

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Elisabeth Götze, Freundinnen und Freunde

zum Bericht 579 d.B. des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über den Antrag 951/A der Abgeordneten Mst. Joachim Schnabel, Wolfgang Moitzi, Dominik Oberhofer, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Antrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der dem oben bezeichneten Ausschussbericht 579 d.B. angeschlossene Gesetzestext wird wie folgt geändert:

1. *In Ziffer 23 wird das Wort „pauschale“ gestrichen.*
2. *In Ziffer 23 wird am Ende folgender Satz angefügt:*

„Dabei ist sicherzustellen, dass sämtliche betriebenen unbemannten Luftfahrzeuge dem Versicherer bekannt sind und einem Versicherungsnachweis eindeutig zugeordnet werden können.“

3. *Nach Ziffer 23 wird folgende Ziffer 23a eingefügt:*

„23a. § 24j Abs. 4 werden folgende Sätze angefügt:

„Der Versicherungsnachweis oder eine vom Versicherer bestätigte Unterlage hat eindeutig erkennen zu lassen, welche konkreten unbemannten Luftfahrzeuge vom Versicherungsschutz umfasst sind. Die Betreiberregistrierung gemäß Art. 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bleibt unberührt.““

Begründung

Der Abänderungsantrag stellt sicher, dass die Haftpflichtversicherungen von unbemannten Luftfahrzeugen (UAS) eindeutig jener Haftpflichtversicherung zugeordnet werden können, die sie umfasst. Ebenso wird sichergestellt, dass aus einer Haftpflichtversicherung auf die versicherten UASs rückgeschlossen werden kann. Ferner wird klargestellt, dass den Versicherungen selbst bekannt sein muss, welche konkreten UASs sie im Rahmen einer abgeschlossenen Haftpflichtversicherung abdecken. Diese Änderungen sind essenziell, um:

- a) EU-Rechtskonformität herzustellen,
- b) Klagemöglichkeiten von Geschädigten nicht zu beschneiden,
- c) ein adäquates Risikomanagement bei Versicherern zu gewährleisten und
- d) den vorgeschriebenen Versicherungsnachweis zu ermöglichen.

Zu a): Verordnung (EG) 785/2004¹ über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber verlangt, dass auch bei einer „unrechtmäßige[n] Inbesitznahme“ von UASs der Versicherungsschutz durchgehend gewährleistet sein muss (Artikel 4 Abs. 1). Dies gilt für Drohnen ab einem Gewicht von 20kg (Artikel 2). Im Falle einer rein betreiberbezogenen Versicherung ist im Falle einer Entwendung dieser nach Artikel 4 vorgeschriebene Versicherungsschutz nicht mehr gewährleistet. Artikel 3 definiert, dass Betreiber:innen die „ständige Verfügungsgewalt über die Nutzung oder den Betrieb“ innehaben müssen. Wenn die versichernde Betreiber:in keine Verfügungsgewalt mehr über das entwendete Gerät besitzt, gilt diese Person nach Artikel 3 lit. c (Verordnung (EG) 785/2004) daher auch nicht mehr als Betreiber:in. Als Folge ist das entwendete UAS nicht mehr – wie nach Artikel 1 vorgeschrieben – versichert. Denn betreiberbezogene Haftpflichtversicherungen beziehen sich auf die Betreiber:in und eben nicht das Gerät selbst.

Zu b): Ein wirksamer Geschädigtenschutz setzt voraus, dass ein schadensverursachendes UAS einer konkreten Haftpflichtversicherung zugeordnet werden kann. Wenn eine Drohne in einen Strommast fliegt und einen Stromausfall verursacht oder in einer PV-Anlage ein Feuer auslöst, müssen die Geschädigten von dem Gerät auf die Versicherung schließen können. Dies ist insbesondere wegen der Drittschadenshaftung nach § 148 Luftfahrtgesetz (LFG²) und des direkten Klagerechts gegen den Versicherer, das Geschädigten bei UASs nach § 166 LFG zusteht, erforderlich. Geschädigte können demnach ihre Ansprüche in gleicher Weise gegenüber Versicherungen geltend machen wie gegenüber den Verur-

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:32004R0785>

² <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011306&FassungVom=2026.07.06>

sachern. Der vorliegende Entwurf bürdet Geschädigten eine erhöhte Beweislast auf, da diese erst nachweisen müssen, dass das schadensverursachende Gerät Teil einer speziellen Haftpflichtversicherung ist. Es besteht die Gefahr, dass Versicherer sich der Verantwortung entziehen und Geschädigte im Endeffekt auf dem Schaden sitzen bleiben. Versicherungen könnten im Schadensfall behaupten ein spezielles UAS sei nicht von ihnen abgedeckt. Die Beweislast läge bei den Geschädigten. Und da bei betreiberbezogenen Haftpflichtversicherungen die Zuordnung zu einem konkreten Versicherungsvertrag nicht eindeutig gegeben ist, erschwert dies den Geschädigten ihre Ansprüche in der Praxis durchzusetzen.

Zu c): Bei einer pauschalen, betreiberbezogenen Haftpflichtversicherung, bei der der Versicherer selbst über keine Aufstellung der abgedeckten Geräte verfügt, weiß der Versicherer nicht, welches Risiko er abdeckt. Die Betreiber:in kann 20, 200 oder 2.000 UASs angeschafft haben und mit einer einzigen Haftpflichtversicherung versichert haben während dem Versicherer keine Informationen zur Anzahl der Geräte vorliegen. Denn geräteblinde Haftpflichtversicherungen – wie sie die Vorlage der Regierung ermöglichen will – erlauben es Versicherungen Verträge einzugehen, bei denen sie über keine Informationen über die von ihnen abgedeckten Geräte verfügen. Sie können das mit dem Versicherungsvertrag eingegangene Risiko dementsprechend nicht einschätzen. Folglich ist bei Versicherungen weder eine interne Risikogewichtung noch eine seriöse Absicherung für potenzielle Schadensfälle möglich.

Zu d): § 24j Abs. 4 LFG verlangt, dass der „Betreiber oder der verantwortliche Pilot“ einen Versicherungsnachweis bei jedem Betrieb mitführt und auf Verlangen vorlegt. Diese Vorlagepflicht verliert ihre praktische Wirkung, wenn der Versicherungsnachweis nicht erkennen lässt, ob ein konkret betriebenes UAS vom Versicherungsschutz umfasst ist. Das betrifft insbesondere Fälle, in denen ein Fernpilot ein UAS eines anderen Betreibers steuert, die Haftpflichtversicherung auf die Betreiber:in ausgestellt ist und im Versicherungsnachweis keine Auflistung der abgedeckten UASs enthalten ist.

Diese vorgeschlagene Änderung verhindert keine praxistauglichen Mehrgeräte-Polizzen bzw. Flotten-polizzen. Es wird lediglich klargestellt, dass Haftpflichtversicherungen im luftfahrtrechtlichen Pflichtversicherungsregime nicht geräteblind ausgestaltet sein dürfen.

