

Hinweise zur Erteilung einer Aufstiegserlaubnis für unbemannte Luftfahrtsysteme nach § 16 Abs. 1 Nr. 7 der Luftverkehrs-Ordnung

Flugmodell oder unbemanntes Luftfahrtsystem

Je nach Art der Verwendung kann ein unbemanntes Luftfahrtgerät als Flugmodell oder als unbemanntes Luftfahrtsystem (UAS) eingestuft werden. Flugmodell und unbemanntes Luftfahrtsystem werden rechtlich bezogen auf die Erlaubnispflichtigkeit des Aufstiegs unterschiedlich behandelt, da die unterschiedliche Verwendungsart auch zu unterschiedlichen Gefährdungslagen führt.

Um ein unbemanntes Luftfahrtsystem (UAS) im Sinne des § 1 Abs. 2 letzter Satz des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) handelt es sich dann, wenn der Aufstieg des unbemannten Luftfahrtgerätes nicht ausschließlich zum Zwecke des Sports oder der Freizeitgestaltung durchgeführt wird. Dies ist dann der Fall, wenn das unbemannte Luftfahrtgerät nicht dem Fliegen als Hauptzweck dient, sondern als Werkzeug z.B. für die Erstellung von Luftbilddaufnahmen genutzt wird. Hier besteht die besondere Gefährdungslage zumeist darin, dass Objekte z.Bsp. zur Erstellung von Bildaufnahmen direkt angefliegen werden oder auch bewusst in der Nähe von Menschen geflogen wird, für die ein plötzlich herabstürzendes manövrierunfähiges Luftfahrtgerät zu einer tödlichen Gefahr werden kann. Hinzu kommt, dass der Steuerer neben dem Fliegen auch auf die Erreichung des mit dem Aufstieg verbundenen Hauptzwecks achten muss und damit seine Konzentration nicht allein dem Fliegen und der Beobachtung des Luftraums gilt. Letzteres ist aber von grundsätzlicher Bedeutung, da der Luftverkehr auch durch das in den letzten Jahren verstärkt aufgekommene Betreiben von unbemannten Luftfahrtgeräten zugenommen hat und nunmehr darauf zu achten ist, dass es nicht zu Kollisionen sowohl mit dem bemannten als auch mit der unbemannten Luftfahrt kommt.

Sofern der Aufstieg des unbemannten Luftfahrtgerätes zum Zwecke des Sports oder der Freizeitgestaltung (z.B. reiner Modellflugbetrieb [Fliegen des unbemannten Luftfahrtgerätes ohne einen weiteren Zweck]) erfolgt, handelt es sich um den Aufstieg eines Flugmodells im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 8 Luftverkehrs-Zulassungsordnung (LuftVZO). Bei dieser Art der Verwendung wird üblicherweise in Bereichen geflogen, die hindernisfrei sind. Daher ist hier die Gefahr, dass Sachen oder Personen zu Schaden kommen, als gering anzusehen. Während der Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems im Sinne des § 1 Abs. 2 letzter Satz LuftVG aufgrund seines höheren Gefährdungspotentials stets einer Genehmigung nach § 16 Abs. 1 Nummer 7 LuftVO bedarf – hier gibt es sowohl eine Einzelaufstiegs- als auch eine Allgemeinerlaubnis -, darf ein Flugmodell mit einer Gesamtmasse (inklusive Nutzlast) bis 5 kg ohne Verbrennungsmotor in einer Entfernung von mehr als 1,5 km zu einem Flugplatz erlaubnisfrei betrieben werden. Eine Aufstiegserlaubnis für ein unbemanntes Luftfahrtsystem ist gemäß § 16 Abs. 4 LuftVO durch die zuständige Luftfahrtbehörde auf Antrag dann zu erteilen, wenn die beabsichtigten Nutzungen nicht zu einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung führen kann.

Besonderheiten beim Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems

Der Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen darf nur in Sichtweite des verantwortlichen Steuerers erfolgen. Verboten ist gemäß § 15a Abs. 3 Satz 1 LuftVO der Aufstieg außerhalb der Sichtweite des Steuerers. Außerhalb der Sichtweite des Steuerers ist das unbemannte Luftfahrtgerät dann, wenn dieses durch den verantwortlichen Steuerer ohne besondere optische Hilfsmittel (z.B. Fernglas) nicht mehr zu sehen oder eindeutig zu erkennen ist.

Daher ist das Steuern des unbemannten Luftfahrtsystems durch den verantwortlichen Steuerer unter Zuhilfenahme einer Videobrille nicht erlaubt, da jener bei Verwendung der Videobrille nicht in der Lage ist, das unbemannte Luftfahrtsystem und seine Lage im Luftraum zu beobachten und hier ohne das optische Hilfsmittel schon nicht erkennen kann, an welcher Stelle sich das Luftfahrtgerät befindet. Dies gilt vor allem dann, wenn sich das Luftfahrtgerät so weit weg befindet, dass der Steuerer mit bloßem Auge keinen Sichtkontakt mehr hat.

Gemäß § 15a Abs. 3 Satz 1 LuftVO ist der Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems auch dann nicht erlaubt, wenn dieses eine Gesamtmasse von mehr als 25 kg hat.

Die zuständige Luftfahrtbehörde kann in Gebieten mit Flugbeschränkungen nach § 11 LuftVO (sog. Flugbeschränkungsgebiete) und für den Fall des Betriebs, der nicht über den Flugplatzverkehr eines

Landesplatzes hinaus erfolgt, Ausnahmen von dem Verbot nach § 15a Abs. 3 Satz 1 LuftVO zulassen, wenn von der beantragten Nutzung des Luftraums keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgehen (§ 15a Abs. 3 Satz 3 LuftVO). Dies ist durch die zuständige Luftfahrtbehörde jedoch immer im Einzelfall zu prüfen.

Einzelauftiegs- oder Allgemeinerlaubnis

Es kann sowohl eine Einzelauftiegs- als auch eine Allgemeinerlaubnis für den Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems beantragt werden. Während die Einzelauftiegs-erlaubnis nur für bestimmte einzelne zeitlich begrenzte Vorhaben gilt, wird die Allgemeinerlaubnis generell für das Gebiet des Bundeslandes Rheinland-Pfalz bei Ererteilung mit einer zeitlichen Befristung von 1 Jahr erteilt. Bei Folgegenehmigungen kann die Erlaubnis auf 2 Jahre befristet werden. Sie gilt nur für Luftfahrtgeräte ohne Verbrennungsmotor mit einer Gesamtmasse inkl. Nutzlast bis max. 5 kg.

Bei einer Allgemeinerlaubnis ist jedoch folgendes zu beachten:

Die Erteilung einer Allgemeinerlaubnis kommt nur für den Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen ohne Verbrennungsmotoren incl. aller Lasten mit einer Gesamtmasse von maximal 5 kg in Betracht. Hierbei ist darauf zu achten, dass das unbemannte Luftfahrtsystem incl. seiner Lasten (z.B. Akku, Trägersystem, Kamera, Sensorik, Messgeräte, etc.) die Gesamtmasse von max. 5 kg nicht überschreitet. Die genaue einzuhaltende Gesamtmasse des unbemannten Luftfahrtsystems incl. aller Lasten wird in der jeweiligen Allgemeinerlaubnis benannt und darf nicht überschritten werden.

Das unbemannte Luftfahrtsystem darf nicht über Menschen, Menschenansammlungen, Unglücksorten, Katastrophengebieten und anderen Einsatzorten von Polizei oder anderen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) eingesetzt werden. Es dürfen keine Aufstiege u.a. bei Feuerwehreinsetzungen oder Polizeieinsätzen durchgeführt werden. Auch ein Sachverständiger, der Luftbilddaufnahmen von Straßenunfallstellen erstellt, darf über oder in unmittelbarer Nähe der Unglückstelle kein UAS betreiben. Der Betrieb über Justizvollzugsanstalten, Industrieanlagen, Anlagen der Energieerzeugung und – verteilung und militärischen Anlagen ist nur möglich, soweit diese Stellen den Betrieb ausdrücklich gestatten. Weiterhin ist der Betrieb des unbemannten Luftfahrtsystems in Luftsperrgebieten und Gebieten mit Flugbeschränkungen (§ 11 LuftVO) nicht gestattet.

In Rheinland-Pfalz ist weiterhin der Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems aufgrund einer Allgemeinerlaubnis auf dem Gelände der „Rennstrecke Nürburgring sowie Nordschleife“ und in einem Abstand von bis zu 3 km um die v.g. Rennstrecken nicht erlaubt.

Der Aufstieg des unbemannten Luftfahrtsystems innerhalb der Schießgebiete „Baumholder EDR 116“ und „Bad Marienberg EDR 114b“ ist während der Aktivierung der v.g. Schießgebiete ebenfalls nicht erlaubt.

Beim Betrieb des unbemannten Luftfahrtsystems muss ein ausreichender Sicherheitsabstand zu dritten Personen, landwirtschaftlichen Nutztieren sowie zu öffentlichen Verkehrswegen (z.B. Straßen, Wasserstraßen, Schienen etc.) eingehalten werden. Die Beurteilung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes ist vom Steuerer so vorzunehmen, dass jegliche Beeinträchtigung und Gefährdung ausgeschlossen ist.

Der Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems darf die max. Flughöhe von 100 m über Grund nicht überschreiten.

Der Betrieb des unbemannten Luftfahrtsystems darf nur unter den Bedingungen 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 in Sichtweite erlaubt, und nur wenn der Steuerer jederzeit mit Hilfe der Funkfernsteuerung manuell und in Echtzeit eingreifen kann. Der Aufstieg außerhalb der Sichtweite des verantwortlichen Steuerers oder ein autonomer Betrieb ohne die Möglichkeit mittels Funkfernsteuerung manuell und in Echtzeit eingreifen zu können, ist verboten.

Sofern der Aufstieg des unbemannten Luftfahrtsystems entgegen den Regelungen, Nebenbestimmungen und Hinweisen der gegenüber dem Erlaubnisinhaber erteilten Allgemeinerlaubnis erfolgen soll, bedarf dies der Beantragung einer Einzelaufstiegserlaubnis. Dies betrifft vor allem die Fälle, in denen eine Flughöhe von mehr als 100 m über Grund erreicht werden soll (z.B. bei Inspektion von Windenergieanlagen), Überflug von Straßen, Wasserstraßen (z.B. Rhein, Mosel etc.), Schienen, Aufstieg auf dem Nürburgring etc. Der Antrag auf Erteilung einer Einzelaufstiegserlaubnis betrifft den jeweiligen Einzelfall. Die Luftfahrtbehörde muss für jeden Einzelfall prüfen, ob durch die beabsichtigte Nutzung keine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung ausgeht.

Auf die Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes bei öffentlichen Veranstaltungen (z.B. Festivals, Kirmes, etc.) wird ausdrücklich hingewiesen. Dieser ist so festzulegen, dass es z.B. bei Ausfall der Funkfernsteuerung bzw. des unbemannten Luftfahrtsystems nicht zu einer Gefahr für Personen (auch Einzelpersonen) kommen kann. Hierbei ist insbesondere die Ansammlung von vielen Menschen zu beachten, die auch bei nicht Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes z.B. in Panik geraten können.

Starts und Landungen des unbemannten Luftfahrtsystems dürfen nur mit Zustimmung des jeweiligen Grundstückseigentümers bzw. des Verfügungsberechtigten durchgeführt werden. Liegen diese nicht vor, dürfen keine Start und Landungen des unbemannten Luftfahrtsystems erfolgen.

Der beabsichtigte Betrieb des unbemannten Luftfahrtsystems ist den für den jeweiligen Aufstiegsort zuständigen Ordnungsbehörden sowie der zuständigen Polizeibehörde mindestens 2 Werktage vorher (mindestens 48 Stunden) anzuzeigen. Die zuständige Polizeidienststelle findet sich unter <http://www.polizei.rlp.de>.

Verstöße gegen die Regelungen, Nebenbestimmungen und Hinweise der Allgemeinerlaubnis können von der zuständigen Luftfahrtbehörde als Ordnungswidrigkeit geahndet werden bzw. ein beharrlicher Verstoß gegen die v.g. Allgemeinerlaubnis kann ggfs. den Widerruf der Erlaubnis bedingen.

Bei Fragen kann sich an die Luftfahrtbehörde (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr) gewandt werden unter folgender Telefonnummer: 06543/508801.

Wer einen Antrag auf Erteilung einer Aufstiegserlaubnis stellen kann

Der Antrag auf Erteilung einer Allgemeinerlaubnis bzw. einer Einzelerlaubnis zum Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems kann von natürlichen Personen (Einzelperson bzw. Privatperson) oder von juristischen Personen des Privatrechts (z.Bsp. UG, GmbH, AG, KGaA) oder des öffentlichen Rechts (z.Bsp. Körperschaften, Anstalten, Stiftungen) oder von Personengesellschaften (GbR, OHG, KG) oder von einzelnen Gewerbetreibenden (z.Bsp. Einzelkaufmann) gestellt werden.

Sofern der Antrag durch eine Privatperson beantragt wird, kann Steuerer nur die antragstellende Person sein. Bei Gewerbetreibenden können die Steuerer auch die Mitarbeiter des jeweiligen Antragstellers sein, soweit diese für den Antragsteller in dessen Pflichtenkreis tätig sind und nicht selbstständig in eigener Verantwortung und mit eigenem Gerät Aufstiege durchführen. Die als Steuerer vorgesehenen Personen sind im jeweiligen Antrag anzugeben und werden in die Aufstiegserlaubnis aufgenommen.

Das Verhältnis des Erlaubnisinhabers zum Steuerer, wenn Antragsteller eine juristische Person bzw. ein Unternehmen ist

Ist der Antragsteller eine juristische Person bzw. ein Unternehmen (Gewerbetreibender) und beschäftigt er einen oder mehrere Steuerer, die in die jeweilige Aufstiegserlaubnis aufgenommen worden sind, so ist er verpflichtet, dem jeweiligen Steuerer die Erlaubnis (mitsamt Nebenbestimmungen und Anlagen) gegen Unterschrift bekannt zu geben. Außerdem ist der Steuerer darauf hinzuweisen, dass er neben dem Antragsteller und seinem vertretungsberechtigten Organ auch persönlich für die Einhaltung der Auflagen und Beschränkungen der Allgemeinerlaubnis verantwortlich ist und ggf. auch straf- und ordnungswidrigkeitenrechtlich belangt werden kann, sofern sie den luftrechtlichen Bestimmungen zuwiderhandeln.

Das Erfordernis der Luftfahrthalter-Haftpflichtversicherung

Vor Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems **muss** der Nachweis einer ausreichenden Luftfahrthalter-Haftpflichtversicherung für das eingesetzte unbemannte Luftfahrtsystem nach §§ 37 Abs. 1a), 43 LuftVG für Personen- und Sachschäden vorliegen. Bei dem Nachweis ist darauf zu achten, dass aus diesem der Versicherungsnehmer (Erlaubnisinhaber ggfs. auch weitere Steuerer), der Versicherungsgegenstand (z.B. Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems zum Zwecke der Erstellung von Luftbildaufnahmen etc.), die abgeschlossene Versicherungssumme (Mindestsumme: 1 Mio. €) sowie die Gültigkeit der Versicherung zu entnehmen sind. Die Vorlage eines Nachweises über den bloßen Abschluss eines Vertrages reicht nicht aus. Vielmehr ist die Vorlage der Versicherungspolice erforderlich.

Der Datenschutz

Gemäß § 16 Abs. 4 Satz 1 LuftVO ist bei der Erteilung der Allgemeinerlaubnis und Einzelerlaubnis gemäß § 16 Abs. 1 Satz 2 letzter Satz LuftVO durch die Luftfahrtbehörde immer zu prüfen, ob datenschutzrechtliche Vorgaben beachtet werden. Der Antragsteller (alle vertretungsberechtigte Personen) sowie alle beantragten Steuerer sind vor Erteilung der jeweiligen Erlaubnis dazu verpflichtet, der Erlaubnisbehörde eine Erklärung vorzulegen, dass der Antragsteller sowie die Steuerer durch die beantragte Nutzung des Luftraumes datenschutzrechtliche Bestimmungen nicht verletzen und die beantragte Nutzung nicht der gezielten Beobachtung und/oder Aufzeichnung von Personen dient, es sei denn, dass eine schriftliche Einwilligung der betreffenden Personen hierzu vorliegt. Insofern dürfen z.B. Personen gefilmt werden, die vorab über das Projekt informiert wurden und mit der Aufzeichnung einverstanden sind.

Zeitpunkt der Antragstellung und Bearbeitungszeit

Der Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis zum Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems für den Einzelfall bzw. allgemein soll der Luftfahrtbehörde frühzeitig zugehen. Für die Erteilung einer Erlaubnis zum Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems für den Einzelfall bzw. allgemein beträgt die Bearbeitungszeit nach Einreichung der vollständigen Antragsunterlagen mindestens 3 Wochen.

Anfallende Kosten

Die Gebühr für die Erteilung einer Erlaubnis zum Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen richtet sich nach den §§ 1 und 2 LuftKostV i.V.m. Abschnitt VI Nr. 16 a) des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV. Je nach Verwaltungsaufwand kann von der Luftfahrtbehörde hierfür eine Gebühr zwischen 30,00 EUR und 500,00 EUR erhoben werden. Im Regelfall betragen die Gebühren für die Erteilung einer Einzelaufstiegserlaubnis zwischen 80,00 EUR und 120,00 EUR. Hinzu können ggfs. noch Gebühren für die Beteiligung anderer Behörden kommen. Für die Erteilung einer befristeten Allgemeinerlaubnis für den Aufstieg eines unbemannten Luftfahrtsystems werden die Gebühren im Regelfall 200,00 EUR betragen.

Bitte beachten:

Kosten fallen nicht nur an, wenn über den jeweiligen Antrag entschieden wird (sei es positiv oder negativ). Kosten werden auch erhoben, wenn der Antrag zurückgenommen oder der Antrag aus anderen Gründen als der Unzuständigkeit der Behörde abgelehnt wird. Die zu erhebende Gebühr ermäßigt sich in diesen Fällen gemäß Abschnitt VII Nr. 34 des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV und kann bis zu 8/10 der für die Amtshandlung vorgesehenen Gebühr betragen.