



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft und Innovation

Behörde für Wirtschaft und Innovation, Postfach 11 21 09, D - 20421 Hamburg

Im Wege der Allgemeinverfügung

an alle

Bürgerinnen und Bürger,
die unbemannte Luftfahrtsysteme
auf dem Gebiet der
Freien und Hansestadt Hamburg betreiben

Amt Wirtschaft
Abteilung Luftverkehr

Referat Luftverkehrspolitik und -wirtschaft,
Luftfahrtpersonal, Luftaufsicht

Sachgebietsleitung Luftaufsicht, Luftraum-
Sondernutzung, Aerodrome Inspector

Ansprechpartner: Team Luftaufsicht

Telefon 040 – 5075 2599
Telefax 040 - 5075 3359

Email luftraum-sondernutzung@bwi.hamburg.de

Az.: 768.8413-004

Hamburg, den 17. Dezember 2020

Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen

Die Landesluftfahrtbehörde Hamburg erteilt zum Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen (UAS) gemäß § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) im Wege der Allgemeinverfügung folgende

Erlaubnis

Umfang der Erlaubnis: Betrieb eines UAS mit einer Gesamtmasse (Abflugmasse) von höchstens **sieben (7) kg** bis zu einer maximalen Höhe von

- **50 m** über Grund oder Wasser (AGL) innerhalb der Kontrollzone des Flughafens Hamburg („Luftraum D (CTR)“) und
- 100 m über Grund oder Wasser (AGL) außerhalb der Kontrollzone des Flughafens Hamburg.

Beschränkungen:

Diese Erlaubnis gilt nicht für unbemannte Luftfahrtsysteme

- mit mehr als 7 kg Startmasse,
- mit Raketenantrieb, sofern die Masse des Treibsatzes mehr als 20 Gramm beträgt,
- mit Verbrennungsmotor, die in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von Wohngebieten betrieben werden,
- aller Art in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen,

Mit dieser Erlaubnis sind ausschließlich die in den Nebenbestimmungen aufgeführten Ausnahmen von Betriebsverboten gemäß § 21b Absatz 3 der LuftVO (s. Ziffern 12 und 13 der Nebenbestimmungen) verbunden.

Sämtliche anderen Betriebsverbote bleiben unberührt.

Geltungsbereich:

Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg

Befristung:

Diese Erlaubnis ist befristet bis zum **31.12.2021**

II.

Widerrufsvorbehalt und Vorbehalt weiterer Anordnungen

1. Die Erlaubnis wird unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs (§ 49 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz - HmbVwVfG) erteilt. Der Widerruf kommt insbesondere in Betracht, wenn
 - nachträglich Tatsachen bekannt werden, bei deren Kenntnis die Erlaubnis nicht erteilt worden wäre,
 - nachträglich Änderungen in rechtlicher oder tatsächlicher Hinsicht eintreten, die zu Tatsachen führen, aufgrund deren die Behörde diese Erlaubnis nicht erteilt hätte, wenn sie bereits zum Zeitpunkt der Erlaubniserteilung bestanden hätten,
 - der Flugbetrieb zu Störungen oder Beeinträchtigungen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung führt und dies durch geeignete Nebenbestimmungen nicht vermieden werden kann,
 - fortgesetzt oder erheblich gegen die Festlegungen dieser Erlaubnis oder sonstige Rechtsvorschriften verstoßen wird.
 - Änderungen der Rechtsetzung dazu führen, dass diese Erlaubnis faktisch nicht mehr genutzt werden kann
2. Die mit dem Bescheid erteilten Nebenbestimmungen sind einzuhalten. Die Festlegung weiterer Nebenbestimmungen und Beschränkungen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs oder zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung bleibt vorbehalten.

III.

Nebenbestimmungen

1. **Die Verantwortung für einen sicheren Flugbetrieb liegt stets beim Steuerer**
2. **Der Steuerer hat diese Erlaubnis im Wege der Allgemeinverfügung in ausgedruckter oder elektronischer Form beim Betrieb des UAS mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen.**
3. **VOR dem ersten Betrieb im Rahmen dieser Erlaubnis hat der verantwortliche Steuerer die Nutzung dieser Erlaubnis per Email an luftraum-sondernutzung@bwi.hamburg.de anzuzeigen. Eine Kopie dieser Mail mit dem Absende-Datum ist in ausgedruckter oder elektronischer Form bei der Inanspruchnahme dieser Erlaubnis mitzuführen.**
4. Steuerer, die von dieser Erlaubnis Gebrauch machen und nicht in einem Unternehmen entsprechend Ziffer 5 beschäftigt sind, haben ein Betriebskonzept vorzuhalten, welches folgendes beinhaltet:
 - Informationen, insbesondere zu den Betriebsgrenzen des eingesetzten UAS
 - Grundsätzliche Sicherheitsüberlegungen (Sicherheitspolitik – Safety Policy)
 - (Standard-) Betriebsverfahren
5. Unternehmen und Organisationen, die Leistungen mittels UAS erbringen und hierfür Steuerer beschäftigen und einsetzen und von dieser Erlaubnis Gebrauch machen, haben ein Betriebskonzept vorzuhalten, welches folgendes beinhaltet:
 - Allgemeine Informationen zu dem Unternehmen
 - Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten
 - Informationen zu Steuerern und deren Qualifikation
 - Informationen zu den eingesetzten UAS, insbesondere zu den Betriebsgrenzen
 - Grundsätzliche Sicherheitsüberlegungen (Sicherheitspolitik – Safety Policy)
 - (Standard-) Betriebsverfahren
6. Im Falle von Unternehmen, die Leistungen mittels UAS erbringen, diese Erlaubnis in Anspruch nehmen und hierfür Steuerer beschäftigen und einsetzen, hat der Unternehmer bzw. die Unternehmerin die Steuerer für den jeweiligen Einsatz zu bestimmen und hierüber Aufzeichnungen zu führen. Die Steuerer sind vor dem ersten Einsatz in die Sicherheitsbestimmungen und (Standard-)Betriebsverfahren einzuweisen. Die Einweisung ist zu dokumentieren. Der Unternehmer bzw. die Unternehmerin hat dafür Sorge zu tragen, dass die Steuerer qualifiziert sind, ein sicherer Betrieb möglich ist und die Bestimmungen hinsichtlich Versicherung, Persönlichkeitsrecht, Datenschutz, Lärmschutz und Naturschutz dem Steuerer bekannt sind.
7. Starts und Landungen von UAS dürfen nur mit Zustimmung des jeweiligen Grundeigentümers bzw. Verfügungsberechtigten durchgeführt werden. [Hinweis: Die Zustimmung sollte schriftlich vorliegen, um im Zweifelsfall die Nutzungsberechtigung nachweisen zu können.]
8. Diese Erlaubnis enthält ausdrücklich keine Flugverkehrskontrollfreigabe. Diese liegt in der ausschließlichen Zuständigkeit der Deutschen Flugsicherung (DFS). Auf die in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemachte Allgemeinfreigabe in der jeweils geltenden Fassung (bei

Veröffentlichung NfL 1-2077-20) und die dort veröffentlichten Verfahren wird hingewiesen.

9. Das unbemannte Luftfahrtsystem ist so zu betreiben, dass der übrige Luftverkehr sowie die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere Personen und Sachen, nicht gefährdet oder gestört werden.
10. Die Verbote des § 21b der LuftVO bleiben von dieser Erlaubnis unberührt:

„(1) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen ist verboten [...]

- 1. außerhalb der Sichtweite des Steuerers nach Maßgabe des Satzes 2, sofern die Startmasse des Geräts 5 kg und weniger beträgt,*
- 2. über und in einem seitlichen Abstand von 100 m von Menschenansammlungen, Unglücksorten, Katastrophengebieten und anderen Einsatzorten von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben, sowie über mobilen Einrichtungen und Truppen der Bundeswehr im Rahmen angemeldeter Manöver und Übungen,*
- 3. über und in einem seitlichen Abstand von 100 m von der Begrenzung von Industrieanlagen, Justizvollzugsanstalten, Einrichtungen des Maßregelvollzugs, militärischen Anlagen und Organisationen, Anlagen der Energieerzeugung und -verteilung sowie über Einrichtungen, in denen erlaubnisbedürftige Tätigkeiten der Schutzstufe 4 nach der Biostoffverordnung ausgeübt werden, soweit nicht der Betreiber der Anlage dem Betrieb ausdrücklich zugestimmt hat,*
- 4. über und in einem seitlichen Abstand von 100 m von Grundstücken, auf denen die Verfassungsorgane des Bundes oder der Länder oder oberste und obere Bundes- oder Landesbehörden oder diplomatische und konsularische Vertretungen sowie internationale Organisationen im Sinne des Völkerrechts ihren Sitz haben sowie von Liegenschaften von Polizei und anderen Sicherheitsbehörden, soweit nicht die Stelle dem Betrieb ausdrücklich zugestimmt hat,*
- 5. über und in einem seitlichen Abstand von 100 m von Bundesfernstraßen¹, Bundeswasserstraßen² und Bahnanlagen, soweit nicht die zuständige Stelle dem Betrieb ausdrücklich zugestimmt hat,*
- 6. über Naturschutzgebieten im Sinne des § 23 Absatz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes, Nationalparks im Sinne des § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes und über Gebieten im Sinne des § 7 Absatz 1 Nummer 6 und 7 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit der Betrieb von unbemannten Fluggeräten in diesen Gebieten nach landesrechtlichen Vorschriften nicht abweichend geregelt ist,*
- 7. über Wohngrundstücken, wenn die Startmasse des Geräts mehr als 0,25 kg beträgt oder das Gerät oder seine Ausrüstung in der*

Lage sind, optische, akustische oder Funksignale zu empfangen, zu übertragen oder aufzuzeichnen, es sei denn, der durch den Betrieb über dem jeweiligen Wohngrundstück in seinen Rechten betroffene Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte hat dem Überflug ausdrücklich zugestimmt,

8. in Flughöhen über 100 m über Grund [...]

9. unbeschadet des § 21 in Kontrollzonen, es sei denn, die Flughöhe übersteigt nicht 50 m über Grund,

10. zum Transport von Explosivstoffen und pyrotechnischen Gegenständen, von radioaktiven Stoffen, von gefährlichen Stoffen und Gemischen gemäß § 3 der Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen, von Biostoffen der Risikogruppen 2 bis 4 gemäß § 3 Absatz 1 der Biostoffverordnung sowie von Gegenständen, Flüssigkeiten oder gasförmigen Substanzen, die geeignet sind, bei Abwurf oder Freisetzung Panik, Furcht oder Schrecken bei Menschen hervorzurufen,

11. über und in einem seitlichen Abstand von 100 m von der Begrenzung von Krankenhäusern.

Der Betrieb erfolgt außerhalb der Sichtweite des Steuerers, wenn der Steuerer das unbemannte Fluggerät ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr sehen oder seine Fluglage nicht mehr eindeutig erkennen kann. [...].“

11. Der Start- und Landeplatz ist abzusichern, um eine Gefährdung Dritter auszuschließen.

12. Besondere Regelung für das Betriebsverbot in der Umgebung von Bundesfernstraßen

Für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg gilt grundsätzlich:

An Bundesautobahnen und Schnellstraßen (maximal zulässige Geschwindigkeit größer als 60 km/h, Beispiele: A1, A7, A23, A25, B4/B75 Wilhelmsburger Reichsstraße, B5 Bergedorfer Str., Umgehung Fuhlsbüttel, Ring 3 zwischen A7 und Krohnstiegtunnel) sind das Überflugverbot und der seitliche Mindestabstand von 100 m stets einzuhalten.

Die Zustimmung zum Betrieb in der Nähe von anderen Bundesfernstraßen („Bundesstraßen“ im Stadtgebiet) gilt als erteilt bis zu einer seitlichen Entfernung von 30 m zur Fahrbahn, solange der Verkehr auf der Straße nicht beeinträchtigt oder gefährdet wird.

In verkehrsarmen Zeiten (außerhalb des Berufsverkehrs) kann der Abstand bis auf 10 m verringert werden, wenn eine Gefährdung oder Ablenkung des Straßenverkehrs ausgeschlossen ist.

Die maximale Flughöhe berechnet sich dann nach der Formel

Höhe in Metern = Abstand zur Straße in Metern
(Beispiele: in 10 m Entfernung zur Straße ist die Maximalhöhe auf 10 m begrenzt, in 25 m Entfernung auf 25 m.)

13. Besondere Regelung für das Betriebsverbot in der Umgebung von Bundeswasserstraßen

In Bezug auf das Hafengebiet und den Zuständigkeitsbereich der Hamburg Port Authority (HPA) gilt folgendes:

¹ siehe hierzu Ziffer 12. der Nebenbestimmungen

² siehe hierzu Ziffer 13. der Nebenbestimmungen

- „Aus schiffahrtspolizeilicher Sicht der HPA ist von einer Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch den Betrieb von Drohnen im Bereich der Bundeswasserstraße und der sonstigen Hafengewässer bei Einhaltung folgender Maßgaben nicht auszugehen:
Zu Wasserfahrzeugen (liegend oder in Bewegung) ist ein horizontaler seitlicher Mindestabstand von 50 m (250 m zu militärischen Wasserfahrzeugen) einzuhalten. Der Fahrweg von Wasserfahrzeugen darf unterhalb eines horizontalen Abstandes von 200 m (300 m bei militärischen Wasserfahrzeugen) nicht gekreuzt werden. Wasserfahrzeugen ist in jedem Fall Vorfahrt einzuräumen; insbesondere dürfen an- und ablegende Wasserfahrzeuge nicht behindert werden. Wasserfahrzeuge dürfen nur in einem vertikalen Abstand von mindestens 50 m überflogen werden, sofern die maximal genehmigte Flughöhe dies zulässt. Von diesen Abständen kann bei liegenden Wasserfahrzeugen abgewichen werden, wenn deren Eigner dies schriftlich ausdrücklich erlaubt haben. Dem Aufstieg und der Landung von Drohnen von und auf fahrenden Schiffen oder schwimmenden Geräten in Fahrt wird aus Sicherheitsgründen nicht zugestimmt. Soweit der Betrieb von Drohnen Rechte der HPA als Eigentümerin (unvermieteter) Grundstücke berührt, bleiben weitere Regelungen zur Zustimmung vorbehalten. Diesbezügliche Anfragen können, soweit erforderlich, unter immobilienservice@hpa.hamburg.de an die HPA gerichtet werden.
Allgemein gilt: Diese Zustimmung erfolgt unbeschadet der Rechte Dritter sowie weiterer Verbotstatbestände und Genehmigungs- und Zustimmungserfordernisse, die außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der HPA liegen. Datenschutzrechtliche Bestimmungen bleiben unberührt.“
14. Der Betrieb des unbemannten Luftfahrtsystems darf nur unter den Bedingungen und innerhalb der Betriebsgrenzen der Betriebsanleitung bzw. der Gebrauchsanweisung des Herstellers und in Sichtweite des Steuerers erfolgen. Der automatisch-autonome Betrieb (z.B. mittels GPS-waypoint-Navigation) ist nur erlaubt, wenn der Steuerer jederzeit mit Hilfe der Funkfernsteuerung manuell und in Echtzeit eingreifen kann. Flüge außerhalb der Sichtweite des verantwortlichen Steuerers (BVLOS-Flüge) sind ausdrücklich nicht gestattet. Dies schließt auch die ausschließliche Steuerung über optische und elektronische Hilfsmittel (z.B. FPV-Brillen, Telemetriedarstellung auf Smartphones etc.) mit ein.
15. Bei dem Betrieb des unbemannten Luftfahrtsystems muss ein ausreichender Sicherheitsabstand zu dritten Personen sowie zu öffentlichen Verkehrswegen und Hindernissen eingehalten werden. Die Beurteilung eines ausreichenden Abstandes ist vom Steuerer so vorzunehmen, dass jegliche Beeinträchtigung und Gefährdung ausgeschlossen ist.
16. Für die Vorbereitung des Betriebes sind vom Steuerer alle wesentlichen Informationen über die örtlichen Gegebenheiten, die zum Zeitpunkt des Einsatzes des unbemannten Luftfahrtsystems herrschenden meteorologischen Bedingungen einzuholen sowie ein an den Einsatz angepasstes Notfallverfahren für das Notfallszenario „Funkausfall“ festzulegen. Für die Beurteilung der luftfahrtspezifischen Belange sind ggf. die von den Flugsicherungsorganisationen herausgegebenen aktuellen Luftfahrerkarten, -handbücher und Veröffentlichungen zu verwenden.
17. Der Betrieb darf nur bei Sichtflugwetterbedingungen (5 km Bodensicht, Hauptwolkenuntergrenze mindestens 1.500 ft) in der Kontrollzone (CTR) durchgeführt werden. Maßgeblich ist das amtlich festgestellte Flugplatzwetter Hamburg-Fuhlsbüttel, welches über diverse kostenlose Flugwetter-Apps abgerufen oder notfalls bei der DFS, Tower Hamburg erfragt werden kann.
18. Beim Betrieb ist auf weiteren Flugverkehr zu achten. Unbemannte Luftfahrtsysteme und Modellflugzeuge haben bemannten Luftfahrzeugen stets auszuweichen.
19. Es dürfen nur Funkanlagen (Telemetrieanlagen) verwendet werden, die den für solche Anlagen geltenden Vorschriften entsprechen. Die für diese Anlagen geltenden Bestimmungen und Verfügungen der Bundesnetzagentur sind zu beachten. Bei Anzeichen von Funkstörungen ist der Flugbetrieb unverzüglich einzustellen bzw. das vorab festgelegte Notfallverfahren einzuleiten.
20. Das vorgesehene UAS (unbemanntes Fluggerät einschließlich der Kontrollstation) darf im Rahmen dieser Erlaubnis nur eingesetzt werden, sofern es eine CE-Kennzeichnung (Conformité Européenne) aufweist.
21. Die Inanspruchnahme dieser Erlaubnis ist nur mit UAS zulässig, die mit einer Nennspannung von maximal 48 Volt Gleichspannung (DC) oder der äquivalenten Wechselspannung (AC) betrieben werden.
22. Das vorgesehene UAS darf im Rahmen dieser Erlaubnis nur eingesetzt werden, sofern die Herstellervorgaben bezüglich Sichtprüfung, Wartung und Inspektion sowie Instandhaltung eingehalten werden. Sind keine Vorgaben vom Hersteller vorgegeben, hat der Steuerer eigenverantwortlich ordnungsgemäße Sichtprüfungen vorzunehmen und abgenutzte oder defekte Bauteile (z.B. Propeller, Batterie etc.) rechtzeitig auszutauschen. Hierbei sind nur originale bzw. zugelassene Bauteile zu verwenden.

23. Modifikationen und Umbauten sind fachmännisch entsprechend geltender Normen oder Industriestandards vorzunehmen. Weiterhin sind solche im Einklang bzw. entsprechend den Herstellervorgaben vorzunehmen. Im Zweifelsfall ist der Hersteller zu kontaktieren.
24. Unfälle mit Personen- oder schweren Sachschäden sowie sonstige nicht nur geringfügige Störungen im Zusammenhang mit der Ausübung dieser Erlaubnis sind der Erlaubnisbehörde unverzüglich anzuzeigen.
25. Steuerer von unbemannten Luftfahrtssystemen müssen das 16. Lebensjahr vollendet haben. Minderjährige dürfen zudem nur mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters Gebrauch von dieser Erlaubnis machen. Die Zustimmung ist in ausgedruckter oder elektronischer Form mitzuführen und auf Verlangen vorzuzeigen.
26. Für die Regulierung von Personen- und Sachschäden muss eine Haftpflichtversicherung nach den Vorschriften der §§ 37 Abs. 1a), 43 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. V. m. § 101 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) bestehen. Ein entsprechender Nachweis ist beim Betrieb im Rahmen dieser Erlaubnis in elektronischer oder gedruckter Form mitzuführen.
27. Über die Einsätze ist ein Nachweis (Flugbuch) zu führen, der mindestens drei Jahre aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen ist. Der Nachweis hat mindestens folgende Angaben zu enthalten:
 - Datum und Uhrzeit
 - Einsatzort (genaue Angabe)
 - Dauer des Einsatzes
 - Anzahl der Starts und Landungen
 - Maximale Flughöhe
 - Gesamtflugzeit des Einsatzes
 - Besonderheiten, Vorkommnisse, Betriebsstörungen
 - Name und Vorname des verantwortlichen Steuerers
 - Unterschrift des Steuerers
28. Der Betrieb in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von der Begrenzung von Flugplätzen bedarf einer besonderen Erlaubnis und einer besonderen Flugverkehrskontrollfreigabe.
29. Die Freie und Hansestadt Hamburg ist von allen Schadenersatzansprüchen freizuhalten.

IV.

Hinweise

1. Mit Hilfe des UAS darf nicht in den räumlich-gegenständlichen Bereich der privaten Lebensgestaltung Dritter eingedrungen werden.
2. Diese Erlaubnis ersetzt nicht nach anderen gesetzlichen Vorschriften erforderliche öffentlich- oder privatrechtliche Zustimmungen, Genehmigungen oder Erlaubnisse und befreit nicht von der Einhaltung der Vorschriften und sonstigen Bestimmungen, die bei der Teilnahme am Luftverkehr zu beachten sind. Es wird insbesondere auf die Bestimmungen hinsichtlich Persönlichkeitsrecht, Datenschutz, Lärmschutz und Naturschutz hingewiesen.
3. Diese Erlaubnis enthält keine Erleichterungen in Bezug auf Kenntnismachweise oder vergleichbare Qualifikationen. Dies liegt in der Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes. Die diesbezüglichen Vorschriften bleiben unberührt.
4. Diese Erlaubnis gilt nicht für Flugmodelle (Sport- und Freizeitzweck).
5. Für den Betrieb von UAS, die von dieser Allgemeinerlaubnis nicht erfasst werden, ist eine gesonderte Erlaubnis bei der Luftfahrtbehörde zu beantragen. Insbesondere der Betrieb in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von der Begrenzung von Flugplätzen (Flughafen, Sonderlandeplatz Finkenwerder, Hubschrauberlandeplätze, Segelfluggelände) bedarf einer besonderen Erlaubnis und einer besonderen Flugverkehrskontrollfreigabe.
6. Die Inanspruchnahme dieser Erlaubnis ist auf das zur Erfüllung des jeweiligen Zwecks notwendige Maß zu begrenzen. Jegliche Beeinträchtigung oder Ablenkung des Luftverkehrs sowie des Verkehrs auf der Straße, der Bahn oder auf dem Wasser ist zu vermeiden.

7. Die Polizei oder die Luftaufsicht kann diese Erlaubnis sowie die Einhaltung der Auflagen und Nebenbestimmungen stichprobenweise überprüfen.
8. Durch Verfügung kann im Einzelfall gegenüber Steuerern ein Verbot der Nutzung dieser Erlaubnis ergehen. Dieses kann insbesondere zur Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gemäß § 29 LuftVG oder im Rahmen der polizeilichen Gefahrenabwehr erfolgen.
9. Zuwiderhandlungen gegen die Erlaubnis sowie die mit ihr verbundenen Auflagen und Nebenbestimmungen können als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld bis zu 50.000 Euro bestraft werden, soweit sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind.

V.

Sofortige Vollziehung

Für die Nebenbestimmungen wird die sofortige Vollziehung gem. § 80 Abs.2 Nr.4 VwGO angeordnet. Ein isolierter Widerspruch gegen die Nebenbestimmungen darf nicht dazu führen, dass die zum Schutze der Sicherheit des Luftverkehrs und zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erlassenen Nebenbestimmungen aufgrund der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs keine Anwendung finden können.

VI.

Kostenentscheidung

Die vorstehende Erlaubnis im Wege der Allgemeinverfügung wird kostenfrei erteilt.

VII.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch bei der Behörde für Wirtschaft und Innovation, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg erhoben werden.



Carsten Brandt