

## **Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen**  
**an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,**  
**Innovation und Technologie**  
**betreffend Drohnen in den Luftverkehrsregeln 2014**

Mit der in BGBl. II Nr. 213/2022 am 08.06.2022 kundgemachten Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurden die Luftverkehrsregeln 2014 geändert, und zwar im Vergleich zur bisherigen Rechtslage in teils gravierendem Ausmaß. Speziell die für unbemannte Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugsysteme (unmanned aircraft system, UAS - "Drohnen") vorgesehenen neuen Regelungen erweisen sich in Teilbereich als überschießend, zumal sie aus Sicherheitsgründen nicht erforderlich sind, und auch als nicht ausreichend durchdacht waren. Außerdem steht diese Novelle der Luftverkehrsregeln teilweise im Widerspruch zu Artikel 15 der Verordnung (EU) 2019/947.

Nach der bisherigen Rechtslage konnte man für Drohnenflüge im Umkreis von 2500 Meter um einen Flugplatz vom Flugplatzbetriebsleiter während des Flugbetriebes telefonisch eine Flugerlaubnis bekommen. Diese in der Vergangenheit bewährte Möglichkeit wurde durch die aktuelle LVR-Novelle ab 12. August 2022 ohne nachvollziehbare Begründung ersatzlos gestrichen.

Diese neue Rechtslage wirkt sich rund um die Hubschrauberlandeplätze der Krankenhäuser (Heliports) besonders gravierend aus, weil diese Heliports meist rund um die Uhr von Rettungshubschraubern angefliegen werden können. Dieser durchgehend mögliche Hubschrauberflugbetrieb bedeutet für diese Krankenhauszonen de facto ein ständiges Flugverbot für Drohnen selbst in Flughöhen von nur wenigen Metern.

Es wurde offenbar vergessen in die Novelle eine Regelung aufzunehmen, die es der Austro Control ermöglichen würde, Ausnahmegenehmigungen für diese Zonen zu erteilen. Dies hat ein ausnahmsloses De-facto-Drohnenflugverbot zur Folge, welches leider auch für die Drohnen der Feuerwehr oder der Rettung gilt.

Das ausnahmslose Flugverbot in den Krankenhauszonen bedeutet, dass dort auch Drohnenflüge für medizinische Zwecke (z.B. Blut- oder Gewebeproben uä.) und Drohnenflüge zur Inspektion von Anlagen und Gebäuden nicht mehr möglich sind. Wie wenig begründbar und durchdacht diese Flugverbote sind, erkennt man daran, dass z.B. in bewaldeten Teilen dieser Flugverbotszonen sogar Drohnenflüge bis zur Höhe der Baumwipfel verboten sind.

Der Wegfall der Erlaubnismöglichkeit für Drohnenflüge durch die Flugplatzbetriebsleiter der Krankenhäuser dürfte wahrscheinlich damit zusammenhängen, dass die von den Krankenhäusern nominierten Flugplatzbetriebsleiter diese Funktion meist nur „am Papier“ ausüben und die damit verbundenen Verpflichtungen als lästig und unnötig ansehen. Gegenüber der Austro Control wurde seitens der Flugplatzbetriebsleiter der Krankenhäuser kommuniziert, dass sie nicht mehr für die Erteilung der Flugerlaubnis zuständig sein wollten, zumal sie auch über anfliegende Rettungshubschrauber nicht zeitgerecht informiert worden sind, obwohl jeder Rettungshubschrauber seine bevorstehende Landung bei den

Krankenhäusern rechtzeitig melden müsste. In vielen Fällen wird aber statt des Flugplatzbetriebsleiters der Krankenhausportier oder ein Arzt über die geplante Landung informiert. Diese Information wird intern nicht sofort an den Flugplatzbetriebsleiter weitergegeben, sodass sich dieser bei Anrufen von Drohnenpiloten nicht in der Lage sieht, eine entsprechende Drohnenflugerlaubnis für die Krankenhauszone zu erteilen.

Die neuen Luftverkehrsregeln gehen aber sogar so weit, dass dieses Flugverbot auch für jene Krankenhauszonen gilt, die in der Kontrollzone eines Flughafens liegen. In diesen Kontrollzonen ist jedoch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle über alle an- und abfliegenden Rettungshubschrauber zeitnahe informiert und könnte daher anrufenden Drohnenpiloten – so wie auch für die restliche Kontrollzone – eine Flugerlaubnis erteilen. Diese durch die Verordnung BGBl. II Nr. 213/2022 geschaffene Rechtslage kann nicht logisch begründet werden.

Das derzeit ausnahmslose Drohnenflugverbot in den 2500 Meter-Zonen rund um Flugplätze lassen es angezeigt erscheinen, die Erforderlichkeit der Größe dieser Zonen aus Sicherheitsgründen zu hinterfragen. In Deutschland ist der Radius dieser Zonen um 1000 Meter kleiner. Da moderne Hubschrauber problemlos einen Landeanflug mit einem Winkel von mindestens 20 Grad fliegen können, ergibt sich daraus für die in Zusammenhang mit Drohnen relevanten letzten 120 Höhenmeter (=maximal erlaubte Drohnenflughöhe) vor der Landung ein erforderlicher Sicherheitsabstand von lediglich 600 Meter. Wenn sich dann noch die Landeplattform beispielsweise in 30 Meter Höhe gegenüber dem umliegenden Gelände befindet, sind dann nicht mehr 120 sondern nur mehr 90 Höhenmeter von Bedeutung, die der Hubschrauber auf einer Strecke von 450 Meter problemlos absinken kann. Dies würde zu einer entsprechenden Verringerung des notwendigen Radius der Flugverbotszone führen. Bei Landeplattformen, die deutlich höher liegen als das umgebende Gelände kann es aber auch keine Sicherheitsbedenken für Drohnenflüge unterhalb der Höhe dieser Landeplattformen (bis zu einer Entfernung von beispielsweise 100 Meter zum Krankenhaus) geben.

Es darf nicht übersehen werden, dass sich gem. § 6 LVR auch Rettungshubschrauber an die Mindestflughöhen halten müssen und diese nur unterschreiten dürfen, soweit dies **notwendig** ist. Ein flacherer Anflugwinkel als 20 Grad ist daher nur dann notwendig, wenn eine zu geringe Höhe der Hauptwolkenuntergrenze dies erforderlich macht. Es ist daher geboten, die Größe der Schutzzonen rund um Heliports in Abhängigkeit von der Höhe der Hauptwolkenuntergrenze festzulegen.

Die derzeitige Textierung des § 18 (5) LVR erweckt den Eindruck, als ob es im Ermessen der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie stünde, ob eine Flugverbotszone als geographische Zone nach Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 verordnet werden kann oder nicht. Dies ist jedoch mit der Intention des Artikels 15 nicht vereinbar.

Artikel 15 der genannten Verordnung räumt den Mitgliedstaaten für geographische Gebiete eine Ermächtigung („können“) verbunden mit einer Verpflichtung (Veröffentlichung in einem gemeinsamen einheitlichen digitalen Format) ein, um z.B. sämtlichen Drohnen-Betrieb in bestimmten Gebieten zu untersagen oder an Bedingungen zu knüpfen. Ein Drohnenflugverbot in einem nach geographischen Kriterien definierten Gebiet ohne Beachtung der Vorgaben des Artikels 15 sieht die Verordnung (EU) 2019/947 nicht vor. Da es dafür keine Ermächtigung gibt, ist eine abweichende nationale Vorgangsweise gemeinschaftswidrig.

Auch aus dem erkennbaren Ziel, dass alle Flugverbote durch die Drohnen automatisch erkannt werden sollen (=Geo-Sensibilisierung), damit die Drohnenpiloten diese Verbote leichter beachten können, ist es notwendig, diese geographischen UAS-Zonen entsprechend Artikel 15 Absatz 3 der VO (EU) 2019/947 in einem gemeinsamen digitalen Format zu veröffentlichen. Ein geographisch definiertes Drohnenflugverbot ohne Geo-Sensibilisierung widerspricht klar diesem Ziel. Diese geographischen Zonen würden es auch ermöglichen, individuelle Regelungen für jeden einzelnen Flugplatz festzulegen. Die derzeitigen pauschalen Flugverbote in den 2500 Meter-Zonen sind weder verhältnismäßig noch aus Sicherheitsgründen erforderlich.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **Anfrage:**

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 Flugverkehrs-kontrollstelle zu ermöglichen, Drohnenflugerlaubnisse für die 2500 Meter-Zonen der Krankenhäuser in einer Kontrollzone zu erteilen?
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?
3. Warum ist der Radius der Flugverbotszonen für Drohnen rund um die Hubschrauberlandeplätze der Krankenhäuser in Österreich um 1000 Meter größer wie in Deutschland?
4. Rechtfertigt der technisch mögliche Anflugwinkel aktueller Hubschrauber von mindestens 20 Grad so eine große Flugverbotszone?
  - a. Falls ja, warum?
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?
6. Werden Sie zeitnahe wieder die bisherige Vorgangsweise ermöglichen?
  - a. Falls nein, warum nicht?
7. Werden Sie die Heliports der Krankenhäuser in das Verkehrsmanagementsystem mit der Firma Frequentis aufnehmen?

a. Falls nein, warum nicht?

8. Wann wird dieses System voraussichtlich einsatzbereit sein?
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.
10. Werden Sie veranlassen, dass alle geographisch definierten Drohnen-flug-ver-botszonen 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?

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?

(MARGRETER)

(KUNSBERG)

(WERNER)

(LOCHNER)

