

Abs: GRID-IT GmbH, Technikerstr. 21a, 6020 Innsbruck

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Luftfahrt-Rechtsangelegenheiten

Radetzkystraße 2
1030 WIEN

Innsbruck, am 1.2.2013

**Stellungnahme zum Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird,
Begutachtungsverfahren, GZ. BMVIT-58.502/0009-IV/L2/2012**

Sehr geehrte Damen und Herren,

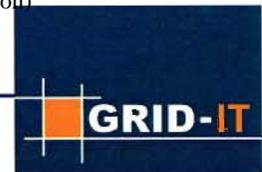
wir befassen uns in Zusammenarbeit mit mehreren Partnern seit einiger Zeit mit der Verwendung von sogenannten UAVs (unmanned aerial vehicles) insbesondere für die Bereitstellung von Luftbildern für photogrammetrische Auswertung sowie die Beurteilung von Naturgefahren im alpinen Raum.

Die dafür vorgesehenen Fluggeräte haben in der Regel eine Startmasse von ca. 5Kg und sind elektrisch betrieben. Es handelt sich einerseits um Multirotor-Systeme, andererseits aber auch um Flächensysteme (i.d.R. sogenannte "Nurflügler").

Die Novellierung des LFG begrüßen wir ausdrücklich, da hiermit die rechtliche Situation endlich klargestellt wird. Wir möchten die Gelegenheit nutzen und aufgrund unserer Erfahrungen zu einzelnen Aspekten der vorgesehenen Änderungen Stellung zu nehmen:

1. Zur Definition von Flugmodellen

Die Abgrenzung von Flugmodellen gegenüber Luftfahrzeugen der Klasse 1 begrüßen wir, allerdings halten wir das Kriterium der Nutzung "gegen Entgelt oder gewerblich" zwar für sinnvoll, aber noch nicht ausreichend. Nach unserem Verständnis zeichnet sich ein Flugmodell dadurch aus, dass der Zweck des Betriebs einzig der Flug selbst ist. Das Mitführen einer Videokamera für Dokumentationszwecke oder FPV-Flüge schränkt dies nicht ein, solange wie gesagt der Zweck des Fluges der Flug selbst ist. Sobald aber der Zweck ein anderer ist und das Fluggerät damit nur noch das Mittel zum Erreichen des



Zwecks (z.B. Luftbilder aufnehmen, Messungen durchführen, etc.), sollten die selben Regeln wie für die gewerbliche Nutzung greifen.

Dies könnte durch eine Ergänzung in §24c (1) erreicht werden, indem dort als Punkt 8 ergänzt wird: "ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst"

Gleiches müsste für §24c ergänzt werden: "(...) die selbständig im Fluge verwendet werden können und ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst verwendet werden, dürfen nicht höher als 30m (...)"

2. Definition Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1

Die Definition der unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 ist mit ihrer noch relativ offenen Spezifikation und Forderung einer Lufttüchtigkeitsanforderungen zu begrüßen. Bei der Definition der Lufttüchtigkeitsanforderungen ist allerdings darauf zu achten, dass Fluggeräte mit einem Startgewicht von 5-10 kg nicht gleich wie Fluggeräte mit 50-100kg behandelt werden, sondern dass auf die technische Machbarkeit insbesondere bedingt durch das geringe Gewicht geachtet wird.

3. Definition Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2

Dass für den autonomen Betrieb von Fluggeräten ohne direkten Sichtkontakt zum Piloten strengere Vorgaben gelten müssen, steht außer Frage. Denkbar sind vorzusehende Redundanzen, Fallback-Optionen beim Ausfall einzelner Komponenten oder Notfall-Operationen z.B. bei Verlust des für die autonome Navigation unerlässlichen GNSS-Signals.

Die Anwendung sämtlicher Regelungen ist insbesondere für Fluggeräte mit einem Startgewicht von 5-10 kg allerdings problematisch. Gerade solche Fluggeräte können aber wertvolle Dienste z.B. bei der Suche nach vermissten Personen leisten und bewegen sich preislich in einem Rahmen, der eine Anschaffung für eine größere Anzahl an Stützpunkten ermöglicht. Deshalb sollte diese Gewichtsklasse für den autonomen Betrieb zwar mit strengeren Auflagen versehen werden, jedoch nicht als Luftfahrzeug mit allen Bestimmungen eingestuft werden.

Falls geplant ist, dass das BMVIT für diese Klasse entsprechende Sonderbestimmungen erlässt, wie in §24c (2) vorgesehen, wäre dies ein gangbarer Weg.

Die Motivation für unsere Stellungnahme ist, das wirtschaftliche Potenzial der unbemannten Fluggeräte insbesondere in der genannten Gewichtsklasse von ca. 5-10 kg nicht ungenutzt zu lassen, aber auch nicht unnötig einzuschränken. Wir sind der Meinung, dass sich mit den vorgeschlagenen Änderungen für österreichische Unternehmen national und international große Chancen ergeben. Zusätzlich muss aber der sichere Betrieb solcher Fluggeräte in jedem Fall gewährleistet werden, weshalb wir einen klaren Anforderungskatalog and Luftfahrzeuge der Klasse 1 und 2 ausdrücklich befürworten. Wir sind auch gerne bereit, uns mit unserer Erfahrung bei der Definition der Anforderungen einzubringen.

Stellungnahme, GZ. BMVIT-58.502/0009-IV/L2/2012

Diese Stellungnahme wird gemeinschaftlich unterfertigt von der GRID-IT GmbH, der TWINS.NRN OG, der NECON ZT sowie der Universität Innsbruck

Mit freundlichen Grüßen

Handwritten signature of Dr. Hannes Kleindienst in blue ink.

Dr. Hannes Kleindienst
Geschäftsführer GRID-IT GmbH

Handwritten signature of DI Christian Neuner in blue ink.

DI Christian Neuner
Geschäftsführer TWINS.NRN OG

Handwritten signature of DI Gerhard Neuner in blue ink.

DI Gerhard Neuner
Geschäftsführer NECON ZT

Handwritten signature of Prof. Dr. Johann Stötter in blue ink.

Prof. Dr. Johann Stötter
Institutsvorstand Institut für Geographie
der Universität Innsbruck