



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol

Grundlagenarbeit, Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22-1155
grundlagenarbeit@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

BUNDESARBEITSKAMMER
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: GLA-2024/55//CHSC/CHSC
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Dr. Christian Schuster-Wolf

DW: 1157

Innsbruck, 18.03.2024

Betrifft: Novelle der Luftverkehrsregeln 2014 (LVR 2014)

Bezug: Ihr Schreiben vom 11.03.2024
Zuständige Referentin: Doris ARTNER-SEVERIN

Werte Kolleginnen und Kollegen,

die Arbeiterkammer Tirol bedankt sich für die Möglichkeit, zu den oben angeführten Gesetzesentwürfen Stellung zu nehmen.

1. Zur vorgeschlagenen Novelle der LVR 2014

Die gegenständliche Novelle sieht Anpassungen insbesondere im Kontext europäischer Rechtsakte (der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge, der Verordnung (EU) 2018/395 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen und der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit) im Rahmen der jeweiligen nationalrechtlichen Spielräume vor.

Konkret werden mit den vorgeschlagenen Novellierungen der §§ 18 und 18b LVR 2014 Regelungen für den den Betrieb von Drohnen in sensiblen Lufträumen geändert. § 13a beschränkt die Betriebserlaubnis für Ballone bei Nachtflügen. Die Änderungen §§ 21, 24 und 25a beziehen sich auf Flugpläne, die Verwendung von Transpondern in bestimmten Modi sowie den Umfang zu erbringender Flugverkehrsdienste. Die §§ 38 und 38a sehen schließlich Ausnahmen von Flugbeschränkungen bezüglich Wetterbedingungen vor.

Insgesamt sind die vorgeschlagenen Anpassungen sachlich begründet und werden zur Kenntnis genommen.

2. Initiative im Kontext

Die vorliegende Novelle wird jedoch zum Anlass für folgende Initiative in Bezug auf Sicherheit, Unfall- und Schadensprävention in der Allgemeinen Luftfahrt in Zusammenhang mit der Verwendung von Transpondern und Kollisionswarngeräten genommen.

a. Grundsätzliche Voraussetzungen:

Transponder emittieren Signale bezüglich der Position des Luftfahrzeugs, je nach Einstellung nur den Identifizierungscode (Mode A), zusätzlich die Flugfläche (Mode C) oder darüber hinaus auch eine 24-Bit-Identifikationskennung (Mode S). Der Betrieb und die Einstellung von Transpondern sind teilweise zwingend vorgeschrieben und dienen der Identifizierung und Kontrolle durch Flugsicherungsstellen, in Österreich der Austro Control.

Mit der vorliegenden Novelle wird die Verpflichtung zur Verwendung von Transpondern ausgeweitet. Zuvor kam es mit 28.12.2023 zu einer Ausweitung der Transponderpflicht in den Lufträumen der Klassen C und D (siehe AIP GEN 1.5, Punkt 2.1.7, https://eaip.austrocontrol.at/lo/231228/PART_1/LO_GEN_1_5_en.pdf). Insgesamt ist und bleibt die Verpflichtung zur Verwendung von Transpondern auf technische Voraussetzungen der Luftfahrzeuge, geografische Zonen und Kontrollmöglichkeiten durch Flugsicherungsstellen eingeschränkt.

Transponder dienen, wie beschrieben, mehreren Zwecken, darunter der Kollisionsprävention. Reine Kollisionswarngeräte sind sehr kompakt und in jedem Luftfahrzeug leicht nachrüstbar, diese emittieren die eigene Position mittels GPS-Daten und empfangen jene von anderen Kollisionswarngeräten. Eine Kontrolle durch Dritte, wie Flugsicherungsstellen, ist nicht erforderlich. Die Verwendung von Kollisionswarngeräten ist gesetzlich bisher nicht generell vorgeschrieben, sondern wird lediglich punktuell in bestimmten Bereichen vorausgesetzt.

b. Sicherheitsaspekte:

Kollisionen von Luftfahrzeugen stellen nach wie vor eines der größten Risiken in der Allgemeinen Luftfahrt dar, die körperlichen und wirtschaftlichen Folgen sind leider oft erheblich. Dies betrifft insbesondere jene Bereiche, die bisher von der Transponderpflicht ausgenommen sind sowie nicht kontrollierte Zonen, in denen sich Luftfahrzeuge auf Sicht, entsprechend bestimmter Regeln, bewegen. Hierbei erhöht sich das Risiko insbesondere um nicht kontrollierte Kleinflugplätze, die etwa von Segelflugzeugen und kleinen Motorflugzeugen genutzt werden. Hierbei kommt es zu einer Verdichtung des Luftverkehrs bei gleichzeitiger erhöhter Arbeitsbelastung der Pilot:innen hinsichtlich Landung und Start (Berücksichtigung von Wetterparametern sowie der Vorgaben in Luftkarten zu Wegpunkten, Platzrunden, Bodenhindernissen, uvm.). Kollisionswarngeräte können die durch die Nichtabdeckung durch Transponder und Kontrolle verbleibende Sicherheitslücken schließen. Doch da die Verwendung freiwillig ist, reduziert die entsprechende technische Ausrüstung des eigenen Luftfahrzeugs das Risiko nur zum Teil, da eben Luftfahrzeuge ohne eine solche nicht geortet werden. Kollisionen durch „menschliches Versagen“ wegen des

Übersehens eines anderen Luftfahrzeuges trotz aller menschenmöglicher Sorgfalt oder wegen der Missachtung von Regeln bleiben somit stets ein hohes Risiko. Nur wenn alle Luftfahrzeuge mit Transpondern für den kontrollierten und Kollisionswarngeräten für den unkontrollierten Bereich ausgestattet wären, könnte dieses Risiko signifikant reduziert werden.

Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt wird über die Ausweitung entsprechender Verpflichtungen schon lange diskutiert. Mittlerweile scheinen die technischen Rahmenbedingungen sehr fortgeschritten, so dass überwiegend politische Überlegungen im Raum zu stehen scheinen. Die Ausstattung mit somit technisch möglicher und sachlich sinnvoller Sicherheitselektronik im Flugverkehr sollte nicht individuellen, freiwilligen Entscheidungen überlassen werden. Vielmehr scheint nun eine einheitliche verbindliche Regelung durch den Gesetzgeber geboten. Dies schiene auch im Lichte der sonstigen umfangreichen Vorschriften für den Flugverkehr als verhältnismäßig.

c. Initiative an den Europäischen Gesetzgeber:

Die Bundesarbeitskammer wird ersucht, im Zuge dieser Gesetzesbegutachtung die Initiative an das zuständige Verkehrsministerium heranzutragen, sich im Sinne einer verbesserten Unfallprävention bei der Europäischen Kommission für eine europaweit einheitliche Verpflichtung zur Ausstattung von Luftfahrzeugen aller Art mit Transpondern und Kollisionswarngeräten, bzw. wo dies technisch nicht anders möglich ist lediglich mit Kollisionswarngeräten, einzusetzen.

Um Berücksichtigung der Stellungnahme wird ersucht.

Mit kollegialen Grüßen

Der Präsident:



Erwin Zangerl

Der Direktor:



Mag. Gerhard Pirchner

