

Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten

Vom ...

Auf Grund

- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 4, 8, 9, 9a, 12 und 15 und Satz 5 des Luftverkehrsgesetzes sowie des § 32 Absatz 4 Nummer 1 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 1 Satz 1 durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstaben aa und cc der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) und § 32 Absatz 4 durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe b der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit,
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 des Luftverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen sowie
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 in Verbindung mit Satz 3 und 4 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 durch Artikel 2 Absatz 175 Nummer 3 Buchstabe a des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) und § 32 Absatz 1 Satz 4 durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie:

Artikel 1 Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), die zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1843) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 19 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Kennzeichen, Kennzeichnung“.

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Der Eigentümer eines Flugmodells oder eines unbemannten Luftfahrtsystems mit jeweils einer Startmasse von mehr als 0,25 Kilogramm, eines unbemannten Ballons

oder Drachen mit jeweils einer Startmasse von mehr als 5 Kilogramm sowie eines Flugkörper mit Eigenantrieb muss vor dem erstmaligen Betrieb an sichtbarer Stelle seinen Namen und seine Anschrift in dauerhafter und feuerfester Beschriftung an dem Fluggerät anbringen.“

2. § 108 Absatz 1 Nummer 3 wird wie folgt gefasst

„3. entgegen § 19 Absatz 3 eine dort genannte Beschriftung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig anbringt,“.

3. Anlage 1 Abschnitt IV wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 3 wird aufgehoben.
- b) Nummer 4 wird Nummer 3.

Artikel 2 **Änderung der Luftverkehrs-Ordnung**

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Juni 2016 (BGBl. I S. 1548) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) In der Angabe zu § 12 wird das Wort „Ausweichregeln“ durch die Wörter „Zuständige Behörde nach Anhang SERA. 3210 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012“ ersetzt.
- b) Nach der Angabe zu § 21 werden die folgenden Angaben eingefügt:

„Abschnitt 5a Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen

- § 21a Erlaubnisbedürftiger Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen
- § 21b Verbotener Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen
- § 21c Zuständige Behörde
- § 21d Bescheinigungen zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten; anerkannte Stellen
- § 21e Bescheinigungen zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten zum Betrieb von Flugmodellen
- § 21f Ausweichregeln für unbemannte Fluggeräte“.

2. In der Überschrift zu § 12 wird das Wort „Ausweichregeln“ durch die Wörter „Zuständige Behörde nach Anhang SERA. 3210 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012“ ersetzt.

3. § 19 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.
- b) Absatz 5 wird Absatz 3.

4. § 20 wird wie folgt gefasst:

„§ 20
Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraums

(1) Die folgenden Arten der Nutzung des Luftraums bedürfen der Erlaubnis:

1. das Steigenlassen von Drachen und Schirmdrachen, wenn sie mit einem Seil von mehr als 100 Metern Länge gehalten werden,
2. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, wenn sie mehr als 300 Meter aufsteigen,
3. der Aufstieg von Fesselballonen, wenn sie mit einem Halteseil von mehr als 30 Metern Länge gehalten werden,
4. der Betrieb von ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb,
5. der Betrieb von Scheinwerfern oder optischen Lichtsignalgeräten, insbesondere von Lasergeräten, die geeignet sind, Luftfahrzeugführer während des An- oder Abflugs zu blenden,
6. der Betrieb von unbemannten Freiballonen nach Anlage 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland.

Der Starter eines Drachen, Schirmdrachen oder unbemannten Fesselballons muss das Halteseil in Abständen von 100 Metern bei Tag durch rotweiße Fähnchen, bei Nacht durch rote und weiße Blitz- oder Blinklichter so kenntlich machen, dass es von anderen Luftfahrzeugen aus erkennbar ist.

(2) Zuständige Behörde für die Erteilung der Erlaubnis nach Absatz 1 ist die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes.

(3) Die zuständige Behörde bestimmt, welche Unterlagen der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis enthalten muss. Sie kann insbesondere das Gutachten eines Sachverständigen über die Eignung des Geländes und des Luftraums verlangen. Die zuständige Behörde kann vom Antragsteller den Nachweis verlangen, dass der Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte des Grundstücks, auf dem der Aufstieg stattfinden soll, der Nutzung zustimmt.

(4) Die Erlaubnis wird erteilt, wenn die beabsichtigte Nutzung des Luftraums nicht zu einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung führt.

(5) Die Erlaubnis kann natürlichen und juristischen Personen oder Personenvereinigungen allgemein oder für den Einzelfall erteilt werden. Sie kann mit Nebenbestimmungen versehen, insbesondere mit Auflagen verbunden werden.“

5. Nach Abschnitt 5 wird folgender Abschnitt 5a eingefügt:

**„Abschnitt 5a
Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flug-
modellen**

**§ 21a
Erlaubnisbedürftiger Betrieb
von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen**

(1) Der Betrieb von folgenden unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen bedarf der Erlaubnis:

1. unbemannte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle mit mehr als 5 Kilogramm Startmasse,
2. unbemannte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle mit Raketenantrieb, sofern die Masse des Treibsatzes mehr als 20 Gramm beträgt,
3. unbemannte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle mit Verbrennungsmotor, die in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von Wohngebieten betrieben werden,
4. unbemannte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle aller Art in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen; auf Flugplätzen bedarf der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen darüber hinaus der Zustimmung der Luftaufsichtsstelle und der Flugleitung,
5. unbemannte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle aller Art bei Nacht im Sinne des Artikel 2 Nummer 97 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

(2) Keiner Erlaubnis nach Absatz 1 und keines Nachweises nach Absatz 4 bedarf der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen durch oder unter Aufsicht von

1. Behörden, wenn dieser zur Erfüllung ihrer Aufgaben stattfindet;
2. Organisationen mit Sicherheitsaufgaben im Zusammenhang mit Not- und Unglücksfällen sowie Katastrophen.

Absatz 1 Nummer 4 zweiter Teilsatz gilt entsprechend.

(3) Die Erlaubnis wird erteilt, wenn

1. der beabsichtigte Betrieb von unbemannten Fluggeräten nach Absatz 1 und die Nutzung des Luftraums nicht zu einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere zu einer Verletzung der Vorschriften über den Datenschutz und über den Naturschutz, führen und
2. der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist.

§ 20 Absatz 5 gilt entsprechend.

(4) Steuerer von unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse von mehr als zwei Kilogramm müssen ab dem 1.10.2017 auf Verlangen Kenntnisse in

1. der Anwendung und der Navigation dieser Fluggeräte,
2. den einschlägigen luftrechtlichen Grundlagen und
3. der örtlichen Luftraumordnung

nach Satz 3 nachweisen. Satz 1 gilt nicht, sofern der Betrieb auf Geländen stattfindet, für die eine allgemeine Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen erteilt und für die eine Aufsichtsperson bestellt worden ist.

Der Nachweis wird erbracht durch

1. eine gültige Erlaubnis als Luftfahrzeugführer oder eine beglaubigte Kopie derselben,
2. eine Bescheinigung über eine bestandene Prüfung von einer nach § 21d vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Stelle oder
3. eine Bescheinigung über eine erfolgte Einweisung durch einen beauftragten Luftsportverband oder einen von ihm beauftragten Verein nach § 21e für den Betrieb eines Flugmodells.

(5) Die zuständige Behörde bestimmt nach pflichtgemäßem Ermessen, ob dem Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis weitere Unterlagen beigefügt werden müssen. Sie kann insbesondere noch verlangen:

1. den Nachweis, dass der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte dem Aufstieg zugestimmt hat,
2. das Gutachten eines Sachverständigen über die Eignung des Geländes und des betroffenen Luftraums für den Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen oder Flugmodellen,
3. weitere fachspezifische Bewertungen oder Gutachten, insbesondere zum Natur- und Lärmschutz, sofern diese im Einzelfall erforderlich sind.

(6) Schutzvorschriften insbesondere des Bundesnaturschutzgesetzes, Rechtsvorschriften, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen worden sind oder fortgelten, sowie das Naturschutzrecht der Länder sowie die Pflicht zur ordnungsgemäßen Flugvorbereitung im Sinne von Anhang SERA.2010 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 bleiben unberührt.

§ 21b

Verbotener Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen

(1) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen ist verboten, sofern er nicht durch eine in § 21a Absatz 2 genannte Stelle oder unter deren Aufsicht erfolgt,

1. außerhalb der Sichtweite des Steuerers nach Maßgabe des Satzes 2, sofern die Startmasse des Geräts fünf Kilogramm und weniger beträgt,
2. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern 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 Metern 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 Metern 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 Metern von Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen 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 Kilogramm 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 Metern über Grund, es sei denn,
 - a) der Betrieb findet auf einem Gelände im Sinne des § 21a Absatz 4 Satz 2 statt, oder,
 - b) soweit es sich nicht um einen Multicopter handelt, der Steuerer ist Inhaber einer gültigen Erlaubnis als Luftfahrzeugführer oder verfügt über eine Bescheinigung entsprechend § 21a Absatz 4 Satz 3 Nummer 2 oder 3,
9. unbeschadet des § 21 in Kontrollzonen, es sei denn, die Flughöhe übersteigt nicht 50 Meter 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 Metern 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. Als nicht außerhalb der Sichtweite des Steuerers gilt der Betrieb eines unbemannten Fluggeräts mithilfe eines visuellen Ausgabegeräts, insbesondere einer Videobrille, wenn dieser Betrieb in Höhen unterhalb von 30 Metern erfolgt und

1. die Startmasse des Fluggeräts nicht mehr als 0,25 Kilogramm beträgt, oder wenn
2. der Steuerer von einer anderen Person, die das Fluggerät ständig in Sichtweite hat und die den Luftraum beobachtet, unmittelbar auf auftretende Gefahren hingewiesen werden kann.

(2) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen mit einer Startmasse von mehr als 25 Kilogramm ist verboten. Die zuständige Behörde kann zum Beispiel für einen Betrieb zu land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken, auf Antrag Ausnahmen von dem Verbot nach Satz 1 zulassen, wenn die Voraussetzungen von § 21a Absatz 3 Satz 1 erfüllt sind. § 20 Absatz 5 und § 21a Absatz 5 und 6 gelten entsprechend.

(3) In begründeten Fällen kann die zuständige Behörde Ausnahmen von den Betriebsverboten nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 9 zulassen, wenn die Voraussetzungen von § 21a Absatz 3 Satz 1 erfüllt sind. § 20 Absatz 5 und § 21a Absatz 5 und 6 gelten entsprechend.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur evaluiert die Auswirkungen der in Absatz 1 Nummer 8 enthaltenen Höhenbegrenzung auf den Betrieb von bemannten Luftfahrzeugen in dem Höhenband zwischen 50 und 100 Metern über einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem Inkrafttreten [BGBL hier einfügen/dieser Verordnung].

§ 21c

Zuständige Behörde

Zuständige Behörde für die Erteilung der Erlaubnis nach § 21a Absatz 1 sowie für die Erteilung der Ausnahmegenehmigung nach § 21b Absatz 2 und 3 ist die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes.

§ 21d

Bescheinigungen zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten; anerkannte Stellen

(1) Die Bescheinigung nach § 21a Absatz 4 Satz 3 Nummer 2 wird von einer nach Absatz 2 anerkannten Stelle nach Bestehen einer Prüfung ausgestellt. Die Bescheinigung gilt fünf Jahre.

(2) Das Luftfahrt-Bundesamt erkennt auf Antrag Stellen für die Erteilung der Bescheinigung an, wenn der Prüfungsumfang geeignet ist, die Qualifikation des Steuerers festzustellen. Außerdem müssen die Stellen zur Anerkennung durch das Luftfahrt-Bundesamt

1. in angemessenem Umfang über qualifiziertes Personal und über geeignete Räumlichkeiten zur Abnahme der Prüfungen verfügen und

2. eine Beschreibung vorlegen, in der die Prüfungs- und Bewertungsverfahren, die Maßnahmen zur Qualitätssicherung und zur Vermeidung und Aufdeckung von Täuschungsversuchen, die Organisationsstruktur und die Qualifikation des Schulungspersonals festgehalten sind.

Die Anerkennung kann mit Nebenbestimmungen versehen, insbesondere mit Auflagen verbunden werden.

(3) Der Bewerber muss das 16. Lebensjahr vollendet haben und hat der anerkannten Stelle vor der Prüfung folgende Unterlagen vorzulegen:

1. ein gültiges Identitätsdokument,
2. bei Minderjährigkeit die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters,
3. eine Erklärung über laufende Ermittlungs- oder Strafverfahren und
4. ein Führungszeugnis nach § 30 Absatz 1 des Bundeszentralregistergesetzes, sofern er sich erstmals um eine Bescheinigung bewirbt.

(4) Die Prüfung kann auch in einem internet-gestützten Verfahren abgelegt werden. Das Luftfahrt-Bundesamt kann dafür Ausnahmen von dem Erfordernis geeigneter Räumlichkeiten nach Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 zulassen, wenn der Antragsteller nachweist, dass eine Täuschung über die Identität des Bewerbers ausgeschlossen ist.

(5) Das Luftfahrt-Bundesamt legt die Form der Bescheinigung fest und veröffentlicht sie in den „Nachrichten für Luftfahrer.“

(6) Die anerkannte Stelle führt ein Verzeichnis über die Namen und Anschriften der geprüften Bewerber. In diesem Verzeichnis sind auch Täuschungsversuche zu vermerken.

(7) Das Luftfahrt-Bundesamt führt die Aufsicht über die anerkannten Stellen. Beschäftigte des Luftfahrt-Bundesamtes sind hierbei befugt, die Räumlichkeiten der Stellen zu den üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten zu betreten und entsprechende Ermittlungen vorzunehmen. Sie sind zu Aufsichtszwecken auch befugt, einer Prüfung beizuwohnen und Einsicht in das Verzeichnis nach Absatz 6 zu nehmen.

§ 21e

Bescheinigungen zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten zum Betrieb von Flugmodellen

(1) Die Bescheinigung gemäß § 21a Absatz 4 Satz 3 Nummer 3 für Flugmodelle wird von einem sachkundigen Benannten eines nach den §§ 1 oder 4a der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden beauftragten Luftsportverbandes oder eines von ihm beauftragten Vereins nach einer Einweisung erteilt. Die Bescheinigung gilt fünf Jahre. Die beauftragten Luftsportverbände legen die Vorgaben für das Verfahren der Erteilung der Bescheinigung fest.

(2) Der Bewerber muss das 14. Lebensjahr vollendet haben. Bei Minderjährigkeit ist die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters nachzuweisen.

§ 21f
Ausweichregeln für unbemannte Fluggeräte

Steuerer von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen haben dafür Sorge zu tragen, dass diese bemannten Luftfahrzeugen und unbemannten Freiballonen im Sinne von Anlage 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ausweichen.“

6. § 44 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 13 werden die Wörter „oder 3 Satz 1“ gestrichen.
- b) In Nummer 14 wird nach der Angabe „§ 20 Absatz 1“ die Angabe „Satz 1“ eingefügt.
- c) Nummer 15 wird wie folgt gefasst:
„ 15. entgegen § 20 Absatz 1 Satz 2 ein Halteseil nicht, nicht richtig oder nicht vollständig kenntlich macht,“.
- d) Nach Nummer 17 werden die folgenden Nummern 17a bis 17e eingefügt:
„17a. ohne Erlaubnis nach § 21a Absatz 1 ein unbemanntes Luftfahrtsystem oder Flugmodell betreibt,
17b. einer mit einer Erlaubnis nach § 21a Absatz 1 oder § 21b Absatz 2 Satz 2 oder Absatz 3 Satz 1 verbundenen vollziehbaren Auflage zuwiderhandelt,
17c. entgegen § 21a Absatz 4 Satz 1 einen dort genannten Nachweis nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erbringt,
17d. entgegen § 21b Absatz 1 Nummer 1 bis 9 oder Absatz 2 Satz 1 ein unbemanntes Luftfahrtsystem oder Flugmodell betreibt,
17e. entgegen § 21f nicht dafür sorgt, dass ein unbemanntes Luftfahrtsystem oder Flugmodell ausweicht,“.

Artikel 3
Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Anlage zur Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Juni 2016 (BGBl. I S. 1548) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt III wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 25 werden die Wörter „Flugmodellen und“ sowie die Angabe „8 und“ gestrichen.

b) Nach Nummer 25 wird folgende Nummer 25a eingefügt:

„25a.	Ausstellen der Bescheinigung nach § 21e Absatz 1 LuftVO	25 EUR“.
-------	---	----------

2. In Abschnitt VI werden nach Nummer 16 die folgenden Nummern 16a und 16b eingefügt:

„16a.	Erteilung der Erlaubnis für den Betrieb eines unbemannten Luftfahrtsystems oder Flugmodells nach § 21a Absatz 1 LuftVO	30 bis 3 500 EUR
16b.	Erteilung einer Ausnahmeerlaubnis nach § 21b Absatz 2 oder Absatz 3 LuftVO	50 bis 3 500 EUR“.

2. In Abschnitt VII wird Nummer 35 wie folgt gefasst:

„35.	Anerkennung als Stelle zur Ausstellung einer Bescheinigung über nachgewiesene Kenntnisse in den Bereichen Luftrecht, Meteorologie und Flugbetrieb sowie über allgemeine praktische Kenntnisse und Fertigkeiten nach den §§ 21d und 21a Absatz 4 Satz 3 Nummer 2 LuftVO	bis 750 EUR“.
------	--	---------------

Artikel 4 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 tritt am ersten Tag des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Dokumentenname : VO_BR-final- ID.doc
Ersteller : BMVI
Stand : 20.03.2017, 17:12

Beschluss
des Bundesrates**Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten
Fluggeräten****A**

Der Bundesrat hat in seiner 954. Sitzung am 10. März 2017 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 2 Nummer 4 (§ 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 LuftVO)

In Artikel 2 Nummer 4 ist § 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 wie folgt zu fassen:

"5. der Betrieb von Scheinwerfern oder optischen Lichtsignalgeräten, insbesondere Lasergeräten, die geeignet sind, Luftfahrzeugführer während des An- und Abflugs zu blenden,"

Begründung:

Die Intention der vorliegenden Verordnung, ein Verbot der Nutzung von Lasergeräten auch außerhalb der Flugplatzumgebung über die Änderung des § 20 - Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraums - zu erreichen, ist abzulehnen.

Die angestrebte Regelung würde zu einer flächendeckenden Anzeige-, Prüf- und Genehmigungspraxis, unter anderem für sämtliche (Freiluft-) Veranstaltungen mit Himmelsstrahlern und Laserbetrieb, verbunden mit einer erheblichen Steigerung des Verwaltungsaufwandes führen.

Dem eigentlichen Sicherheitsproblem, mutwilliger Laser-Attacken auf tief-fliegende Hubschrauber oder Flugzeuge, wird dadurch jedoch nicht begegnet. Entsprechende Blendungen gelten als gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr und sind schon jetzt strafrechtlich verfolgbar (§ 315 StGB).

Störungen des Luftverkehrs durch Veranstaltungsstrahler bzw. -laser spielen in den Gefährdungsstatistiken hingegen keine Rolle. Eine Verschärfung der bisherigen Erlaubnispflicht ist auch deshalb obsolet.

Die bisher bestehende Regelung der Luftverkehrs-Ordnung (§ 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6), welche Himmelsstrahler und Laserbetrieb etc. lediglich in der Umgebung von Flugplätzen unter Erlaubnispflicht stellt, soll deshalb bestehen bleiben.

2. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 21a Absatz 4 Satz 2 LuftVO)

In Artikel 2 Nummer 5 sind in § 21a Absatz 4 Satz 2 die Wörter "einem Luftsportverein" zu streichen.

Begründung:

Gemäß der Begründung zu § 21a Absatz 4 Satz 2 LuftVO ist der Kenntnissnachweis nicht auf genehmigten Modellfluggeländen erforderlich, bezüglich derer Erlaubnisinhaber "regelmäßig" (das heißt nicht ausschließlich) Modellflugvereine seien. Um auch solche Fälle abzudecken, bei denen Erlaubnisinhaber andere juristische oder natürliche Personen sind, sollte aus Gründen der Klarstellung die oben genannte Streichung vorgenommen werden. Entscheidend ist, dass für ein entsprechendes Modellfluggelände eine Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen erteilt worden ist.

3. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 21a Absatz 4 Satz 3 Nummer 3 LuftVO)

In Artikel 2 Nummer 5 sind in § 21a Absatz 4 Satz 3 Nummer 3 die Wörter ", soweit die Erlaubnis zum" durch die Wörter "für den" zu ersetzen und die Wörter "beantragt wird" zu streichen.

Begründung:

Ausweislich der Begründung zu § 21a Absatz 4 LuftVO soll das Erfordernis für den Kenntnissnachweis gerade unabhängig vom Erlaubniserfordernis gelten. Deshalb sollte in Satz 3 Nummer 3 zur Klarstellung der Bezug zum Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis gestrichen werden, um etwaige Irritationen bei der Anwendung der Vorschrift zu vermeiden.

4. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 LuftVO)

In Artikel 2 Nummer 5 ist § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 wie folgt zu fassen:

"8. in Flughöhen über 100 Metern über Grund, es sei denn,

- a) der Betrieb findet auf einem Gelände im Sinne des § 21a Absatz 4 Satz 2 statt, oder,
- b) soweit es sich nicht um einen Multicopter handelt, der Steuerer ist Inhaber einer gültigen Erlaubnis als Luftfahrzeugführer oder einer Bescheinigung entsprechend § 21a Absatz 4 Satz 3 Nummer 2 oder 3,"

Begründung:

Die Einführung einer grundsätzlichen maximalen Flughöhe von 100 Metern stellt für viele Modellflugsportler ein ernstes Problem dar. Den gesamten Modellflug in der Neuregelung mit einer 100 Meter Flughöhenbeschränkung zu deckeln, kommt für bestimmte Modellflugsparten einem Quasiverbot gleich; auch wenn über den wenigen formell zugelassenen Modellfluggeländen Ausnahmen gelten sollen. Das betrifft besonders auch den Hang- und Thermikflug mit Modellsegelflugzeugen, der gerade nicht auf den vorgenannten zugelassenen Geländen stattfindet. Begründet wird der Vorstoß mit den Interessen der Bundeswehr angesichts einer erhöhten nationalen und internationalen Gefährdungslage sowie den Anforderungen der Luftwaffe bei Tiefflügen über Deutschland. Allerdings stellte die Koexistenz von Luftwaffe und Modellflug in den vergangenen Jahrzehnten nie ein Problem dar, auch zu einem Zeitpunkt, wo häufiger und noch tiefer geflogen wurde. Der Bundesrat kann die Sichtweise und Argumentation der Bundesregierung daher nicht teilen. Nachdem im Herbst 2016 ein aus fachlicher Sicht tragfähiger Kompromiss mit den Modellfliegern für eine novellierte Luftverkehrsordnung mit dem Bundesverkehrsminister gefunden werden konnte, ist dieser in der Neuverordnung nun nicht mehr enthalten.

5. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 10,

Nummer 11 - neu - LuftVO)

In Artikel 2 Nummer 5 ist in § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 10 der Punkt durch ein Komma zu ersetzen und folgende Nummer anzufügen:

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

Begründung

Zur Durchführung von medizinischen Hubschraubereinsätzen muss sowohl an Einsatzorten als auch an Krankenhäusern gestartet und gelandet werden. Rettungshubschrauber fliegen im Einsatzfall das medizinisch am besten geeignete Krankenhaus an. Die Krankenhäuser verfügen häufig aber nur über Hubschrauberlandeplätze und nicht über behördlich genehmigte Hubschrauberlandeplätze, in deren Umgebung der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen nach der Verordnung (§ 21a Absatz 1 Nummer 4 LuftVO) untersagt ist. Aus Gründen der Flugsicherheit ist es aber ebenfalls geboten, ein entsprechendes Betriebsverbot auch im Umfeld von Hubschrauberlandeplätzen (Public Interest Sites, PIS) zu etablieren. Die Steuerer von Drohnen können jedoch nicht wissen, welches Krankenhaus über eine Hubschrauberlandeplatz verfügt und welches nicht. Angesichts der Tatsache, dass mehr als 50 Prozent der deutschen Krankenhäuser über eine Landestelle oder sogar über einen genehmigten Hubschrauberlandeplatz verfügen (in Ballungszentren konvergiert dieser Anteil gegen 100 Prozent), ist es nicht schädlich, wenn die Regelung alle Krankenhäuser erfasst.

B

Der Bundesrat hat ferner folgende **E n t s c h l i e ß u n g** gefasst:

1. a) Der Bundesrat begrüßt die Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten als einen wichtigen Beitrag zur Rechtssicherheit und Rechtsklarheit.
- b) Der Bundesrat teilt die Auffassung der Bundesregierung, dass die weitere Entwicklung der Technologie der unbemannten Luftfahrtsysteme viele Potentiale und Wachstumschancen bietet. Er weist jedoch darauf hin, dass noch viele ungelöste Herausforderungen und Fragestellungen bestehen. Zur Ausschöpfung der weiteren Potentiale fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, durch gezielte Förderungen der wirtschaftsnahen Forschung eine konkrete Hilfestellung bei der Umsetzung von Innovationen zu bieten.

2. Der Bundesrat hält die in der Verordnungsbegründung 'Teil B. Besonderer Teil Zu Artikel 2 (Änderung der LuftVO)' zu Nummer 5 Buchstabe b (§ 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 6) dargelegte Auffassung der Bundesregierung für missverständlich. Er ist der Ansicht, dass die Begründung nicht ganz dem Wortlaut des neuen § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 der Luftverkehrs-Ordnung entspricht. Es kann insbesondere zu Vollzugsproblemen führen, wenn sich Wortlaut und Begründung widersprechen. Die Bundesregierung wird gebeten, in geeigneter Weise klarzustellen, dass das gesetzliche Verbot auch dann gilt, wenn keine landesrechtliche Regelung vorhanden ist.

Begründung:

Die in § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 LuftVO vorgesehene Einführung eines Betriebsverbots für unbemannte Fluggeräte in Naturschutzgebieten, Nationalparks und Natura 2000-Gebieten wird uneingeschränkt unterstützt. Es ergibt sich jedoch ein Widerspruch mit der zugehörigen Verordnungsbegründung:

Nach dem Verordnungswortlaut gilt das Betriebsverbot nur dann nicht, wenn eine abweichende landesrechtliche Regelung vorhanden ist. Dies kann z. B. eine Schutzgebietsverordnung sein, die den Flugbetrieb zulässt.

Gibt es jedoch überhaupt keine Regelung im Landesrecht, gilt das bundesgesetzliche Verbot. Wenn es ohnehin immer einer konkreten landesrechtlichen Verbotsregelung bedürfte, verbliebe für eine bundesrechtliche Verbotsregelung kein Regelungsbedürfnis und auch kein Regelungsgehalt mehr. Vielmehr würde eine Bundesregelung damit obsolet und leerlaufen.

3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten regelhaft, jedenfalls aber alle zwei Jahre, im Hinblick auf die angemessene Orientierung am technischen Entwicklungsstand und im Hinblick auf die Möglichkeit der Einbindung eines auf unbemannte Fluggeräte zugeschnittenen Luftverkehrsmanagementsystems zu überprüfen.

Begründung:

In der Einleitung zur Verordnung wird zutreffend Bezug genommen auf die zukunftsfähigen Entwicklungspotentiale der unbemannten Luftfahrtsysteme (UAS).

Die vorgelegte Verordnung berücksichtigt jedoch gerade nicht die rasant fortschreitende technische Entwicklung der unbemannten Luftfahrt und ihre

daraus resultierenden Einsatzmöglichkeiten.

Vor dem Hintergrund künftiger technisch realisierbarer wirtschaftlich, wissenschaftlich und bezogen auf die öffentliche Sicherheit sinnvoller Einsatzmöglichkeiten von UAS, insbesondere im Hinblick auf künftige Drohneneinsätze zu logistischen Zwecken, ist eine elektronische Identifizierung sowie Lokalisierung über einen Transponder eine Grundvoraussetzung für entsprechende Einsätze auf Grundlage eines noch zu schaffenden Luftverkehrsmanagementsystems. Gerade mit Blick auf die mit der Verordnung gewollte Lockerung der bislang starren Regelung von Flügen außerhalb der Sichtweite sollte die Möglichkeit eröffnet werden, hierfür wesentliche Sicherheitsbausteine künftig zeitnah zu entsprechenden Entwicklungen luftrechtlich zu berücksichtigen.

Im Übrigen wird entsprechend einer Studie des Versicherers Allianz Global Corporate & Specialty Versicherungsunternehmens eine offizielle Registrierung und Identifikation einer Drohne mittelfristig die Voraussetzung dafür sein, dass ein Versicherer die Haftung bei Schäden übernimmt.

Im Weiteren könnte es mit Blick auf die rasante Verbreitung der unbemannten Luftfahrtsysteme in naher Zukunft notwendig werden, den bereits in der NPA 2015-10 der EASA enthaltenen Vorschlag eines Geofencing verbindlich vorzuschreiben, um zu verhindern, dass ein Steuerer sein unbemanntes Fluggerät absichtlich oder fahrlässig über einen sensiblen Bereich steuert oder in den besonderen Sicherheitsbereich eines Flugplatzes einfliegt. Der vorgeschriebene Einbau eines verlässlichen Geofencing- Systems würde die Sicherheit bei Drohnenflügen um ein Vielfaches erhöhen.

Eine Änderung der Verordnung mit dem Ziel, entsprechende elektronische Bauteile bereits jetzt verpflichtend innerhalb der Verordnung zu implementieren, würde zum jetzigen Zeitpunkt zu weit greifen. Die Verpflichtung des Gesetzgebers, die Verordnung in einem festen Turnus dahingehend zu überprüfen, ob bedingt durch technologische Möglichkeiten oder auf UAS-Flüge zugeschnittene einsatzreif entwickelte Luftverkehrsmanagementsysteme eine Modifizierung der luftrechtlichen Regelungen sinnvoll wäre, würde gewährleisten, dass eine schwer zu rechtfertigende auffällige zeitliche Diskrepanz zwischen technischen und logistischen Innovationen einerseits und der Anpassung der entsprechenden rechtlichen Vorgaben andererseits nicht eintritt.