck- oder Satzfehlern kommen. Rechtsansprüche können daraus nicht abgeleitet werden. Informationen nach Artikel 13 und 14 Datenschutz-Grundverordnung betreffend die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten finden Sie auf unserer Website unter www.bvaeb.at/Datenschutz.

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) ist seit 1. Jänner 2020 der gesetzliche zuständige Sozialversicherungsträger und stellt in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI) als zuständige Aufsichtsbehörde Informationsbroschüren für die Praxis zur Verfügung.

Diese Informationsbroschüren sind sowohl für Arbeitnehmer/innen als auch für Arbeitgeber/innen eine Unterlage für die tägliche Arbeit und zur Gestaltung eines sicheren Arbeitsalltages. Im Mittelpunkt steht dabei die Verhinderung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten.

Die Broschüre gibt den zum Zeitpunkt der Auflage geltenden aktuellen Rechtszustand wieder, wobei neben den gesetzlichen Grundlagen auch die besondere Expertise des VAI und der BVAEB-Unfallversicherung einfließen. Dies trägt nicht nur zum Verständnis von Grundlagen bei, sondern schafft vor allem Planungssicherheit und Rechtssicherheit bei der Festlegung von Maßnahmen.

Das VAI und die BVAEB-Unfallversicherung freuen sich, mit dieser Broschüre einen Beitrag zur Sicherheit im beruflichen Alltag und zu Ihrer Gesundheit leisten zu können.

Dr. Reinhart Kuntner
Leiter Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Dr. Gerhard Vogel
Generaldirektor
Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau

Überblick zur vorliegenden Broschüre

Die Luftfahrt-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (LuftAV) ist eine zusammenfassende Regelung der besonderen Arbeitnehmer/innenschutzbestimmungen für die Luftfahrt. Die Regelungen sind am 3. Juli 2019 in Kraft getreten.

Die vorliegende Broschüre soll die Anwender der Luftfahrt-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung unterstützen. Sie enthält die Regelungen der Verordnung samt Erläuterungen sowie ergänzende Arbeitnehmer/innenschutzregelungen aus dem Bereich der Luftfahrt (Auszug aus der ArbeitnehmerInnenschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO Verkehr).

Die Erläuterungen zum Verordnungstext enthalten auch Hinweise auf andere Regelungen des Arbeitnehmer/innenschutzrechts sowie für die praktische Umsetzung der Luftfahrt-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung.

Verzeichnis der Abkürzungen

AAV	Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung
ABl	Amtsblatt
Abs	Absatz
AFM	Aircraft Flight Manuals
AM-VO	Arbeitsmittelverordnung
ArbIG	Arbeitsinspektionsgesetz
ASchG	Bundesgesetz über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz)
AStV	Arbeitsstättenverordnung
AVO Verkehr	ArbeitnehmerInnenschutzverordnung Verkehr 2017
BauKG	Bauarbeitenkoordinationsgesetz
BauV	Bauarbeiterschutzverordnung
BGBl	Bundesgesetzblatt
bzw	beziehungsweise
DokV	Verordnung über Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente
Erl	Erläuterung
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
FK-V	Fachkenntnis-Nachweisverordnung
GGBG	Gefahrgut-Beförderungsgesetz
idF	in der Fassung
iSd	im Sinne des
iVm	in Verbindung mit
KennV	Kennzeichnungsverordnung
lit	Litera
LuftAV	Luftfahrt-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
LFG	Luftfahrtgesetz
Nr	Nummer
Pkt	Punkt
SOP	Standard Operating Procedures
SVP-VO	Verordnung Sicherheitsvertrauenspersonen
SprengV	Sprengarbeitenverordnung
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz
usw	und so weiter
VEXAT	Verordnung explosionsfähige Atmosphären
vgl	vergleiche
zB	zum Beispiel
Z	Ziffer
Zl	Zahl

Verordnung über den Schutz von Arbeitnehmer/innen in der Luftfahrt (Luftfahrt-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – LuftAV)

LuftAV

BGBl II Nr 185/2019 in der Fassung BGBl II Nr 368/2023

Auf Grund der §§ 3, 7, 8, 12, 14, 19 bis 32, 60, 61, 62, 69 und 70 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl Nr 450/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl I Nr 100/2018, wird verordnet:

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt – Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Allgemeine Bestimmungen 9

2. Abschnitt – Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus

§ 2 Geltungsbereich 12
§ 3 Allgemeine Anforderungen 13
§ 4 Sprengladungen 16
§ 5 Lawinenauslöseflug 20
§ 6 Sprengeinsatz 22
§ 7 Versagerbeseitigung 24
§ 8 Unterweisung 25

3. Abschnitt – Sonderbestimmungen für Flughäfen

§ 9 Geltungsbereich 27
§ 10 Gesicherte Fluchtbereiche 28
§ 11 Notausgänge 31
§ 12 Lichteintrittsflächen und Sichtverbindung 34
§ 13 Abweichende Regelungen für Container 35
§ 14 Raumklima 35

4. Abschnitt – Kennzeichnung

§ 15 Geltungsbereich 37
§ 16 Einwinkzeichen 37

5. Abschnitt – Übergangs- und Schlussbestimmungen

§ 17 Inkrafttreten 49

1. Abschnitt – Allgemeine Bestimmungen

§ 1. Die Bestimmungen der

1. Arbeitsstättenverordnung (AStV), BGBl II Nr 368/1998,

2. Arbeitsmittelverordnung (AM-VO), BGBl II Nr 164/2000,

3. Kennzeichnungsverordnung (KennV), BGBl II Nr 101/1997,

4. Fachkenntnisnachweis-Verordnung (FK-V), BGBl II Nr 13/2007,

5. Bauarbeiterschutzverordnung (BauV), BGBl Nr 340/1994, und

6. Sprengarbeitenverordnung (SprengV), BGBl II Nr 358/2004,

gelten für die in der Verordnung angeführten Betriebe und Tätigkeiten, soweit diese Verordnung keine Abweichungen festlegt.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Mit dem Inkrafttreten des ASchG am 1. Jänner 1995 wurden die Arbeitnehmer/innenschutzstandards der Europäischen Union in die österreichische Rechtsordnung übernommen. Bereits damals wurde darauf Bedacht genommen, dass auf Grund der besonderen Rahmenbedingungen im Bereich des Verkehrswesens bzw im Bereich der Verkehrsanlagen und der Verkehrsabwicklung ergänzend zu den allgemeinen Verordnungen zum ASchG spezifische Regelungen erforderlich sein können (vgl § 132 Abs 2 ASchG idF BGBl Nr 450/1994).“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Im Bereich des Verkehrswesens werden regelmäßig Tätigkeiten ausgeführt, für die aus der Sicht des Arbeitnehmer/innenschutzes besondere Schutzmaßnahmen erforderlich sind. In Durchführung dieser Vorgabe wurden bereits Verordnungen für den Eisenbahnbereich (Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – EisbAV, BGBl II Nr 1999) und für den Bereich der Binnenschifffahrt (Schifffahrt-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – SchiffAV, BGBl II Nr 260/2009) erlassen.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die besonderen Arbeitnehmer/innenschutzregelungen für den Eisenbahnbereich und für den Bereich der Binnenschifffahrt haben sich über viele Jahre hinweg ausgezeichnet bewährt und die Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung des Arbeitnehmer/innenschutzes unterstützt.

Sie haben die Planungssicherheit und Rechtssicherheit im Verkehrsbereich erhöht und auch die Umsetzung des Arbeitnehmer/innenschutzes in Verwaltungsverfahren beträchtlich vereinfacht und erleichtert.
Der Verwaltungsaufwand für die Durchführung von Ausnahmegenehmigungsverfahren für Verkehrsanlagen konnte durch die ergänzenden verkehrsspezifischen Regelungen sehr gering gehalten werden. Daher wurde im Jahr 2019 auch für den Bereich der Zivilluftfahrt eine gleichartige Regelung getroffen."

4. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Im Bereich der Zivilluftfahrt stellt das Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus eine besonders gefährliche (gefahrengeneigte) Tätigkeit dar, für die besondere Regelungen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen zu treffen sind. Diese Sicherheitsvorschriften waren bis jetzt in Merkblättern zusammengefasst und wurden als Vorschreibungen in Genehmigungsbescheiden der zuständigen regionalen Luftfahrtbehörden umgesetzt."

5. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Durch §§ 2 bis 8 LuftAV werden die bisher in Merkblättern zusammengefassten Sicherheitsvorschriften über das Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus in eine einheitliche Regelung im Rahmen einer Verordnung übergeleitet. Dadurch werden die bisherigen Verwaltungsabläufe (Bescheide) unter Beibehaltung des bestehenden Sicherheitsniveaus vereinfacht und entlastet, die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen müssen künftig nicht mehr jeweils im Einzelfall vorgeschrieben werden. Durch die nunmehr durchgeführte Überleitung in eine Verordnung ergibt sich keine Änderung des bisherigen Schutzniveaus."

6. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„In §§ 9 bis 14 LuftAV werden im Bereich von Flughäfen die Maßnahmen zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden – im Sinne der Verordnung (EG) Nr 300/2008 sowie im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 – in Abstimmung zu den Arbeitnehmer/innenschutzbestimmungen zusammenfassend geregelt."

7. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Zur Abstimmung der Schutzziele der Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Schutzziele des Arbeitnehmer/innenschutzes waren bisher Ausnahmegenehmigungen nach dem Arbeitnehmer/innenschutzrecht unter Vorschreibung bestimmter Auflagen (zur Sicherstellung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes) erforderlich.

Jene Sicherheitsfragen, die bisher im Rahmen von Verwaltungsverfahren zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen behandelt werden mussten, werden nunmehr in spezifischen Regelungen für Zivilflughäfen zusammengefasst. Dadurch werden zukünftig einander wiederholende Verwaltungsverfahren zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen vermieden. Auch dadurch ergibt sich keine Änderung des bisherigen Schutzniveaus."

8. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Durch § 1 LuftAV wird klargestellt, dass die Regelungen der LuftAV nur ergänzend zu den allgemeinen Arbeitnehmer/innenschutzbestimmungen anzuwenden sind. Die LuftAV trifft nur im Sinne des § 132 Abs 2 ASchG idF BGBl Nr 450/1994 ergänzend zu den allgemeinen Verordnungen zum ASchG spezifische Regelungen für die Zivilluftfahrt, die allgemeinen Verordnungen zum ASchG werden durch die LuftAV nicht außer Kraft gesetzt. Dies betrifft insbesondere die Regelungen der Arbeitsstättenverordnung (AStV), der Arbeitsmittelverordnung (AM-VO), der Kennzeichnungsverordnung (KennV), der Bauarbeiterschutzverordnung (BauV) und der Sprengarbeitenverordnung (SprengV)."

2. Abschnitt – Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus

Geltungsbereich

§ 2. (1) Dieser Abschnitt der Verordnung gilt für

1. Betreiber von Luftfahrzeugen im gewerblichen und nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EU) Nr 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Luftbetrieb, ABl Nr L 296 vom 25.10.2012 S 1, sowie

2. Tätigkeiten in und an der Außenseite von zivilen Luftfahrzeugen gemäß § 11 des Luftfahrtgesetzes, BGBl Nr 253/1957.

(2) Dieser Abschnitt der Verordnung gilt nicht für Zivilluftfahrzeuge des Bundes, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit eingesetzt werden.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Im Bereich der Zivilluftfahrt stellt das Auslösen von Lawinen von ‚Hubschraubern aus eine besonders gefährliche (gefahrengeneigte) Tätigkeit dar, für die besondere Regelungen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen zu treffen sind. Diese Sicherheitsvorschriften waren bis jetzt in Merkblättern zusammengefasst und wurden als Vorschreibungen in Genehmigungsbescheiden der zuständigen regionalen Luftfahrtbehörden umgesetzt.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Durch §§ 2 bis 8 LuftAV wurden die bisher in Merkblättern zusammengefassten Sicherheitsvorschriften über das Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus in eine einheitliche Regelung im Rahmen einer Verordnung übergeleitet. Dadurch wurden die bisherigen Verwaltungsabläufe (Bescheide) unter Beibehaltung des bestehenden Sicherheitsniveaus vereinfacht und entlastet, die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen müssen künftig nicht mehr jeweils im Einzelfall vorgeschrieben werden. Durch die durchgeführte Überleitung in eine Verordnung ergibt sich keine Änderung des bisherigen Schutzniveaus.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die bisher angewendete Richtlinie „Bestimmungen für das Sprengen von Lawinen vom Hubschrauber aus“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat,

erste Ausgabe Oktober 2004, modifiziert September 2007, mit späteren Anpassungen und Ergänzungen, ist künftig nicht mehr anzuwenden und wird durch §§ 2 bis 8 LuftAV ersetzt.“

4. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Der Geltungsbereich für die Regelungen über das Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus gilt grundsätzlich im bisherigen Aufgabenbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (vgl § 1 des Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion idF § 26 Abs 8 ArbIG). Hinsichtlich des bisherigen Anwendungsbereiches der Regelungen ergeben sich somit keine Änderungen.“

5. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Gemäß § 2 LuftAV soll sichergestellt werden, dass auch ausländische Luftfahrzeugbetreiber, die in Österreich Lawinensprengungen durchführen, von den Regelungen umfasst werden.“

6. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Gemäß § 2 LuftAV soll auch klargestellt werden, dass Zivilluftfahrzeuge des Bundes (BMI) nicht von der Verordnung umfasst sind (diese fallen ohnehin auch nicht in den Anwendungsbereich der VO (EU) 965/2012).“

Allgemeine Anforderungen

§ 3. (1) Für das künstliche Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus dürfen nur Hubschrauber eingesetzt werden, die

1. eine ausreichende Bewegungsfreiheit und ein sicheres Hantieren mit den Sprengladungen gewährleisten und

2. mit einem funktionierenden künstlichen Horizont ausgestattet sind.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Gemäß § 33 Abs 3 ASchG dürfen Arbeitgeber/innen nur solche Arbeitsmittel zur Verfügung stellen, die für die jeweilige Arbeit in Bezug auf Sicherheit und Gesundheitsschutz geeignet sind oder zweckentsprechend angepasst werden und hinsichtlich Konstruktion, Bau und weiterer Schutzmaßnahmen den für sie geltenden Rechtsvorschriften über Sicherheits- oder Gesundheitsanforderungen entsprechen. Es wird klargestellt, unter welchen Voraussetzungen Hubschrauber für das künstliche Auslösen von Lawinen diesen Anforderungen entsprechen.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Ob ein Hubschrauber eine ausreichende Bewegungsfreiheit und ein sicheres Hantieren mit den Sprengladungen gewährleistet, ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren gemäß § 4 ASchG.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Der künstliche Horizont wird als Flugüberwachungsgerät zur Bestimmung der Lage des Luftfahrzeugs zur Erdoberfläche eingesetzt. Er bietet eine direkte, bildliche Darstellung der Lage in Relation zur Erdoberfläche, indem er die Fluglage um die Längsachse und um die Querachse anzeigt.“

4. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Über die Eignung des Hubschraubers für das Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus entscheidet die zuständige Luftfahrtbehörde.“

(2) Es ist sicherzustellen, dass vor jedem Lawinenauslöseflug zum Auslösen von Lawinen am Hubschrauber an der Ausbringseite der Sprengladungen montierte Transportnetze, Körbe oder andere Gerätschaften, die geeignet erscheinen, das Ausbringen der Sprengladungen zu behindern, entfernt werden.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Durch die Entfernung der Transportnetze, Körbe oder anderen Gerätschaften soll ein Hängenbleiben von Sprengladungen am Hubschrauber vermieden werden.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Welche Gerätschaften geeignet erscheinen, das Ausbringen der Sprengladungen zu behindern, ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren gemäß § 4 ASchG.“

(3) Beim Auslösen von Lawinen ist spätestens vor dem Bereitlegen der Sprengladung die Hubschraubertüre zu öffnen. Beim Zünden der Sprengladung muss ein sicheres Hantieren mit den Sprengladungen gewährleistet sein.

EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Für das Bedienen der Türen des Hubschraubers sind die Auflagen des jeweiligen Aircraft Flight Manuals (AFM) sowie vorhandene Standard Operating Procedures (SOP) des Luftfahrtunternehmens einzuhalten.“

(4) An Bord des Hubschraubers dürfen sich beim Auslösen von Lawinen nur Personen aufhalten, die zur Durchführung dieses Arbeitsvorganges erforderlich sind, insbesondere

1. **Pilot/in,**

2. **Sprengbefugte, die über einen Fachkenntnisnachweis für Lawinenauslösesprengarbeiten vom Hubschrauber gemäß § 6 Z 3 lit f FK-V verfügen (folgend als „Sprengbefugte“ bezeichnet),**

3. **erforderlichenfalls eine weitere Person, die mit den örtlichen Verhältnissen besonders vertraut ist (Einweiser/in).**

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Gemäß § 62 Abs 1 ASchG dürfen zu Arbeiten, die mit einer besonderen Gefahr für die damit beschäftigten oder für andere Arbeitnehmer/innen verbunden sind, nur Arbeitnehmer/innen herangezogen werden, die

   - hiefür geistig und körperlich geeignet sind,
   - über einen Nachweis der erforderlichen Fachkenntnisse verfügen und
   - über die erforderliche Berufserfahrung verfügen.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Gemäß § 6 Abs 1 ASchG hat die Arbeitgeberin/der Arbeitgeber bei der Zusammensetzung und Eignung der Besatzung bei Einsatzflügen auch die Zeugnisse gemäß der Fachkenntnisnachweis-Verordnung, BGBl II Nr 13/2007 zu prüfen. Weiters sind insbesondere die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr 1178/2011 betreffend die gesundheitliche Eignung (Tauglichkeit) einzuhalten.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Gemäß § 8 Abs 1 ASchG haben die Arbeitgeber/innen bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen zusammenzuarbeiten, wenn in einer Arbeitsstätte, auf einer Baustelle oder einer auswärtigen Arbeitsstelle Arbeitnehmer/innen mehrerer Arbeitgeber/innen beschäftigt werden (zB Arbeitnehmer/innen eines Luftfahrtunternehmens und eines Seilbahnunternehmens). Sie haben insbesondere

   - ihre Tätigkeiten auf dem Gebiet der Gefahrenverhütung zu koordinieren und
   - einander sowie ihre Arbeitnehmer/innen und die zuständigen Belegschaftsorgane über die Gefahren zu informieren.“

4. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Die weitere Person (Einweiser) kann entfallen, sofern der Pilot oder der Lawinensprengbefugte mit den örtlichen Verhältnissen besonders vertraut ist und damit diese Voraussetzungen erfüllt.“

(5) Beim Auslösen von Lawinen ist die Sitzordnung an Bord des Hubschraubers so festzulegen, dass beim Abwerfen der Sprengladungen ein sicheres und unbehindertes Hantieren für alle Beteiligten möglich ist.

EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Bei welcher Sitzordnung beim Abwerfen der Sprengladungen ein sicheres und unbehindertes Hantieren für alle Beteiligten möglich ist, ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren gemäß § 4 ASchG.“

Sprengladungen

§ 4. (1) Arbeitgeber/innen haben dafür zu sorgen, dass nur Sprengladungen mit maximal 10 kg Sprengstoff in einer geballten Ladung verwendet werden. Jede Sprengladung muss mit zwei Sprengkapseln mit Sicherheitsanzündschnüren und geeigneten Anzündern versehen sein.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Die maximale Ladungsgröße wird gemäß § 9 GGBG durch Bescheid festgelegt.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Gemäß § 25 Abs 2 Z 2 SprengV ist dafür zu sorgen, dass Sicherheitsanzündschnüre ausschließlich mit Abreißzündern gezündet werden.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Aufgrund von Zwischenfällen mit Abreißzündern wurden elektrische Anzündgeräte entwickelt, geprüft und von den Luftfahrtbehörden bewilligt, die in Luftfahrzeugen eingesetzt werden dürfen und ein gleichzeitiges Zünden der Sicherheitsanzündschnüre ermöglichen. Ebenso stehen Schlagbolzenanzünder in Verwendung, die keine Abreißzünder darstellen. Diese Anzündgeräte und Anzündmittel durften bisher jedoch nur nach Erteilung einer Ausnahme gemäß § 95 ASchG verwendet werden.“

(2) Es dürfen nur Sprengladungen verwendet werden, die auf der Schneedecke so wenig wie möglich abgleiten.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Welche Sprengladungen auf der Schneedecke wenig abgleiten, ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren gemäß § 4 ASchG.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Ob Sprengladungen abgleiten, hängt von der Beschaffenheit der Schneedecke ab und kann durch gesonderte Maßnahmen verringert werden (zB Holzstäbe).“

(3) Für die Zündung der Sprengladungen sind Sicherheitsanzündschnüre zu verwenden. Die Sicherheitsanzündschnüre sind an der Ladung so zu befestigen, dass sich die einzelnen Zündschnurteile an keiner Stelle berühren und beim Transport bzw beim Abwerfen der Ladung nicht behindernd wirken können. Bei der Zündung ist eine sichere und unmittelbar aufeinander folgende (wenn sicher durchführbar auch gleichzeitige) Zündung beider Sicherheitsanzündschnüre der Sprengladung sicherzustellen.

EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die Anforderungen an Sicherheitsanzündschnüre sind in der Anlage 1, Abschnitt II, Z 2 lit b SprengV festgelegt.“

(4) Es ist dafür zu sorgen, dass Sicherheitsanzündschnüre nur mit Anzündgeräten und Anzündmitteln gezündet werden, die für den Einsatzzweck geeignet sind, insbesondere

1. **müssen sie gegen äußere Einflüsse wie Schlag, Stoß, Vibrationen oder Kälte resistent sein,**

2. **muss die Verbindung zur Sicherheitsanzündschnur gegen Eindringen von Feuchtigkeit geschützt sein,**

3. **darf der Anzündvorgang nicht versehentlich auslösbar sein und**

4. **muss eine sichere Zündung erfolgen.**

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Die geplante Regelung zielt darauf ab, dass beim Lawinensprengen im Hubschrauber keine Zündschnuranzünder zum Einsatz kommen dürfen, bei denen mit offenem Feuer, offener Glut und dergleichen hantiert werden muss. Es müssen „geschlossene Systeme“ zur Anwendung kommen. Diese Voraussetzung trifft sowohl auf Schlagbolzenanzünder (Schlagbolzen auf Zündhütchen erzeugt Feuerstrahl) als

auch auf elektrische Anzünder (elektrischer Anzünder erzeugt Feuerstrahl) zu.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Gemäß § 25 Abs 2 Z 2 SprengV dürfen nur Abreißzünder (Reibung erzeugt Feuerstrahl) verwendet werden. Für Schlagbolzenanzünder und elektrische Anzünder wurden bisher beim Lawinensprengen Ausnahmegenehmigungen gemäß § 95 ASchG erteilt. Diese Ausnahmegenehmigungen werden künftig nicht mehr erforderlich sein.“

3. EB zu BGBl II Nr 368/2023 (Novelle SprengV):
„Durch § 14 Z 5 SprengV und den Entfall des bisherigen § 25 Abs 2 Z 2 SprengV ist die bisherige abweichende Regelung in § 4 Abs 4 erster Satz LuftAV nicht mehr notwendig und kann daher entfallen.“

(5) Bei Verwendung von Anzündern mit Schutzkappen sind diese während des Transportes der Sprengladungen zusätzlich zu sichern (zB mit einem Klebeband). Die Schutzkappen dürfen erst unmittelbar vor dem Zünden entfernt werden.

EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die Schutzkappen sollen ein unbeabsichtigtes Zünden der Sprengladungen während des Transportes verhindern.“

(6) Die Herstellung von Schlagpatronen darf nicht im Hubschrauber erfolgen. § 9 Abs 1 Z 4 SprengV gilt nicht. Die Vorbereitung der Sprengladungen darf nur vor Beginn eines Einsatzes oder mehrerer aufeinander folgender Einsätze und nur im dafür erforderlichen Umfang erfolgen. Schlagpatronen sind vor dem Zugriff durch Unbefugte zu sichern.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Gemäß § 9 Abs 1 Z 4 SprengV ist der Transport von Sprengmitteln mittels dafür geeigneter Transporteinrichtungen durchzuführen. Dabei ist gemäß Z 4 dafür zu sorgen, dass bei gleichzeitigem Transport von Sprengstoffen und Zündmitteln in einem Fahrzeug durch geeignete Maßnahmen gewährleistet ist, dass im Falle einer unbeabsichtigten Zündung der Zündmittel keine Initiierung der Sprengstoffe erfolgen kann, wie durch den Transport in getrennten Fahrzeugabteilen, oder in geeigneten Behältern. Diese Bestimmung gilt nicht gemäß § 4 Abs 6 zweiter Satz LuftAV.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Die Herstellung der Sprengladungen darf nicht im Hubschrauber erfolgen, weil eine sichere Herstellung wegen der beengten Raumverhältnisse und der Flugmanöver (zB Turbulenzen) nicht gewährleistet ist.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Eine Bereithaltung von zündfertigen Sprengladungen darf nur im erforderlichen Umfang für die zu absolvierenden Einsatzflüge und nur unter ständiger Aufsicht erfolgen oder die Sprengladungen sind so unter Verschluss zu halten, dass Unbefugte keinen Zugriff haben.“

4. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Mit wie vielen Sprengladungen ein sicheres Manipulieren in der Hubschrauberkabine gewährleistet ist, ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren gemäß § 4 ASchG.“

5. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Die höchstzulässige Gesamtmenge des beförderten Sprengstoffes wird gemäß § 9 GGBG durch Bescheid festgelegt.“

(7) Die Zündschnurlänge der Sprengladungen ist über die Mindestbrenndauer von zwei Minuten nach § 14 Z 1 SprengV hinaus so zu wählen, dass eine ausreichende Zeitreserve gewährleistet ist, damit der Hubschrauber einen sicheren Beobachtungspunkt außerhalb des Gefahrenbereiches der Sprengstelle erreichen kann.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Der Gefahrenbereich um die Sprengstelle ist im § 2 Abs 3 SprengV definiert.“

2. Gemäß § 14 Z 1 SprengV ist die Länge der Sicherheitsanzündschnur so zu bemessen, dass rechtzeitig eine Deckung aufgesucht oder der Gefahrenbereich verlassen werden kann, jedenfalls aber so, dass die Brenndauer der Sicherheitsanzündschnur mindestens zwei Minuten beträgt.

(8) An Bord des Hubschraubers dürfen nur so viele Sprengladungen mitgenommen werden, dass ein sicheres Manipulieren in der Hubschrauberkabine jederzeit gewährleistet ist. Die Sprengladungen müssen während des Lawinenauslösefluges in einem Behälter aus funkenarmem Material verwahrt werden.

(9) Die Verladung der Schlagpatronen in den Hubschrauber darf nur durch die/den Sprengbefugte/n und erst unmittelbar vor dem Lawinenauslöseflug vorgenommen werden.

(10) Der Behälter mit den Sprengladungen ist im Hubschrauber so unterzubringen, dass er nicht verrutschen oder kippen kann. Der Behälter darf die ausreichende Bewegungsfreiheit für Sprengbefugte und Pilot/innen nicht behindern. Der Behälter ist deutlich als Sprengstoffbehälter zu kennzeichnen.

EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Da in einer Notsituation bei Durchführung des Fluges ein Abwurf der Sprengladungen erforderlich werden kann, ist der Sprengstoffbehälter deutlich zu kennzeichnen.“

Lawinenauslöseflug

§ 5. (1) Vor Durchführung des Lawinenauslösefluges sind der Bereich der Abwurfstellen sowie die Vorgangsweise beim Abwerfen der Sprengladungen festzulegen.

1. Gemäß § 8 Abs 1 ASchG haben die Arbeitgeber/innen bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen zusammenzuarbeiten, wenn in einer Arbeitsstätte, auf einer Baustelle oder einer auswärtigen Arbeitsstelle Arbeitnehmer/innen mehrerer Arbeitgeber/innen beschäftigt werden (zB Arbeitnehmer/innen eines Luftfahrtunternehmens und eines Seilbahnunternehmens). Sie haben insbesondere

   - ihre Tätigkeiten auf dem Gebiet der Gefahrenverhütung zu koordinieren und
   - einander sowie ihre Arbeitnehmer/innen und die zuständigen Belegschaftsorgane über die Gefahren zu informieren.

2. Die vorgesehenen Abwurfstellen werden vorab in einem Plan festgelegt. Während des Fluges ist eine punktgenaue Umsetzung nicht möglich, sodass nicht die Bezeichnung „Abwurfstelle“, sondern die Formulierung „Bereich der Abwurfstelle“ gewählt wurde.

(2) Arbeitgeber/innen haben sicherzustellen, dass Arbeitnehmer/innen

1. **sich dem Hubschrauber nur unter ständigem Blickkontakt mit dem Piloten/der Pilotin nähern,**

2. **die besonderen Anweisungen des Piloten/der Pilotin und des Flughelfers/der Flughelferin befolgen,**

3. bei Start- und Landemanövern die erforderlichen Abstände für unbeteiligte Personen einhalten und

4. im Hubschrauber sowie im Bereich des Start- und Landeplatzes nicht rauchen oder mit offenem Feuer und Licht hantieren. Ausgenommen sind die im Hubschrauber unmittelbar für den Sprengvorgang nötigen Tätigkeiten.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die erforderlichen Abstände sind im § 16 Abs 1 der Luftverkehrsbetreiberzeugnis- und Flugbetriebs-Verordnung 2008 – AOCV 2008 geregelt.“

2. Gemäß § 8 Abs 1 ASchG haben die Arbeitgeber/innen bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen zusammenzuarbeiten, wenn in einer Arbeitsstätte, auf einer Baustelle oder einer auswärtigen Arbeitsstelle Arbeitnehmer/innen mehrerer Arbeitgeber/innen beschäftigt werden (zB Arbeitnehmer/innen eines Luftfahrtunternehmens und eines Seilbahnunternehmens). Sie haben insbesondere

   - ihre Tätigkeiten auf dem Gebiet der Gefahrenverhütung zu koordinieren und
   - einander sowie ihre Arbeitnehmer/innen und die zuständigen Belegschaftsorgane über die Gefahren zu informieren.

(3) Es muss sichergestellt sein, dass während des Lawinenauslösefluges eine eindeutige Verständigung zwischen allen an Bord anwesenden Personen gewährleistet ist. Dies ist durch Anschluss an das Bordkommunikationssystem, zB „Intercom“, zu gewährleisten. Zwischen dem/der Sprengbefugten und allfälligen Absperrposten am Boden muss während der Dauer des Lawinenauslösefluges eine sichere Funkverbindung gewährleistet sein.

EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Absperrposten werden zum Absperren des Gefahrenbereiches eingesetzt.“

(4) Es ist dafür zu sorgen, dass der/die Sprengbefugte während des Lawinenauslösefluges einen Schutzhelm und ein Auffangsystem benützt.

EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Gemäß § 70 Abs. 1 ASchG dürfen Arbeitgeber nur solche persönliche Schutzausrüstungen zur Verfügung stellen, die hinsichtlich ihrer Konzeption und Konstruktion den für das Inverkehrbringen geltenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen entsprechen. Diese Anforderungen sind vor allem in der PSA-Sicherheitsverordnung festgelegt."

Sprengeinsatz

§ 6. (1) Vor der Durchführung des Sprengeinsatzes ist über den festgelegten Abwurfstellen ein Erhebungsflug durchzuführen, um einsatz- und sicherheitsrelevante Tatsachen über die vorherrschenden Gegebenheiten am Einsatzort in Erfahrung zu bringen. Der Beginn der Abwurfphase ist durch den Piloten/die Pilotin festzulegen.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Ein Erhebungsflug ist zum Schutz der Arbeitnehmer/innen an Bord des Hubschraubers erforderlich um festzustellen, welche Wind- und Schneeverhältnisse im Abwurfgebiet vorherrschen (Gefahr von Windböen und „White-out")."

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Gemäß § 60 Abs 1 ASchG haben Arbeitgeber/innen dafür zu sorgen, dass Arbeitsvorgänge so vorbereitet, gestaltet und durchgeführt werden, dass ein wirksamer Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer/innen erreicht wird."

(2) Bei jedem Abwurf einer Sprengladung ist wie folgt vorzugehen:

1. **Nach Bereitlegen der Ladung hat der/die Sprengbefugte dem Piloten/der Pilotin die Zündbereitschaft bekanntzugeben.**

2. **Nach Erreichen des vorgesehenen Abwurfbereichs hat der/die Pilot/in dem/der Sprengbefugten die Zündfreigabe zu erteilen.**

3. **Erst nach der Zündfreigabe des Piloten/der Pilotin darf der/die Sprengbefugte vorhandene Schutzkappen entfernen sowie die Ladung zünden und ausbringen.**

4. **Der/Die Sprengbefugte hat dem Piloten/der Pilotin zu melden, sobald die Ladung am Boden angekommen ist.**

1. Gemäß § 8 Abs 1 ASchG haben die Arbeitgeber/innen bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen zusammenzuarbeiten, wenn in einer Arbeitsstätte, auf einer Baustelle oder einer auswärtigen Arbeitsstelle Arbeitnehmer/innen mehrerer Arbeitgeber/innen beschäftigt werden (zB Arbeitnehmer/innen eines Luftfahrtunternehmens und eines Seilbahnunternehmens). Sie haben insbesondere

   - ihre Tätigkeiten auf dem Gebiet der Gefahrenverhütung zu koordinieren und
   - einander sowie ihre Arbeitnehmer/innen und die zuständigen Belegschaftsorgane über die Gefahren zu informieren.

2. Die Information über das Aufkommen der Ladung am Boden ist sicherheitstechnisch erforderlich (die Ladung könnte im worst case auf einer Kufe des Hubschraubers zu liegen kommen und der Pilot müsste dann mit entsprechenden Flugmanövern reagieren).

(3) Das Abwerfen von Sprengladungen darf nur bei Schwebeflug oder bei langsamem, gleichmäßigem Flug erfolgen. Die Sprengladungen sind einzeln abzuwerfen. Die Sprengladungen dürfen nicht im Bogenwurf abgeworfen werden. Abweichend von § 25 Abs 2 Z 4 SprengV dürfen die Sprengladungen nicht mit Schnüren oder Bändern versehen sein oder abgeseilt werden.

1. EB zu BGBl II Nr 368/2023 (Novelle SprengV):
   „Da aus dem bisherigen § 25 Abs 3 SprengV § 25 Abs 2 SprengV werden soll, soll der Verweis angepasst werden.“

2. Werden Sprengladungen von Hand aus geworfen, ist gemäß § 25 Abs 2 Z 4 SprengV dafür zu sorgen, dass die Sprengladung entweder mit einer ausreichend langen und reißfesten Schnur verbunden ist, durch die ein Einholen bei Versagen möglich ist, oder mit geeigneten Ortungshilfen, wie elektromagnetischen Reflexionsstreifen, versehen ist. Diese Bestimmung ist daher hinsichtlich der reißfesten Schnur nicht anzuwenden.

(4) Sprengladungen sind unmittelbar nach Zündung abzuwerfen. Dies gilt auch, wenn die Wirksamkeit der Zündung nicht einwandfrei erkennbar ist.

EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Sprengladungen sind auch dann abzuwerfen, wenn die Wirksamkeit der Zündung nicht einwandfrei erkennbar ist. Damit soll ausgeschlossen wer-

den, dass eine vermutlich nicht gezündete Ladung im Hubschrauber zur Detonation kommt.“

(5) Nach Ende der Abwurfserie ist zu kontrollieren, ob alle Sprengladungen detoniert sind.

EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die Beseitigung von Versagern und die Entsorgung von unbrauchbaren Sprengmitteln sind in §§ 18 und 20 SprengV geregelt.“

(6) Im Rahmen einer Abwurfserie dürfen nur so viele Sprengladungen abgeworfen werden, dass eine sichere Kontrolle der Detonationen möglich ist.

(7) Der/Die Sprengbefugte darf während eines Lawinenauslösefluges nur zu folgenden Tätigkeiten eingesetzt werden:

1. **Einweisung des Piloten/der Pilotin, falls der/die Sprengbefugte auch die Ortskunde besitzt,**

2. **Kontakt mit den Absperrposten am Boden,**

3. **Entfernen der Schutzkappen, Zünden und Ausbringen der Ladung.**

(8) Wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, hat der/die Pilot/in die Anweisung zum sofortigen Notabwurf aller an Bord befindlichen Sprengladungen zu geben.

Versagerbeseitigung

§ 7. **(1) Die Bergung von Versagerladungen darf nur durch eine/n Sprengbefugte/n und eine/n geschulte/n Flugretter/in unter folgenden Voraussetzungen erfolgen:**

1. **Einsatz eines Hubschraubers mit**

   a) **Windenausrüstung oder Lasthaken,**

   b) **einem Sicherheitsspiegel oder alternativen Mitteln zur Beobachtung des Hakens/der Last,**

   c) **einem Lastmesser, sofern keine andere Methode zur Bestimmung der Masse der Last verwendet wird,**

   d) **Zweiweg-Sprechverbindung zwischen den Piloten und den**

beförderten Personen,

e) Doppellasthaken mit Schnellauslösesystem und

f) Personentragvorrichtung.

2. Verwendung eines geeigneten, normgerechten Auffanggurtes mit Schraubkarabiner.

3. Verwendung eines Schutzhelmes mit Sende- und Empfangseinrichtung sowie mit Mikrophon und Hörer.

(2) Ein Aushängen aus dem Bergetau oder der Winde an der Bergestelle ist verboten.

(3) § 18 Abs 2 Z 1 und 2 sowie Abs 3 SprengV gilt nicht.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Gemäß § 70 Abs 1 Z 1 ASchG dürfen Arbeitgeber/innen nur solche persönliche Schutzausrüstungen zur Verfügung stellen, die hinsichtlich ihrer Konzeption und Konstruktion den für das Inverkehrbringen geltenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen entsprechen. Diese Anforderungen sind vor allem in der PSA-Sicherheitsverordnung festgelegt.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die Anforderungen für den Außenlasttransport mit Personen sind in der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 – ZLLV 2010, BGBl II Nr 143/2010, Anlage D, Z 10 Pkt 2 lit e sowie in der Verordnung (EU) Nr 379/2014 vom 7. April 2014, ABl L 123/1, Teilabschnitt E, Abschnitt 2, SPO.SPEC.HEC.105 Spezifische HEC Ausrüstung (human external cargo), geregelt.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Durch den Doppelhaken wird ein unbeabsichtigtes Ausklinken der Außenlast verhindert.“

4. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die Beseitigung von Versagern und die Entsorgung von unbrauchbaren Sprengmitteln sind in §§ 18 und 20 SprengV geregelt.“

Unterweisung

§ 8. (1) Die Unterweisung der Pilotinnen/Piloten nach § 14 ASchG vor dem

ersten Einsatz zum Auslösen von Lawinen vom Hubschrauber aus muss zumindest die Ausbildungsinhalte des § 6 Z 3 lit f FK-V umfassen.

(2) Die wiederkehrende Unterweisung der Sprengbefugten nach § 14 ASchG muss mindestens alle fünf Jahre erfolgen und muss zumindest die Ausbildungsinhalte des § 6 Z 3 lit f FK-V umfassen.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Gemäß § 14 Abs 1 ASchG sind Arbeitgeber/innen verpflichtet, für eine ausreichende Unterweisung der Arbeitnehmer/innen über Sicherheit und Gesundheitsschutz zu sorgen. Die Unterweisung muss gemäß § 14 Abs 3 ASchG auf den Arbeitsplatz und den Aufgabenbereich der Arbeitnehmerin/des Arbeitnehmers ausgerichtet sein.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Die Unterweisung muss zumindest die Ausbildungsinhalte „Lawinenauslösesprengarbeiten vom Hubschrauber“ gemäß § 6 Z 3 lit f FK-V entsprechen, sodass die Unterweisung auch durch Teilnahme an einer Ausbildung gemäß § 6 Z 3 lit f FK-V vermittelt werden darf.“

3. Abschnitt – Sonderbestimmungen für Flughäfen

Geltungsbereich

§ 9. Dieser Abschnitt der Verordnung gilt für Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl Nr 253/1957, sowie für Militärflugplätze, die gemäß § 62 Abs 3 Luftfahrtgesetz, BGBl Nr 253/1957, für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Gemäß § 64 LFG ist ein Flughafen ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hiefür erforderlichen Einrichtungen verfügt.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Der Geltungsbereich war zu ergänzen auf Militärflugplätze, die gemäß § 62 Abs 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, um nicht den Flughafen Linz vom Geltungsbereich der Verordnung auszuschließen.“

3. In §§ 9 bis 14 LuftAV werden im Bereich von Flughäfen die Maßnahmen zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden – im Sinne der Verordnung (EG) Nr 300/2008 sowie im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 – in Abstimmung zu den Arbeitnehmer/innenschutzbestimmungen zusammenfassend geregelt.

4. Zur Abstimmung der Schutzziele der Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Schutzziele des Arbeitnehmer/innenschutzes waren bisher Ausnahmegenehmigungen nach dem Arbeitnehmer/innenschutzrecht unter Vorschreibung bestimmter Auflagen (zur Sicherstellung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes) erforderlich. Jene Sicherheitsfragen, die bisher im Rahmen von Verwaltungsverfahren zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen behandelt werden mussten, werden nunmehr in spezifischen Regelungen für Zivilflughäfen zusammengefasst. Dadurch sollen zukünftig einander wiederholende Verwaltungsverfahren zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen vermieden werden. Auch dadurch ergibt sich keine Änderung des bisherigen Schutzniveaus.

Gesicherte Fluchtbereiche

§ 10. (1) Arbeitsstätten gemäß § 9 sind so zu gestalten, dass von jedem Punkt der Arbeitsstätte aus nach höchstens 40 m jene Bereiche, durch die ein Fluchtweg führt (wie zB Gänge, Stiegenhäuser, Foyers), in ihrem gesamten Verlauf bis zum Endausgang den Anforderungen an gesicherte Fluchtbereiche gemäß § 21 AStV entsprechen.

(2) Die Länge von 40 m gemäß Abs 1 darf auf bis zu 70 m erweitert werden,

1. soweit es für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, im Sinne der Verordnung (EG) Nr 300/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr 2320/2002, ABl Nr L 97 vom 9.4.2008 S 72, und der Verordnung (EU) Nr 185/2010 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit, ABl Nr L 55 vom 5.3.2010 S 1, erforderlich ist, und

2. wenn die unter Abs 3 angeführten zusätzlichen Schutzmaßnahmen errichtet bzw eingerichtet sind.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Im Bereich von Verkehrsanlagen der Zivilluftfahrt (Flughäfen) sind neben den Sicherheitsvorschriften des Arbeitnehmer/innenschutzes regelmäßig auch Sicherheitsvorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen unrechtmäßige Eingriffe, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, zu beachten.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Vorschriften und Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt sowie Mechanismen für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und Grundstandards legt beispielsweise federführend die Verordnung (EG) Nr 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr 2320/2002 fest.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die Verordnung (EG) Nr 300/2008 definiert im Rahmen der Luftsicherheit verschiedene „Passagiertypen“ in Abfertigungsprozessen (abfliegende und ankommende Passagiere, EU-Schengen-Passagiere, EU-Non-Schengen-Passagiere, diverse Drittstaatenpassagiere usw). Im Rahmen der Sicherheitskonzepte sind daher regelmäßig

sicherheitskontrollierte und nicht sicherheitskontrollierte Passagiere zu unterscheiden. Darüber hinaus gilt innerhalb der Europäischen Union ein One-Stop-Security-Konzept, wonach Transferpassagiere ohne weitere Sicherheitskontrolle am Umsteigeflughafen zwischen Flügen transferieren können müssen. Ebenso ist im Rahmen zollrechtlicher Bestimmungen wiederum zwischen zollkontrollierten und zollfreien Passagieren zu unterscheiden. Schließlich bestehen im Rahmen der Grenzkontrolle und der Zollrechtsdurchführung sowie im Bereich der Europäischen Union noch eine Reihe von ergänzenden bilateralen Regelungen (zB mit der Schweiz, den Vereinigten Staaten, Kanada, Island oder Norwegen), die die oben angeführten Regelungen „durchmischen“.“

4. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen der Zivilluftfahrt (Flughäfen) sind daher die Schutzziele der Sicherheit der Zivilluftfahrt sowie die Schutzziele des Arbeitnehmer/innenschutzes aufeinander abzustimmen. Zur Abstimmung der Schutzziele der Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Schutzziele des Arbeitnehmer/innenschutzes waren bisher Ausnahmegenehmigungen nach dem Arbeitnehmer/innenschutzrecht unter Vorschreibung bestimmter Auflagen (zur Sicherstellung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes) erforderlich. Zur Vereinfachung der Abwicklung der luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahren ist es sinnvoll und zweckmäßig, regelmäßig auftretende Abstimmungserfordernisse generell zu definieren und entsprechende Lösungsansätze anzubieten. Dies wird in entsprechenden konkretisierenden Regelungen festgelegt.“

5. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Gemäß § 17 Abs 1 Z 2 AStV sind Arbeitsstätten so zu gestalten, dass von jedem Punkt der Arbeitsstätte aus nach höchstens 40 m jene Bereiche, durch die der Fluchtweg führt (wie zB Gänge, Stiegenhäuser, Foyers), in ihrem gesamten Verlauf bis zum Endausgang den Anforderungen an gesicherte Fluchtbereiche gemäß § 21 AStV (gesicherte Fluchtbereiche) entsprechen. Gemäß § 17 Abs 1a bis 1c AStV werden von dieser Vorgabe unter bestimmten Voraussetzungen Erleichterungen (50 m bzw 70 m) gewährt.“

6. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Auf Grund der verschiedenen „Passagiertypen“, die auf Grund von Sicherheitsvorschriften, Zollvorschriften und EU-Vorschriften in den Abfertigungsprozessen zu berücksichtigen und voneinander getrennt zu führen sind, kann die höchst zulässige Entfernung gemäß AStV regelmäßig nicht hergestellt werden, auch die Anwendung der (nunmehr ergänzten) weiterführenden Bestimmungen des § 17 Abs 1a bis 1c AStV erbringen dazu keine vollständige Abhilfe.“

7. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Soweit es für den Schutz der Zivilluftfahrt erforderlich ist, darf von der gemäß § 17 Abs 1 Z 2 und Abs 1a AStV festgelegten höchst zulässigen Entfernung einheitlich bis zu einer Entfernung von 70 m abgewichen werden, wenn dies einerseits zum Erreichen der angeführten Schutzziele erforderlich ist und wenn andererseits zur Sicherung der Flucht zusätzliche Schutzmaßnahmen (Ersatzmaßnahmen) zum Schutz der Arbeitnehmer/innen vorgesehen werden. Die angeführten zusätzlichen Schutzmaßnahmen sind auf Flughäfen in der Regel vorhanden.“

(3) Die zusätzlichen Schutzmaßnahmen gemäß Abs 2 Z 2 sind:

1. **Errichtung technischer Brandschutzeinrichtungen (automatische Brandmeldeanlagen in Ausführung Vollschutz, Rauch- und Wärmeabzugsanlagen oder erforderlichenfalls Druckbelüftungsanlagen, erforderlichenfalls zusätzlich Löschanlagen) und**

2. **Errichtung von Sicherheitsüberwachungseinrichtungen (Kameraüberwachung) und Einrichtung einer Sicherheitsüberwachungsorganisation (dauernd durch mehrere Personen in ausreichender Anzahl besetzte Sicherheitszentrale) und**

3. **Einrichtung organisatorischer Brandschutzeinrichtungen (Brandschutzbeauftragte, Betriebsfeuerwehr, Nachrichtenzentrale mit Einsatzleitsystem) und**

4. **Erstellung eines Brandschutz- und Evakuierungskonzeptes mit regelmäßiger Überprüfung der Wirksamkeit und erforderlichenfalls Anpassung an sich ändernde Gegebenheiten oder neue Erkenntnisse.**

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die Anforderungen an automatische Brandmeldeanlagen in Ausführung Vollschutz werden beispielsweise in den Technischen Richtlinien für vorbeugenden Brandschutz des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes (TRVB), Richtlinie TRVB 123 S (Brandmeldeanlagen), näher festgelegt.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die Anforderungen an Rauch- und Wärmeabzugsanlagen werden beispielsweise in der Richtlinie TRVB 125 S (Rauch- und Wärmeabzugsanlagen und Rauchableitungsanlagen) festgelegt.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Das Erfordernis von Druckbelüftungsanlagen oder zusätzlicher Löscheinrichtungen ist im Rahmen der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung der Maßnahmen zur Gefahrenverhütung gemäß § 4 ASchG festzulegen.“

(4) Die Bestimmungen des § 17 Abs 1 Z 1 sowie Abs 1a bis 1c AStV, BGBl II Nr 368/1998, werden durch Abs 1 bis 3 nicht berührt.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die Sonderbestimmung umfasst nur die Bestimmungen des § 17 Abs 1 Z 2 AStV über die Fluchtwege. Die Bestimmungen des § 17 Abs 1 Z 1 AStV über das Erreichen des Fluchtweges nach höchstens 10 m bleibt durch die Sonderbestimmung unberührt.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„In jenen Fällen, in denen dies aus der Sicht der Sicherheit der Zivilluftfahrt ausreichend ist, können auch die Bestimmungen des § 17 Abs 1a bis 1c der Arbeitsstättenverordnung angewendet werden.“

Notausgänge

§ 11. (1) Elektrische Sicherungssysteme für Notausgänge mit zeitverzögerter Öffnung dürfen eingerichtet werden,

1. soweit es für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, im Sinne der Verordnung (EG) Nr 300/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr 2320/2002, ABl Nr L 97 vom 9.4.2008 S 72, und der Verordnung (EU) Nr 185/2010 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit, ABl Nr L 55 vom 5.3.2010 S 1, erforderlich ist,

2. wenn für die erste Zeitverzögerung ein Zeitraum von 15 Sekunden nicht überschritten wird,

3. wenn nach Ablauf der zweiten Zeitverzögerung eine automatische Freigabe der Notausgänge erfolgt und

4. wenn die unter Abs 2 angeführten zusätzlichen Schutzmaßnahmen errichtet bzw eingerichtet sind.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Im Bereich von Verkehrsanlagen der Zivilluftfahrt (Flughäfen) sind bei Notausgängen regelmäßig elektrische Sicherungssysteme mit zeitverzögerter Öffnung vorzusehen, um eine missbräuchliche Nutzung der Notausgänge zur Gefährdung der Zivilluftfahrt, insbesondere durch ein nicht zulässiges unkontrolliertes Eindringen in den Bereich der sicherheitskontrollierten Passagiere, zu verhindern. Gleichzeitig sind die Schutzziele des Arbeitnehmer/innenschutzes zur Sicherung der Flucht sicherzustellen. Um die beiden Schutzziele gemeinsam bestmöglich umzusetzen, werden die elektrischen Sicherungssysteme mit zeitverzögerter Öffnung wie folgt gestaltet:

   - Die Bereiche um die Notausgänge werden von der Sicherheitszentrale aus mit Kameras überwacht.
   - Die Sicherheitszentrale kann die Notausgänge jederzeit mittels Schlagtaster öffnen (Fernauslösung).
   - Zur Benützung der Notausgänge durch Arbeitnehmer/innen oder Dritte ist ein auffälliger Nottaster zu drücken, damit wird ein Öffnen der Türe innerhalb einer Zeitverzögerung von 15 Sekunden ausgelöst (erste Zeitverzögerung, Zeitverzögerung 1).
   - Die Sicherheitszentrale kann innerhalb der Zeitverzögerung von 15 Sekunden (erste Zeitverzögerung, Zeitverzögerung 1) eine weitere Zeitverzögerung von 60 Sekunden auslösen (zweite Zeitverzögerung, Zeitverzögerung 2), wenn sich Anhaltspunkte dafür ergeben, dass eine missbräuchliche Nutzung der Notausgänge zur Gefährdung der Zivilluftfahrt erfolgen könnte.
   - Innerhalb der letzten 15 Sekunden der zweiten Zeitverzögerung kann die Sicherheitszentrale eine weitere Zeitverzögerung von wiederum 60 Sekunden auslösen. Dieser Vorgang darf höchstens fünf Mal wiederholt werden, sodass die zweite Zeitverzögerung insgesamt höchstens 360 Sekunden betragen darf (sechs Zeitverzögerungen im Ausmaß von jeweils 60 Sekunden).
   - Nach Ablauf von 360 Sekunden (zweite Zeitverzögerung, Zeitverzögerung 2) ist eine weitere Zeitverzögerung nicht mehr möglich und öffnen die Notausgänge automatisch.
   - Die Sicherheitszentrale kann eine Zeitverzögerung jederzeit auflösen, sobald ausgeschlossen werden kann, dass eine missbräuchliche Nutzung der Notausgänge zur Gefährdung der Zivilluftfahrt erfolgen könnte.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Um die Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes und insbesondere die Sicherung der Flucht sicherzustellen, werden für Notausgänge mit elektrischen Sicherungssystemen mit zeitverzögerter

Öffnung ergänzende Schutzmaßnahmen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen festgelegt.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die zweite Zeitverzögerung, die höchstens 360 Sekunden betragen darf, ist erforderlich, damit die Sicherheitszentrale eine missbräuchliche Nutzung der Notausgänge zur Gefährdung der Zivilluftfahrt, insbesondere durch ein nichtzulässiges unkontrolliertes Eindringen in den Bereich der sicherheitskontrollierten Passagiere, durch ein Eingreifen vor Ort verhindern kann. Der dafür zur Verfügung gestellte Zeitraum ist jedoch mit höchstens 360 Sekunden beschränkt. Darüber hinaus ist die Zeitverzögerung umgehend zu beenden, sobald die Sicherheitszentrale die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt hat.“

4. Weitere Anforderungen an die Ausführung von elektrischen Sicherungssystemen mit zeitverzögerter Öffnung sind in der ÖNORM EN 13637 (Schlösser und Baubeschläge – elektrisch gesteuerte Fluchttüranlagen für Türen in Fluchtwegen – Anforderungen und Prüfverfahren) geregelt. Im Rahmen des Standes der Technik sind davon abweichende geprüfte Ausführungen möglich (beispielsweise über die unter Punkt 3 angeführte Zeitverzögerung).

(2) Die zusätzlichen Schutzmaßnahmen gemäß Abs 1 Z 4 sind:

1. **Einrichtung einer Sicherheitsüberwachungsorganisation (dauernd durch mehrere Personen in ausreichender Anzahl besetzte Sicherheitszentrale) und**

2. **Errichtung von Sicherheitsüberwachungseinrichtungen (mit der Sicherheitszentrale verbundene Kameraüberwachung) und**

3. **jederzeitige Möglichkeit zur Öffnung der Notausgänge durch die Sicherheitszentrale (auch bei zeitverzögerter Öffnung) und**

4. **geprüfte Ausführung nach dem Stand der Technik.**

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Gemäß § 2 Abs 8 ASchG ist der Stand der Technik der auf einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen heranzuziehen.“

2. Die in der Verordnung dargestellten Ersatzmaßnahmen bilden prinzipiell die derzeit bestehenden – über die AStV hinausgehenden – zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen auf Flughäfen ab. Über das Funktionieren dieser Systeme gab es in den letzten Jahren keine Bedenken.

Lichteintrittsflächen und Sichtverbindung

§ 12. In Terminal- und Pierbereichen von Flughäfen gelten technische und betriebliche Erfordernisse, die sich aus dem Luftfahrtbetrieb zwingend ergeben, als technisch unmöglich im Sinne des § 25 Abs 4 Z 1 und Z 2 AStV.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Im Bereich von Verkehrsanlagen der Zivilluftfahrt (Flughäfen) in Terminal- und Pierbereichen können auf Grund der technischen und betrieblichen Erfordernisse, die sich aus dem Luftfahrtbetrieb ergeben, in Einzelfällen auch bei ständigen Arbeitsplätzen regelmäßig keine ausreichenden Lichteintrittsflächen und Sichtverbindungen gemäß § 25 AStV hergestellt werden.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Ein Abweichen von den Bestimmungen des § 25 AStV soll daher in jenem Ausmaß zulässig sein und jenen Fällen gleichgehalten werden, wonach ein Abweichen auch dann zulässig ist, wenn es technisch unmöglich ist, ein entsprechendes Ausmaß herzustellen. Auf Grund der Passagierbewegungsflächen ist gleichzeitig eine entsprechende „Teilnahme an der Außenwelt“ möglich. Die Ausnahmebestimmungen des § 25 Abs 4 Z 1 und Z 2 AStV (technisch unmöglich) werden daher auf jene Fälle ausgedehnt, in denen technische oder betriebliche Erfordernisse aus dem Luftfahrtbetrieb vorliegen.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Ob und in welchem Ausmaß technische oder betriebliche Erfordernisse aus dem Luftfahrtbetrieb vorliegen, ist in den Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumenten (zB Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß §§ 4 und 5 sowie 92 bis 94 ASchG) darzustellen bzw nachzuweisen.“

Abweichende Regelungen für Container

§ 13. Für Container, die in Hangars und großen Hallen von Flughäfen betriebsbedingt nachträglich als Arbeitsräume eingerichtet werden müssen, dürfen die abweichenden Regelungen gemäß § 30 Abs 5 Z 1 AStV angewendet werden.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „In Hangars und großen Hallen (zB Cargo-Hallen) von Flughäfen müssen regelmäßig nachträglich betriebsbedingt Container als Arbeitsräume aufgestellt werden. Für jene Fälle sollen die abweichenden Regelungen gemäß § 30 Abs 5 Z 1 der AStV ausgedehnt werden.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Ob und in welchem Ausmaß Container betriebsbedingt nachträglich als Arbeitsräume eingerichtet werden müssen, ist in den Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumenten (zB Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß §§ 4 und 5 sowie 92 bis 94 ASchG) darzustellen bzw nachzuweisen.“

Raumklima

§ 14. In Terminal- und Pierbereichen von Flughäfen sind Arbeitsvorgänge und Arbeitsplätze abweichend von § 28 Abs 3 AStV entsprechend zu gestalten und alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, damit die Arbeitnehmer/innen keinen erheblichen Beeinträchtigungen durch Zugluft ausgesetzt sind sowie diese Einwirkungen möglichst gering gehalten werden.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Gemäß § 66 Abs 2 ASchG haben Arbeitgeber/innen die Arbeitsplätze und Arbeitsverfahren entsprechend zu gestalten und alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, damit die Arbeitnehmer/innen keinen erheblichen Beeinträchtigungen unter anderem durch Zugluft ausgesetzt sind oder diese Einwirkungen so gering wie möglich gehalten werden.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „In Terminal- und Pierbereichen von Verkehrsanlagen der Zivilluftfahrt (Flughäfen), in denen die zulässigen maximalen Luftgeschwindigkeiten für Tätigkeiten mit geringer körperlicher Belastung an ortsgebundenen Arbeitsplätzen aus technischen Gründen mit vertretbarem Aufwand nicht erreicht werden können, sind zumindest die „Behaglichkeitsanforderungen“ gemäß Erlass BMASK-461.304/0004-VII/A/2/2014 sicherzustellen.

Aus der EN ISO 7730 geht hervor, dass bei geringer körperlicher Belastung bei einer operativen Temperatur von 25 Grad eine Luftgeschwindigkeit von 0,2 m/s noch zulässig ist, ohne den Bereich der Behaglichkeit zu verlassen. Die Luftgeschwindigkeit für Temperaturen, die zwischen den in § 28 Abs 1 AStV angegebenen Grenzen liegen, können durch lineare Interpolation bestimmt werden.“

3. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Die sich aus den „Behaglichkeitsanforderungen“ ergebenden Grenzwerte für die zulässigen maximalen Luftgeschwindigkeiten, die bisher im Wege über Ausnahmegenehmigungen gemäß § 95 Abs 3 ASchG vorzugeben waren, sind somit von den Arbeitgeber/innen, insbesondere unter Einbeziehung der Arbeitsmediziner/innen, zu evaluieren und anschließend in direktem Wege umzusetzen.“

4. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
„Soweit dies möglich ist, soll jedoch versucht werden, auch in den Terminal- und Pierbereichen die Mittelwerte gemäß § 28 Abs 3 AStV zu erreichen.“

4. Abschnitt – Kennzeichnung

Geltungsbereich

§ 15. Dieser Abschnitt der Verordnung gilt für Arbeitsstätten, auswärtige Arbeitsstellen und Baustellen auf Flugplätzen gemäß § 63 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG), BGBl Nr 253/1957.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Gemäß § 63 LFG ist ein öffentlicher Flugplatz ein Zivilflugplatz, für den Betriebspflicht besteht (§ 75 Abs 5 LFG) und der von allen Teilnehmern am Luftverkehr unter den gleichen Bedingungen benützt werden kann. Alle übrigen Zivilflugplätze sind Privatflugplätze.“

2. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Gemäß § 64 LFG ist ein Flughafen ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hiefür erforderlichen Einrichtungen verfügt.“.

Einwinkzeichen

§ 16. Zur Abwicklung des Flugbetriebes sind anstelle der Bestimmungen des Anhangs 3 (Handzeichen) KennV die Einwinkzeichen gemäß Durchführungsverordnung (EU) Nr 923/2012 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, anzuwenden.

1. EB zu BGBl II Nr 185/2019:
   „Im Bereich der Zivilluftfahrt wird die Bedeutung von Handzeichen (insbesondere auch von Einwinkzeichen) in internationalen Regelungen festgelegt (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). Um Verwechslungen zu vermeiden, werden gegenüber den Regelungen der KennV entsprechende Klarstellungen getroffen.“

2. Die aktuelle Regelung über Einwinkzeichen gemäß Durchführungsverordnung (EU) Nr 923/2012 lautet:

1. **Einwinkzeichen**

1.1. **Vom Einwinker an das Luftfahrzeug**

1.1.1. Die vom Einwinker zu verwendenden Zeichen, bei denen die Hände zur besseren Sichtbarkeit für den Piloten gegebenenfalls durch Lichtquellen ergänzt werden, sind mit Blickrichtung zum Luftfahrzeug

a. bei Starrflüglern vor der linken Seite des Luftfahrzeugs im Blickfeld des Piloten zu geben und

b. bei Hubschraubern so zu geben, dass der Einwinker für den Piloten am besten zu sehen ist.

1.1.2. Der Einwinker stellt vor Anwendung der im Folgenden dargestellten Zeichen sicher, dass der Bereich in dem das Luftfahrzeug geführt werden soll, frei von Hindernissen ist, mit denen das Luftfahrzeug bei Befolgung von SERA.3301 Buchstabe a zusammenstoßen könnte.

	1. **Flügeleinweiser (*)** Rechte Hand wird über Kopfhöhe angehoben, der Einwinkstab zeigt dabei nach oben; linker Einwinkstab zeigt nach unten und wird in Richtung Körper bewegt. (*) Mit diesem Signal zeigt eine Person, die sich an einer Flügelspitze des Luftfahrzeugs befindet, dem Piloten/Einwinker/Push-Back-Fahrer an, dass das Luftfahrzeug seine Parkposition einnehmen oder diese verlassen kann, ohne dass Hindernisse im Weg sind.
	2. **Bestimmen der Abstellposition** Ausgestreckte Arme werden über den Kopf angehoben, beide Einwinkstäbe zeigen dabei nach oben.

	3. **Zeichen des nächsten Einwinkers oder Anweisungen der Flugplatz-/ Rollkontrolle beachten** Beide Arme zeigen nach oben; Arme werden seitlich nach außen bewegt und ausgestreckt. Einwinkstäbe zeigen dabei in Richtung des nächsten Einwinkers oder in Richtung Rollfläche.
	4. **Geradeaus** Ausgestreckte Arme werden am Ellenbogen angewinkelt. Einwinkstäbe werden dabei von Brust- zu Kopfhöhe auf und ab bewegt.
	5a. **Nach links drehen (vom Piloten aus gesehen)** Rechter Arm und Einwinkstab werden seitlich waagerecht ausgestreckt, die linke Hand macht dabei ein „Vorwärts“-Zeichen. Die Schnelligkeit der Bewegung des Zeichens weist den Piloten auf die erforderliche Drehgeschwindigkeit des Luftfahrzeugs hin.
	5b. **Nach rechts drehen (vom Piloten aus gesehen)** Linker Arm und Einwinkstab werden seitlich waagerecht ausgestreckt, die rechte Hand macht dabei ein „Vorwärts“-Zeichen. Die Schnelligkeit der Bewegung des Zeichens weist den Piloten auf die erforderliche Drehgeschwindigkeit des Luftfahrzeugs hin.
	6a. **Normaler Halt** Beide Arme und Einwinkstäbe werden seitlich waagerecht ausgestreckt und langsam über den Kopf bewegt bis die Einwinkstäbe sich kreuzen.

	6b. **Nothalt** Beide Arme und Einwinkstäbe werden abrupt über den Kopf bewegt, die Einwinkstäbe werden dabei gekreuzt.
	7a. **Bremsen anziehen** Die Hand wird mit geöffneter Handfläche knapp über Schulterhöhe angehoben. Sobald Augenkontakt mit der Flugbesatzung sichergestellt ist, wird die Hand zu einer Faust geschlossen. Die Bestätigung der Flugbesatzung (Daumen nach oben) ist **abzuwarten**.
	7b. **Bremsen lösen** Die Hand ist zur Faust geschlossen und wird knapp über Schulterhöhe angehoben. Sobald Augenkontakt mit der Flugbesatzung sichergestellt ist, wird die Handfläche geöffnet. Die Bestätigung der Flugbesatzung (Daumen nach oben) ist **abzuwarten**.
	8a. **Bremsklötze sind vorgelegt** Beide Arme sind senkrecht über dem Kopf ausgestreckt. Einwinkstäbe in einer „stoßenden“ Bewegung nach innen führen, bis diese sich berühren. Erhalt der Bestätigung der Flugbesatzung muss **sichergestellt** sein.
	8b. **Bremsklötze entfernt** Beide Arme sind senkrecht über dem Kopf ausgestreckt. Einwinkstäbe mit einer „stoßenden“ Bewegung nach außen führen. Bremsklötze sind erst nach Genehmigung der Flugbesatzung zu entfernen.

	9. **Triebwerk(e) anlassen** Rechter Arm wird auf Kopfhöhe angehoben, der Einwinkstab zeigt dabei nach oben; mit kreisenden Bewegungen der Hand beginnen. Gleichzeitig wird mit dem über Kopfhöhe angehobenen linken Arm auf das anzulassende Triebwerk gezeigt.
	10. **Triebwerke abstellen** Arm und Einwinkstab werden vor dem Körper in Schulterhöhe ausgestreckt; Hand und Einwinkstab werden zum oberen Teil der linken Schulter bewegt und mit einer schneidenden Bewegung des Einwinkstabes vor der Kehle zum oberen Teil der rechten Schulter geführt.
	11. **Langsamer** Beide Arme werden seitlich ausgestreckt; die Einwinkstäbe werden langsam zwischen Hüft- und Kniehöhe auf und ab bewegt.
	12. **Triebwerkdrehzahl auf der angezeigten Seite verringern** Beide Arme hängen mit nach unten gerichteten Einwinkstäben herab; dann entweder den rechten oder linken Einwinkstab auf und ab bewegen, je nachdem, ob die Drehzahl der Triebwerke auf der linken oder rechten Seite verringert werden soll.
	13. **Rückwärts** Beide Arme befinden sich in einer vorwärts rotierenden Bewegung vor dem Oberkörper. Zum Beenden der Rückwärts-Bewegung sind die Zeichen 6a oder 6b zu verwenden.

	14a. **Rückwärts rollen (mit Drehung des Luftfahrzeughecks nach Steuerbord)** Linker Arm zeigt mit dem Einwinkstab nach unten, rechter Arm wird dabei aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in eine waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.
	14b. **Rückwärts rollen (mit Drehung des Luftfahrzeughecks nach Backbord)** Rechter Arm zeigt mit dem Einwinkstab nach unten, linker Arm wird dabei aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in eine waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.
	15. **Bestätigung/Alles klar (*)** Rechter Arm wird auf Kopfhöhe angehoben, Einwinkstab zeigt dabei nach oben oder Daumen zeigt nach oben. Linker Arm verbleibt seitlich des Knies. (*) Dieses Zeichen wird auch als Hinweis der Technik/Instandhaltung verwendet.
	16. **Schweben (*)** Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagerecht ausgestreckt. (*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.
	17. **Steigen (*)** Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagerecht mit nach oben zeigenden Handflächen ausgestreckt. Hände bewegen sich aufwärts. Die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Steiggeschwindigkeit an. (*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.

	18. **Sinken (*)** Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagerecht mit nach unten zeigenden Handflächen ausgestreckt. Hände bewegen sich abwärts. Die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Sinkgeschwindigkeit an. (*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.
	19a. **Horizontalbewegung nach links (*) (vom Piloten aus gesehen)** Der rechte Arm wird seitlich waagerecht ausgestreckt; der andere Arm schwingt wiederholt in die gleiche Richtung. (*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.
	19b. **Horizontalbewegung nach rechts (*) (vom Piloten aus gesehen)** Der linke Arm wird seitlich waagerecht ausgestreckt; der andere Arm schwingt wiederholt in die gleiche Richtung. (*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.
	20. **Landen (*)** Beide Arme werden mit nach unten gerichteten Einwinkstäben vor dem Körper gekreuzt. (*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.
	21. **Position halten/Warten** Beide Arme werden mit nach unten gerichteten Einwinkstäben in einem 45- Grad-Winkel seitlich ausgestreckt. Warten, bis das Luftfahrzeug für die nächste Bewegung bereit ist.

	22. **Luftfahrzeug freigegeben** Mit rechter Hand und/oder Einwinkstab salutieren, um das Luftfahrzeug freizugeben. Augenkontakt mit der Flugbesatzung so lange beibehalten, bis das Luftfahrzeug zu rollen beginnt.
	23. **Steuerung nicht bewegen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)** Rechter Arm wird über dem Kopf ausgestreckt, dabei wird die Hand zur Faust geschlossen oder der Einwinkstab waagerecht gehalten. Linker Arm verbleibt seitlich des Knies.
	24. **Bodenstromversorgung anschließen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)** Beide Arme werden ausgestreckt über dem Kopf gehalten. Linke Hand wird waagerecht geöffnet, die Fingerspitzen der rechten Hand werden in Richtung der linken Handfläche bewegt und berühren diese in Form eines „T“. Bei Dunkelheit können auch beleuchtete Einwinkstäbe zur Bildung des „T“ verwendet werden.
	25. **Bodenstromversorgung trennen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)** Beide Arme werden ausgestreckt über dem Kopf gehalten. Die Fingerspitzen der rechten Hand berühren die linke Handfläche in Form eines „T“. Die rechte Hand wird anschließend von der linken Hand wegbewegt. Die Bodenstromversorgung ist erst nach Genehmigung der Flugbesatzung zu trennen. Bei Dunkelheit können auch beleuchtete Einwinkstäbe zur Bildung des „T“ verwendet werden.

	26. **Negativ (Hinweis der Technik/ Instandhaltung)** Rechter Arm wird von der Schulter an waagerecht nach außen gestreckt. Einwinkstab wird nach unten gerichtet oder der Daumen zeigt nach unten. Linke Hand verbleibt seitlich des Knies.
	27. **Mittels Gegensprechanlage Kontakt aufnehmen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)** Beide Arme werden waagerecht ausgestreckt, die Hände werden auf die Ohren gelegt.
	28. **Öffnen/Schließen des Einstiegs (*) (Hinweis der Technik/Instandhaltung)** Rechter Arm befindet sich an der Körperseite, der linke Arm in einem 45 Grad Winkel über Kopfhöhe. Rechter Arm wird in einer schwingenden Bewegung zum oberen Teil der linken Schulter geführt. (*) Dieses Signal ist hauptsächlich für Luftfahrzeuge mit integriertem Einstieg vorn bestimmt.

1.2. Vom Piloten eines Luftfahrzeugs an einen Einwinker

1.2.1. Diese Signale sind vom Piloten im Cockpit zu verwenden, wobei die Hände für den Einwinker deutlich sichtbar sein müssen und gegebenenfalls durch Lichtquellen zu ergänzen sind, damit sie für den Einwinker gut erkennbar sind.

	a) Bremsen sind angezogen: Arm und Hand werden waagerecht vor dem Gesicht gehalten; die Finger der Hand sind ausgestreckt und werden zur Faust geschlossen.
	b) Bremsen gelöst: Der Arm wird waagerecht vor dem Gesicht gehalten; die Hand ist zur Faust geschlossen und wird geöffnet.
	c) Bremsklötze vorlegen: Die Arme werden seitlich ausgestreckt und mit den Handflächen nach außen vor dem Gesicht gekreuzt.
	d) Bremsklötze entfernen: Die Arme werden vor dem Gesicht gekreuzt und mit den Handflächen nach außen seitlich ausgestreckt.
	e) Fertig zum Anlassen der Triebwerke: Die Anzahl der ausgestreckten Finger einer Hand gibt die entsprechende Nummer des anzulassenden Triebwerks an.

1.3. **Hinweise der Technik/Instandhaltung**

1.3.1 Handzeichen sind nur zu verwenden, wenn Sprachkommunikation für Hinweise der Technik/Instandhaltung nicht möglich ist.

1.3.2. Einwinker müssen sicherstellen, dass die Flugbesatzung Hinweise der Technik/Instandhaltung bestätigt.

3. Die aktuelle Regelung über Standardhandzeichen für Notsituationen gemäß Durchführungsverordnung (EU) Nr 923/2012 lautet:

1. **STANDARDHANDZEICHEN FÜR NOTSITUATIONEN**

1.1. Die folgenden Handzeichen für die Kommunikation in Notsituationen zwischen dem Einsatzleiter/den Feuerwehrleuten des Rettungs- und Feuerbekämpfungsdienstes und der Flugbesatzung und/oder Kabinenbesatzung des in Not befindlichen Luftfahrzeugs sind als Mindestanforderung vorgeschrieben. Handzeichen des Rettungs- und Feuerbekämpfungsdienstes, die der Flugbesatzung in Notsituationen gegeben werden, sollten von der linken Vorderseite des Luftfahrzeugs aus gegeben werden.

	1. **Evakuierung empfohlen** Die Evakuierung wird aufgrund der Einschätzung der Lage außerhalb des Luftfahrzeugs durch den Einsatzleiter des Rettungs- und Brandbekämpfungsdienstes empfohlen. Der rechte oder linke Arm wird waagerecht ausgestreckt und die Hand in Augenhöhe hochgehalten. Mit dem Arm wird nach hinten herangewinkt. Der andere Arm wird am Körper gehalten. Bei Nacht — dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.

	2. **Stopp empfohlen** Es wird empfohlen, die laufende Evakuierung zu stoppen. Bewegung des Luftfahrzeugs oder andere laufende Tätigkeit stoppen. Arme werden vor dem Kopf an den Gelenken gekreuzt. Bei Nacht — dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.
	3. **Notsituation beherrscht** Keine äußeren Anzeichen von Gefahr oder „Alles klar“. Arme werden nach außen und in einem 45- Grad-Winkel nach unten ausgestreckt. Beide Arme werden bis unter Hüfthöhe nach innen geschwenkt und an den Gelenken gekreuzt, dann nach außen bis zur Ausgangsstellung geschwenkt. Bei Nacht — dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.
	4. **Feuer** Rechte Hand wird in einer Achterbewegung von der Schulter zum Knie geführt, gleichzeitig zeigt die linke Hand auf den Brandherd. Bei Nacht — dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.

5. Abschnitt – Übergangs- und Schlussbestimmungen

§ 17. (1) Diese Verordnung tritt mit 3. Juli 2019 in Kraft.

(2) § 4 Abs 4 und § 6 Abs 3 in der Fassung der Verordnung BGBl II Nr 368/2023 treten mit dem der Kundmachung folgenden Monatsersten in Kraft.

Die Bestimmungen des § 17 Abs 2 LuftAV sind am 1. Jänner 2024 in Kraft getreten.

Verordnung über die Berücksichtigung der Erfordernisse des ArbeitnehmerInnenschutzes und über den Nachweis der Einhaltung in Genehmigungsverfahren des Verkehrswesens (ArbeitnehmerInnenschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO Verkehr 2017)

(Auszug der luftfahrtrechtlich relevanten Bestimmungen)

Gemäß § 101 Abs 4 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes – ASchG, BGBl Nr 450/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl I Nr 51/2011, wird verordnet:

Inhaltsverzeichnis

1. Teil – Allgemeines

§ 1. Geltungsbereich 54

2. Teil – Eisenbahnrechtliches Verfahren

§ 2. Verkehrsgenehmigung und Verkehrskonzession
§ 3. Sicherheitsbescheinigung
§ 4. Sicherheitsgenehmigung
§ 5. Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Bauartgenehmigung
§ 6. Betriebsbewilligung
§ 7. Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete

3. Teil – Seilbahnrechtliches Verfahren

§ 8. Sicherheitsbericht
§ 9. Betriebsbewilligung
§ 10. Konzessionsverlängerung
(Anm.: Konzessionsverlängerung, Generalrevision)

4. Teil – Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren

§ 11. Umweltverträglichkeitsprüfung 55
§ 12. Fertigstellungsanzeige, Nachkontrolle 56

5. Teil – Schifffahrtsrechtliches Verfahren

§ 13. Konzession
§ 14. Bewilligung
§ 15. Benützungsbewilligung
§ 16. Schiffszulassung

6. Teil – Luftfahrtrechtliches Verfahren

§ 17. Bewilligung 56
§ 18. Betriebsaufnahmebewilligung und Bewilligung 58
§ 19. Genehmigung 61
§ 20. Sonstige Nachweise 63

7. Teil – Übergangs- und Schlussbestimmungen

§ 21. Außerkrafttreten
§ 22. Inkrafttreten 65

1. Gemäß § 92 Abs 1 ASchG dürfen Arbeitsstätten, die infolge der Art der Betriebseinrichtungen, der Arbeitsmittel, der verwendeten Arbeitsstoffe oder Arbeitsverfahren in besonderem Maße eine Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer/innen bewirken können, nur auf Grund einer Bewilligung der zuständigen Behörde errichtet und betrieben werden (Arbeitsstättenbewilligung).

2. Gemäß 92 Abs 3 ASchG sind dem Antrag auf Arbeitsstättenbewilligung eine Beschreibung der Arbeitsstätte einschließlich eines Verzeichnisses der Arbeitsmittel und die erforderlichen Pläne und Skizzen sowie die sonst für die Beurteilung des Projektes erforderlichen Unterlagen in dreifacher Ausfertigung anzuschließen. Weiters sind Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente in dreifacher Ausfertigung vorzulegen, soweit die Erstellung dieser Dokumente im Zeitpunkt der Antragstellung bereits möglich ist.

3. Gemäß § 93 Abs 1 Z 8 ASchG sind bei der Bewilligung von Anlagen und Zivilflugplätzen im Sinne des LFG die Belange des Arbeitnehmer/innenschutzes zu berücksichtigen.

4. Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind in Verfahren zur Bewilligung von Anlagen und Zivilflugplätzen im Sinne des LFG dem jeweiligen Genehmigungsantrag die in § 92 Abs. 3 genannten Unterlagen anzuschließen (Beschreibung der Arbeitsstätte, Verzeichnisses der Arbeitsmittel, erforderliche Pläne und Skizzen, sonst für die Beurteilung des Projektes erforderliche Unterlagen, Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente). Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer/innen vermieden werden. Für die Vorschreibung von Auflagen ist § 92 Abs 2 letzter Satz ASchG anzuwenden.

5. Gemäß § 94 Abs 1 Z 4 ASchG sind in Verfahren zur Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw nach dem LFG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmer/innenschutzes zu berücksichtigen, soweit nicht § 93 ASchG anzuwenden ist.

6. Gemäß § 94 Abs 2 ASchG dürfen Einrichtungen, Arbeitsmittel usw nach dem LFG dürfen nur genehmigt werden, wenn Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer/innen vermieden werden. Dies gilt auch für die Genehmigung einer Änderung derartiger Anlagen.

7. Die österreichischen Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften sehen für die Berücksichtigung des Arbeitnehmer/innenschutzes (unter anderem auch) in luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahren ein Konzentrationsprinzip vor. Das bedeutet, dass die Belange des Arbeitnehmer/innenschutzes nicht in einem gesonderten Verwaltungsverfahren geprüft und entschieden werden, sondern im Rahmen des luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahrens die Belange des Arbeitnehmer/innenschutzes von der Luftfahrtbehörde zu berücksichtigen sind. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer/innen vermieden werden.

8. Die für die Beurteilung des Arbeitnehmer/innenschutzes erforderlichen Nachweise (Unterlagen) sind daher im luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahren an die Luftfahrtbehörde zur Prüfung vorzulegen. Welche Unterlagen zur Beurteilung des Arbeitnehmer/innenschutzes erforderlich sind, wird in §§ 92 bis 94 ASchG allgemein beschrieben und in der AVO Verkehr 2017 für luftfahrtrechtliche Genehmigungen konkretisiert.

9. Die vorgelegten Nachweise gemäß AVO Verkehr sind von der Luftfahrtbehörde dahingehend zu überprüfen, ob damit die erforderlichen Voraussetzungen vollständig, schlüssig und nachvollziehbar nachgewiesen sind. Eine bloße formale Vorlage von Dokumenten (zB Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente) ist nicht ausreichend. Die erforderliche inhaltliche Prüfung kann durch fachkundige Personen, Sachverständige oder auch durch die Luftfahrtbehörde selbst im Rahmen ihrer Fachkunde erfolgen.

10. Gemäß § 12 Abs 1 ArbIG ist das zuständige Arbeitsinspektorat Partei in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmer/innenschutz berühren. Dies gilt auch für das Verfahren der Verwaltungsgerichte.

11. Findet eine mündliche Verhandlung statt, so ist das Arbeitsinspektorat gemäß § 15 Abs 2 ArbIG zu laden und sind ihm die zur Beurteilung der Sachlage notwendigen Unterlagen mindestens zwei Wochen vor dem Verhandlungstag zu übersenden.

12. Hat das Arbeitsinspektorat an der Verhandlung nicht teilgenommen, so sind ihm gemäß § 15 Abs 2 ArbIG auf Verlangen Kopien der Verhandlungsakten vor Erlassung des Bescheides zur Stellungnahme zu übersenden.

13. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wirkt in Verwaltungsverfahren als Organpartei (Legalpartei) zur Wahrung der Interessen des Arbeitnehmer/innenschutzes mit. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wirkt in Verwaltungsverfahren somit nicht als Sachverständiger mit. Allenfalls erforderliche Sachverständige sind von der Luftfahrtbehörde im Rahmen des luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahrens beizuziehen.

14. Keine Anwendung auf die Parteistellung des Arbeitsinspektorates findet § 42 AVG (Verlust der Parteistellung als Präklusionswirkung), da diese Bestimmung expressis verbis nur auf „Personen“ abstellt, es sich beim Arbeitsinspektorat jedoch nur um eine Organpartei handelt. Während die Parteistellung von „Personen“ der Verfolgung subjektiver Interessen dient, dient die Stellung des Arbeitsinspektorates als Organpartei ausschließlich der Wahrung der objektiven Rechtmäßigkeit, da Organparteien ja nur formal Rechte ausüben, inhaltlich jedoch Kompetenzen wahrnehmen.

1. Teil – Allgemeines

Geltungsbereich

§ 1. **(1) Die Bestimmungen der §§ 2 bis 7 dieser Verordnung gelten für Genehmigungsverfahren nach dem Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), BGBl Nr 60/1957.**

(2) Die Bestimmungen der §§ 8 bis 10 dieser Verordnung gelten für Genehmigungsverfahren nach dem Bundesgesetz über Seilbahnen (Seilbahngesetz 2003 – SeilbG 2003), BGBl I Nr 103/2003.

(3) Die Bestimmungen der §§ 11 und 12 dieser Verordnung gelten für Genehmigungsverfahren nach dem Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl Nr 697/1993, soweit Genehmigungen nach dem Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), BGBl Nr 60/1957, nach dem Bundesgesetz über Seilbahnen (Seilbahngesetz 2003 – SeilbG 2003), BGBl I Nr 103/2003, nach dem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz – SchFG), BGBl I Nr 62/1997, nach dem Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG), BGBl Nr 253/1957, oder nach dem Bundesgesetz über die Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen (Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz – FBG), BGBl I Nr 97/1998, berührt sind.

(4) Die Bestimmungen der §§ 13 bis 16 dieser Verordnung gelten für Genehmigungsverfahren nach dem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz – SchFG), BGBl I Nr 62/1997.

(5) Die Bestimmungen der §§ 17 bis 20 dieser Verordnung gelten für Genehmigungsverfahren nach LFG sowie für Genehmigungsverfahren nach FBG.

1. Gemäß § 101 Abs 4 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes (ASchG) kann der Bundesminister für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz durch Verordnung festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmer/innenschutzes in Gutachten oder öffentlichen Urkunden zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist, wenn besondere gesetzliche Bestimmungen vorsehen, dass im Genehmigungsverfahren Gutachten oder öffentliche

Urkunden beizugeben sind. Darüber hinaus kann der Bundesminister auch festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmer/innenschutzes in Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist.

2. Bis 2017 war in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2011 (AVO Verkehr 2011, BGBl II Nr 17/2012, festgelegt, in welcher Weise die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes in eisenbahnrechtlichen, seilbahnrechtlichen und schifffahrtsrechtlichen Genehmigungsverfahren sowie in Verfahren nach dem UVP-Gesetz nachzuweisen ist. Damit werden keine zusätzlichen Nachweise oder Unterlagen für den/die Antragsteller/in festgelegt, sondern ergeben sich die angeführten Nachweise und Unterlagen bereits auf Grund der Einhaltung bestehender Rechtsvorschriften. Es erfolgt lediglich eine entsprechende Klarstellung zur Verfahrensvereinfachung. Diese Verfahrenserleichterung hat sich bei der Verfahrensabwicklung den angeführten Verkehrsbereichen bewährt und eine Vereinfachung bzw Verkürzung der diesbezüglichen Genehmigungsverfahren unterstützt.

3. Mit der AVO Verkehr-Novelle 2017 wurden in die AVO Verkehr auch jene Nachweise aufgenommen, die in Genehmigungsverfahren in der Zivilluftfahrt zur Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes erforderlich sind, damit diese Verwaltungsverfahren vereinfacht und abgekürzt werden können. Daher wird auch klargestellt, welche Nachweise der/die Antragsteller/in vorzulegen hat.

4. Teil – Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren

Umweltverträglichkeitsprüfung

§ 11. (1) Im Rahmen eines Genehmigungsantrages gemäß § 5 Abs 1 oder § 24a Abs 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 ist auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes nachzuweisen.

……..

(5) Soweit im Rahmen des Genehmigungsantrages gemäß Abs 1 Verwaltungsvorschriften über die Zivilluftfahrt berührt sind und daher Nachweise gemäß § 69 Abs 1, § 78 Abs 1, § 80b Abs 1 und § 122 Abs 1 LFG vorzulegen sind, ist zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes § 17 Abs 2 Z 1 bis 6 anzuwenden.

Fertigstellungsanzeige, Nachkontrolle

§ 12. **(1) Im Rahmen einer Fertigstellungsanzeige gemäß § 20 Abs 1 oder § 24h Abs 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 sowie im Rahmen einer Nachkontrolle gemäß § 22 Abs 1 oder § 26 Abs 5 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 ist auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes nachzuweisen.**

……..

(5) Soweit im Rahmen einer Abnahmeprüfung gemäß § 20 Abs 2 UVP-G 2000 luftfahrtrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind, ist zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes § 18 Abs 2 Z 1 bis 6 anzuwenden. Im Rahmen einer Nachkontrolle gemäß § 22 Abs 1 UVP-G 2000 sind zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes die Prüfungen gemäß § 18 Abs 2 Z 1 bis 6 nachzuweisen.

6. Teil – Luftfahrtrechtliches Verfahren

Bewilligung

§ 17. **(1) Im Rahmen nachstehender Anträge ist auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes nachzuweisen:**

1. **Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 69 Abs 1 LFG,**

2. **Antrag auf Errichtung oder wesentliche Änderung einer Bodeneinrichtung auf einem Zivilflugplatz (zivile Bodeneinrichtung) gemäß § 78 Abs 1 LFG,**

3. **Antrag auf Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung für Hubschrauberlandeflächen bei Krankenhäusern gemäß § 80b Abs 1 LFG,**

4. **Antrag auf Errichtung oder wesentliche Änderung von ortsfesten Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) gemäß § 122 Abs 1 LFG.**

(2) Nachweise gemäß Abs 1 haben zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes insbesondere zu umfassen:

1. **Prüfung der Einhaltung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 ASchG und der DOK-VO,**

2. **Prüfung der Einhaltung der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG,**

3. **Prüfung der Einhaltung der Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT,**

4. **Prüfung der Einhaltung der Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs 3 Z 2 ASchG sowie gemäß Anhang A und Anhang B AM-VO,**

5. **Prüfung der Einhaltung sonstiger Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften, insbesondere des ASchG und der in Durchführung des ASchG erlassenen Verordnungen,**

6. **Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen gemäß § 95 Abs 3 Z 2 ASchG.**

1. Nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes sind die Zivilluftfahrt-Bewilligung (§ 69 Abs 1 LFG), die Errichtung oder wesentliche Änderung einer Bodeneinrichtung auf einem Zivilflugplatz (§ 78 Abs 1 LFG), die Zivilflugplatz-Bewilligung für Hubschrauberlandeflächen bei Krankenhäusern (§ 80b Abs 1 LFG) sowie die Errichtung und wesentliche Änderung von ortsfesten Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (§ 122 Abs 1 LFG) bei der Luftfahrtbehörde zu beantragen. Die für diese Anträge erforderlichen Nachweise der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes werden in § 17 AVO Verkehr analog zu den bereits bestehenden Regelungen für eisenbahnrechtliche, seilbahnrechtliche und schifffahrtsrechtliche Verfahren auch für luftfahrtrechtliche Verfahren zur Verfahrensvereinfachung als Klarstellung ausdrücklich geregelt.

2. Gemäß § 5 ASchG sind Arbeitgeber/innen verpflichtet, in einer der Anzahl der Beschäftigten und den Gefahren entsprechenden Weise die Ergebnisse der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren sowie die durchzuführenden Maßnahmen zur Gefahrenverhütung schriftlich festzuhalten (Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente). Soweit dies aus Gründen der Gefahrenverhütung erforderlich ist, ist diese Dokumentation arbeitsplatzbezogen vorzunehmen.

3. Gemäß § 8 Abs 1 BauKG hat der Bauherr dafür zu sorgen, dass eine Unterlage für spätere Arbeiten am Bauwerk erstellt wird.

4. Gemäß § 8 Abs 2 BauKG muss die Unterlage für spätere Arbeiten die zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer/innen bei späteren Arbeiten wie Nutzung, Wartung, Instandhaltung, Umbauarbeiten oder Abbruch erforderlichen Angaben über die Merkmale des Bauwerks (wie Zugänge, Anschlagpunkte, Gerüstverankerungspunkte, Gas-, Wasser- und Stromleitungen) enthalten, die bei späteren Arbeiten zu berücksichtigen sind.

5. Gemäß § 5 VEXAT müssen Arbeitgeber/innen auf Grundlage der Ermittlung und Beurteilung ein Explosionsschutzdokument erstellen und auf dem letzten Stand halten.

6. Gemäß § 33 Abs 3 Z 2 ASchG dürfen Arbeitgeber/innen nur solche Arbeitsmittel zur Verfügung stellen, die hinsichtlich Konstruktion, Bau und weiterer Schutzmaßnahmen den für sie geltenden Rechtsvorschriften über Sicherheits- oder Gesundheitsanforderungen entsprechen.

Betriebsaufnahmebewilligung und Bewilligung

§ 18. (1) Im Rahmen nachstehender Anträge und Anzeigen ist auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes nachzuweisen:

1. Antrag auf Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung gemäß § 73 Abs 2 LFG,

2. Antrag auf Benützung einer Bodeneinrichtung auf einem Zivilflugplatz (zivile Bodeneinrichtung) gemäß § 78 Abs 1 LFG,

3. Antrag auf Erteilung einer Betriebsaufnahmebewilligung für Hubschrauber-Landeflächen bei Krankenhäusern gemäß § 80b Abs 1 in Verbindung mit § 73 LFG,

4. Erstattung der Fertigstellungsanzeige für ortsfeste Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) gemäß § 122 Abs 2a LFG.

(2) Nachweise gemäß Abs 1 haben zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes insbesondere zu umfassen:

1. Prüfbefunde über die Abnahmeprüfungen, insbesondere gemäß § 7 AM-VO,

2. Nachweis der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung gemäß KennV,

3. Nachweis der Aktualisierung der Dokumente gemäß § 17 Abs 2 Z 1 bis 3,

4. Nachweis der Einhaltung und Umsetzung der Rechtsvorschriften gemäß § 17 Abs 2 Z 4,

5. Nachweis der Einhaltung und Umsetzung sonstiger Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften gemäß § 17 Abs 2 Z 5,

6. Nachweis der Einhaltung und Umsetzung der Voraussetzungen gemäß § 17 Abs 2 Z 6.

1. Nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes ist die Betriebsaufnahme für einen Zivilflugplatz (§ 73 Abs 2 LFG), für eine Bodeneinrichtung auf einem Zivilflugplatz (§ 78 Abs 1 LFG), für Hubschrauberlandeflächen bei Krankenhäusern (§ 80b Abs 1 LFG in Verbindung mit § 73 LFG) sowie für ortsfesten Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (§ 122 Abs 1 LFG) bei der Luftfahrtbehörde zu beantragen. Die für diese Anträge erforderlichen Nachweise der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes werden in § 18 AVO Verkehr analog zu den bereits bestehenden Regelungen für eisenbahnrechtliche, seilbahnrechtliche und schifffahrtsrechtliche Verfahren auch für luftfahrtrechtliche Verfahren zur Verfahrensvereinfachung klargestellt.

2. Gemäß § 4 Abs 4 ASchG ist die Ermittlung und Beurteilung der Gefahren erforderlichenfalls zu überprüfen und sich ändernden Gegebenheiten anzupassen.

3. Gemäß § 8 Abs 4 BauKG ist die Unterlage für spätere Arbeiten bei Fortschritt der Arbeiten oder bei eingetretenen Änderungen anzupassen.

4. Gemäß § 5 Abs 3 VEXAT ist das Explosionsschutzdokument vor Aufnahme der Arbeit zu erstellen. Es ist zu überarbeiten, wenn wesentliche Änderungen, die Auswirkungen auf den Schutz vor explosionsfähigen Atmosphären haben, vorgenommen werden. Dies gilt insbesondere für Änderungen der Arbeitsvorgänge, der Art der verwendeten Arbeitsstoffe, der Arbeitsstätte einschließlich der elektrischen Anlage, der Arbeitsmittel, der Arbeitskleidung, der persönlichen Schutzausrüstung oder der Sicherheits-, Kontroll- oder Regelvorrich-

tungen, die für den sicheren Betrieb in explosionsgefährdeten Bereichen erforderlich sind oder dazu beitragen.

5. Gemäß § 7 Abs 1 VEXAT müssen vor der erstmaligen Inbetriebnahme überprüft werden:

   - elektrische Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen auf ihre Explosionssicherheit;
   - mechanische Lüftungs- oder Absauganlagen in explosionsgefährdeten Bereichen auf ihre Explosionssicherheit sowie durch Messung der Lüftungs- bzw Absaugleistung auf ihre Wirksamkeit;
   - die Umsetzung des Zonenplans (ob die explosionsgefährdeten Bereiche gemäß Zonenplan realisiert und korrekt gekennzeichnet sind oder durch sonstige technische oder organisatorische Maßnahmen vermieden oder ausreichend begrenzt sind);
   - die Umsetzung der primären, sekundären und konstruktiven Explosionsschutzmaßnahmen einschließlich Maßnahmen und Vorkehrungen für vorhersehbare Störungen gemäß Explosionsschutzdokument;
   - Räume, in denen sich explosionsgefährdete Bereiche befinden, auf ihre bauliche Ausführung (§ 13 VEXAT);
   - Geräte, Schutzsysteme und medizinische elektrische Geräte daraufhin, ob sie für die Zonen, in denen sie verwendet werden sollen, auf Grund ihrer Klassifikation (§ 15 Abs 3 und Abs 4 VEXAT) geeignet sind;
   - sonstige Arbeitsmittel daraufhin, ob sie bestimmungsgemäß für die Verwendung in den entsprechenden explosionsgefährdeten Bereichen geeignet sind (§ 15 Abs 2 VEXAT);
   - Sicherheits-, Kontroll- und Regeleinrichtungen, die sich außerhalb der explosionsgefährdeten Bereiche befinden, daraufhin, ob sie das ordnungsgemäße Funktionieren der Arbeitsmittel gewährleisten;
   - diverse Verbindungseinrichtungen daraufhin, ob sie eine Explosionsgefahr darstellen können, wobei auch die Gefahr des Vertauschens zu berücksichtigen ist;
   - Arbeitskleidung (einschließlich der Arbeitsschuhe) und persönliche Schutzausrüstung daraufhin, ob sie bestimmungsgemäß für die Verwendung in den entsprechenden explosionsgefährdeten Bereichen geeignet sind (§ 15 Abs 2 VEXAT).

6. Die Dokumente über die Prüfungen vor der erstmaligen Inbetriebnahme gemäß § 7 Abs 1 VEXAT sollten zur Vereinfachung der Nachvollziehbarkeit dem Explosionsschutzdokument angeschlossen werden.

Gemäß § 7 Abs 5 VEXAT müssen die Prüfungen von geeigneten, fachkundigen Personen durchgeführt werden. Das sind Personen, die neben jenen Qualifikationen, die für die betreffende Prüfung jeweils erforderlich sind, auch die fachlichen Kenntnisse und Berufserfahrungen auf dem Gebiet des Explosionsschutzes besitzen und auch die Gewähr für eine gewissenhafte Durchführung der ihnen übertragenen Arbeiten bieten. Als fachkundige Personen können auch Betriebsangehörige eingesetzt werden.

Genehmigung

§ 19. (1) Im Rahmen nachstehender Anträge ist auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes nachzuweisen:

1. **Antrag auf Bewilligung der Ausübung der Tätigkeit einer Zivilluftfahrerschule gemäß § 46 Abs 1 LFG,**

2. **Antrag auf Erteilung einer Betriebsaufnahmebewilligung oder eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses gemäß § 108 LFG,**

3. **Antrag auf Erteilung einer Bewilligung (Vermietungsbewilligung) gemäß § 116 Abs 1 LFG,**

4. **Antrag auf erstmalige Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß § 7 Abs 1 FBG.**

(2) Nachweise gemäß Abs 1 haben zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes insbesondere zu umfassen:

1. **Nachweise über die Bestellung geeigneter Personen gemäß § 3 Abs 6 ASchG, die auf die Durchführung und Einhaltung der notwendigen Schutzmaßnahmen zu achten haben,**

2. **Nachweise über die Bestellung der Sicherheitsvertrauenspersonen gemäß § 10 ASchG und SVP-VO,**

3. **Nachweise über die sicherheitstechnische Betreuung gemäß § 73 ASchG,**

4. **Nachweise über die arbeitsmedizinische Betreuung gemäß § 79 ASchG,**

5. **Nachweise über die organisatorische Einordnung der Präventivfachkräfte gemäß § 83 Abs 7 ASchG,**

6. Nachweise über die Einrichtung der Arbeitsschutzausschüsse gemäß §§ 88 und 88a ASchG,

7. Nachweise über die Erstellung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß §§ 4 und 5 ASchG und der DOK-VO,

8. Nachweise über die Durchführung der Koordination gemäß § 8 ASchG.

1. Nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes darf die Tätigkeit einer Zivilluftfahrerschule (§ 46 Abs 1 LFG), des gewerblichen Luftverkehrs (§ 102 Abs 1 LFG) sowie der gewerbsmäßigen Vermietung von Zivilluftfahrzeugen (§ 116 Abs 1 LFG) nur bei Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen bewilligt werden. Ebenso dürfen Bodenabfertigungsdienste nach den Bestimmungen des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes (§ 7 Abs 1 FBG) nur bei Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen bewilligt werden. Die für diese Anträge erforderlichen Nachweise der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes werden in § 19 AVO Verkehr analog zu den bereits bestehenden Regelungen für eisenbahnrechtliche und schifffahrtsrechtliche Verfahren nunmehr auch für luftfahrtrechtliche Verfahren zur Verfahrensvereinfachung klarstellend geregelt.

2. Gemäß § 3 Abs 6 ASchG ist für eine Arbeitsstätte, Baustelle oder auswärtige Arbeitsstelle, in/auf der die Arbeitgeberin/der Arbeitgeber nicht im notwendigen Umfang selbst anwesend ist, eine geeignete Person zu beauftragen, die auf die Durchführung und Einhaltung der notwendigen Schutzmaßnahmen zu achten hat.

3. Gemäß § 10 Abs 1 ASchG haben Arbeitgeber/innen Sicherheitsvertrauenspersonen in ausreichender Anzahl zu bestellen. Die Mindestanzahl der Sicherheitsvertrauenspersonen wird unter Berücksichtigung der Anzahl der Arbeitnehmer/innen in der SVP-VO festgelegt.

4. Gemäß § 73 Abs 1 ASchG haben Arbeitgeber/innen Sicherheitsfachkräfte (Fachkräfte für Arbeitssicherheit) zu bestellen.

5. Gemäß § 79 Abs 1 ASchG haben Arbeitgeber/innen Arbeitsmediziner zu bestellen.

6. Gemäß § 83 Abs 7 ASchG sind betriebseigene Präventivfachkräfte bzw deren Leitung unmittelbar der Arbeitgeberin/dem Arbeitgeber oder der für die Einhaltung der Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften sonst verwaltungsstrafrechtlich verantwortlichen Person zu unterstellen.

7. Gemäß § 88 Abs 1 ASchG sind Arbeitgeber/innen verpflichtet, für Arbeitsstätten, in denen sie regelmäßig mindestens 100 Arbeitnehmer/innen beschäftigen, einen Arbeitsschutzausschuss einzurichten.

8. Betreibt eine Arbeitgeberin/ein Arbeitgeber mehrere Arbeitsstätten, in denen ein Arbeitsschutzausschuss einzurichten ist, ist er gemäß § 88a Abs 1 ASchG verpflichtet, am Unternehmenssitz einen zentralen Arbeitsschutzausschuss einzurichten.

9. Gemäß § 4 Abs 1 ASchG sind Arbeitgeber/innen verpflichtet, die für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer/innen bestehenden Gefahren zu ermitteln und zu beurteilen. Dabei sind die Grundsätze der Gefahrenverhütung gemäß § 7 ASchG anzuwenden.

10. Gemäß § 5 ASchG sind Arbeitgeber/innen verpflichtet, in einer der Anzahl der Beschäftigten und den Gefahren entsprechenden Weise die Ergebnisse der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren sowie die durchzuführenden Maßnahmen zur Gefahrenverhütung schriftlich festzuhalten (Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente). Soweit dies aus Gründen der Gefahrenverhütung erforderlich ist, ist diese Dokumentation arbeitsplatzbezogen vorzunehmen.

11. Gemäß § 8 Abs 1 ASchG haben die Arbeitgeber/innen bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen zusammenzuarbeiten, wenn in einer Arbeitsstätte, auf einer Baustelle oder einer auswärtigen Arbeitsstelle Arbeitnehmer/innen mehrerer Arbeitgeber/innen beschäftigt werden. Sie haben insbesondere

    - ihre Tätigkeiten auf dem Gebiet der Gefahrenverhütung zu koordinieren und
    - einander sowie ihre Arbeitnehmer/innen und die zuständigen Belegschaftsorgane über die Gefahren zu informieren.

Sonstige Nachweise

§ 20. (1) Im Rahmen von Anträgen zur nochmaligen Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß § 7 Abs 1 FBG ist auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes nachzuweisen.

(2) Nachweise gemäß Abs 1 haben zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes insbesondere zu umfassen:

1. **Prüfung der Aktualisierung und Umsetzung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 ASchG, der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG und der Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT,**

2. **Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs 3 Z 2 ASchG sowie Anhang A und Anhang B AM-VO,**

3. **Prüfung der Einhaltung und Umsetzung sonstiger Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften, insbesondere des ASchG und der in Durchführung des ASchG erlassenen Verordnungen,**

4. **Prüfung der Einhaltung der Maßnahmen gemäß § 95 Abs 3 Z 2 ASchG bei erteilten Ausnahmegenehmigungen,**

5. **Prüfung der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung gemäß KennV sowie**

6. **Prüfung der Prüfbefunde über Abnahmeprüfungen und wiederkehrende Prüfungen, insbesondere gemäß §§ 7 bis 11 AM-VO.**

1. Nach den Bestimmungen des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes kann die Erbringung für Bodenabfertigungsdienste wiederholt bewilligt werden. Die für diese Anträge erforderlichen Nachweise der bestehenden Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer/innenschutzes werden in § 20 AVO Verkehr analog zu den bereits bestehenden Regelungen für seilbahnrechtliche Verfahren nunmehr auch für luftfahrtrechtliche Verfahren zur Verfahrensvereinfachung klargestellt.

2. Gemäß § 4 Abs 4 ASchG ist die Ermittlung und Beurteilung der Gefahren erforderlichenfalls zu überprüfen und sich ändernden Gegebenheiten anzupassen.

3. Gemäß § 8 Abs 4 BauKG ist die Unterlage für spätere Arbeiten bei Fortschritt der Arbeiten oder bei eingetretenen Änderungen anzupassen.

4. Gemäß § 5 Abs 3 VEXAT ist das Explosionsschutzdokument vor Aufnahme der Arbeit zu erstellen. Es ist zu überarbeiten, wenn wesentliche Änderungen, die Auswirkungen auf den Schutz vor explosionsfähigen Atmosphären haben, vorgenommen werden. Dies gilt insbesondere für Änderungen der Arbeitsvorgänge, der Art der verwendeten Arbeitsstoffe, der Arbeitsstätte einschließlich der elektri-

schen Anlage, der Arbeitsmittel, der Arbeitskleidung, der persönlichen Schutzausrüstung oder der Sicherheits-, Kontroll- oder Regelvorrichtungen, die für den sicheren Betrieb in explosionsgefährdeten Bereichen erforderlich sind oder dazu beitragen.

5. Gemäß § 33 Abs 3 Z 2 ASchG dürfen Arbeitgeber/innen nur solche Arbeitsmittel zur Verfügung stellen, die hinsichtlich Konstruktion, Bau und weiterer Schutzmaßnahmen den für sie geltenden Rechtsvorschriften über Sicherheits- oder Gesundheitsanforderungen entsprechen.

……..

7. Teil – Übergangs- und Schlussbestimmungen

Inkrafttreten

§ 22. (1) Der Titel der Verordnung, das Inhaltsverzeichnis sowie die § 1 Abs 3 und Abs 5, § 11 Abs 5, § 12 Abs 5 sowie der 6. und 7. Teil in der Fassung BGBl II Nr 307/2017 treten mit dem der Kundmachung folgenden Monatsersten in Kraft.

Notizen

Notizen

Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI)

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft ist die zur Wahrnehmung des Arbeitnehmer/innenschutzes in den Verkehrsbetrieben berufene Behörde und hat dafür zu sorgen, dass der gesetzliche Schutz der Arbeitnehmer/innen in diesen Betrieben ausreichend gewährleistet wird. Der Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorats umfasst die Bediensteten der Eisenbahnen, Straßenbahnen, Seilbahnen, Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und Schifffahrtsbetriebe sowie einige Nebenbetriebe des Verkehrswesens.

Die gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben umfassen insbesondere:

- Kontrolle der Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Einhaltung der Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften;

- Beratung in allen für den Arbeitnehmer/innenschutz relevanten Angelegenheiten;

- Teilnahme an Verwaltungsverfahren des Verkehrsbereiches in allen Angelegenheiten des Arbeitnehmer/innenschutzes;

- Weiterentwicklung des Arbeitnehmer/innenschutzes durch legistische Maßnahmen sowie durch Mitwirkung bei der Erarbeitung nationaler und internationaler Normen.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat versteht sich im Rahmen seiner Tätigkeit nicht nur als behördliche Überwachungs- und Kontrollinstanz, sondern insbesondere auch als Dienstleistungsunternehmen mit Beratungsfunktion. Betroffene Arbeitgeber/innen und Arbeitnehmer/innen können sich mit Fragen des Arbeitnehmer/innenschutzes direkt an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wenden.

Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Favoritenstraße 7, 1040 Wien

Telefon: (01) 711 00-630 828 oder 630 825
Fax: (01) 711 00-862 574
e-Mail: reinhart.kuntner@bmaw.gv.at oder sylvia.schubert@bmaw.gv.at
leopold.flasch@bmaw.gv.at oder doris.jank@bmaw.gv.at
Website: www.arbeitsinspektion.gv.at/Branchen/Verkehr/Publikationen_aus_dem_Verkehrsbereich.html

Die BVAEB – Stärkung und Förderung Ihrer Gesundheit ist unser Anliegen

Die Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) als von den Versicherten selbstverwalteter Sozialversicherungsträger gewährleistet Kranken-, Unfall- und Pensionsversicherung für mehr als 1,1 Millionen Versicherte in ganz Österreich. Von der Geburt bis ins hohe Alter fördert die BVAEB über Vorsorge und präventive Maßnahmen die Gesundheit ihrer Versicherten, ermöglicht Heilbehandlungen, Therapien, Rehabilitation und sichert ihre Versicherten durch finanzielle Leistungen in allen Lebenslagen ab.

Neben Servicestandorten in allen Landeshauptstädten betreibt die BVAEB Gesundheitseinrichtungen und Ambulatorien. Dies stellt eine optimale Betreuung sicher und ermöglicht es neben den bestehenden Gesundheitsangeboten auch neue innovative Maßnahmen zu entwickeln.

Der Unfallverhütungsdienst (UVD) der BVAEB

Beratung und Informationen
zur Unfallverhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten

Schulungen für Arbeitgeber/innen und Arbeitnehmer/innen
Ausbildungs- und Auffrischungskurse für Sicherheitsvertrauenspersonen (SVP), Fortbildungen für Präventivfachkräfte, Informationsveranstaltungen

Präventionszentrum
Sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Betreuung für Klein- und Mittelbetriebe (KMU = Unternehmen bis zu 250 Arbeitnehmer/innen mit Arbeitsstätten bis zu 50 Arbeitnehmer/innen)

Vorsorge
Kostenunterstützung bei Schulungen für Ersthelfer, Fahrtechniktraining für Berufskraftlenker, Untersuchungen gem. § 49 ASchG, Strahlenschutzuntersuchungen usw.

Übergreifende Zusammenarbeit
Der UVD arbeitet mit den zuständigen Behörden, den öffentlich-rechtlichen Interessensvertretungen der Dienstgeber und den Arbeitsinspektoraten sowie den Betrieben zusammen, um sichere Arbeitsplätze zu schaffen

Nähere Informationen erhalten Sie unter:
Telefon: 050405-21381
e-Mail: unfallverhuetungsdienst@bvaeb.at
Website: www.bvaeb.at/uvd

Weitere Informationsbroschüren der BVAEB zum Arbeitnehmer/innenschutz im Verkehrswesen

Eisenbahn-ArbeitnehmerInnen-schutzverordnung (EisbAV) – Text und Erläuterungen

Schwerpunktkonzept über die wichtigsten Arbeitnehmer/in-nenschutzbestimmungen für Eisenbahnfahrzeuge

Seilbahngesetz (SeilbG) – Text und Erläuterungen aus der Sicht des Arbeitnehmer/innenschutzes

Schifffahrt-ArbeitnehmerInnen-schutzverordnung (SchiffAV) – Text und Erläuterungen

BVAEB-Ambulatorien

für Patientinnen und Patienten aller Kassen

WIEN

Ambulatorium U3Med Erdberg
Erdbergstraße 202/E7a, 1030 Wien
- Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde
- Innere Medizin/Vorsorgeuntersuchung
- Physikalische Medizin

Telefon: 050405-13999

Ambulatorium Wien Josefstadt
Josefstädter Straße 80, 1080 Wien
- Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde
- Innere Medizin/Vorsorgeuntersuchung
- Augenheilkunde

Telefon: 050405-21970

Zahnambulatorium Wien Praterstern
Praterstern 3, 1020 Wien
Telefon: 050405-37400

Zahnambulatorium Wien Westbahnhof
Mariahilferstraße 133, 1150 Wien
Telefon: 050405-37200

NIEDERÖSTERREICH

Zahnambulatorium St. Pölten
Julius-Raab-Promenade 1/1/2, 3100 St. Pölten
Telefon: 050405-37220

OBERÖSTERREICH

Zahnambulatorium Linz
Bahnhofplatz 3–6/Top 25, 4020 Linz
Telefon: 050405-37240

KÄRNTEN

Zahnambulatorium Villach
Bahnhofplatz 1, 9500 Villach
Telefon: 050405-37320

STEIERMARK

Zahnambulatorium Eisenerz
Hammerplatz 1, 8790 Eisenerz
Telefon: 050405-37380

Zahnambulatorium Graz
Bahnhofgürtel 85,TOP B1A, 8020 Graz
Telefon: 050405-37340

SALZBURG

Zahnambulatorium Salzburg
St.-Julien-Straße 12A, 5020 Salzburg
Telefon: 050405-27310

TIROL

Zahnambulatorium Innsbruck
Südtiroler Platz 3, 6020 Innsbruck
Telefon: 050405-37280

VORARLBERG

Zahnambulatorium Feldkirch
Bahnhofstraße 40/3, 6800 Feldkirch
Telefon: 050405-37300

Bilder (v.l.n.r.): © Proxima Studio/Shutterstock.com, © ESB Professional/Shutterstock.com, © CLIPAREA | Custom media/Shutterstock.com, © Maridav/Shutterstock.com

Die Öffnungszeiten aller Ambulatorien finden Sie auf unserer Website
www.bvaeb-ambulatorien.at

Beratung • Schulungen • Präventionszentrum • Vorsorge • Zusammenarbeit

bvaeb

Unfallverhütungsdienst

Josefstädter Straße 80, 1080 Wien

050405-21381

unfallverhuetungsdienst@bvaeb.at

www.bvaeb.at/uvd

Zusammenarbeit • Vorsorge • Präventionszentrum • Schulungen • Beratung