

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

Geschäftszahl: 2022-0.910.976

. Jänner 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 19. Dezember 2022 unter der **Nr. 13455/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Drohnen in den Luftverkehrsregeln 2014 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Im Allgemeinen:

Die rasant steigende Zahl der sowohl kommerziell als auch privat betriebenen unbemannten Luftfahrzeuge im österreichischen Luftraum stellt zunehmend eine Sicherheitsherausforderung für den (bemannten) Luftverkehr dar. Für all diese unbemannten Luftfahrzeuge muss der bestehende Luftraum derzeit im Ergebnis geteilt werden. Eine echte Integration im Sinne eines gemeinsam genutzten Luftraumes für die unbemannte und bemannte Luftfahrt ist derzeit noch nicht möglich. Sowohl bei den aktuellen Lösungen als auch beim mittelfristig in Aussicht genommenen gemeinsamen Luftraum muss die Sicherheit der Luftfahrt oberste Priorität haben. Besonderes Augenmerk ist auf den Nahebereich von Flugplätzen zu legen. Inwieweit der Einsatz von unbemannten Luftfahrzeugen in diesem Bereich eingeschränkt werden muss bzw. ermöglicht werden kann, unterliegt einer laufenden Evaluierung und Überarbeitung auf Basis rechtlicher und technischer Entwicklungen.

Zu Frage 1:

- *Warum wurden im § 18 Abs. 5 LVR 2014 Flugplätze ohne Sicherheitszonen, die in Kontrollzonen liegen, nicht von dieser Regelung ausgenommen, um es der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zu ermöglichen, Drohnenflugerlaubnisse für die 2500 Meter-Zonen der Krankenhäuser in einer Kontrollzone zu erteilen?*

Die Zustimmung der Flugverkehrskontrollstelle zu Drohnenflügen innerhalb von Kontrollzonen

bedeutet für diese grundsätzlich eine erhöhte Arbeitsbelastung. Die individuelle Koordination der Drohnenflüge in der Kontrollzone ist der Flugkontrollstelle nur insofern möglich, als weiterhin eine geordnete und sichere Durchführung der Flugsicherungsaufgaben sichergestellt ist. Der Schutz der Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) ist der Flugverkehrskontrollstelle nur durch ihren Fokus auf die zu schützenden Bereiche (z.B. An- und Abflugrouten) umsetzbar. Die Flugverkehrskontrollstelle kann jedoch den Schutz der Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) beim An- und Abflug zum unkontrollierten Flugplatz nicht ausreichend gewährleisten.

#### Zu Frage 2:

- *In § 18 Abs. 5 LVR 2014 ist derzeit keine Möglichkeit vorgesehen, dass die Austro Control unter bestimmten Auflagen eine Ausnahmegewilligung für Drohnenflüge innerhalb der 2500 Meter-Drohnenflugverbotszonen rund um Krankenhäuser während der Betriebszeiten dieser Landeplätze erteilen kann. Liegt hier ein Redaktionsversehen vor, das ehestmöglich zu ändern ist?  
a. Falls nein, warum nicht?*

Hierbei handelt es sich um keinen Redaktionsfehler. Aktuell ist keine Ausnahmegewilligung für den Einzelfall vorgesehen, da dieses Instrumentarium nicht geeignet ist, Gefahrensituationen im Nahebereich von Flugplätzen zu vermeiden.

Durch eine entsprechende Änderung der Luftverkehrsregeln sollen in näherer Zukunft Flüge von unbemannten Luftfahrzeugen innerhalb der 2500 Meter ermöglicht werden, insofern generelle Bewilligungen für gewisse Kategorien von unbemannten Luftfahrzeugen gemäß DVO (EU) 2019/947 vorliegen, deren Risikobewertung bzw. genehmigten Privilegien den Betrieb im Nahebereich von Flugplätzen abdecken.

#### Zu Frage 3:

- *Warum ist der Radius der Flugverbotszonen für Drohnen rund um die Hubschrauberlandeplätze der Krankenhäuser in Österreich um 1000 Meter größer wie in Deutschland?*

Bereits mit Inkrafttreten der Stammfassung der Luftverkehrsregeln am 11.12.2014 wurde im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt ein Umkreis von 2500 Meter um den Flugplatzbezugspunkt von Flugplätzen ohne Sicherheitszone als vor dem unkontrollierten Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen zu schützender Bereich festgelegt. Es gab seit diesem Zeitpunkt keine begründeten Anregungen nach einem weniger großen Umkreis. Im Zuge des Begutachtungsverfahrens der in BGBl. II Nr. 213/2022 kundgemachten LVR-Novelle wurde hingegen in zwei Stellungnahmen eine Ausweitung des Radius gefordert, welche nach Evaluierung als nicht erforderlich angesehen wurde. Daher wurde der Umkreis von 2500 m um den Flugplatzbezugspunkt beibehalten. Warum man in Deutschland eine andere Entfernung anwendet, kann nicht beurteilt werden.

#### Zu Frage 4:

- *Rechtfertigt der technisch mögliche Anflugwinkel aktueller Hubschrauber von mindestens 20 Grad so eine große Flugverbotszone?  
a. Falls ja, warum?*

Bei der Festlegung des besonders zu schützenden Umkreises um den Flugplatz geht es nicht allein um die technischen Möglichkeiten einzelner Luftfahrzeugtypen (z.B. deren Anflugwinkel) bzw. um An- und Abflugsektoren, sondern es müssen darüber hinaus weitere Faktoren berücksichtigt werden. Zum Beispiel müssen auch Notfallsituationen abgedeckt sein (Triebwerksausfall und dergleichen), in welchen Anflugwinkel von 20 Grad nicht eingehalten werden

können. Speziell für Krankenhäuser in besiedelten bzw. frequentierten Gebieten sollte hier eine ausreichend große Zone als Sicherheitspuffer vorhanden sein.

Zu Frage 5:

- *Warum können im Gegensatz zur alten Rechtslage die Flugplatzbetriebsleiter der unkontrollierten Flugplätze während der Betriebszeiten Drohnenpiloten im Umkreis von 2500 Meter keine Drohnenflüge gestatten, wenn diese in so niedriger Höhe erfolgen, dass damit ein Sicherheitsrisiko ausgeschlossen werden kann?*

Zu Recht wurde in der Einleitung der Parlamentarischen Anfrage auf die Problematik der Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zu Drohnenflügen, speziell bei Krankenhaushubschrauberlandeflächen, hingewiesen. Die Zuständigkeit der Flugplatzbetriebsleiter:innen erstreckt sich lediglich auf den Flugplatzbereich. Der:die Flugplatzbetriebsleiter:in darf keine Aufgaben der Flugsicherung übernehmen (dies würde auch dem Unionsrecht widersprechen). Der:die Flugplatzbetriebsleiter:in kann daher sowohl rechtlich als auch faktisch für den Umkreis von 2500 m um den Flugplatz keine Verantwortung übernehmen. Dies gilt ungeachtet der Flughöhe des unbemannten Luftfahrzeuges.

Zu Frage 6:

- *Werden Sie zeitnahe wieder die bisherige Vorgangsweise ermöglichen?  
a. Falls nein, warum nicht?*

Im Zuge der Evaluierung der Auswirkungen des § 18 Abs. 5 LVR wird in Aussicht genommen mit einer weiteren Novelle der Luftverkehrsregeln, die im Ergebnis gewünschte Erleichterung des Betriebes von unbemannten Luftfahrzeugen im Nahebereich der Flugplätze durch die Erarbeitung weiterer grundsätzlicher Ausnahmen (beispielsweise für Einsatzorganisationen) oder weiterer zu erfüllender Bedingungen zu ermöglichen (siehe auch meine Beantwortung zu Fragepunkt 2). Eine Rückkehr zur früheren Rechtslage, wonach Flugplatzbetriebsleiter:innen die Zustimmung erteilten, ist aus den zu Fragepunkt 5 dargestellten Gründen nicht möglich.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Werden Sie die Heliports der Krankenhäuser in das Verkehrsmanagementsystem mit der Firma Frequentis aufnehmen?  
a. Falls nein, warum nicht?*
- *Wann wird dieses System voraussichtlich einsatzbereit sein?*

Das Verkehrsmanagementsystem wird derzeit durch die Austro Control GmbH in Zusammenarbeit mit der Firma Frequentis schrittweise aufgebaut. In der Startphase wird es rund um die unkontrollierten Flugplätze nicht eingesetzt werden.

Zu Frage 9:

- *Warum dürfen in den Sicherheitszonen der Flughäfen Drohnenflüge nicht durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle bewilligt werden? Die kostenpflichtige Bewilligung durch die ACG, wie sie derzeit vorgesehen ist, kann ohne die entscheidende Mitwirkung der örtlich zuständigen Flugverkehrskontrollstelle ohnehin nicht umgesetzt werden.*

Aufgrund des Flughafen-Umfeldes ist die Sicherheit der Luftfahrt beim Betrieb eines unbemannten Luftfahrzeuges in der Sicherheitszone ohne Sicherheitsbewertung durch die zuständige Behörde (ACG) nicht ausreichend gewährleistet. Die Flugverkehrskontrollstelle kann einen Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen in der Sicherheitszone ad-hoc nicht ausreichend beurteilen.

Zu Frage 10:

- *Werden Sie veranlassen, dass alle geographisch definierten Drohnenflugverbotszonen als Geo-Zonen mit individuellen Bedingungen verordnet und entsprechend Artikel 15 Absatz 3 der VO (EU) 2019/947 digital einheitlich korrekt ausgewiesen werden?*
- a. Falls nein, warum nicht?*

Im Zuständigkeitsbereich meines Ministeriums werden alle geographischen UAS-Gebiete entsprechend Artikel 15 Abs. 3 DVO (EU) 2019/947 ausgewiesen und im einheitlichen digitalen Format veröffentlicht werden.

Zu Frage 11:

- *Werden Sie veranlassen, dass für die Geo-Zonen der Hubschrauberlandeplätze ermittelt wird, in welcher Höhe gegenüber der unmittelbaren Umgebung sich die Landeplattformen der Krankenhäuser befinden und davon abhängig die erlaubten Flughöhen der Drohnen in diesen 2.500 m-Zonen bis knapp unterhalb dieser Landeplattformen festlegen, da ein absolutes Drohnenflugverbot in sehr niedrigen Höhen (z.B. zur Inspektion von Hausdächern) unterhalb der Landeplattformen aus Sicherheitsgründen nicht gerechtfertigt erscheint?*
- a. Falls nein, warum nicht?*

Mit dem derzeitigen § 18 Abs. 5 LVR wurde die Möglichkeit geschaffen, innerhalb des Radius von 2500 m um den Flugplatzbezugspunkt eines Flugplatzes ohne Sicherheitszone kleinere geografische Zonen zu errichten, deren besonderen Lage, Bedingungen etc. trotz der Nähe zum Flugplatz einen Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen sicher ermöglicht. Aktuell werden geografische Zonen für bestehende Modellflugplätze erarbeitet (welche dann im Übrigen auch in Kontrollzonen vom Zustimmungserfordernis der Flugverkehrskontrollstelle ausgenommen sind). Weitere geografische Zonen im Nahebereich der Flugplätze sind nicht ausgeschlossen, derzeit aber nicht in Planung.

Leonore Gewessler, BA

