

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung nationaler Regelungen an die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge**

##### **A. Problem und Ziel**

Das vorliegende Gesetz dient dazu, die uneingeschränkte Anwendbarkeit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45) in Deutschland zu gewährleisten und die den Mitgliedstaaten darin eröffneten Gestaltungsspielräume zu nutzen. Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 trifft EU-weit geltende Regelungen zur unbemannten Luftfahrt mit dem Fokus auf einem einheitlichen, sicheren Betrieb dieses zukunftsweisenden Verkehrsträgers.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist am 1. Juli 2019 in Kraft getreten. Sie gilt seit dem 31. Dezember 2020. Artikel 15 Absatz 3 gilt erst ab dem 1. Januar 2022. Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 enthält in den Artikeln 21 und 22 Übergangsregelungen, die den Mitgliedstaaten und interessierten Kreisen ausreichend Zeit einräumen sollen, um ihre nationalen Verfahren an die neuen EU-einheitlichen Regelungen anzupassen.

§ 30 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), auf Grund dessen die Bundeswehr und die Truppen der NATO-Vertragsstaaten sowie Truppen, die auf Grund einer gesonderten Vereinbarung in Deutschland üben, von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes, ausgenommen die §§ 12, 13 und 15 bis 19, und von den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung abweichen dürfen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben erforderlich ist, bleibt von der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 unberührt.

Die in § 31 Absatz 2 Nummer 16 Buchstabe f LuftVG geregelte Zuständigkeit der Länder wird auf Grund der neuen Aufgaben für die Luftverkehrsverwaltung aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 angepasst. Zudem machen es die in Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 enthaltenen Regelungen zur Registrierung der Betreiber von bestimmten unbemannten Fluggeräten und zur Registrierung zulassungspflichtiger unbemannter Fluggeräte aus Gründen des Datenschutzes erforderlich, eine gesetzliche Ermächtigung zur Regelung der

Registerführungsbefugnis und der Einzelheiten der Verarbeitung der personenbezogenen Daten zu schaffen. Dem trägt die Neueinführung der §§ 66a und 66b LuftVG Rechnung.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist mit den Regelungsbereichen des Abschnitts 5a (§§ 21a bis 21f) der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO), der durch die Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten vom 30. März 2017 (BGBl. I S. 683) in die LuftVO eingefügt wurde, in großen Teilen deckungsgleich. Durch den Anwendungsvorrang des europäischen Rechts gegenüber den nationalen Vorschriften sind diese Teile zukünftig nicht mehr von Bedeutung und werden aufgehoben. Abschnitt 5a der LuftVO wird dahingehend neu gefasst, die Zuständigkeiten der Luftfahrtbehörden für die Aufgaben aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zu regeln und die Artikel 15 und 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 entsprechend den nationalen Spezifika auszugestalten. Hierbei handelt es sich um Regelungen zu den sogenannten geografischen Gebieten, die ähnlich der bisher geltenden § 21a und § 21b LuftVO Beschränkungen des Betriebs enthalten, sowie um Vorschriften über den Modellflug im Rahmen von Modellflugvereinen und Luftsportverbänden, die sich an bereits in der Praxis etablierten Verfahren orientieren. Als Folge sind auch die geltenden Ordnungswidrigkeiten anzupassen. Dies geschieht durch Aufnahme von Bußgeldvorschriften in das LuftVG und Anpassung der LuftVO. Gleichzeitig werden zur Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 neue Gebührentatbestände in die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) aufgenommen und die zum bisherigen Abschnitt 5a der LuftVO geltenden Gebührentatbestände entsprechend den neu gefassten §§ 21f ff. LuftVO angepasst.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist als Rechtsakt zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, L 296 vom 22.11.2018, S. 41) erlassen worden und konkretisiert diese in Bezug auf den Betrieb unbemannter Fluggeräte. Die genannten (Durchführungs-)Verordnungen verwenden in der amtlichen deutschen Fassung die Begriffe „unbemanntes Luftfahrzeug“ und „unbemanntes Luftfahrzeugsystem“, die sich aber inhaltlich mit den bisher bekannten Begriffen der innerstaatlichen Regelungen decken. Zur sprachlichen Abbildung des neuen integrierenden Ansatzes des EU-Rechts wird nun in den nationalen Regelungen, die die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 betreffen, der Oberbegriff „unbemanntes Fluggerät“ verwendet. Hierunter fallen sowohl „Flugmodelle“ als auch „unbemannte Luftfahrtsysteme“, die sich dadurch unterscheiden, ob sie allein zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung (dann Flugmodelle) oder für sonstige, insbesondere gewerbliche, Zwecke (dann unbemannte Luftfahrtsysteme) eingesetzt werden.

Die Verwendung neuer Begrifflichkeiten betrifft außerdem die am Betrieb beteiligten Personen und die geforderten Befähigungsnachweise beziehungsweise die Erlaubnisse zum Betrieb. So erfasst die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 für den Betrieb unbemannter Fluggeräte verschiedene Personen. Hierzu zählen insbesondere der sogenannte Betreiber eines unbemannten Fluggerätes („operator“) und der Fernpilot eines Fluggerätes („remote pilot“). Während der Betreiber nach Artikel 2 Satz 2 Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU)

2019/947 eine juristische oder natürliche Person ist, die ein oder mehrere unbemannte Fluggeräte betreibt oder zu betreiben gedenkt, findet sich eine Definition zum Fernpiloten in der genannten Durchführungsverordnung nicht. Der Fernpilot wird in den einzelnen Regelungen als diejenige Person in Beziehung zum unbemannten Fluggerät gesetzt, die das Gerät von seinem Abheben bis zur Landung steuert und die Kontrolle darüber jederzeit innehat und innehaben muss (mit Ausnahme des autonomen Betriebs eines Gerätes). Den Fernpiloten können die sogenannten Beobachter unbemannter Luftfahrzeuge („unmanned aircraft observer“) und Luftraumbeobachter („airspace observer“) beim Betrieb des unbemannten Fluggerätes in einzelnen Konstellationen unterstützen (dies betrifft den Betrieb als sogenanntes Standardszenario, siehe Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947). Der bisher in den nationalen Vorschriften verwendete Begriff des „Steuerers“ (siehe z. B. § 21a Absatz 4 Satz 1 LuftVO) entspricht inhaltlich dem in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gebräuchlichen Begriff des Fernpiloten. Mit Blick auf die von der Durchführungsverordnung angestrebte Einbeziehung der unbemannten Fluggeräte in das bestehende System der Luftraumnutzung von bemannten und unbemannten Fluggeräten wird diese Begrifflichkeit nunmehr übernommen. Selbiges gilt für den bisher allgemeingebäuchlichen Begriff des „Kenntnisnachweises“ für die Bescheinigung zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten nach den derzeit geltenden § 21a Absatz 4 Satz 3 und § 21e LuftVO. Im Folgenden wird im Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 für diese Nachweise der Begriff des „Kompetenznachweises“ und des „Fernpiloten-Zeugnisses“ gewählt, wenn die näheren Bestimmungen des Teils B und der Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 angewendet werden.

## B. Lösung

Anpassung der Regelungen im Luftverkehrsgesetz, in der Luftverkehrs-Ordnung, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung und des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt, wobei insbesondere die Vorschriften des Abschnitts 5a der Luftverkehrs-Ordnung neu gefasst werden.

## C. Alternativen

Keine.

Ohne die Festlegung der Zuständigkeiten der nationalen Luftverkehrsverwaltung könnte die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 nicht angewendet werden und es bestünde für die Anwender Unklarheit, an welche Behörde sie sich zu wenden hätten. Die nationalen Regelungen würden ohne die Anpassungen zudem Doppelregelungen enthalten sowie die Ordnungswidrigkeitentatbestände nicht mehr auf die richtigen Vorschriften verweisen. Dies ist im Interesse der Rechtsklarheit und Anwenderfreundlichkeit unbedingt zu vermeiden. Zuwiderhandlungen in Bezug auf die neuen Vorgaben aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 könnten zudem ohne rechtliche Verankerung nicht verfolgt sowie Gebühren für die neuen Amtshandlungen der Luftfahrtbehörden nicht erhoben werden. Schließlich soll auch von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, die Artikel 15 und 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 innerstaatlich entsprechend den bereits etablierten Prozessen auszugestalten.

## D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Auf Bundesebene fallen ab Inkrafttreten des Gesetzes jährliche Personal- und Sachkosten in Höhe von 1.078.000 Euro an. Es kommt zu einmaligen Ausgaben von 127.000 Euro. Der dargestellte Mehrbedarf soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden. Die Kosten sollen durch Gebühreneinnahmen ausgeglichen werden, die kostendeckend erhoben werden.

## E. Erfüllungsaufwand

### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für den Normadressaten Bürger entsteht durch das geplante Regelungsvorhaben der Bundesregierung ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 374.167 Stunden.

Veränderung des jährlichen Zeitaufwands (in Stunden):	374.167
Veränderung des jährlichen Sachaufwands (in Tsd. EUR):	
Einmaliger Zeitaufwand (in Stunden):	
Einmaliger Sachaufwand (in Tsd. EUR):	

### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für den Normadressaten Wirtschaft ergibt sich eine Änderung des laufenden jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von 3.213,5 Tsd. Euro. Davon entfallen 140 Tsd. Euro auf die Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands (in Tsd. EUR):	3.213,5
– davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten (in Tsd. EUR):	140
Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR):	0

### E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für den Normadressaten Verwaltung ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um 1.106 Tsd. Euro. Davon entfällt ein laufender jährlicher Erfüllungsaufwand von 1.078 Tsd. Euro auf den Bund und ein laufender jährlicher Erfüllungsaufwand von 29 Tsd. Euro auf die Länder. Der einmalige Erfüllungsaufwand für die Verwaltung liegt bei 143 Tsd. Euro. Davon entfällt ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 127 Tsd. Euro auf den Bund und ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 16 Tsd. Euro auf die Länder.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands (in Tsd. EUR):	1.106
– davon auf Bundesebene (in Tsd. EUR):	1.078
– davon auf Landesebene (in Tsd. EUR):	29
Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR):	143
– davon auf Bundesebene (in Tsd. EUR):	127
– davon auf Landesebene (in Tsd. EUR):	16

#### F. Weitere Kosten

Infolge des Inkrafttretens des Regelungsvorhabens entstehen den Normadressaten Bürger und Wirtschaft insgesamt 5.569 Tsd. Euro zusätzlich jährliche weitere Kosten durch die Zahlung von neu eingeführten Gebührensätzen. Davon entfallen ca. 5.000 Tsd. Euro auf die Bürgerinnen und Bürger und ca. 569 Tsd. Euro auf die Wirtschaft. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.



**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 31. März 2021

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung nationaler Regelungen  
an die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission  
vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den  
Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist  
als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 1002. Sitzung am 26. März 2021 gemäß Artikel 76 Absatz 2  
des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich  
Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der  
als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel



## Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung nationaler Regelungen  
an die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission  
vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den  
Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge\***

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

**Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Juli 2020 (BGBl. I S. 1655) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 31 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 11a Satz 2 wird aufgehoben.

bb) Nummer 16 Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„f) das Steigenlassen von Flugkörpern mit Eigenantrieb,“.

cc) Nach Nummer 16 werden die folgenden Nummern 16a bis 16d eingefügt:

„16a. die Aufsicht über den Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „offen“ nach Artikel 4 in Verbindung mit Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/746 (ABl. L 176 vom 5.6.2020, S. 13) geändert worden ist;

16b. die Erteilung von Betriebsgenehmigungen in der Betriebskategorie „speziell“ für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten nach Artikel 5 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 12 Absatz 1 bis 4 und Teil B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 einschließlich ihrer Aktualisierung nach Artikel 13 Absatz 2 Satz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, sofern es sich um den Betrieb von unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse von weniger als 25 Kilogramm handelt, es sei denn, es geht um die Erteilung einer Betriebsgenehmigung nach Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947.

16c. die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zum Betrieb von unbemannten Fluggeräten in geografischen Gebieten, die nach Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 festgelegt wurden;

---

\* Die Artikel 1 bis 4 dieses Gesetzes dienen der Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45). Artikel 5 dieses Gesetzes dient der Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1).

16d. die Erteilung von Erlaubnissen zum Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Luftsportverbänden nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947;“.

dd) Nummer 17 wird wie folgt gefasst:

„17. die Aufsicht innerhalb der in den Nummern 1 bis 16d festgelegten Verwaltungszuständigkeiten; dies gilt nicht, sofern die Aufsicht in den Nummern 1 bis 16d bereits als Aufgabe geregelt ist;“.

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Auf Antrag eines Landes können die Aufgaben nach Absatz 2 Nummer 11a und 16b vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder von einer von ihm bestimmten Bundesbehörde oder Stelle wahrgenommen werden.“

c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Die Entscheidungen in den Fällen des Absatzes 2 Nummer 16b können auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme des Luftfahrt-Bundesamtes oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle getroffen werden.“

2. § 32 Absatz 7 wird aufgehoben.

3. § 58 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 16 wird das Wort „oder“ am Ende durch ein Komma ersetzt.

bb) In Nummer 17 wird der Punkt am Ende durch das Wort „ oder“ ersetzt.

cc) Die folgenden Nummern 18 und 19 werden angefügt:

„18. entgegen § 66a Absatz 3 Satz 1 oder § 66b Absatz 3 Satz 2 die dort genannten Daten nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt oder deren Richtigkeit nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig belegt oder

19. entgegen § 66a Absatz 3 Satz 2 oder § 66b Absatz 3 Satz 4 eine dort genannte Änderung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt.“

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/746 (ABl. L 176 vom 5.6.2020, S. 13) geändert worden ist, verstößt, indem er

1. ohne Betriebsgenehmigung oder Erklärung nach Artikel 3 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 12 oder Artikel 5 Absatz 5 ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem betreibt,

2. ohne Zulassung oder Betreiberzeugnis nach Artikel 3 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 6 ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem betreibt,

3. entgegen Artikel 13 Absatz 1, 3 oder 4 einen Antrag, eine dort genannte Erklärung, Bestätigung, Kopie oder Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht vor der erstmaligen Aufnahme des Betriebs vorlegt,

4. entgegen Artikel 14 Absatz 8 die Registrierungsnummer nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht vor der erstmaligen Aufnahme des Betriebs anbringt,

5. entgegen Artikel 19 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Ände-

zung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18), die durch die Verordnung (EU) 2018/1139 (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1) geändert worden ist, eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,

6. als Fernpilot entgegen Punkt UAS.OPEN.010 Nummer 2 Satz 1 in Teil A des Anhangs einen dort genannten Abstand nicht hält,
7. entgegen Punkt UAS.OPEN.020 Nummer 1, 2, 3 oder 4, Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 1 oder 2 oder Punkt UAS.OPEN.040 Nummer 1, 2 oder 3 in Teil A des Anhangs ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem betreibt,
8. als Betreiber entgegen Punkt UAS.OPEN.020 Nummer 5, Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 3 oder Punkt UAS.OPEN.040 Nummer 4 in Teil A des Anhangs ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem betreibt,
9. entgegen Punkt UAS.OPEN.050 in Teil A, Punkt UAS.SPEC.050 in Teil B oder Punkt UAS.LUC.030 Nummer 2 in Teil C des Anhangs eine dort genannte Anforderung nicht erfüllt,
10. entgegen Punkt UAS.OPEN.060 in Teil A, Punkt UAS.SPEC.060 in Teil B, Punkt UAS.STS-01.040 oder Punkt UAS.STS-02.040 in Anlage 1 des Anhangs eine dort genannte Vorschrift nicht beachtet,
11. entgegen Punkt UAS.SPEC.010 Satz 1 in Teil B des Anhangs eine Bewertung oder Erklärung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht vor der erstmaligen Aufnahme des Betriebs vorlegt,
12. entgegen Punkt UAS.SPEC.020 Nummer 5 in Teil B des Anhangs eine Unterrichtung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt,
13. entgegen Punkt UAS.SPEC.030 Nummer 2 in Teil B des Anhangs einen Antrag auf Aktualisierung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht unverzüglich einreicht,
14. entgegen Punkt UAS.SPEC.090 in Teil B oder Punkt UAS.LUC.090 in Teil C des Anhangs einen dort genannten Zugang nicht gewährt,
15. entgegen Punkt UAS.SPEC.100 Nummer 1 in Teil B des Anhangs einen dort genannten Vermerk nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht innerhalb von 24 Stunden nach Abschluss des jeweiligen Betriebs macht,
16. entgegen Punkt UAS.SPEC.100 Nummer 2 in Teil B des Anhangs sich an eine dort genannte Anweisung nicht hält,
17. entgegen Punkt UAS.LUC.020 in Teil C des Anhangs, Punkt UAS.STS-01.030 oder Punkt UAS.STS-02.030 in Anlage 1 des Anhangs eine dort genannte Anforderung nicht erfüllt,
18. entgegen Punkt UAS.LUC.030 Nummer 1 in Teil C des Anhangs ein Sicherheitsmanagementsystem nicht, nicht richtig oder nicht vor Erteilung des Betreiberzeugnisses einrichtet oder nicht aufrechterhält,
19. entgegen Punkt UAS.LUC.040 Nummer 1 in Teil C des Anhangs ein Handbuch nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht vor Erteilung des Betreiberzeugnisses zur Verfügung stellt,
20. entgegen Punkt UAS.LUC.070 in Teil C des Anhangs eine Genehmigung nicht oder nicht rechtzeitig einholt,
21. als Fernpilot entgegen Punkt UAS.STS-01.010 Nummer 1, Punkt UAS.STS-01.020 Nummer 1 Buchstabe a, b, c, d oder e, Punkt UAS.STS-02.010 Nummer 1 oder Punkt UAS.STS-02.020 Nummer 1, 2, 3, 4, 5, 6 oder 7 in Anlage 1 des Anhangs eine dort genannte Vorschrift nicht beachtet,

22. als Betreiber entgegen Punkt UAS.STS-01.020 Nummer 1 Buchstabe f oder Punkt UAS.STS-02.020 Nummer 8 in Anlage 1 des Anhangs eine dort genannte Vorschrift nicht beachtet,
  23. entgegen Punkt UAS.STS-02.050 in Anlage 1 des Anhangs eine dort genannte Vorschrift nicht beachtet oder
  24. entgegen Anlage 3 Satz 1 oder 2, auch in Verbindung mit Satz 3 oder 4, eine Erklärung nicht richtig vorlegt.“
- c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3 und die Angabe „14 und 15“ wird durch die Wörter „14, 15, 18 und 19 sowie nach Absatz 2“ ersetzt.
4. Nach § 66 werden die folgenden §§ 66a und 66b eingefügt:

„§ 66a

Register über Betreiber von unbemannten Fluggeräten

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt ein Register über Betreiber von unbemannten Fluggeräten, die im Fall von natürlichen Personen ihren Hauptwohnsitz im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland oder im Fall von juristischen Personen ihren Sitz im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland haben und die eines der folgenden unbemannten Fluggeräte betreiben:

1. ein Fluggerät in der Betriebskategorie „offen“ mit einer Startmasse von 250 Gramm oder mehr, das bei einem Aufprall auf einen Menschen eine kinetische Energie von über 80 Joule übertragen kann,
2. ein Fluggerät in der Betriebskategorie „offen“, das mit einem Sensor, der personenbezogene Daten erheben und speichern kann, ausgerüstet ist, sofern es nicht der Richtlinie 2009/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Sicherheit von Spielzeug (ABl. L 170 vom 30.6.2009, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1020 (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung genügt, oder
3. ein unbemanntes Fluggerät einer beliebigen Masse in der Betriebskategorie „speziell“.

Das Register nach Satz 1 dient dazu, die Erfüllung von Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes hinsichtlich der Registrierung von Betreibern und zum Austausch von Informationen nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sicherzustellen.

(2) Das Luftfahrt-Bundesamt ist befugt, in dem Register nach Absatz 1 zu dem in Absatz 1 Satz 2 genannten Zweck folgende Daten zu erheben, zu speichern und zu verwenden:

1. vollständiger Name und Geburtsdatum des Betreibers bei natürlichen Personen und Name oder Firma und Registergericht und Registernummer bei juristischen Personen,
2. Anschrift des Betreibers,
3. E-Mail-Adresse und Telefonnummer des Betreibers,
4. Nummer der Versicherungspolice für das unbemannte Fluggerät des Betreibers,
5. Bestätigung folgender Erklärung durch juristische Personen: „Das unmittelbar am Betrieb beteiligte Personal verfügt über die zur Durchführung seiner Aufgaben notwendigen Kompetenzen und das unbemannte Fluggerät wird nur von Fernpiloten mit angemessenem Kompetenzniveau betrieben“ und
6. vorhandene Betriebsgenehmigungen und das einem Betreiber von der zuständigen Behörde nach Teil C des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ausgestellte Betreiberzeugnis sowie Erklärungen mit einer Bestätigung nach Artikel 12 Absatz 5 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947.

(3) Betreiber von unbemannten Fluggeräten nach Absatz 1 Satz 1 haben dem Luftfahrt-Bundesamt vor der erstmaligen Aufnahme des Betriebs die für die Registrierung zu speichernden Daten nach Absatz 2 zu übermitteln und deren Richtigkeit auf Verlangen zu belegen, soweit dies für die Registrierung durch das

Luftfahrt-Bundesamt erforderlich ist. Registrierte Betreiber haben dem Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich jede Änderung der Voraussetzungen für eine Registrierung nach Absatz 1 und jede Änderung der Daten nach Absatz 2 zu übermitteln.

(4) Abweichend von Absatz 3 Satz 1 können Luftsportverbände die für die Registrierung zu speichernden Daten ihrer Mitglieder, die unbemannte Fluggeräte nach Absatz 1 Satz 1 betreiben, dem Luftfahrt-Bundesamt unter Beachtung der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, L 314 vom 22.11.2016, S. 72, L 127 vom 23.5.2018, S. 2) übermitteln. Absatz 3 Satz 3 gilt entsprechend.

(5) Das Luftfahrt-Bundesamt übermittelt jedem Betreiber nach Absatz 1 Satz 1 elektronisch eine Registrierungsnummer, die für alle von ihm nach Absatz 1 Satz 1 betriebenen unbemannten Fluggeräte gilt, und die dem Luftfahrt-Bundesamt eine individuelle Identifizierung des Betreibers nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ermöglicht. Das Luftfahrt-Bundesamt stellt sicher, dass das Register insbesondere den Vorgaben der Artikel 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 entspricht.

(6) Die nach Absatz 2 gespeicherten Daten dürfen vom Luftfahrt-Bundesamt an die für die in den Nummern 1 bis 4 genannten Aufgaben zuständigen Stellen des Bundes und der Länder sowie anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union übermittelt werden, soweit dies im Einzelfall erforderlich ist

1. für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Luftverkehrs,
2. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Luftverkehrsvorschriften,
3. zur Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, wobei die Regelungen des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen unberührt bleiben, oder
4. zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit.

Die nach Absatz 2 Nummer 1 bis 3 gespeicherten Daten dürfen vom Luftfahrt-Bundesamt an die Verfassungsschutzbehörden übermittelt werden, soweit dies im Einzelfall zur Erfüllung der den Verfassungsschutzbehörden durch Gesetz übertragenen Aufgaben unerlässlich ist und die nach Absatz 2 Nummer 1 bis 3 gespeicherten Daten auf andere Weise nicht oder nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu erlangen sind. Die für die Aufgaben in den nach Satz 1 Nummer 1 bis 4 zuständigen Stellen und die nach Satz 2 zuständigen Behörden haben Aufzeichnungen über das Ersuchen mit einem Hinweis auf dessen Anlass zu führen. Die Aufzeichnungen sind gesondert aufzubewahren, durch technische und organisatorische Maßnahmen zu sichern und am Ende des Kalenderjahres, das dem Jahr der Erstellung der Aufzeichnung folgt, zu vernichten. Die Aufzeichnungen dürfen nur zur Kontrolle der Zulässigkeit der Übermittlungen verwertet werden, es sei denn, es liegen Anhaltspunkte dafür vor, dass ihre Verwertung zur Aufklärung oder Verhütung einer schwerwiegenden Straftat gegen Leib, Leben oder Freiheit einer Person führen kann und die Aufklärung oder Verhütung ohne diese Maßnahme aussichtslos oder wesentlich erschwert wäre. Der Empfänger der Auskunft ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die in Absatz 2 genannten Daten nur zu dem Zweck verwendet werden dürfen, zu dem sie übermittelt werden.

(7) Die Übermittlung nach Absatz 6 Satz 1 aus dem Register darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an die Polizeien des Bundes und der Länder erfolgen

1. zur Verfolgung von Straftaten oder
2. zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit,

wenn diese Daten auf andere Weise nicht oder nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu erlangen sind. Die Verantwortung für die Zulässigkeit des einzelnen automatisierten Abrufs trägt die abrufende Stelle. Das Luftfahrt-Bundesamt überprüft die Zulässigkeit des Abrufs nur, wenn dazu Anlass besteht.

(8) Die Übermittlung nach Absatz 6 Satz 2 aus dem Register darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an die Verfassungsschutzbehörden zur Erfüllung der ihnen durch Gesetz übertragenen Aufgaben erfolgen, wenn diese Daten auf andere Weise nicht oder nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu erlangen sind. Absatz 7 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.

(9) Die nach Absatz 2 gespeicherten Daten sind vom Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich zu löschen, soweit sie für die Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 Satz 2 nicht mehr erforderlich sind, spätestens nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Tag ihrer Speicherung. Wird dem Luftfahrt-Bundesamt innerhalb dieser Frist die Einleitung von Ermittlungen der Staatsanwaltschaft wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze bei der Tätigkeit als Betreiber nach Absatz 1 bekannt und sind die Daten nach Absatz 2 im Einzelfall für die Durchführung dieser Ermittlungen und eines sich hieran anschließenden Strafverfahrens erforderlich, sind die nach Absatz 2 gespeicherten Daten abweichend von Satz 1 vom Luftfahrt-Bundesamt mit dem Abschluss des Ermittlungsverfahrens oder dem rechtskräftigen Abschluss des sich hieran anschließenden Strafverfahrens unverzüglich zu löschen.

(10) Das Luftfahrt-Bundesamt legt im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik insbesondere unter Beachtung der Vorgaben der Artikel 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 nähere Anforderungen an das Datenformat sowie die Anforderungen an die Sicherheit gegen unbefugte Zugriffe auf das Register und bei der Datenübertragung fest. Sie haben dem Stand der Technik zu entsprechen und sind vom Luftfahrt-Bundesamt im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik fortlaufend anzupassen.

(11) Das Luftfahrt-Bundesamt hat über die Abrufe Aufzeichnungen zu fertigen, die die bei der Durchführung der Abrufe verwendeten Daten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten enthalten müssen. Ferner sind bei Abrufen aus dem Register über Betreiber von unbemannten Fluggeräten vom Luftfahrt-Bundesamt weitere Aufzeichnungen zu fertigen, die sich auf den Anlass des Abrufs erstrecken und die Feststellung der für den Abruf verantwortlichen Personen ermöglichen. Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und nach sechs Monaten zu löschen.

(12) Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben sind als Betreiber unbemannter Fluggeräte von der Registrierungspflicht ausgenommen.

## § 66b

### Register über zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt ein Register über zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte. Das Register dient dazu, die Erfüllung der Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes hinsichtlich der Registrierung zulassungspflichtiger unbemannter Fluggeräte und zum Austausch von Informationen nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sicherzustellen.

(2) Das Luftfahrt-Bundesamt ist befugt, in dem Register nach Absatz 1 zu dem in Absatz 1 Satz 2 genannten Zweck folgende Daten zu erheben, zu speichern und zu verwenden:

1. Name oder Firma des Herstellers,
2. Herstellerbezeichnung des unbemannten Fluggerätes,
3. Seriennummer des unbemannten Fluggerätes,
4. vollständiger Name oder Firma, Anschrift, E-Mail-Adresse und Telefonnummer der natürlichen oder juristischen Person, unter deren Namen das unbemannte Fluggerät nach Absatz 1 Satz 1 registriert ist.

(3) Eigentümer von zulassungspflichtigen unbemannten Fluggeräten haben dem Luftfahrt-Bundesamt vor der erstmaligen Aufnahme des Betriebs die für die Registrierung zu speichernden Daten nach Absatz 2 zu übermitteln und deren Richtigkeit auf Verlangen zu belegen, soweit dies für die Registrierung durch das Luftfahrt-Bundesamt erforderlich ist. Die Nationalität und das Eintragungskennzeichen des unbemannten Fluggerätes wird nach Anhang 7 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt festgestellt. Eigentümer von registrierten zulassungspflichtigen unbemannten Fluggeräten haben dem Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich jede Änderung der Voraussetzungen für eine Registrierung nach Absatz 1 und jede Änderung der Daten nach Absatz 2 zu übermitteln.

(4) Das Luftfahrt-Bundesamt übermittelt Eigentümern von unbemannten Fluggeräten nach Absatz 1 Satz 1 elektronisch eine Registrierungsnummer des im Register gespeicherten unbemannten Fluggerätes, die dem Luftfahrt-Bundesamt eine individuelle Identifizierung des Eigentümers nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ermöglicht. Das Luftfahrt-Bundesamt stellt sicher, dass das Register insbesondere den Vorgaben der Artikel 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 entspricht.

(5) Für die nach Absatz 2 erhobenen Daten gilt § 66a Absatz 6 bis 11 entsprechend.

(6) Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben sind von der Registrierungspflicht zulassungspflichtiger unbemannter Fluggeräte ausgenommen, soweit diese unbemannten Fluggeräte durch oder unter Aufsicht dieser Behörden und Organisationen zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben betrieben werden.“

## Artikel 2

### Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 11. Juni 2017 (BGBl. I S. 1617) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird Abschnitt 5a wie folgt gefasst:

#### „Abschnitt 5a

#### Betrieb von unbemannten Fluggeräten

- § 21a Zuständige Behörden in der Betriebskategorie „offen“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947
- § 21b Zuständige Behörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in der Betriebskategorie „speziell“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947
- § 21c Zuständige Behörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947; Verkehrsvorschriften
- § 21d Zuständige Behörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 durch Betreiber aus Drittländern
- § 21e Benannte und anerkannte Stellen
- § 21f Regelungen für den Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Luftsportverbänden nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947
- § 21g Regelungen für die Erteilung einer Genehmigung von Luftsportverbänden nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947
- § 21h Geografische Beschränkung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten
- § 21i Erteilung einer Ausnahmegenehmigung
- § 21j Ausweisung und Veröffentlichung geografischer Gebiete nach Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947
- § 21k Betrieb von unbemannten Fluggeräten durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben“.

2. In § 1 werden die Wörter „in der jeweils geltenden Fassung nicht anwendbar ist oder keine Regelung enthält“ durch die Wörter „und die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom

11.6.2019, S. 45), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/746 (ABl. L 176 vom 5.6.2020, S. 13) geändert worden ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung nicht anwendbar sind oder keine Regelung enthalten.“ ersetzt.

3. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 werden die Wörter „Flugmodellen und “ gestrichen.

bb) In Nummer 5 werden nach dem Wort „Luftfahrtsystemen“ die Wörter „und Flugmodellen“ eingefügt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 werden die Wörter „Flugmodells oder des anderen Flugkörpers“ durch die Wörter „ungesteuerten Flugkörpers mit Eigenantrieb“ ersetzt.

bb) In Nummer 5 werden die Wörter „Starter des unbemannten Luftfahrtsystems“ durch die Wörter „Fernpilot des unbemannten Luftfahrtsystems oder Flugmodells“ ersetzt.

4. Abschnitt 5a wird wie folgt gefasst:

#### „Abschnitt 5a

#### Betrieb von unbemannten Fluggeräten

##### § 21a

Zuständige Behörden in der Betriebskategorie „offen“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947

(1) Zuständige Behörde in der Betriebskategorie „offen“ für die Durchführung von Prüfungen und die Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten nach Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 1 in Verbindung mit Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist das Luftfahrt-Bundesamt.

(2) Das Luftfahrt-Bundesamt legt die Voraussetzungen und Verfahren nach Absatz 1 fest. Dabei stellt es insbesondere sicher, dass nur solche Personen zu einer Prüfung für den Erwerb der in Artikel 4 Absatz 2 in Verbindung mit Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 2 Buchstabe c in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 genannten Bescheinigung zugelassen werden, die der zuständigen Stelle vor der Prüfung ein gültiges Identitätsdokument und bei Minderjährigkeit zusätzlich die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters zur Teilnahme an der Prüfung vorgelegt haben.

(3) Für die Aufsicht über den Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „offen“ nach Artikel 4 in Verbindung mit Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes zuständig.

##### § 21b

Zuständige Behörden für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in der Betriebskategorie „speziell“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947

(1) Zuständige Behörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten und für die Durchführung von Prüfungen und die Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten in der Betriebskategorie „speziell“ nach Artikel 5 in Verbindung mit den Artikeln 12 und 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist das Luftfahrt-Bundesamt, soweit sich nicht aus den Absätzen 2 und 3 etwas anderes ergibt. § 21a Absatz 2 Satz 1 gilt entsprechend. Die in § 21a Absatz 2 Satz 2

und 3 genannten Voraussetzungen gelten für die Prüfung und die Ausstellung der in Artikel 5 Absatz 5 in Verbindung mit Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 genannten Bescheinigungen entsprechend.

(2) Für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung in der Betriebskategorie „speziell“ nach Artikel 5 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 12 Absatz 1 bis 4 und Teil B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist die Luftfahrtbehörde des Landes zuständig, sofern es sich um den Betrieb von unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse von weniger als 25 Kilogramm handelt, es sei denn, es geht um die Erteilung einer Betriebsgenehmigung nach Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Die örtliche Zuständigkeit richtet sich bei natürlichen Personen nach dem Hauptwohnsitz des Antragstellers, bei juristischen Personen nach dem Sitz des Antragstellers.

(3) Absatz 2 gilt entsprechend für die Aktualisierung der nach Absatz 2 Satz 1 erteilten Betriebsgenehmigung im Falle eines Betriebs in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Artikel 13 Absatz 2 Satz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947.

#### § 21c

Zuständige Behörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947; Verkehrsvorschriften

(1) Zuständige Behörde in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ für die Erteilung einer Zulassung nach den Artikeln 6, 7 Absatz 3 und 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in Verbindung mit der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2020/1058 (ABl. L 232 vom 20.7.2020, S. 1) geändert worden ist, ist das Luftfahrt-Bundesamt.

(2) Für den Betrieb in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ gelten die Verkehrsvorschriften für bemannte, motorgetriebene Luftfahrzeuge entsprechend, soweit sie Einfluss auf die Belange des Umwelt-, Lärm- oder Naturschutzes haben können.

#### § 21d

Zuständige Behörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 durch Betreiber aus Drittländern

Zuständige Behörde für den Betrieb unbemannter Fluggeräte nach den §§ 21a bis 21c durch Betreiber im Sinne des Artikels 41 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 ist das Luftfahrt-Bundesamt.

#### § 21e

Benannte und anerkannte Stellen

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt kann auf Antrag Stellen für die Durchführung von Prüfungen und für die Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen nach § 21a und § 21b benennen.

(2) Es kann auf Antrag Stellen für die Durchführung der praktischen Ausbildung und Beurteilung der praktischen Fähigkeiten von Fernpiloten und für die Ausstellung der Akkreditierung für den unter die Standardszenarien im Sinne des Artikels 2 Nummer 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 fallenden Betrieb nach Anlage 1 in Verbindung mit Anlage 3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 anerkennen.

(3) Die Benennung nach Absatz 1 und die Anerkennung nach Absatz 2 gelten jeweils zwei Jahre. Sie können auf Antrag verlängert werden. Zudem können sie mit Nebenbestimmungen versehen, insbesondere mit Auflagen verbunden werden. Die Benennung und die Anerkennung sind jeweils zu widerrufen, wenn

die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie können widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden. Das Luftfahrt-Bundesamt legt die weiteren Einzelheiten zur Benennung und zur Anerkennung fest und veröffentlicht diese in den Nachrichten für Luftfahrer.

(4) Das Luftfahrt-Bundesamt führt die Aufsicht über die nach Absatz 1 benannten und die nach Absatz 2 anerkannten Stellen. Beschäftigte des Luftfahrt-Bundesamtes sind insbesondere befugt, die Räumlichkeiten der Stellen zu den üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten zu betreten und entsprechende Ermittlungen vorzunehmen. Sie sind zu Aufsichtszwecken auch befugt, Prüfungen nach § 21a und § 21b beizuwohnen.

#### § 21f

##### Regelungen für den Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Luftsportverbänden nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947

(1) Der Betrieb von Flugmodellen durch Mitglieder von Luftsportverbänden oder durch Mitglieder von in Luftsportverbänden organisierten Modellflugvereinen ist abweichend von den in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 festgelegten Anforderungen an den Betrieb von unbemannten Fluggeräten zulässig, sofern

1. er unter Einhaltung der standardisierten Verfahren seines Luftsportverbandes, dem eine Genehmigung nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in Verbindung mit § 21g erteilt worden ist, erfolgt und
2. sichergestellt ist, dass Fernpiloten die Bestimmungen von Punkt UAS.OPEN.060 Nummer 2 Buchstabe a bis d in Verbindung mit Nummer 4 in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 einhalten.

(2) Fernpiloten von Flugmodellen mit einer Startmasse von mehr als 2 Kilogramm müssen zusätzlich zu der Erlaubnis nach Absatz 3 über ausreichende Kenntnisse in

1. der Anwendung und der sicheren Steuerung der betriebenen Flugmodelle,
2. den einschlägigen luftrechtlichen Grundlagen und
3. der örtlichen Luftraumordnung

verfügen. Sie dürfen ein Flugmodell nach Satz 1 nur dann betreiben, wenn sie vor der erstmaligen Aufnahme des Betriebs an einer Schulungsmaßnahme des Luftsportverbandes, dem eine Genehmigung nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erteilt worden ist, teilgenommen haben. Eine Bescheinigung über diese Teilnahme, die 5 Jahre Gültigkeit besitzt, ist während des Betriebs mitzuführen.

(3) Der Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Luftsportverbänden bedarf der Erlaubnis, sofern es sich um Flugmodelle handelt

1. mit mehr als 12 Kilogramm Startmasse,
2. mit Raketenantrieb, sofern die Masse des Treibsatzes mehr als 20 Gramm beträgt,
3. mit Verbrennungsmotor, die in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von Wohngebieten betrieben werden.

Über Satz 1 hinaus bedarf der Betrieb aller Flugmodelle bei Nacht im Sinne von Artikel 2 Satz 2 Nummer 34 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Erlaubnis.

(4) Zuständige Behörde für die Erteilung einer Erlaubnis nach Absatz 3 ist die Luftfahrtbehörde des Landes. Die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach der Lage des Geländes, über dem der Betrieb von Flugmodellen stattfinden soll.

(5) Der Antrag auf Erlaubnis nach Absatz 3 ist von dem Mitglied des Luftsportverbandes oder im Fall des Modellflugvereins durch eine entsprechend vertretungsberechtigte Person bei der zuständigen Behörde nach Absatz 4 zu stellen. Der Antrag muss folgende Angaben enthalten:

1. Name und Anschrift des Antragstellers,
2. Unterlagen zum Nachweis der Erfüllung der in Absatz 3 Nummern 1 bis 3 genannten Voraussetzungen.

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

1. den Nachweis, dass der Grundstückseigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte dem Aufstieg zugestimmt hat,
2. das Gutachten eines Sachverständigen über die Eignung des Geländes und des betroffenen Luftraums für den Betrieb von Flugmodellen,
3. weitere fachspezifische Bewertungen oder Gutachten, insbesondere zum Natur- und Lärmschutz,

sofern diese Unterlagen für die Prüfung des Antrags im Einzelfall jeweils erforderlich sind.

(7) Schutzvorschriften insbesondere des Bundesnaturschutzgesetzes, des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und Rechtsvorschriften, die auf Grund dieser Gesetze erlassen worden sind oder fortgelten, sowie das Naturschutzrecht der Länder bleiben unberührt.

#### § 21g

Regelungen für die Erteilung einer Genehmigung von Luftsportverbänden nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder eine von ihm bestimmte Bundesbehörde kann bundesweit tätigen Luftsportverbänden auf Antrag eine Genehmigung nach Artikel 16 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erteilen. Diese Genehmigung befugt den Luftsportverband dazu,

1. geeignete standardisierte Verfahren zu etablieren und risikobasiert fortzuentwickeln, die im Rahmen des zulässigen Betriebs von Flugmodellen gemäß § 21f Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 zur Anwendung kommen und
2. Schulungsmaßnahmen für Mitglieder des Luftsportverbandes oder Mitglieder von im Luftsportverband organisierten Modellflugvereinen durchzuführen und entsprechende Bescheinigungen auszustellen.

Die Genehmigung kann mit Nebenbestimmungen versehen, insbesondere mit Auflagen zur Sicherstellung des Schutzes der Umwelt verbunden werden.

(2) Dem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach Absatz 1 sind beizufügen:

1. standardisierte Verfahren, die den Betrieb von Flugmodellen durch Mitglieder des Luftsportverbandes oder Mitglieder von im Luftsportverband organisierten Modellflugvereinen regeln und die den Anforderungen des Artikels 16 Absatz 2 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 entsprechen,
2. eine Beschreibung, wie sichergestellt wird, dass der Betrieb von Flugmodellen im Sinne von Absatz 1 Satz 2 durchgeführt wird,
3. die Zusicherung, dass die in Nummer 1 genannten Verfahren den Mitgliedern des jeweiligen Luftsportverbandes zum Zwecke des Betriebs von Flugmodellen auf Antrag zur Verfügung gestellt werden und
4. Angaben zu Umfang und Inhalt der in Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 genannten Schulungsmaßnahmen und zu der Erteilung von Schulungsbescheinigungen.

(3) Vertreter der Luftsportverbände, die eine Genehmigung nach Absatz 1 erhalten haben, sind berechtigt, dem Betrieb von Flugmodellen, der auf Grundlage ihrer in Absatz 2 Nummer 1 genannten standardisierten Verfahren durchgeführt wird, beizuwohnen.

## § 21h

## Geografische Beschränkung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten

(1) In geografischen Gebieten gemäß den Absätzen 2 und 3 ist der Betrieb von unbemannten Fluggeräten in den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ nach den Artikeln 4 und 5 in Verbindung mit Artikel 12 und 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 verboten.

(2) Als geografisches Gebiet gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gilt der Luftraum

1. über Flugplätzen sowie
  - a) im Falle von Flugplätzen ohne Start- und Landebahn der Luftraum in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Flugplatzbegrenzung,
  - b) im Falle von Flugplätzen mit Start- und Landebahn der Luftraum in einer seitlichen Entfernung von weniger als 1000 Metern von der Flugplatzbegrenzung oder in einer seitlichen Entfernung von weniger als 1000 Metern aller in beide An- und Abflugrichtungen um jeweils 5 Kilometer verlängerten Bahnmittellinien,
2. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von Unfallorten und Einsatzorten von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben sowie über mobilen Einrichtungen und Truppen der Streitkräfte 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 sowie Anlagen der Energieerzeugung und -verteilung sowie über Einrichtungen, in denen erlaubnisbedürftige Tätigkeiten der Schutzstufe 4 nach der Biostoffverordnung ausgeübt werden,
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,
5. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Bahnanlagen,
6. über Naturschutzgebieten im Sinne des § 23 Absatz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes, über Nationalparks im Sinne des § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes und über Gebieten im Sinne des § 7 Absatz 1 Nummer 6 und 7 des Bundesnaturschutzgesetzes,
7. über Wohngrundstücken,
8. über Freibädern, Badestränden und ähnlichen Einrichtungen während der Betriebs- oder Badezeiten,
9. unbeschadet des § 21 in Kontrollzonen ab einer Höhe von 50 Metern und
10. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von der Begrenzung von Krankenhäusern.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder eine von ihm bestimmte Bundesbehörde kann weitere geografische Gebiete gemäß Artikel 15 Absatz 1 und 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 festlegen. Festlegungen von geografischen Gebieten gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 können insbesondere zum Schutz von Menschen oder Tieren vor Fluglärm oder visuellen Beeinträchtigungen erfolgen.

(4) Das Verbot nach Absatz 1 gilt nicht in Gebieten

1. gemäß Absatz 2 Nummer 1 und 9, wenn der Betrieb in der Betriebskategorie „speziell“ stattfindet,
2. gemäß Absatz 2 Nummer 5, wenn der Betrieb in der Betriebskategorie „speziell“ stattfindet und

- a) die Höhe des Fluggerätes über Grund stets kleiner ist als der seitliche Abstand zur Infrastruktur und der seitliche Abstand zur Infrastruktur stets größer als 10 Meter ist oder
  - b) das Fluggerät mindestens 100 Meter über Grund oder Wasser betrieben wird, Bundeswasserstraßen nur auf dem kürzesten Wege gequert und keine Schiffe und keine Schifffahrtsanlagen, insbesondere Schleusen, Wehre, Schiffshebwerke und Liegestellen, überflogen werden,
3. gemäß Absatz 2 Nummer 6 mit Ausnahme von Nationalparks, wenn
- a) der Betrieb von unbemannten Fluggeräten in diesen Gebieten nach landesrechtlichen Vorschriften abweichend geregelt ist, oder
  - b) der Betrieb nicht zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung erfolgt und
    - aa) in einer Höhe von mehr als 120 Metern, bzw. 600 Metern im Falle von Vogelschutzgebieten, stattfindet,
    - bb) der Fernpilot den Schutzzweck des betroffenen Schutzgebietes nach Absatz 2 Nummer 6 kennt und diesen in angemessener Weise berücksichtigt und
    - cc) die Luftraumnutzung durch den Überflug über dem betroffenen Schutzgebiet nach Absatz 2 Nummer 6 zur Erfüllung des Zwecks für den Betrieb unumgänglich erforderlich ist,
4. gemäß Absatz 2 Nummer 7, wenn
- a) der durch den Betrieb über dem jeweiligen Wohngrundstück in seinen Rechten betroffene Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte dem Überflug ausdrücklich zugestimmt hat oder
  - b) die Startmasse des unbemannten Fluggerätes bis zu 0,25 Kilogramm beträgt und das unbemannte Fluggerät und seine Ausrüstung zu optischen und akustischen Aufzeichnungen und Übertragungen sowie zur Aufzeichnung und zur Übertragung von Funksignalen Dritter nicht in der Lage sind, oder
  - c) der Betrieb in einer Flughöhe von mindestens 120 Metern stattfindet und das unbemannte Fluggerät und seine Ausrüstung zu optischen und akustischen Aufzeichnungen und Übertragungen sowie zur Aufzeichnung und Übertragung von Funksignalen Dritter nicht in der Lage sind, und
    - aa) die Luftraumnutzung über dem betroffenen Wohngrundstück zur Erfüllung eines berechtigten Betriebszwecks erforderlich ist, öffentliche Flächen oder Grundstücke, die keine Wohngrundstücke sind, für den Überflug nicht genutzt werden können, und die Zustimmung des Grundstückseigentümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten nicht in zumutbarer Weise eingeholt werden kann,
    - bb) alle Vorkehrungen getroffen werden, um einen Eingriff in den geschützten Privatbereich und in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der betroffenen Bürger zu vermeiden. Dazu zählt insbesondere, dass in ihren Rechten Betroffene regelmäßig vorab zu informieren sind,
    - cc) das unbemannte Fluggerät über einem Grundstück nicht länger als 30 Minuten täglich an maximal vier Tagen im Kalenderjahr betrieben wird,
    - dd) der Betrieb nicht zwischen 20:00 Uhr und 7:00 Uhr Ortszeit stattfindet und
    - ee) nicht zu erwarten ist, dass durch den Betrieb Immissionsrichtwerte nach Nummer 6.1 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm überschritten werden,
5. gemäß Absatz 2 Nummer 3, 4, 5 und 10, wenn die zuständige Stelle oder der Betreiber der in den Nummern 3, 4, 5 und 10 genannten Einrichtungen dem Betrieb des unbemannten Fluggerätes ausdrücklich zugestimmt hat.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur evaluiert gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit die in Absatz 4 Nummern 3 und 4 enthaltenen Bestimmungen für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in entsprechend geschützten Gebieten

insbesondere mit Blick auf den Lärmschutz sowie die Stör- und Scheuchwirkung auf Tiere über einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem {einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 6 dieses Gesetzes} und danach alle vier Jahre. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur prüft gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit einen Anpassungsbedarf dieser Verordnung.

(6) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur evaluiert gemeinsam mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz die in Absatz 2 Nummer 2, 7 und 8 sowie in Absatz 4 Nummer 4 enthaltenen Bestimmungen für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in entsprechend geschützten Gebieten insbesondere mit Blick auf den Schutz der durch den Betrieb in ihren Rechten betroffenen privaten Rechtsträger über einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem {einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 6 dieses Gesetzes}.

## § 21i

### Erteilung einer Ausnahmegenehmigung

(1) Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann in begründeten Fällen Ausnahmen von dem Verbot nach § 21h Absatz 1 erteilen, wenn

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

Eine Ausnahme vom Verbot nach § 21h Absatz 1 erfolgt in den Fällen des Absatzes 2 Nummer 6 im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde des Landes. In den Fällen des Absatzes 2 Nummer 7 erfolgt eine Ausnahme im Benehmen mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde des Landes. Abweichend von Satz 3 erfolgt eine Ausnahme im Einvernehmen mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde des Landes, sofern die Ausnahmegenehmigung durch Allgemeinverfügung oder für ein unbemanntes Fluggerät mit einer Startmasse von 25 Kilogramm oder mehr erteilt wird. § 20 Absatz 5 gilt entsprechend.

(2) Die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes bestimmt nach pflichtgemäßem Ermessen, ob dem Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung weitere Unterlagen beigelegt werden müssen. Sie kann insbesondere Folgendes verlangen:

1. den Nachweis, dass der Grundstückseigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte dem Aufstieg zugestimmt hat,
2. das Gutachten eines Sachverständigen über die Eignung des Geländes und des betroffenen Luftraums für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten,
3. weitere fachspezifische Bewertungen oder Gutachten, insbesondere zum Natur- und Lärmschutz,

sofern diese Unterlagen für die Prüfung des Antrags im Einzelfall jeweils erforderlich sind.

(3) Schutzvorschriften insbesondere des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und des Bundesnaturschutzgesetzes, Rechtsvorschriften, die auf Grund dieser Gesetze erlassen worden sind oder fortgelten, 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.

## § 21j

Ausweisung und Veröffentlichung geografischer Gebiete nach Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder eine von ihm bestimmte Bundesbehörde ist zuständig für die Ausweisung und Veröffentlichung der in § 21h Absatz 2 und 3 genannten Gebiete als geografische Gebiete nach Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zum Zwecke der Geo-Sensibilisierung. § 21h gilt auch dann, wenn das betroffene geografische Gebiet nicht nach Satz 1 ausgewiesen ist.

(2) Erteilt die örtlich zuständige Landesluftfahrtbehörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in einem geografischen Gebiet eine Ausnahmegenehmigung nach § 21i Absatz 1 als Allgemeinverfügung, können deren Nebenbestimmungen und Auflagen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übermittelt werden, das diese als Informationen über das geografische Gebiet zum Zwecke der Geo-Sensibilisierung nach Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 veröffentlicht.

## § 21k

Betrieb von unbemannten Fluggeräten durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben

(1) Keiner Genehmigung nach Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bedarf der Betrieb unbemannter Fluggeräte mit weniger als 25 Kilogramm Startmasse durch oder unter Aufsicht von

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

(2) Das Verbot nach § 21h Absatz 1 gilt nicht für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten durch oder unter Aufsicht von in Absatz 1 genannten Stellen. Auf Flugplätzen bedarf der Betrieb der Zustimmung der Luftaufsichtsstelle oder der Flugleitung.

(3) Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben sind von der Pflicht zum Betrieb von Zusatzgeräten für die direkte Fernidentifizierung ausgenommen, soweit der Einsatz von unbemannten Fluggeräten zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben erfolgt.“

5. In § 44 Absatz 1 werden die Nummern 17a bis 17e durch die folgenden Nummern 17a bis 17e ersetzt:

„17a. entgegen § 21f Absatz 2 Satz 2 ein Flugmodell betreibt,

17b. entgegen § 21f Absatz 2 Satz 3 eine Bescheinigung nicht mitführt,

17c. ohne Erlaubnis nach § 21f Absatz 3 ein Flugmodell betreibt,

17d. entgegen § 21h Absatz 1 ein unbemanntes Fluggerät betreibt,

17e. einer mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 21i Absatz 1 Satz 1 verbundenen vollziehbaren Auflage zuwiderhandelt,“.

**Artikel 3****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 6 des Gesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2510) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Nach Absatz 1 Nummer 8 wird folgende Nummer 8a eingefügt:
 

„8a. unbemannte Luftfahrtsysteme, die in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45) betrieben werden.“
  - b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:
 

„(4) Von der Musterzulassung befreit sind ein- oder zweiseitige Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120 Kilogramm einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät; für diese Luftfahrzeuge hat der Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nach § 11 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät nachzuweisen.“
2. Nach § 6 Absatz 1 Nummer 8 wird folgende Nummer 8a eingefügt:
 

„8a. unbemannte Luftfahrtsysteme, die in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 betrieben werden.“
3. In § 14 Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Segelflugzeuge“ die Wörter „, unbemannte Luftfahrtsysteme nach § 1 Absatz 1 Nummer 8a“ eingefügt.
4. In § 19 Absatz 3 werden die Wörter „eines Flugmodells oder eines unbemannten Luftfahrtsystems mit jeweils einer Startmasse von mehr als 0,25 Kilogramm,“ gestrichen.
5. In Anlage 1 I werden nach dem Wort „Segelflugzeuge“ die Wörter „, unbemannte Luftfahrtsysteme nach § 1 Absatz 1 Nummer 8a“ eingefügt.
6. Anlage 1 II wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Motorsegler“ die Wörter „, unbemannte Luftfahrtsysteme nach § 1 Absatz 1 Nummer 8a“ eingefügt.
  - b) In Nummer 2 werden nach der Angabe „nicht motorgetrieben N,“ die Wörter „unbemannte Luftfahrtsysteme nach § 1 Absatz 1 Nummer 8a U,“ eingefügt.

#### Artikel 4

#### Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Anlage Gebührenverzeichnis (zu § 2 Absatz 1) zur Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 30. März 2017 (BGBl. I S. 683) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt III wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 25a wird wie folgt gefasst:

„25a.	Ausstellen der Bescheinigung nach § 21f Absatz 2 LuftVO	25 EUR“.
-------	---	----------

- b) Die folgenden Nummern 34 bis 38 werden angefügt:

„34.	Abnahme einer Online-Theorieprüfung und Ausstellung einer Bescheinigung zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes nach Punkt UAS.OPEN.020 Nummer 4 Buchstabe b in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb der unbemannten Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/746 (ABl. L 176 vom 5.6.2020, S. 13) geändert worden ist	25 EUR
35.	Verlängerung oder Änderung der Bescheinigung nach Nummer 34	15 EUR

36.	Umwandlung einer Bescheinigung nach § 21a Absatz 4 Satz 3 Nummer 2 LuftVO in der bis zum {einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 6 dieses Gesetzes} geltenden Fassung in eine Bescheinigung über die erfolgreich abgelegte Prüfung zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes nach Punkt UAS.OPEN.020 Nummer 4 Buchstabe b in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947	50 EUR
37.	Fernpiloten-Zeugnis zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947  a) Ausstellung eines Fernpiloten-Zeugnisses  aa) in der Betriebskategorie „offen“ nach Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 2 in Teil A des Anhangs  bb) in der Betriebskategorie „speziell“ nach Punkt UAS.STS-01.020 Nummer 1 Buchstabe e Ziffer i in Verbindung mit Nummer 2 in Anlage 1 des Anhangs oder nach Punkt UAS.STS-02.020 Nummer 7 Buchstabe a in Verbindung mit Nummer 9 in Anlage 1 des Anhangs  b) Verlängerung oder Änderung des Fernpiloten-Zeugnisses	30 EUR        15 EUR
38.	Ausstellung einer Bescheinigung über die Anerkennung einer Befähigung als Fernpilot aus einem Drittland nach Artikel 41 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2020/1058 (ABl. L 232 vom 20.7.2020, S. 1) geändert worden ist	80 EUR <sup>4</sup> .

2. Dem Abschnitt IV werden die folgenden Nummern 21 bis 23 angefügt:

„21.	Benannte Stelle im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947  a) Benennung einer Stelle einschließlich der Prüfung von Schulungsprogrammen für die Durchführung von theoretischen Schulungen und die Abnahme einer Theorieprüfung sowie der Überprüfung auf Fortbestehen der Benennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der Benennung  aa) in der Betriebskategorie „offen“ nach Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 2 Buchstabe c in Teil A des Anhangs  bb) in der Betriebskategorie „speziell“ nach Punkt UAS.STS-01.020 Nummer 2 Buchstabe b in Anlage 1 des Anhangs oder nach Punkt UAS.STS-02.020 Nummer 9 Buchstabe b in Anlage 1 des Anhangs  b) Änderung oder Erweiterung der Benennung  c) Verlängerung der Benennung einschließlich Überprüfung auf Fortbestehen der Benennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der verlängerten Benennung  d) Anordnung von Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Benennung  e) Aussetzung oder Einschränkung der Benennung	1 000 bis 3 500 EUR             50 bis 250 EUR  50 bis 250 EUR
------	---	---

22.	Anerkannte Stelle für die Durchführung einer praktischen Ausbildung von Fernpiloten für den Betrieb unter Standardszenarien nach Anlage 3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947	
	a) Anerkennung einer Stelle einschließlich Überprüfung auf Fortbestehen der Anerkennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der Anerkennung	500 bis 1 500 EUR
	b) Änderung oder Erweiterung der Anerkennung	35 bis 225 EUR
	c) Verlängerung der Anerkennung einschließlich Überprüfung auf Fortbestehen der Anerkennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der Anerkennung	250 bis 1 000 EUR
	d) Anordnung von Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Anerkennung	50 bis 250 EUR
	e) Aussetzung oder Einschränkung der Anerkennung	50 bis 250 EUR
23.	Überprüfung des Betreibers für die Durchführung einer praktischen Ausbildung von Fernpiloten für den Betrieb unter Standardszenarien nach Anlage 3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 auf Einhaltung der Erklärung nach Anlage 4	100 EUR*.

## 3. Abschnitt VI wird wie folgt geändert:

## a) Nummer 16a wird wie folgt gefasst:

„16a.	Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 21i Absatz 1 LuftVO	50 bis 3 500 EUR*.
-------	--	--------------------

## b) Nummer 16b wird aufgehoben.

## c) Die folgenden Nummern 34 bis 42 werden angefügt:

„34.	Betriebsgenehmigung für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes in der Betriebskategorie „speziell“ nach Artikel 5 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 12 Absatz 1 bis 4 und Teil B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947	200 bis 2 000 EUR
	a) Erteilung einer Betriebsgenehmigung einschließlich Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und Vorgaben in der Betriebsgenehmigung während der Gültigkeitsdauer der Betriebsgenehmigung	
	b) Verlängerung einer Betriebsgenehmigung einschließlich Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und Vorgaben in der Betriebsgenehmigung während der verlängerten Gültigkeitsdauer der Betriebsgenehmigung	40 bis 400 EUR
	c) Aktualisierung der Betriebsgenehmigung bei erheblichen Änderungen nach Punkt UAS.SPEC.030 Absatz 2 in Teil B des Anhangs	50 bis 500 EUR
	d) Aktualisierung der Betriebsgenehmigung für den Betrieb in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union	50 bis 500 EUR
	e) Aussetzung oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung	100 EUR



## Artikel 5

### Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt

§ 2 Absatz 1 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Februar 2017 (BGBl. I S. 298) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 19 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
2. Folgende Nummer 20 wird angefügt:  
„20. Notifizierende Behörde im Sinne des Artikels 19 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2020/1058 (ABl. L 232 vom 20.7.2020, S. 1) geändert worden ist.“

## Artikel 6

### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Das vorliegende Gesetz dient dazu, die uneingeschränkte Anwendbarkeit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45) in Deutschland zu gewährleisten und die den Mitgliedstaaten darin eröffneten Gestaltungsspielräume zu nutzen. Sie trifft EU-weit geltende Regelungen zur unbemannten Luftfahrt mit dem Fokus auf einem einheitlichen, sicheren Betrieb dieses zukunftsweisenden Verkehrsträgers.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist am 1. Juli 2019 in Kraft getreten. Sie gilt seit dem 31. Dezember 2020. Artikel 15 Absatz 3 gilt erst ab dem 1. Januar 2022. Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 enthält in den Artikeln 21 und 22 Übergangsregelungen, die den Mitgliedstaaten und interessierten Kreisen ausreichend Zeit einräumen sollen, um ihre nationalen Verfahren an die neuen EU-einheitlichen Regelungen anzupassen.

Die in § 31 Absatz 2 Nummer 16 Buchstabe f des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) geregelte Zuständigkeit der Länder wird auf Grund der neuen Aufgaben für die Luftverkehrsverwaltung aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 angepasst. Zudem machen es die in Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 enthaltenen Regelungen zur Registrierung der Betreiber von bestimmten unbemannten Fluggeräten und zur Registrierung zulassungspflichtiger unbemannter Fluggeräte aus Gründen des Datenschutzes erforderlich, eine gesetzliche Ermächtigung zur Regelung der Registerführungsbefugnis und der Einzelheiten der Verarbeitung der personenbezogenen Daten zu schaffen. Dem trägt die Neueinführung der §§ 66a und 66b LuftVG Rechnung. Die Einführung von Bußgeldvorschriften bei Nichteinhaltung der §§ 66a und 66b LuftVG und weiterer, an die Betreiber und Fernpiloten in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 konkret gerichteten Verhaltensweisen soll dazu beitragen, die in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zum Ausdruck kommende Vereinbarkeit von innovativen Technologien mit bereits bestehenden Strukturen und schutzwürdigen Interessen durch Achtung eines gemeinsamen Schutzniveaus herbeizuführen. So kann mit der Einführung der Registrierungspflicht nach dem neuen § 66a LuftVG auf die bisher in § 19 Absatz 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vorgegebene Kennzeichnungspflicht von unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse von mehr als 250 Gramm mittels dauerhafter und feuerfester Beschriftung auf dem Gerät verzichtet werden. Diese wichtige Möglichkeit der Identifikation der einzelnen Geräte wird damit neben dem Anbringen der Registrierungsnummer auf den in § 66a Absatz 1 LuftVG aufgeführten unbemannten Fluggeräten nun durch die Zuordnung zu den Betreibern mittels der im Register hinterlegten Daten deutlich einfacher und zuverlässiger. Da sich eine Kennzeichnungspflicht für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme nunmehr unmittelbar aus den EU-Vorschriften ergibt, bedarf es hierzu keiner expliziten Regelung in der LuftVZO mehr. Bei den weiteren Änderungen in der LuftVZO handelt es sich um Anpassungen im Bereich der Muster- und Verkehrszulassung von unbemannten Fluggeräten, die aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 resultieren.

Im Zuge des Prozesses der Digitalisierung und Modernisierung findet auch eine weitere Anpassung des Luftverkehrsgesetzes statt, indem nun auf das bisher grundsätzlich vorgesehene körperliche Vorhandensein von Dokumenten für die in § 32 Absatz 7 LuftVG aufgeführten Konstellationen verzichtet wird.

Das enge Zusammenspiel zwischen den technischen Anforderungen an ein unbemanntes Fluggerät, die in der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1) geregelt sind, und den Verfahren und Vorschriften für den Betrieb der Geräte wird an vielen Stellen durch die enge Verzahnung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 deutlich. Das Luftfahrt-Bundesamt, das nun mit der Wahrnehmung verschiedener Aufgaben aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 betraut ist, soll daher auch als notifizierende Behörde nach der Delegierten Verordnung (EU)

2019/945 festgelegt werden. Hierfür wird der in § 2 Absatz 1 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt beschriebene Aufgabenbereich des Luftfahrt-Bundesamtes um eine neue Nummer 20 ergänzt.

## II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist mit den Regelungsbereichen des durch die Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten vom 30. März 2017 (BGBl. I S. 683) in der Luftverkehrsordnung (LuftVO) eingefügten Abschnitts 5a (§§ 21a bis 21f LuftVO) in großen Teilen deckungsgleich. Durch den Anwendungsvorrang des europäischen Rechts gegenüber den nationalen Vorschriften sind diese Teile zukünftig nicht mehr von Bedeutung und werden aufgehoben. Abschnitt 5a der LuftVO wird dahingehend neu gefasst, die Zuständigkeiten der Luftfahrtbehörden für die Aufgaben aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zu regeln und die Artikel 15 und 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 entsprechend der nationalen Spezifika auszugestalten. Hierbei handelt es sich um Regelungen zu den sogenannten geografischen Gebieten, die ähnlich der bisher geltenden § 21a und § 21b LuftVO Beschränkungen des Betriebs enthalten sowie um Vorschriften über den Modellflug im Rahmen von Modellflugvereinen und Luftsportverbänden anhand der bereits in der Praxis etablierten Verfahren. Als Folge sind auch die bisher zu Abschnitt 5a LuftVO geltenden Ordnungswidrigkeiten anzupassen. Dies geschieht durch Aufnahme der Bußgeldvorschriften zu den neuen Modellflugregelungen nach § 21f LuftVO und zu den geografischen Gebieten nach § 21h LuftVO in § 44 Absatz 1 LuftVO. Gleichzeitig werden zur Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 neue Gebührentatbestände in die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) aufgenommen und die zum bisherigen Abschnitt 5a der LuftVO geltenden Gebührentatbestände entsprechend der neu gefassten §§ 21f ff. LuftVO angepasst.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist als Rechtsakt zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, L 296 vom 22.11.2018, S. 41) erlassen worden und konkretisiert diese in Bezug auf den Betrieb unbemannter Fluggeräte. Die genannten (Durchführungs-) Verordnungen verwenden in der amtlichen deutschen Fassung die Begriffe „unbemanntes Luftfahrzeug“ und „unbemanntes Luftfahrzeugsystem“, die sich aber inhaltlich mit den bisher bekannten Begriffen der innerstaatlichen Regelungen decken. Zur sprachlichen Abbildung des neuen integrierenden Ansatzes des EU-Rechts wird nun in den nationalen Regelungen, die die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 betreffen, der Oberbegriff „unbemanntes Fluggerät“ verwendet. Hierunter fallen sowohl „Flugmodelle“ als auch „unbemannte Luftfahrtsysteme“, die sich dadurch unterscheiden, ob sie allein zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung (dann Flugmodelle) oder für sonstige, insbesondere gewerbliche, Zwecke (dann unbemannte Luftfahrtsysteme) eingesetzt werden.

Die Verwendung neuer Begrifflichkeiten betrifft außerdem die am Betrieb beteiligten Personen und die geforderten Befähigungsnachweise beziehungsweise die Erlaubnisse zum Betrieb. So erfasst die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 für den Betrieb unbemannter Fluggeräte verschiedene Personen. Hierzu zählen insbesondere der sogenannte Betreiber eines unbemannten Fluggerätes („operator“) und der Fernpilot eines Fluggerätes („remote pilot“). Während der Betreiber nach Artikel 2 Satz 2 Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 eine juristische oder natürliche Person ist, die ein oder mehrere unbemannte Fluggeräte betreibt oder zu betreiben gedenkt, findet sich eine Definition zum Fernpiloten in der genannten Durchführungsverordnung nicht. Der Fernpilot wird in den einzelnen Regelungen als diejenige Person in Beziehung zum unbemannten Fluggerät gesetzt, die das Gerät von seinem Abheben bis zur Landung steuert und die Kontrolle darüber jederzeit innehat und innehaben muss (mit Ausnahme des autonomen Betriebs eines Gerätes). Den Fernpiloten können die sogenannten Beobachter unbemannter Luftfahrzeuge („unmanned aircraft observer“) und Luftraumbeobachter („airspace observer“) beim Betrieb des unbemannten Fluggerätes in einzelnen Konstellationen unterstützen (dies betrifft den Betrieb als sogenanntes Standardszenario, siehe Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947). Der bisher in den nationalen Vorschriften verwendete Begriff des „Steuerers“ (siehe z. B. § 21a Absatz 4 Satz 1 LuftVO) entspricht inhaltlich dem in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 nunmehr ge-

bräuchlichen Begriff des Fernpiloten. Mit Blick auf die von der Durchführungsverordnung angestrebte Einbeziehung der unbemannten Fluggeräte in das bestehende System der Luftraumnutzung von bemannten und unbemannten Fluggeräten wird diese Begrifflichkeit nunmehr übernommen. Selbiges gilt für den bisher allgemeingebäuchlichen Begriff des „Kenntnisnachweises“ für die Bescheinigung zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten nach den derzeitigen § 21a Absatz 4 Satz 3 und § 21e LuftVO. Im Folgenden wird im Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 für diese Nachweise der Begriff des „Kompetenznachweises“ und des „Fernpiloten-Zeugnisses“ gewählt, wenn die näheren Bestimmungen des Teils B und der Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 angewendet werden.

### **III. Alternativen**

Keine.

Ohne die Festlegung der Zuständigkeiten der nationalen Luftverkehrsverwaltung könnte die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 nicht angewendet werden und es bestünde für die Anwender Unklarheit, an welche Behörde sie sich zu wenden hätten. Die nationalen Regelungen würden ohne die Anpassungen zudem Doppelregelungen enthalten sowie die Ordnungswidrigkeitentatbestände nicht mehr auf die richtigen Vorschriften verweisen. Dies ist im Interesse der Rechtsklarheit und Anwenderfreundlichkeit unbedingt zu vermeiden. Zuwiderhandlungen in Bezug auf die neuen Vorgaben aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 könnten zudem ohne rechtliche Verankerung nicht verfolgt sowie Gebühren für neue Amtshandlungen der Luftfahrtbehörden nicht erhoben werden. Schließlich soll auch von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, die Artikel 15 und 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 innerstaatlich entsprechend der bereits etablierten Prozesse auszugestalten.

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes (Luftverkehr).

### **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen vereinbar. Mit dem Gesetzentwurf werden die Regelungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in Deutschland zur Anwendung gebracht. Dort, wo die Verordnung die Möglichkeit von nationalen Regelungen vorsieht, so im Bereich der geografischen Gebiete und beim Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Modellflugvereinen oder Luftsportverbänden, werden die bisherigen Verfahren in der Luftverkehrs-Ordnung, die sich in der Praxis bewährt haben, im Lichte der Durchführungsverordnung aktualisiert.

### **VI. Gesetzesfolgen**

Mit Geltung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 wird ein neues System für den Betrieb unbemannter Fluggeräte eingeführt, das maßgeblich auf der Einordnung dieser Fluggeräte in Betriebskategorien beruht. Außerdem ergibt sich eine weitreichende Registrierungspflicht für die Betreiber unbemannter Fluggeräte und für die zulassungspflichtigen unbemannten Fluggeräte selbst.

#### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Die Erfüllung der neuen beziehungsweise erweiterten Aufgaben aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erfordert die Festlegung von Zuständigkeiten und Verfahren für die nationale Luftverkehrsverwaltung. Diese Festlegung zielt auf die sachgerechte Verteilung der Kompetenzen auf das Luftfahrt-Bundesamt und die Landesluftfahrtbehörden unter Berücksichtigung bestehender Strukturen in der Luftverkehrsverwaltung ab.

## 2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

## 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Auf Bundesebene fallen ab Inkrafttreten des Gesetzes jährliche Personal- und Sachkosten in Höhe von 1.078.000 Euro an. Es kommt zu einmaligen Ausgaben von 127.000 Euro. Der dargestellte Mehrbedarf soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden. Die Kosten sollen durch Gebühreneinnahmen ausgeglichen werden, die kostendeckend erhoben werden.

## 4. Erfüllungsaufwand

Nach dem „Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ hat das Statistische Bundesamt (DESTATIS) untersucht, welche finanziellen und zeitlichen Belastungen durch die geplante Regelung für die Normadressaten zu erwarten sind.

Zur Ermittlung von Fallzahlen wurde auf folgende Quellen zurückgegriffen:

- Internetrecherchen
- WebSKM
- Daten des Statistischen Bundesamtes

Die Normadressaten wurden wie folgt abgegrenzt. Den Bürgern wurden die neuen Vorgaben hinsichtlich der Betriebskategorie „offen“ zugewiesen, da davon auszugehen ist, dass der Großteil privater Bürger unbemannte Fluggeräte in dieser Betriebskategorie fliegen wird. Die Vorgaben bezüglich der Betriebskategorien „speziell“ und „zulassungspflichtig“ wurden dem Normadressaten Wirtschaft zugewiesen, da davon auszugehen ist, dass unbemannten Fluggeräte dieser Betriebskategorien überwiegend von Unternehmen betrieben werden.

### Überblick der Erfüllungsaufwandsänderungen nach Normadressat und Vorgabe

#### Erfüllungsaufwandsänderung der Bürgerinnen und Bürger

Lfd. Nr.	Paragraph	Bezeichnung der Vorgabe	Jährlicher Aufwand		Einmaliger Aufwand	
			Zeitaufwand (in Stunden)	Sachaufwand (in Tsd. EUR)	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachaufwand (in Tsd. EUR)
1	§ 66a Abs. 3 LuftVGE	Registrierungspflicht beim Luftfahrt-Bundesamt für unbemannte Fluggeräte der Betriebskategorie „offen“	16.667	0	0	0
2	§ 21a LuftVOE	Kompetenznachweis für unbemannte Fluggeräte der Betriebskategorie „offen“	350.000	0	0	0
3	§ 21h Abs. 4 Nr. 4 b) LuftVOE	Informieren betroffener Bürger über ihre Rechte	2.500	0	0	0
<b>Summe</b>			<b>374.167</b>			

**Erfüllungsaufwandsänderung der Wirtschaft**

Lfd. Nr.	Art der Vorgabe	Paragraph	Bezeichnung der Vorgabe	Jährlicher Aufwand (in Tsd. EUR)			Einmaliger Aufwand (in Tsd. EUR)		
				Personal-aufwand	Sach-aufwand	Erfül-lungs-aufwand	Per-sonal-aufwand	Sach-aufwand	Erfül-lungs-aufwand
1	IP	§ 66a, § 66b LuftVG-E	Regis-trierungs-pflicht beim Luft-fahrt-Bun-desamt für unbe-mannte Fluggeräte der Be-triebskate-gorie „speziell“ und „zu-lassungs-pflichtig“	43	0	43	0	0	0
2	IP	§ 21b LuftVO-E	Abgabe einer Be-triebser-klärung in der Be-triebskate-gorie „speziell“	7	0	7	0	0	0
3	IP	§ 21c LuftVO-E	Antrag auf Zulassung für unbe-mannte Fluggeräte der Be-triebskate-gorie „zu-lassungs-pflichtig“	73	0	73	0	0	0
4	IP	§ 21h Abs. 4 Nr. 4 b) LuftVO-E	Informa-tion be-troffener Bürger über ihre Rechte	6	0	6	0	0	0

5	WV	§ 21b LuftVO- E	Kompe- tenznach- weis für Fernpilo- ten der Be- triebskate- gorie „speziell“	1.885	1.188	3.072	0	0	0
<b>Summe</b>				<b>2.014</b>	<b>1.188</b>	<b>3.213,5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>- davon aus Informations- pflichten</b>				<b>130</b>	<b>0</b>	<b>140</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Erfüllungsaufwandsänderung der Verwaltung**

Lfd. Nr.	Para- graph	Bezeichnung der Vorgabe	Jährlicher Aufwand (in Tsd. EUR)			Einmaliger Aufwand (in Tsd. EUR)		
			Per- so-nal- auf- wand	Sach- auf- wand	Erfül- lungs- auf- wand	Per- sonal- auf- wand	Sach- auf- wand	Erfül- lungs- auf- wand
1	§ 66a, § 66b LuftVG- E	Registerführung	679	40	719	0	30	30
2	§ 21a, § 21b Abs. 1 LuftVO- E	Prüfungsdurchfüh- rung und Zeugnis- ausstellung für un- bemannte Flugge- räte der Be- triebskategorie „offen“ und „spe- ziell“	0,1	80	80	37	60	97
3	§ 21b Abs. 2 LuftVO- E	Prüfung und Be- stätigung der Be- triebserklärung in der Betriebskate- gorie „speziell“	29	0	29	0	0	0
4	§ 21c LuftVO- E	Erteilung von Zu- lassungen für un- bemannte Flugge- räte der Be- triebskategorie „zulassungspflich- tig“	233	0	233	0	0	0
5	§ 21d LuftVO- E	Betrieb unbeman- nter Fluggeräte aus Drittländern	6	0	6	0	0	0

6	§ 21h Abs. 3 LuftVO-E	Festlegung geografischer Gebiete zur Beschränkung des Flugbetriebs	0	40	40	0	0	0
7	§ 2 Luft-KostV-E	Anpassen des Gebührenverzeichnisses	0	0	0	16	0	16
<b>Summe</b>			<b>946</b>	<b>160</b>	<b>1.106</b>	<b>53</b>	<b>90</b>	<b>143</b>
- davon auf Bundesebene			<b>918</b>	<b>160</b>	<b>1078</b>	<b>37</b>	<b>90</b>	<b>127</b>
- davon auf Landesebene			<b>29</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>16</b>

### Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger nach Vorgaben

#### Vorgabe 1: Registrierungspflicht für Betreiber unbemannter Fluggeräte der Betriebskategorie „offen“ ab 250 Gramm maximal zulässigem Startgewicht oder integriertem Sensor zur Erfassung personenbezogener Daten; § 66a Abs. 3 LuftVG-E

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
100.000	10	0	16.667	0

Die Vorgabe legt fest, dass sich alle Betreiber von unbemannten Fluggeräten der Betriebskategorie „offen“ mit einem maximal zulässigen Startgewicht ab 250 Gramm oder einem integrierten Sensor zur Erfassung personenbezogener Daten beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) registrieren müssen. Weiterhin muss die Registrierungsnummer mit einem einfachen Aufkleber am Gerät angebracht werden.

Die Fallzahl leitet sich dabei wie folgt ab: Aus einer internen Nachmessung des Statistischen Bundesamtes (StBA) sowie einer Studie des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (BDL) geht hervor, dass die Anzahl an privat genutzten unbemannten Fluggeräten zwischen den Jahren 2017 und 2019 im Mittel um rund 100.000 unbemannte Fluggeräte pro Jahr zunahm.

Für die Registrierung von unbemannten Fluggeräten müssen die Besitzer ihre personenbezogenen Daten sowie die Nummer der Versicherungspolice für das unbemannte Fluggerät an das LBA übermitteln. Der Zeitaufwand ergibt sich dabei aus den Standardaktivitäten Daten und Informationen zusammenstellen und Formulare ausfüllen. Das Anbringen der Registrierungsnummer wird gleichgesetzt mit der bisherigen Kennzeichnung mittels einer feuerfesten Plakette. Diesbezüglich entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand, sondern nur für die Registrierung. Für die Registrierungspflicht von Betreibern unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „offen“ nach § 66a Abs. 3 LuftVG-E ergibt sich somit für die Bürger ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 16.667 Stunden.

#### Vorgabe 2: Kompetenznachweis für die Betriebskategorie „offen“; § 21a LuftVO-E

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
100.000	210	0	350.000	0

Die Vorgabe betrifft die Identitätsprüfung, die Durchführung von Prüfung und Ausstellung von Zeugnissen und Bescheinigung zum Nachweis ausreichender Kompetenzen für Fernpiloten (sog. „kleiner Drohnenführerschein“). Dieser ist in der Betriebskategorie „offen“ für unbemannte Fluggeräte ab einem maximal zulässigen Startgewicht

von 250 Gramm erforderlich. Der Kompetenznachweis hat eine Gültigkeit von 5 Jahren und muss danach aufgefrischt werden.

Die Fallzahl leitet sich dabei wie folgt ab: Aus einer internen Nachmessung des StBA sowie einer Studie des BDL geht hervor, dass die Anzahl an privat genutzten unbemannten Fluggeräten zwischen den Jahren 2017 und 2019 im Mittel um rund 100.000 unbemannte Fluggeräte pro Jahr zunahm. Laut Internetrecherche gilt für unbemannte Fluggeräte eine Abschreibungsdauer von 3 bis 5 Jahren. Die Gültigkeit des „kleinen Drohnenführerscheins“ entspricht daher auch der Lebensdauer des Gerätes. Aus diesem Grund bezieht sich die Fallzahl auf die neu registrierten unbemannten Fluggeräte. Vor der eigentlichen Prüfung muss ein Online-Training beim LBA absolviert werden. Hierfür sind ca. 3 Stunden einzuplanen. Es werden der neue EU-Rechtsrahmen für unbemannte Fluggeräte und technische Grundlagen in insgesamt 9 Themenblöcken vermittelt. Die eigentliche Online-Prüfung besteht aus 40 Multiple-Choice-Fragen, die innerhalb von 30 Minuten beantwortet werden müssen. Durch die Vorgabe des „kleinen Drohnenführerscheins“ nach § 21a LuftVO-E für unbemannte Fluggeräte der „offenen“ Betriebskategorie ergibt sich für die Bürger ein Erfüllungsaufwand von 350.000 Stunden.

### Vorgabe 3: Informieren betroffener Bürger über ihre Rechte; § 21h Abs. 4 Nr. 4 b) LuftVO-E

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
30.000	5	0	2.500	0

Die Vorgabe verpflichtet Fernpiloten eines unbemannten Fluggerätes dazu, bei einem Eingriff in den geschützten privaten Bereich anderer Bürger diese vorab darüber zu informieren und deren Zustimmung einzuholen. Als Fernpilot ist dabei die Person gemeint, die aktiv das unbemannte Fluggerät steuert.

Grundlage für die Fallzahl sind die Bestandsgeräte im privaten Bereich, ausgenommen der Spielzeuggeräte. Da insgesamt ca. 455.000 unbemannte Fluggeräte aktuell in privatem Besitz sind, von denen rund ein Drittel Spielzeuggeräte sind, bilden für die Fallzahl dieser Vorgabe rund 300.000 Bestandsgeräte die Grundlagen. In etwa 10 % der Fälle ist damit zu rechnen, dass ein Eingriff in den geschützten privaten Bereich stattfindet. Deswegen lässt sich die Fallzahl dieser Vorgabe mit rund 30.000 Fällen pro Jahr beziffern.

Für die Erfüllung der Vorgabe müssen Fernpiloten die betroffenen Bürger über den Eingriff in den geschützten privaten Bereich informieren und von diesen dafür eine Zustimmung einholen. Als Zeitaufwand werden hierfür ca. 5 Minuten pro Fall angesetzt. Aus der Vorgabe entsteht für die Bürger insgesamt ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 2.500 Stunden.

### Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nach Vorgaben

#### Vorgabe 1 (Informationspflicht): Mitteilungspflicht Registrierungsdaten für Betreiber unbemannter Fluggeräte der Betriebskategorie „speziell“ und für Eigentümer zulassungspflichtiger unbemannter Fluggeräte; § 66a, § 66b LuftVG-E

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personalkosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
5.000	15	34,50	0	43	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				43	

Die Vorgabe verpflichtet den Normadressaten Wirtschaft dazu, die registrierungspflichtigen Daten für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in den Betriebskategorien „speziell“ und „zulassungspflichtig“ dem LBA zu übermitteln und ggf. fortlaufend zu aktualisieren.

Die Fallzahl ergibt sich hierbei aus den Daten einer Nachmessung des StBA sowie einer Studie des BDL. Demnach stieg der Bestand an unbemannten Fluggeräten in den Betriebskategorien „speziell“ und „zulassungspflichtig“ zwischen den Jahren 2017 und 2019 im Mittel um ca. 5.000 unbemannte Fluggeräte pro Jahr.

Der Zeitaufwand von 15 Minuten pro Fall bestimmt sich nach den Standardaktivitäten für die Beschaffung von Daten und das Ausfüllen von Formularen. Der Lohnsatz in Höhe von 34,50 Euro ergibt sich aus den durchschnittlichen Lohnkosten der Gesamtwirtschaft basierend auf der Lohnkostentabelle Wirtschaft des StBA. Aus der Informationspflicht der Mitteilung der registrierungspflichtigen Daten für unbemannten Fluggeräte der Betriebskategorie „speziell“ und „zulassungspflichtig“ ergibt sich für die Wirtschaft ein Erfüllungsaufwand von 43 Tsd. Euro ( $5000 \cdot 15 \text{ Min} / 60 \text{ Min} \cdot 34,50 \text{ Euro} = 43.125 \text{ Euro}$ ).

**Vorgabe 2 (Informationspflicht): Abgabe einer Betriebserklärung in der Betriebskategorie „speziell“; § 21b Abs. 1 LuftVO-E**

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personalkosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
1.425	9	34,50	0	7	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				7	

Parallel zu der bisherigen Betriebsgenehmigung ist nach § 21b Abs. 1 LuftVO-E die Abgabe einer Betriebserklärung für den Betrieb unter Standardszenarien in der Betriebskategorie „speziell“ möglich. Für jedes Standardszenario sind exakte Mindestsicherheitsstandards und eine genaue Liste von Maßnahmen zur Risikominderung definiert, deren Einhaltung der Betreiber eines unbemannten Fluggerätes gegenüber der zuständigen Behörde erklären muss. Der Betreiber kann entweder eine Betriebsgenehmigung beantragen oder eine Betriebserklärung abgeben. Bisher sind zwei Standardszenarien definiert. Das sogenannte Betreiberzeugnis für Leicht-UAS (LUC) wird hier nicht weiter betrachtet, da es nur sehr wenige Betriebe betrifft, die eine eigenen Flotte an unbemannten Fluggeräten haben und ihren Betrieb „zertifizieren“ lassen möchten, um jeweils selbst Risikobewertungen vornehmen zu können.

Die Fallzahl ergibt sich hierbei aus den Daten einer Nachmessung des StBA sowie einer Studie des BDL. Demnach stieg der Bestand an kommerziell genutzten unbemannten Fluggeräten zwischen den Jahren 2017 und 2019 im Mittel um ca. 5.000 Geräte jährlich. Laut der Studie des BDL sind davon ca. 5 % sogenannte Profigeräte mit einem Wert von über 10.000 Euro. Dies entspricht etwa 250 Geräten. Diese lassen sich der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ zuordnen. Die restlichen 4.750 unbemannten Fluggeräte lassen sich der Betriebskategorie „speziell“ zuordnen. Anhand von Schätzungen ist davon auszugehen, dass für etwa 30 % aller unbemannten Fluggeräte der Betriebskategorie „speziell“ eine Betriebserklärung abgegeben wird. Die generelle Pflicht zur Betriebsgenehmigung bestand auch schon vorher, weshalb nur die Abgabe der Betriebserklärung eine neue Informationspflicht darstellt. Demnach ergibt sich für diese Vorgabe eine jährliche Fallzahl von 1.425.

Der Zeitaufwand lässt sich anhand von Standardaktivitäten nach der Zeitwerttabelle Wirtschaft des StBA herleiten. Nach Einschätzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist die Abgabe einer Betriebserklärung nicht sehr aufwendig. Für das Beschaffen und Aufbereiten von Daten, das Ausfüllen von Formularen und die Übermittlung der Daten nach insgesamt einfacher Komplexität ergibt sich ein Zeitaufwand von 9 Minuten pro Fall.

Der Lohnsatz in Höhe von 34,50 Euro ergibt sich aus den durchschnittlichen Lohnkosten der Gesamtwirtschaft basierend auf der Lohnkostentabelle Wirtschaft. Aus der Informationspflicht der Abgabe einer Betriebserklärung für die Betriebskategorie „speziell“ ergibt sich für die Wirtschaft ein Erfüllungsaufwand von 7 Tsd. Euro. ( $1.425 \cdot 9 \text{ Min} / 60 \text{ Min} \cdot 34,50 \text{ Euro} = 7.374,38 \text{ Euro}$ ).

**Vorgabe 3 (Informationspflicht): Antrag auf Zulassung für unbemannte Fluggeräte der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“; § 21c LuftVO-E**

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personalkosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
250	510	34,50	0	73	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				73	

Nach § 21c LuftVO-E muss für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ ein Antrag auf Zulassung beim LBA gestellt werden. Durch die Höhe des Betriebsrisikos gelten für die Zulassung des unbemannten Fluggerätes zusätzlich auch Vorschriften für die Zulassung des Betreibers sowie für die Vergabe von sogenannten Fernpilotenlizenzen.

Die Fallzahl ergibt sich hierbei aus den Daten einer Nachmessung des StBA sowie einer Studie des BDL. Demnach stieg der Bestand an kommerziell genutzten unbemannten Fluggeräten zwischen den Jahren 2017 und 2019 im Mittel um ca. 5.000 Geräte pro Jahr. Laut der Studie des BDL sind davon ca. 5 % sogenannte Profigeräte mit einem Wert von über 10.000 Euro. Dies entspricht etwa 250 Geräten. Diese lassen sich der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ zuordnen.

Der Zeitaufwand lässt sich anhand von Standardaktivitäten nach der Zeitwerttabelle Wirtschaft des StBA ableiten. Da davon auszugehen ist, dass die Zulassung von unbemannten Fluggeräten der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ komplex ist, ergibt sich für das Beschaffen und Aufbereiten von Daten, für das Ausfüllen von Formularen und für die weitere Informationsbeschaffung ein Zeitaufwand von 510 Minuten pro Fall. Der Lohnsatz in Höhe von 34,50 Euro ergibt sich aus den durchschnittlichen Lohnkosten der Gesamtwirtschaft basierend auf der Lohnkostentabelle Wirtschaft des StBA. Aus dem Antrag auf Zulassung für unbemannte Fluggeräte der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ ergibt sich für die Wirtschaft ein Erfüllungsaufwand von 73 Tsd. Euro ( $250 \cdot 510 \text{ Min} / 60 \text{ Min} \cdot 34,50 \text{ Euro} = 73.313 \text{ Euro}$ ).

**Vorgabe 4 (Informationspflicht): Information betroffener Bürger über ihre Rechte; § 21h Abs. 4 Nr. 4 b) LuftVO-E**

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personalkosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
2.000	5	34,50	0	6	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				6	

Die Vorgabe verpflichtet Fernpiloten dazu, bei einem Eingriff in den geschützten privaten Bereich anderer Bürger diese vorab darüber zu informieren und deren Zustimmung einzuholen. Als Fernpilot ist dabei die Person gemeint, die aktiv das unbemannte Fluggerät steuert.

Grundlage für die Fallzahl sind die Bestandsgeräte im kommerziellen Bereich. Aus einer Studie des BDL geht hervor, dass sich der Bestand an kommerziellen unbemannten Fluggeräten in Deutschland auf rund 20.000 Geräte beläuft. In etwa 10 % der Fälle ist damit zu rechnen, dass ein Eingriff in den geschützten privaten Bereich stattfindet. Deswegen lässt sich die Fallzahl dieser Vorgabe mit rund 2.000 beziffern.

Für die Erfüllung der Vorgabe müssen Fernpiloten bzw. Unternehmen die betroffenen Bürger über den Eingriff in den geschützten privaten Bereich informieren und von diesen dafür eine Erlaubnis einholen. Nach Standardaktivitäten der Zeitwerttabelle der Wirtschaft des StBA ergibt sich für die Beschaffung der nötigen Informationen

sowie die Aufbereitung der Daten ein Zeitaufwand von 5 Minuten. Der Lohnsatz in Höhe von 34,50 Euro ergibt sich aus den durchschnittlichen Lohnkosten der Gesamtwirtschaft basierend auf der Lohnkostentabelle Wirtschaft. Aus dem Antrag auf Zulassung für unbemannte Fluggeräte der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ ergibt sich für die Wirtschaft ein Erfüllungsaufwand von 6 Tsd. Euro ( $2000 \cdot 5 \text{ Min}/60 \text{ Min} \cdot 34,50 \text{ Euro} = 5.750 \text{ Euro}$ ).

**Vorgabe 5 (Weitere Vorgabe): Kompetenznachweis für Fernpiloten der Betriebskategorie „speziell“; § 21b LuftVO-E**

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personalkosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
4.750	690	34,50	250	1.885	1.188
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				3.072	

Gemäß § 21b LuftVO-E sind Fernpiloten von unbemannten Fluggeräten der Betriebskategorie „speziell“ dazu verpflichtet, ihre Kompetenz durch einen Kompetenznachweis oder ein Fernpiloten-Zeugnis nachzuweisen.

Die Fallzahl ergibt sich hierbei aus den Daten einer Nachmessung des StBA sowie einer Studie des BDL. Demnach stieg der Bestand an kommerziell genutzten unbemannten Fluggeräten zwischen den Jahren 2017 und 2019 im Mittel um ca. 5.000 unbemannte Fluggeräte pro Jahr. Laut der Studie des BDL sind davon ca. 5 % sogenannte Profigeräte mit einem Wert von über 10.000 Euro. Dies entspricht etwa 250 Geräten. Diese lassen sich der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ zuordnen. Die restlichen 4.750 Geräte lassen sich der Betriebskategorie „speziell“ zuordnen.

Das Erlangen des Fernpiloten-Zeugnisses ist wesentlich umfangreicher als der sogenannte „kleine Drohnenführerschein“. Voraussetzung für den Abschluss des „großen Drohnenführerscheins“ ist zunächst der „kleine Drohnenführerschein“. Darüber hinaus ist ein Selbsttraining auf offenem Feld durchzuführen und dies schriftlich zu bestätigen. Weiterhin ist eine schriftliche Theorieprüfung bei einer dafür zertifizierten benannten Stelle abzulegen. Die Schulungen und Prüfungen werden von zertifizierten Unternehmen über ganz Deutschland verteilt angeboten und setzen sich aus mehreren Stunden Unterricht zusammen. Die Theorieprüfung besteht aus 30 Multiple-Choice-Fragen aus insgesamt drei Fachgebieten. Nach erfolgreichem Abschluss dieser Prüfung kann das Fernpiloten-Zeugnis beim LBA beantragt werden. Dieses Zeugnis hat eine Gültigkeit von 5 Jahren und muss danach aufgefrischt werden. Als Zeitaufwand des „großen Drohnenführerscheins“ lässt sich insgesamt ein Schultag ansetzen, bestehend aus: Inhalten lernen, Prüfung ablegen und Training auf offenem Feld. Insgesamt ergibt sich für diese Vorgabe ein Zeitaufwand von 690 Minuten („kleiner Drohnenführerschein“ + 1 Schultag); ( $8 \text{ h} \cdot 60 \text{ Min} + 180 \text{ Min} + 30 \text{ Min} = 690 \text{ Min}$ ).

Der Lohnsatz in Höhe von 34,50 Euro ergibt sich aus den durchschnittlichen Lohnkosten der Gesamtwirtschaft basierend auf der Lohnkostentabelle Wirtschaft. Die Prüfungen des Fernpiloten-Zeugnisses sind in jedem Fall kostenpflichtig. Der Preis für die Schulung inklusive Prüfung beträgt in Abhängigkeit vom jeweiligen Dienstleister und Prüfer rund 100 bis 400 Euro. Im Mittel ergibt dies jährliche Sachkosten von 250 Euro pro Fall.

Aus der Pflicht des Kompetenznachweises für Fernpiloten unbemannter Fluggeräte der Betriebskategorie „speziell“ ergibt sich für die Wirtschaft ein Erfüllungsaufwand von 3.072 Tsd. Euro ( $4.750 \cdot 690 \text{ Min}/60 \text{ Min} \cdot 34,50 \text{ Euro} + 4.750 \cdot 250 \text{ Euro} = 3.072.063 \text{ Euro}$ ).

**Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben****Vorgabe 1: Registerführung; §§ 66a und § 66b LuftVG-E**

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personalkosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
1	0	0	30.000	0	30
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				30	

Jährlicher Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personalkosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
105.000	10	38,80	0,38	679	40
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				719	

Gemäß der neuen Regelung hat das LBA ein Register zu führen. Betreiber von unbenannten Fluggeräten der Betriebskategorie „offen“, „speziell“ sowie Eigentümer zulassungspflichtiger unbemannter Fluggeräte müssen sich demnach mit Namen bzw. mit Name oder Firma und Nennung des Registergerichtes und der Registernummer bei juristischen Personen, Anschrift, Kontaktdaten, vorhandenen Betriebsgenehmigungen und Versicherungsnummer registrieren. Das LBA plausibilisiert die Registerdaten und stellt diese im Einzelfall bestimmten Stellen des Bundes und der Länder sowie anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu in der Vorschrift festgelegten Zwecken zur Verfügung.

Als Fallzahl ist die Summe aus den durchschnittlichen jährlichen Absatzmengen von unbemannten Fluggeräten der genannten Betriebskategorien aus dem vergangenen Jahr anzusetzen. Wie bereits hergeleitet, werden jährlich rund 100.000 unbemannte Fluggeräte der Betriebskategorie „offen“ und ca. 5.000 der Betriebskategorien „speziell“ und „zulassungspflichtig“ in Betrieb genommen. In Summe ist somit mit 105.000 Registrierungen jährlich zu rechnen.

Der Zeitaufwand wird in Anlehnung an ähnliche Vorgaben, die im Bestand des StBA dokumentiert sind, hergeleitet. Dabei lassen sich folgende Standardaktivitäten einfacher Komplexität für den laufenden Aufwand ableiten:

- Formelle Prüfung
- Daten sichten

Gesamtzeitaufwand = 10 Minuten pro Fall

Für die Berechnung der Personalkosten wird der durchschnittliche Lohnsatz für die Verwaltung auf Bundesebene angesetzt. Nach dem Leitfaden für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands beträgt der Stundenlohn 38,80 Euro. Zusammenfassend betragen die jährlichen Personalkosten 679 Tsd. Euro (105.000\*10 Min\*38,80 Euro/60 Min=679.000 Euro).

Nach den Angaben des Ressorts ist für die Entwicklung der Registrierungsdatenbank in Summe von rund 30 Tsd. Euro einmaliger Erfüllungsaufwand auszugehen.

Für die Betreuung und Pflege bzw. Instandhaltung des Registers sind laut dem Ressort ca. 40 Tsd. Euro Sachkosten jährlich zu erwarten. Pro Fall sind rein rechnerisch 0,38 Cent pro Registrierung zu überschlagen. Damit beträgt der laufende jährliche Erfüllungsaufwand rund 719 Tsd. Euro (679.000 Euro+40.000 Euro=719.000 Euro).

**Vorgabe 2: Prüfungsdurchführung und Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen für Fernpiloten in der Betriebskategorie „offen“ und „speziell“; §§ 21a und 21b LuftVO-E**

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personal-kosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
2	28.800	38,80	30.000	37	60
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				97	

Jährlicher Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personal-kosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
2	60	38,80	40.000	0,078	80
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				80	

Die neuen Vorgaben zu §§ 21a und 21b LuftVO-E regeln die Zuständigkeit für die Durchführung von Prüfungen und die Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten in den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“. Demnach ist das LBA für die Feststellung der Identität und für die Durchführung von Prüfungen und Ausstellung von Zeugnissen zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten zuständig. Die Kompetenznachweise finden auf Basis einer Online-Prüfung statt und die erforderlichen Bescheinigungen werden in Form von Downloads nach erfolgreich abgeschlossener Prüfung online zur Verfügung gestellt. Für die Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ sind jeweils unterschiedliche Prüfungen notwendig. Für die Aufstellung und Aufbereitung der Lerninhalte und der Prüfungsfragen aus verschiedenen Fachgebieten wird ein einmaliger Aufwand in Höhe eines vierteljährlichen Vollzeitäquivalents angenommen. Pro Prüfung sind somit rund 480 Stunden bzw. 28.800 Minuten pro Fall zu  $(20 \cdot 3 \cdot 8)$  zu berechnen. Für die Erstellung und Programmierung eines Online-Tools werden laut Ressort rund 30 Tsd. Euro Sachkosten pro Betriebskategorie anfallen. In Summe sind somit einmalig 37,25 Tsd. Euro Personalkosten  $(2 \cdot 28.800 \text{ Min} \cdot 38,80 \text{ Euro} / 60 \text{ Min} = 37.248 \text{ Euro})$  und 60 Tsd. Euro Sachkosten  $(30.000 \text{ Euro} \cdot 2 = 60.000 \text{ Euro})$  zu berechnen.

Für die laufende Betreuung der Online-Tools werden pro Betriebskategorie, nach Absprache mit dem Ressort, geschätzt rund 1 Stunde laufender Personalaufwand und rund 40 Tsd. Euro Sachkosten pauschal für den Support und Kundenservice pro Jahr veranschlagt. Zur Berechnung der Lohnkosten, einmalig wie laufend, wird der durchschnittliche Lohnsatz von 38,80 Euro pro Stunde auf Bundesebene angesetzt. Damit beträgt der laufende jährliche Erfüllungsaufwand 80 Tsd. Euro  $(2 \cdot 60 \text{ Min} \cdot 38,80 \text{ Euro} / 60 \text{ Min} + 2 \cdot 40.000 \text{ Euro} = 80.078 \text{ Euro})$ .

**Vorgabe 3: Prüfung und Bestätigung einer Betriebserklärung in der Betriebskategorie „speziell“; § 21b Abs. 1 LuftVO-E**

Jährlicher Erfüllungsaufwand der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personal-kosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
1.425	30	40,30	0	29	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				29	

Parallel zu der bisherigen Betriebsgenehmigung ist nach § 21b Abs. 1 LuftVO-E der Betrieb unter Standardszenarien in der Betriebskategorie „speziell“ mit einer Betriebserklärung möglich. Für jedes Standardszenario sind exakte Mindestsicherheitsstandards und eine genaue Liste von Maßnahmen zur Risikominderung definiert, deren Einhaltung der Betreiber eines unbemannten Fluggerätes gegenüber der zuständigen Behörde erklären muss. Der Betreiber kann entweder eine Betriebsgenehmigung beantragen oder eine Betriebserklärung abgeben. Bisher sind zwei Standardszenarien definiert.

Wie bereits hergeleitet, wird durchschnittlich von 4.750 jährlichen Inbetriebnahmen unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „speziell“ ausgegangen. Das Ressort geht von einer Verteilung von ca. 30 % des Betriebs unter Standardszenarien aus. Somit ist jährlich mit rund 1.425 Betriebserklärungen zu rechnen.

Für die Prüfung und Bestätigung einer Betriebserklärung wird der Zeitaufwand in Anlehnung an bereits quantifizierte Verwaltungsvorgaben, die im Bestand des StBA dokumentiert sind, hergeleitet. Dabei lassen sich folgende Standardaktivitäten einfacher Komplexität pro Fall ableiten:

- Beraten, Vorgespräche führen
- Formelle Prüfung, Daten sichten
- Eingang bestätigen, Einholen fehlender Daten
- Abschließende Informationen aufbereiten, Bescheid erstellen

Gesamtzeitaufwand = 30 Minuten pro Fall

Ausgehend von einem Lohnsatz in Höhe von 40,30 Euro pro Stunde, resultiert ein laufender jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 29 Tsd. Euro ( $1425 \cdot 30 \text{ Min} \cdot 40,30 \text{ Euro} / 60 \text{ Min} = 28.714 \text{ Euro}$ ).

#### **Vorgabe 4: Erteilung von Zulassungen für unbemannte Fluggeräte der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“; § 21c LuftVO-E**

Jährlicher Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personalkosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
250	1.440	38,80	0	233	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				233	

Nach § 21c LuftVO-E ist für unbemannten Fluggeräte, die in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ angesiedelt sind, eine Zulassung erforderlich. Es handelt sich um besonders große oder personentragende unbemannte Fluggeräte (zum Beispiel Flugtaxis) oder solche, die Gefahrgüter transportieren. Diese Geräte sind in ihrer technischen Komplexität und ihrem Verwendungszweck vergleichbar zur bemannten Luftfahrt, weshalb an ihre Zulassung auch besonders hohe Anforderungen an die Sicherheit und ein entsprechend hoher Prüfungsmaßstab an die Behörde gestellt werden.

Wie bereits anfangs angegeben, werden jährlich rund 250 Inbetriebnahmen unbemannter Fluggeräte der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ erwartet.

Aufgrund dessen wird der Zeitaufwand nach Standardaktivitäten hoher Komplexität aus dem Datenbestand des StBA hergeleitet:

- Beraten, Vorgespräche führen
- Inhaltliche Prüfung
- Eingang bestätigen, Einholen fehlender Daten
- Abschließende Informationen aufbereiten, Bescheid erstellen

Gesamtzeitaufwand = 1.440 Minuten pro Fall

Ausgehend von einem Lohnsatz in Höhe von 38,80 Euro pro Stunde auf Bundesebene, resultiert ein jährlicher Verwaltungsaufwand von rund 233 Tsd. Euro ( $250 \cdot 1440 \text{ Min} \cdot 38,80 \text{ Euro} / 60 \text{ Min} = 232.800 \text{ Euro}$ ). Sachkosten fallen hierbei nicht an.

#### Vorgabe 5: Betrieb unbemannter Fluggeräte aus Drittländern; § 21d LuftVO-E

Jährlicher Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personalkosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
50	180	38,80	0	6	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				6	

Die neue Vorgabe regelt den Betrieb unbemannter Fluggeräte durch Betreiber aus Drittländern im deutschen Hoheitsgebiet. Der Betreiber hat sein Vorhaben bei der zuständigen Behörde anzumelden und genehmigen zu lassen. Das Ressort geht hier von einer geschätzten Fallzahl von ca. 50 Anträgen jährlich aus. Der Zeitaufwand wird ebenfalls in Anlehnung an ähnliche Vorgaben, die im Bestand des StBA dokumentiert sind, hergeleitet. Dabei lassen sich folgende Standardaktivitäten mittlerer Komplexität im Zusammenhang mit der Bearbeitung eines Antrags auf Genehmigung ableiten:

- Beraten, Vorgespräche führen
- Formelle und inhaltliche Prüfung
- Eingang bestätigen, Einholen fehlender Daten
- Abschließende Informationen aufbereiten, Bescheid erstellen

Gesamtzeitaufwand = 180 Minuten pro Fall

Gemäß Vorgabe ist das LBA zuständig, deshalb wird auch hier ein durchschnittlicher Lohnsatz auf Bundesebene in Höhe von 38,80 Euro angesetzt. Damit liegt der jährliche Verwaltungsaufwand, ausgehend von 50 Fällen pro Jahr, bei 6 Tsd. Euro ( $50 \cdot 180 \text{ Min} \cdot 38,80 \text{ Euro} / 60 \text{ Min} = 5.820 \text{ Euro}$ ).

#### Vorgabe 6: Festlegung geografischer Gebiete zur Beschränkung des Flugbetriebs; § 21h Abs. 3 LuftVO-E

Jährlicher Erfüllungsaufwand des Bundes

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personalkosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
1	0	0	40.000	0	40
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				40	

Der Betrieb von unbemannten Fluggeräten in den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ bedarf wegen des grundsätzlichen Verbots nach wie vor einer Ausnahmegenehmigung durch die zuständige Luftfahrtbehörde, wenn er in geografischen Gebieten stattfindet (§ 21h LuftVO-E). Die Regelung des § 21h Absatz 3 LuftVO-E ermöglicht die Einrichtung weiterer geografischer Gebiete, die seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur oder einer von ihm beauftragten Bundesbehörde erfolgen. Es ist vorgesehen, dass aus bereits verfügbaren Quellen entsprechende Kartentools entwickelt und auf einer digitalen Plattform neben anderen Funktionen eingestellt werden. Da die hohe Zahl an geografischen Gebieten nicht im Einzelnen, sondern automatisch aus vorhandenen Quellen identifiziert wird, wird der Aufwand vornehmlich in der Entwicklungsphase entstehen. Die laufenden Kosten für die Betreuung und Aktualisierung der elektronischen Plattform sind als marginal anzusehen.

Im Rahmen dieser Schätzung konnten keine belastbaren Angaben zu Entwicklungskosten eingeholt bzw. recherchiert werden, deshalb werden hier keine weiteren Angaben gemacht. Die Kosten für die laufende Betreuung der elektronischen Plattform werden analog zu der Registerführung pauschal mit 40 Tsd. Euro Sachkosten für Support und Aktualisierung der Datenbank berechnet.

#### Vorgabe 7: Anpassen des Gebührenverzeichnisses; § 2 LuftKostV-E

Eimaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in EUR)	Sachkosten pro Fall (in EUR)	Personal-kosten (in Tsd. EUR)	Sachkosten (in Tsd. EUR)
16	1.500	40,30	0	16	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. EUR)				16	

Die nationalen Luftfahrtbehörden sind im Bereich der unbemannten Luftfahrt schon seit Änderung der LuftVO im Jahr 2017 mit Aufgaben betraut. So erteilen die Luftfahrtbehörden der Länder die Erlaubnis für den Betrieb unbemannter Luftfahrtsysteme oder Flugmodelle nach dem derzeitigen § 21a Absatz 1 LuftVO oder lassen Ausnahmen von den Betriebsverboten des § 21b LuftVO zu. Die für diese Amtshandlungen erhobenen Gebührensätze sind im Gebührenverzeichnis der LuftKostV als Anlage ausgewiesen. Mit der Änderung der LuftVO sind auch die Gebührensätze einmalig anzupassen. Ein laufender Erfüllungsaufwand entsteht dadurch nicht zusätzlich. Der Zeitaufwand wird in Anlehnung an vergleichbare Vorgaben, die im Bestand des StBA dokumentiert sind, hergeleitet. Dabei lässt sich die Anpassung des Gebührenkatalogs mit der Standardaktivität „Anpassen interner Prozesse“ mittlerer Komplexität von 1.500 Minuten pro Fall ableiten. Da der Gebührenkatalog pro Bundesland überarbeitet werden muss, wird hier die Fallzahl 16 und der durchschnittliche Lohnsatz auf Landesebene (Lohnkostentabelle Verwaltung) für die Berechnung des Erfüllungsaufwands übernommen. Damit liegt der einmalige Verwaltungsaufwand bei 16 Tsd. Euro ( $16 \cdot 1.500 \text{ Min} \cdot 40,30 \text{ Euro} / 60 \text{ Min} = 16.120 \text{ Euro}$ ).

#### 5. Weitere Kosten

Durch das Inkrafttreten des Regelungsvorhabens ergeben sich für die Normadressaten Bürger und Wirtschaft insgesamt etwa 5.569 Tsd. Euro höhere jährliche weitere Kosten, da zusätzliche Gebührentatbestände definiert wurden. Davon entfallen ca. 5.000 Tsd. Euro auf die Bürgerinnen und Bürger und ca. 569 Tsd. Euro auf die Wirtschaft. Die Schätzung des laufenden jährlichen Gebührevolumens kann jedoch lediglich als grober Anhaltspunkt dienen, da die jährlichen Fallzahlen mit hoher Unsicherheit behaftet sind. Zudem lassen die verwendeten Rahmengebühren eine genauere Berechnung nicht zu. Von dem Gebührevolumen entfallen etwa 1.583 Tsd. Euro auf die Länder und etwa 3.986 Tsd. Euro auf den Bund. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

#### 6. Weitere Gesetzesfolgen

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung sind nicht zu erwarten.

#### VII. Befristung; Evaluierung

Mit dem Gesetzentwurf werden die Regelungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in Deutschland zur Anwendung gebracht und die den Mitgliedstaaten darin eröffneten Gestaltungsspielräume genutzt. Die genannte EU-Verordnung ist unbefristet. Eine Befristung der nationalen Vorschriften verbietet sich daher, soweit sie zwingend erforderlich sind, um die Anwendung der EU-Verordnung sicherzustellen. Insoweit erscheint auch eine rein nationale Evaluierung der nationalen Vorschriften nicht angezeigt, da die materiellen Regelungsinhalte, deren Vollzug durch diese sichergestellt werden soll, sich unmittelbar aus der EU-Verordnung ergeben.

Anders verhält es sich mit Regelungsteilen, mit denen den Mitgliedstaaten durch die EU-Verordnung belassene Gestaltungsspielräume genutzt werden. Diesbezüglich erscheint eine nationale Evaluierung vor allem mit Blick auf die derzeit noch nicht genau absehbaren technischen Entwicklungen und Verwendungen von unbemannten

Fluggeräten sowie die zu erwartende deutliche Steigerung der Nutzung der unbemannten Fluggeräte angezeigt. Dies betrifft insbesondere womöglich notwendig werdende Nachjustierungen bei den Regelungen zur geografischen Beschränkung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten nach §§ 21h und 21i LuftVO. Hierzu wird in vierjährigen Abständen, erstmals zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, ein Bericht vorgelegt.

Bei dieser Evaluierung wird es darum gehen, die Auswirkungen der Neuregelung zu unbemannten Fluggeräten auf den Schutz von Umwelt und Natur, insbesondere die Stör- und Scheuchwirkung von unbemannten Fluggeräten auf Tiere in geschützten Gebieten und die Wirkungen der Geräuschimmissionen der unbemannten Fluggeräte auf Menschen näher ermitteln zu können. Ferner dient die Evaluierung der Überprüfung, ob auch der bisher von den Regelungen gewährleistete Persönlichkeitsschutz in der Praxis ausreicht oder ergänzungsbedürftig ist. Dabei sollen verschiedene Parameter des Betriebs, wie Flughöhe, Startmasse und Geschwindigkeit des Fluggerätes, auf ihr Störpotenzial hin untersucht und evaluiert werden.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)**

#### **Zu Nummer 1**

##### **Zu Buchstabe a**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung aufgrund der Einfügung des neuen Absatzes 2a.

##### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Da die Zuständigkeiten der Länder im Bereich der unbemannten Luftfahrt nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in den neuen Nummern 16a bis 16d des § 31 Absatz 2 LuftVG geregelt werden, ist § 31 Absatz 2 Nummer 16 Buchstabe f LuftVG neu zu fassen und auf das Steigenlassen von Flugkörpern mit Eigenantrieb zu beschränken.

##### **Zu Doppelbuchstabe cc**

Mit den neuen Nummern 16a bis 16d in § 31 Absatz 2 LuftVG werden die Zuständigkeiten der Länder im Bereich der unbemannten Luftfahrt nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 geregelt.

Nach Nummer 16a ist die Aufsicht über den Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „offen“ nach Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 4 und Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 Aufgabe der Länder. Der Betrieb innerhalb dieser Kategorie kann zunächst grundsätzlich erlaubnisfrei erfolgen. Dieser Grundsatz ist aus der bisherigen Regelung des § 21a LuftVO bekannt. Der Betreiber des unbemannten Fluggerätes hat jedoch bestimmte technische Anforderungen an das Gerät, an den Betrieb und an den Fernpiloten zu beachten, die in Artikel 4 und Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 näher ausgeführt werden. Zu den Vorgaben an den Betrieb zählt etwa, dass nur solche unbemannten Fluggeräte erfasst werden, die eine Startmasse von weniger als 25 Kilogramm aufweisen, und diese Geräte in einer sicheren Entfernung von Menschen gehalten und nicht über Menschenansammlungen geflogen werden. Im Rahmen ihrer Zuständigkeit sind die Länder daher verpflichtet, auf die Einhaltung dieser Regeln zu achten. Da das Luftfahrt-Bundesamt für die Durchführung von Prüfungen und die Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten nach Artikel 4 Absatz 2 in Verbindung mit Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zuständig ist, liegt für diese Aufgabenbereiche der Betriebskategorie „offen“ die Aufsichtsfunktion demgegenüber beim Luftfahrt-Bundesamt.

Nummer 16b bezieht sich auf die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für den Betrieb von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in der Betriebskategorie „speziell“ nach der genannten Durchführungsverordnung. Die Zuständigkeit der Länder erfasst dabei nur den Betrieb dieser unbemannten Fluggeräte, soweit sie eine Startmasse von weniger als 25 Kilogramm haben; bei einer darüber hinausgehenden Startmasse ist das Luftfahrt-Bundesamt zuständig. Der Grund für das Abstellen auf die Startmasse ist die mit ihr einhergehende hohe technische Komplexität des Gerätes und seiner Ausrüstung. Dem entspricht auch die bisherige Massenbegrenzung des § 21b Absatz 2 LuftVO. Die Zuständigkeit der Länder mit einer Startmasse von weniger als 25 Kilogramm gilt

auch für die Aktualisierung der erteilten Betriebsgenehmigung, wenn die Betreiber ihren Betrieb auch außerhalb von Deutschland durchführen möchten und daraufhin eine Aktualisierung der in Deutschland erteilten Betriebsgenehmigung nach Artikel 13 Absatz 2 Satz 2 durchzuführen ist. Unabhängig von der Startmasse ist das Luftfahrt-Bundesamt für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen zuständig, wenn der Antragsteller bereits Inhaber eines vom Luftfahrt-Bundesamt erteilten Betreiberzeugnisses nach Teil C des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist.

Die Aufgaben nach Nummer 16b Satz 1 erster Teilsatz können auf Antrag eines Landes auf den Bund rückübertragen werden. Eine ähnliche Rückübertragungsmöglichkeit ist bereits in der durch das Fünfzehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes eingeführten Nummer 11a enthalten.

Nummer 16c erfasst die Zuständigkeiten der Länder im Rahmen der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in geografischen Gebieten nach Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947.

Nummer 16d regelt die Zuständigkeit der Länder für die Erteilung von Erlaubnissen zum Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Modellflugvereinen nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947.

#### **Zu Doppelbuchstabe dd**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Einfügung der Nummern 16a bis 16d in § 31 Absatz 2 LuftVG.

#### **Zu Buchstabe b**

In Absatz 2a wird für die Fälle des Absatzes 2 Nummer 11a und 16b bestimmt, dass auf Antrag eines Landes die Aufgaben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder von einer von ihm bestimmten Bundesbehörde oder Stelle wahrgenommen werden können. Eine solche Regelung gab es bislang schon in Absatz 2 Nummer 11a Satz 2. Aus Gründen der Rechtsklarheit werden diese Fälle nunmehr in einem neuen Absatz 2a gemeinsam mit den Anwendungsfällen der Nummer 16b erfasst.

#### **Zu Buchstabe c**

Für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten (Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen) in der Betriebskategorie „speziell“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist eine Betriebsgenehmigung erforderlich. Hierzu müssen die Betreiber nach den Vorschriften der genannten Durchführungsverordnung unter anderem jeweils eine Risikobewertung und Minderungsmaßnahmen für den geplanten Betrieb vorlegen, die behördlich überprüft werden, bevor eine Betriebsgenehmigung durch die zuständige Luftfahrtbehörde erteilt werden kann. Die Prüfung erfasst auch die Überprüfung der in den unbemannten Fluggeräten konkret verbauten Technik. Dabei kann der Prüfaufwand in technischer Hinsicht erheblich umfangreicher sein als der bisherige Prüfaufwand nach den Vorschriften der Luftverkehrs-Ordnung. Ohne den Aufbau eines behördeneigenen (Spezial-)Fachwissens beziehungsweise die Möglichkeit eines Rückgriffs auf externe Experten für die Genehmigungsbehörden wird dies für einzelne Behörden künftig kaum sachgerecht zu bewerkstelligen sein. Für die Landesluftfahrtbehörden, die nicht von der Möglichkeit einer Rückübertragung der Aufgaben auf den Bund nach § 31 Absatz 2 Nummer 16a Satz 2 LuftVG Gebrauch machen, kann es schwierig sein, eigenes geeignetes Fachpersonal – soweit noch nicht vorhanden – dauerhaft aufzubauen, zumal nicht sicher ist, ob dieses in entsprechender Zahl und Qualifikation auf dem Arbeitsmarkt verfügbar wäre. Diesem Umstand wird mit dem neuen Absatz 3a in § 31 LuftVG Rechnung getragen. Danach kann die Landesluftfahrtbehörde auf bereits vorhandenes externes Fachwissen zurückgreifen. Hierbei kann es sich um eine gutachtliche Stellungnahme des Luftfahrt-Bundesamtes oder einer von ihm bestimmten Stelle handeln.

#### **Zu Nummer 2**

Absatz 7 wurde durch Artikel 53 des Dritten Gesetzes zur Änderung verwaltungsrechtlicher Vorschriften vom 21.8.2002 (BGBl I S. 3322) neu in § 32 LuftVG aufgenommen. Seitdem sind 18 Jahre vergangen und die elektronische Kommunikation zwischen Bürgern und Verwaltung im In- und Ausland hat immer mehr einen rechtsverbindlichen Charakter bekommen. Es besteht daher keine Notwendigkeit mehr, am körperlichen Vorhandensein eines Dokumentes festzuhalten.

**Zu Nummer 3****Zu Buchstabe a****Zu Doppelbuchstabe aa**

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung durch Einführung der neuen Nummern 18 und 19 in § 58 Absatz 1 LuftVG.

**Zu Doppelbuchstabe bb**

Die Anfügung der neuen Nummern 18 und 19 in § 58 Absatz 1 LuftVG erfordert diese redaktionelle Änderung.

**Zu Doppelbuchstabe cc**

Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 werden neue Regelungen zum einheitlichen und sicheren Betrieb der unbemannten Fluggeräte in der Europäischen Union eingeführt. Nur bei Einhaltung dieser Regelungen durch alle Personengruppen, die diese Geräte einsetzen, kann dieses Ziel erreicht werden. Daher trifft die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 detaillierte Bestimmungen zu den jeweiligen Verantwortungsbereichen und Pflichten der Betreiber und Fernpiloten für den Betrieb in der „offenen“ und „speziellen“ Kategorie. Daneben werden auch für den Betrieb in der „zulassungspflichtigen“ Kategorie schon erste Regelungen getroffen (siehe die Pflicht zur Registrierung des Gerätes nach Artikel 14 Absatz 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947). Der Einhaltung dieser Vorschriften und Verfahren, wie es sich die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zum Ziel gesetzt hat (siehe Erwägungsgrund (2)), dient die Einführung von Bußgeldvorschriften im Luftverkehrsgesetz. Diese stellen die Grundlage dafür dar, um Fehlverhalten der Betreiber oder Fernpiloten beim Betrieb der unbemannten Fluggeräte mit einer Geldbuße belegen zu können.

Mit den neuen Nummern 18 und 19 in § 58 Absatz 1 LuftVG werden die Registrierungspflichten aus den ebenfalls neu eingefügten §§ 66a und 66b LuftVG in Bezug genommen. Mit der Einführung des Registrierungssystems für Betreiber von bestimmten unbemannten Fluggeräten und für zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte wird die schnelle Identifikation der Geräte ermöglicht und ein Beitrag zur sicheren Einbindung der Geräte in den Luftraum geleistet. Verstöße gegen die Registrierung selbst sind daher mit einer Geldbuße zu ahnden.

**Zu Buchstabe b**

Mit dem neuen Absatz 2 werden Verstöße gegen Verhaltensweisen mit einer Geldbuße belegt, die unmittelbar in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 niedergelegt sind. Daher ist es hier ausnahmsweise – anders als an den übrigen Stellen des Gesetzentwurfs – erforderlich, den in den europäischen Gebotsnormen verwendeten Begriff des „unbemannten Luftfahrzeugsystems“ aufzuführen.

**Zu Buchstabe c**

Die Höhe der Geldbuße für alle Verstöße, die mit § 58 Absatz 1 Nummer 18 und 19 sowie Absatz 2 LuftVG neu eingeführt werden, kann bis zu fünfzigtausend Euro betragen. Entsprechend werden die in den Absätzen 1 und 2 vorgenommenen Änderungen als redaktionelle Folgeänderungen auch im neuen § 58 Absatz 3 LuftVG abgebildet.

**Zu Nummer 4**

§ 66a und § 66b LuftVG sollen die Anwendbarkeit der Regelungen bezüglich der Schaffung eines Registrierungssystems über registrierungspflichtige Betreiber von unbemannten Fluggeräten und über die Registrierung zulassungspflichtiger unbemannter Fluggeräte in Übereinstimmung mit den Vorgaben von Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in Deutschland gewährleisten. Bisher bestand national keine Registrierungspflicht für unbemannte Fluggeräte und ihre Betreiber. Durch die unmittelbare Anwendbarkeit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in Deutschland besteht nun die Verpflichtung, Vorschriften bezüglich des Aufbaus und des Verfahrens im Zusammenhang mit einem Register über Betreiber von registrierungspflichtigen unbemannten Fluggeräten und über zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte zu schaffen.

Die eingefügten Vorschriften regeln die Zuständigkeiten und das Verfahren hinsichtlich der Vorgaben des Artikels 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 im Einklang mit den EU-Regelungen und unter Beachtung datenschutzrechtlicher Belange in Deutschland.

## Zu § 66a LuftVG

Die Vorschrift des § 66a LuftVG trifft Regelungen hinsichtlich eines Registers für Betreiber registrierungspflichtiger unbemannter Fluggeräte. Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 verpflichtet die Betreiber bestimmter unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „offen“ und unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „speziell“, sich selbst zu registrieren.

## Zu Absatz 1

Satz 1 verpflichtet das Luftfahrt-Bundesamt zum Führen des Registers über Betreiber von registrierungspflichtigen unbemannten Fluggeräten. Im Hinblick auf den Verwaltungsaufwand und den Zweck des Registers erscheint es zielführend, diese Aufgabe dem Luftfahrt-Bundesamt zuzuweisen, da so bundeseinheitlich der Bestand erfasst, gepflegt und auf dem aktuellen Stand gehalten werden kann.

Satz 1 Nummer 1 bis 3 bestimmt, welche unbemannten Fluggeräte vom Betreiber zu registrieren sind und folgt hierbei den Vorgaben von Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, nach denen Betreiber solche unbemannten Fluggeräte registrieren sollen, deren Betrieb ein erhöhtes Risiko darstellt. Dies sind in der „offenen“ Betriebskategorie die in Nummer 1 und Nummer 2 erfassten unbemannten Fluggeräte, deren Betrieb Sicherheitsrisiken oder weitere Risiken für den Schutz der Privatsphäre, von personenbezogenen Daten oder die Umwelt bergen kann, sowie nach Nummer 3 alle unbemannten Fluggeräte der „speziellen“ Betriebskategorie.

Satz 2 legt den Zweck des Registers über die Betreiber registrierungspflichtiger unbemannter Fluggeräte fest.

## Zu Absatz 2

Absatz 2 legt enumerativ fest, welche Daten in dem Register erhoben und verarbeitet werden dürfen und folgt dabei den Anforderungen von Artikel 14 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Die in den Nummern 1 bis 3 enthaltenen Daten beschränken sich auf die personenbezogenen Angaben, die für eine zweifelsfreie Identifikation erforderlich sind. Nummer 4 betrifft Angaben zum Versicherungsstatus. Die Nummern 5 und 6 beziehen sich im Einklang mit den EU-Vorgaben auf die Erfassung von Erklärungen und Genehmigungen in Bezug auf den Betreiber.

## Zu Absatz 3

Satz 1 regelt die Verpflichtung von Betreibern unbemannter Fluggeräte nach Absatz 1 Satz 1, vor der ersten Aufnahme des Betriebs die Daten nach Absatz 2 an das Luftfahrt-Bundesamt zu übermitteln und auf Verlangen zu belegen. Satz 2 regelt die Pflicht der registrierten Betreiber, ihre Angaben auf dem aktuellen Stand zu halten.

## Zu Absatz 4

Absatz 4 sieht eine Privilegierung für die Mitglieder von Luftsportverbänden vor, die durch die Verbände registriert werden können. Diese Möglichkeit ist in Artikel 16 Absatz 4 Satz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 vorgesehen. Bei der Nutzung dieser Möglichkeit sind hinsichtlich der Einwilligung insbesondere die Vorgaben von Artikel 4 Nummer 11 und den Artikeln 7 und 8 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, L 314 vom 22.11.2016, S. 72, L 127 vom 23.5.2018, S. 2) zu beachten. Die Verordnung (EU) 2016/679 ermöglicht es den Luftsportverbänden, das Einverständnis ihrer Mitglieder zur Weitergabe der Daten für die Registrierung ohne explizites Bestätigungsschreiben einzuholen, solange diese in informierter Weise und durch unmissverständlich abgegebene Willensbekundung in Form einer Erklärung oder einer sonstigen eindeutigen bestätigenden Handlung zu verstehen geben, dass sie mit der Verarbeitung der sie betreffenden personenbezogenen Daten einverstanden sind.

## Zu Absatz 5

Satz 1 regelt die Übermittlung einer elektronischen Registrierungsnummer an die Betreiber entsprechend den Vorgaben von Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Satz 2 verpflichtet das Luftfahrt-Bundesamt zur Einhaltung der Vorgaben aus den genannten Artikeln 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 hinsichtlich der Sicherheit der Datenverarbeitung.

## Zu Absatz 6

Satz 1 regelt die Übermittlungsbefugnis des Luftfahrt-Bundesamtes hinsichtlich der nach Absatz 2 gespeicherten Daten an dort aufgeführte zuständige Stellen des Bundes und der Länder sowie anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu dort enumerativ abschließend aufgezählten Verwendungszwecken. Der Austausch innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ergibt sich aus den Vorgaben aus Artikel 14 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Die Übermittlung im Inland dient der Abwehr von möglichen Gefahren durch unbemannte Fluggeräte wie auch zur Verfolgung daraus resultierender Straftaten und Ordnungswidrigkeiten. Sie soll es insbesondere den in Absatz 6 Satz 1 genannten inländischen Stellen ermöglichen, mithilfe der Kenntnis des Betreibers die von seinem unbemannten Fluggerät hervorgerufene Gefahr einschätzen zu können und hierdurch im Falle des Vorliegens einer solchen Gefahr die Abwägung geeigneter und erforderlicher Interventionsmaßnahmen zur Beseitigung dieser Gefahr vornehmen zu können.

Die Aufnahme von Satz 2 verdeutlicht, dass auch die nachrichtendienstliche Gefahrenforschung mitumfasst ist, soweit die Übermittlung der nach Absatz 2 Nummer 1 bis 3 gespeicherten Daten im Einzelfall zur Erfüllung der den Verfassungsschutzbehörden durch Gesetz übertragenen Aufgaben unerlässlich ist und die nach Absatz 2 Nummer 1 bis 3 gespeicherten Daten auf andere Weise nicht oder nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu erlangen sind. Der Datenkranz wird hier auf die zur Aufgabenerfüllung notwendigen Identifizierungsdaten beschränkt.

Satz 3 verpflichtet die ersuchenden Behörden nach Satz 1 Nummer 1 bis 4 und Satz 2, Aufzeichnungen über das Ersuchen mit einem Hinweis auf dessen Anlass zu führen. Die Sätze 4 und 5 enthalten Regelungen zur Aufbewahrung der Aufzeichnungen, zur Sicherung, zur Vernichtung und zur Verwertung. Satz 6 legt fest, dass der Empfänger einer Übermittlung von Daten nach Absatz 2 ausdrücklich darauf hinzuweisen ist, dass die in Absatz 2 genannten Daten nur zu dem Zweck verwendet werden dürfen, zu dem sie übermittelt werden.

## Zu Absatz 7 und 8

Neben der Existenz eines Registers sind für den Datenaustausch mit den Strafverfolgungs- und Gefahrenabwehrbehörden sowie den Verfassungsschutzbehörden auch die Modalitäten bezüglich des Zugriffs wichtig.

Zur Abwehr von möglichen Gefahren durch unbemannte Fluggeräte wie auch zur Verfolgung von Straftaten ist es erforderlich, dass die Gefahrenabwehr- und Strafverfolgungsbehörden im Rahmen des Datenaustausches dann einen automatisierten Zugriff auf die hinterlegten Registerdaten erhalten (Echtzeit), wenn diese Daten auf andere Weise nicht oder nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu erlangen sind. Sachverhalte unter Beteiligung von Luftfahrzeugen beinhalten in der Regel Prozessabläufe, die deutlich schneller sind, als Sachverhalte unter Beteiligung von erd- oder seegebundenen Fahrzeugen. Der Gewinn von Zeit zur Beurteilung der Situation ist entscheidend, um geeignete, angemessene und verhältnismäßige Maßnahmen ergreifen zu können. Es muss sichergestellt werden, dass auch außerhalb der regulären Arbeitszeiten die Erkenntnismöglichkeiten aus dem Register effektiv und effizient genutzt werden können. Eilbedürftige Anfragen insbesondere in der Nacht, an Wochenenden oder Feiertagen müssen durch ein automatisiertes Verfahren unverzüglich beantwortet werden, um Lagebeurteilungen oder Entscheidungen über weitere Maßnahmen zu unterstützen. Hierzu zählt auch die von in diesem Absatz aufgezählten Behörden benötigte Kenntnis bezüglich des Betreibers eines unbemannten Fluggerätes, hinsichtlich dessen diese Behörden zur Erfüllung der in diesem Absatz für sie jeweils genannten Zwecke eine hierfür erforderliche Fernidentifikation des unbemannten Fluggerätes durchführen, um mithilfe dieser Daten die von dem unbemannten Fluggerät hervorgerufene Gefahr einschätzen zu können und hierdurch den in diesem Absatz aufgezählten Behörden im Falle des Vorliegens einer solchen Gefahr die Abwägung geeigneter und erforderlicher Maßnahmen zur Beseitigung dieser Gefahr zu ermöglichen.

Die Möglichkeit automatisierter Anfragen dient dabei insbesondere der Beschleunigung in Eilfällen und damit einer Steigerung der Effizienz der Arbeit der Gefahrenabwehrbehörden. Daher muss sichergestellt werden, dass ein automatisierter Zugriff auf das Register (analog KBA-ZEVIS) eingerichtet wird. Anderenfalls liefe der Zweck der Einrichtung, im Ereignisfall unmittelbar die betreffende Person zu ermitteln, ins Leere.

Bei der Verfolgung von Straftaten dürften die Daten hingegen im Regelfall auch auf anderem Wege rechtzeitig und mit verhältnismäßigem Aufwand zu erlangen sein, so dass der Abruf im automatisierten Verfahren hier nur im Ausnahmefall in Betracht kommt.

Auch im Fall der Übermittlung an die Verfassungsschutzbehörden nach Absatz 8 ist Voraussetzung für die Zulässigkeit der Übermittlung im automatisierten Verfahren, dass die Daten nicht, nicht rechtzeitig oder nicht mit verhältnismäßigem Aufwand auf anderem Wege zu erlangen sind. Auch für die Verfassungsschutzbehörden ist die Informationsverfügbarkeit unabhängig von Bürostunden der zuständigen Behörde, also auch am Wochenende und nach Dienstschluss, wichtig, wenn diese Daten im Rahmen von Aufklärungsmaßnahmen benötigt werden. Die Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren beschränkt sich bei den Verfassungsschutzbehörden auf den Datenkranz des Absatzes 2 Nummer 1 bis 3.

Zu Absatz 9

Absatz 9 stellt die Lösungsregeln auf, denen die im Register gespeicherten Daten unterliegen. Danach sind die im Register gespeicherten Daten unverzüglich zu löschen, sobald feststeht, dass diese zur Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich sind. Da derzeit noch keine Erfahrungen darüber vorliegen, wie lange die nach § 66a registrierten Betreiber die in Absatz 1 Nummer 1 bis 3 aufgeführten unbemannten Fluggeräte tatsächlich betreiben oder die nach § 66b registrierten zulassungspflichtigen unbemannten Fluggeräte betrieben werden, erscheint eine Speicherfrist von zunächst fünf Jahren angemessen; eine darüber hinausgehende Speicherung ist nur zulässig, soweit sie für die Erfüllung der Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes nach § 66a Absatz 1 Satz 2 beziehungsweise § 66b Absatz 1 Satz 2 erforderlich ist. Eine Löschung des Eintrags auf Antrag des Betreibers ist jederzeit möglich, wenn die Voraussetzungen des Eintrags nicht mehr vorliegen (z. B. kein Betrieb eines unbemannten Fluggerätes mehr).

Zu Absatz 10

Absatz 10 stellt weitere Anforderungen an das Luftfahrt-Bundesamt zur Ausgestaltung des Datenformats und zur Gewährleistung der Datensicherheit.

Zu Absatz 11

Die Sätze 1 und 2 des Absatzes 11 regeln die Aufzeichnungspflicht des Luftfahrt-Bundesamtes. Satz 3 trifft Aussagen zur Verwendung der protokollierten Daten, Satz 4 zum Schutz dieser Daten.

Zu Absatz 12

Absatz 12 nimmt Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben als Betreiber unbemannter Fluggeräte von der Registrierungspflicht aus. Dies ergibt sich aus der Bereichsausnahme nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139.

Zu § 66b LuftVG

§ 66b LuftVG schafft Regelungen für ein Register über zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte entsprechend den Vorgaben von Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947.

Zu Absatz 1

Satz 1 verpflichtet das Luftfahrt-Bundesamt zum Führen des Registers über zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte. Im Hinblick auf den Verwaltungsaufwand und den Zweck des Registers soll auch diese Aufgabe dem Luftfahrt-Bundesamt zugewiesen werden.

Satz 2 legt den Zweck des Registers über zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte fest.

Zu Absatz 2

Absatz 2 legt enumerativ fest, welche Daten in dem Register nach § 66b LuftVG erhoben und verarbeitet werden dürfen und folgt dabei den Anforderungen von Artikel 14 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Die enthaltenen Daten beschränken sich dabei auf die personenbezogenen Angaben, die für eine zweifelsfreie Identifikation des Eigentümers erforderlich sind.

Zu Absatz 3

Absatz 3 Satz 1 verpflichtet die Eigentümer unbemannter Fluggeräte der „zulassungspflichtigen“ Betriebskategorie, die Daten nach Absatz 2 zu übermitteln und auf Verlangen zu belegen. Nach Satz 2 folgt die Feststellung der Nationalität und des Eintragungskennzeichens den internationalen Vorgaben von Anhang 7 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt. Satz 3 regelt die Pflicht der registrierten Eigentümer, ihre Angaben auf dem aktuellen Stand zu halten.

Zu Absatz 4

Absatz 4 Satz 1 regelt parallel zu § 66a Absatz 5 Satz 1 die Übermittlung einer elektronischen Registrierungsnummer an die Eigentümer entsprechend den Vorgaben von Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Satz 2 verpflichtet das Luftfahrt-Bundesamt zur Einhaltung der Vorgaben aus den genannten Artikeln 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 hinsichtlich der Sicherheit der Datenverarbeitung.

Zu Absatz 5

Absatz 5 regelt die entsprechende Geltung des § 66a Absatz 6 bis 11 für die nach Absatz 2 erhobenen Daten.

Zu Absatz 6

Absatz 6 regelt die Bereichsausnahme für zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte, die durch oder unter Aufsicht von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben betrieben werden.

## **Zu Artikel 2 (Änderung der Luftverkehrs-Ordnung)**

### **Zu Nummer 1**

Die Änderung der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) dient dazu, die Anwendbarkeit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in der Bundesrepublik Deutschland uneingeschränkt zu gewährleisten. Sie gilt unmittelbar und führt insbesondere ein neues System für den Betrieb unbemannter Fluggeräte ein, in dem die Anforderungen an und Regelungen zu den Geräten anhand ihrer Einordnung in sogenannte Betriebskategorien bestimmt werden. Zudem werden Vorgaben zu Nachweisen und Zeugnissen über die Kompetenz von Fernpiloten sowie zu Lizenzen gemacht. Für diese neuen Aufgaben aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 werden die Zuständigkeiten und Verfahren für die nationale Luftverkehrsverwaltung mit der vorliegenden Änderung der LuftVO festgelegt (§§ 21a bis 21e LuftVO).

In der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 finden sich auch bereits aus dem innerstaatlichen Recht bekannte Mechanismen für den Betrieb unbemannter Fluggeräte vollständig oder in leicht angepasster Weise wieder. So sind etwa die in den derzeitigen §§ 21a bis 21f LuftVO geregelten Anforderungen an den Betrieb der unbemannten Fluggeräte, wie etwa der Kenntnissnachweis für Fernpiloten oder die dreistufige Systematik aus Erlaubnisfreiheit, bestimmten Erlaubnispflichten und einzelnen Betriebsbeschränkungen beim Betrieb unbemannter Fluggeräte, auch in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 festgeschrieben oder ihre Ausweisung darin angelegt. Neu hinzugekommen sind Bestimmungen zu technischen Spezifikationen der Geräte, wie die direkte Fernidentifizierungs- oder die Geo-Sensibilisierungsfunktion, die nun für einen Großteil der Geräte verpflichtend ist. Die technischen Anforderungen an die unbemannten Fluggeräte werden dabei vereinheitlicht und müssen nun den Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 entsprechen.

Durch den Anwendungsvorrang des europäischen Rechts werden diejenigen Regelungen im bisherigen Abschnitt 5a der LuftVO aufgehoben, die bereits in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 enthalten sind und daher keine eigenständige Regelung mehr erfordern sowie solche Bestimmungen, die ihr widersprechen. In den Bereichen, in denen die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 keine Regelung trifft oder es den Mitgliedstaaten eröffnet, eigene Regelungen zu erlassen, wird die bisherige Systematik der LuftVO für unbemannte Fluggeräte beibehalten, so dass die neuen beziehungsweise angepassten Bestimmungen weiterhin im Abschnitt 5a der LuftVO verankert werden. Hierzu zählen die neuen §§ 21f und 21g LuftVO zum Modellflug auf Grundlage des Artikels 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 oder die Vorschriften zu den geografischen Gebieten in §§ 21h bis 21k LuftVO auf Grundlage der Ermächtigung der Mitgliedstaaten in Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Schließlich werden Handlungen im Falle der Nichtbeachtung dieser neuen Regelungen zum Betrieb der unbemannten Fluggeräte als Ordnungswidrigkeiten verfolgt und geahndet. Diese Verstöße werden durch Anpassung des § 44 Absatz 1 Nummer 17a bis 17d der LuftVO normiert.

Durch die Änderung des bisherigen Abschnitts 5a der LuftVO im Zuge der Einführung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erfährt die Inhaltsübersicht dieses Abschnitts eine entsprechende redaktionelle Anpassung an die nunmehr geänderten §§ 21a bis 21k. Auch die Überschrift wurde vereinheitlicht und gibt den Kernregelungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 wieder.

**Zu Nummer 2**

§ 1 LuftVO regelt den Anwendungsbereich der LuftVO. Hierzu bestimmt die Vorschrift, dass die LuftVO die Voraussetzungen und Bedingungen für die Teilnahme am Luftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland regelt, soweit die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung nicht anwendbar ist oder keine Regelung enthält. Die Bezugnahme auf die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 in § 1 der LuftVO in der derzeit geltenden Fassung rührt aus ihrer Einführung im Jahr 2012 her, auf Grund derer die LuftVO neu gefasst wurde. Hierbei fanden nicht nur Regelungen zu den innerstaatlichen Zuständigkeiten und Verfahren für die Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 Eingang in die LuftVO, sondern es erfolgte auch eine systematische Neustrukturierung der bestehenden Regelungen. Mit Blick auf die maßgeblichen Änderungen, die die LuftVO nun insbesondere in ihrem Abschnitt 5a auf Grund der Rechtsakte zur unbemannten Luftfahrt auf europäischer Ebene erfährt, soll die gegenständliche Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in den Wortlaut des § 1 der LuftVO mit aufgenommen werden und ein entsprechender ausdrücklicher Bezug zum EU-Recht hergestellt werden.

**Zu Nummer 3****Zu Buchstabe a**

Bei den Anpassungen in § 21 Absatz 1 Nummer 2 und 5 LuftVO handelt es sich um Folgeänderungen zu der Neufassung von § 31 Absatz 2 Nummer 16 Buchstabe f LuftVG und den neu eingefügten Nummern 16a bis 16d in § 31 Absatz 2 LuftVG.

**Zu Buchstabe b**

Bezüglich der Anpassungen in § 21 Absatz 2 Nummer 2 und 5 LuftVO gilt das zu Buchstabe a Gesagte entsprechend. Die Änderung in § 21 Absatz 2 Nummer 5 LuftVO berücksichtigt darüber hinaus die Begrifflichkeiten der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 („Fernpilot“ statt „Starter“).

**Zu Nummer 4**

Die derzeitigen innerstaatlichen Regelungen zum Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen wurden im Jahr 2017 in den §§ 21a bis 21f der LuftVO festgelegt und in die LuftVO als ein eigener Abschnitt 5a eingefügt, der sich ausschließlich mit dem Betrieb von unbemannten Fluggeräten beschäftigt. Ein wesentlicher Beweggrund für diese rechtlichen Änderungen war der Wille des Ordnungsgebers, die zukunftsreichen Entwicklungsmöglichkeiten dieser neuen Technologie, etwa die gewerbliche, wissenschaftliche und gemeinnützige Verwendung von unbemannten Luftfahrtsystemen, in größerem Umfang zu fördern, jedoch zugleich möglichen Gefahren für andere Luftverkehrsteilnehmer oder Dritte am Boden durch den erwarteten zunehmenden Betrieb adäquat zu begegnen. Auf diesem Regelungsgedanken aufbauend, sieht die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 das große Potential des Betriebs unbemannter Fluggeräte im einheitlichen europäischen Luftraum, fordert dafür aber auch dieselben hohen Sicherheitsstandards wie in der bemannten Luftfahrt und führt dafür einheitliche Regelungen und Standards für den Betrieb unbemannter Fluggeräte und die an dem Betrieb beteiligten Personen in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union ein. Um diese Vorgaben innerstaatlich zur Anwendung zu bringen und eröffnete Gestaltungsspielräume für besondere nationale und sogar örtliche beziehungsweise lokale Gegebenheiten und Erfordernisse zu nutzen, erfährt Abschnitt 5a der LuftVO die im Folgenden näher ausgeführten Anpassungen:

**Zu §§ 21a bis 21c LuftVO**

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, die der Durchführung der Verordnung (EU) 2018/1139 dient, führt für den Betrieb unbemannter Fluggeräte ein neues System ein, in dem die unbemannten Fluggeräte in Betriebskategorien eingeordnet werden, die sich an den technischen Spezifika der Geräte (die technischen Vorgaben richten sich dabei nach der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 und führen zur Einstufung der Geräte in verschiedene Klassen (derzeit in die Klassen C0 bis C6)), an den Anforderungen an den Fernpiloten und an der mit dem Gerät betrieblich bezweckten Verwendung orientieren. Mittels dieser Parameter wird anhand einer Risiko-

bewertung des Gefährdungspotential, das von dem jeweiligen Betrieb eines solchen Gerätes ausgehen kann, bemessen. Je nach Betriebskategorie – und auch innerhalb der Betriebskategorie – werden unterschiedliche Anforderungen sowohl an das eingesetzte Gerät als auch an den Betreiber und/oder den Fernpiloten eines solchen Gerätes gestellt. Hierbei wird vornehmlich zwischen dem Betrieb in drei Kategorien, der „offenen“, „speziellen“ und „zulassungspflichtigen“ Betriebskategorie nach den Artikeln 3 ff. der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 und den dazu im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 näher ausgeführten Regelungen unterschieden. Je nach Betriebskategorie sind die Anforderungen an den Betrieb des unbemannten Fluggerätes den bisherigen in Abschnitt 5a der LuftVO statuierten Vorgaben für den innerstaatlichen Betrieb vergleichbar oder werden neu geschaffen.

Aus diesem neuen System der Betriebskategorien folgen auch neue beziehungsweise erweiternde Aufgaben für die Luftverkehrsverwaltung der Mitgliedstaaten. Der Inhalt und das Ausmaß der Aufgaben der Verwaltung orientiert sich daher insbesondere an der Einordnung der unbemannten Fluggeräte in die neu geschaffenen Betriebskategorien „offen“, „speziell“ und „zulassungspflichtig“. Dieser Struktur entsprechend werden auch die Verwaltungszuständigkeiten in der LuftVO für jede dieser drei Betriebskategorien in einer eigenen Vorschrift behandelt (§§ 21a bis 21c). Dies dient der Anwenderfreundlichkeit und einer klaren Zuständigkeitsverteilung. Da nunmehr auch der Betrieb unbemannter Fluggeräte durch Betreiber oder Fernpiloten aus anderen EU-Mitgliedstaaten in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ausdrücklich behandelt wird, soll diese Form der Aufteilung es insbesondere den mit dem innerstaatlichen Verwaltungssystem nicht vertrauten Anwendern erleichtern, die für ihre Belange zuständige deutsche Luftfahrtbehörde zu ermitteln.

#### Zu § 21a LuftVO

Der neue § 21a LuftVO regelt in den Absätzen 1 und 2 die Zuständigkeit für die Durchführung von Prüfungen und die Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten in der Betriebskategorie „offen“ nach Artikel 4 Absatz 2 in Verbindung mit Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Der Betrieb innerhalb dieser Kategorie kann zunächst grundsätzlich erlaubnisfrei erfolgen. Dieser Grundsatz ist aus der bisherigen Regelung des § 21a LuftVO bekannt. Der Betreiber des unbemannten Fluggerätes hat jedoch bestimmte technische Anforderungen an das Gerät, an den Betrieb und an den Fernpiloten zu beachten, die in Artikel 4 und Teil A des Anhangs näher ausgeführt werden.

Zu den Vorgaben an den Betrieb zählt etwa, dass nur solche unbemannten Fluggeräte erfasst werden, die eine höchstzulässige Startmasse („maximum take-off mass“, MTOM) von weniger als 25 Kilogramm aufweisen, und diese Geräte in einer sicheren Entfernung von Menschen gehalten und nicht über Menschenansammlungen geflogen werden.

Der Betrieb in der „offenen“ Kategorie unterteilt sich derzeit in die drei Unterkategorien A1, A2 und A3, zu denen die einzelnen Bestimmungen in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 niedergelegt sind. Die Eingruppierung orientiert sich dabei vornehmlich an dem geplanten einzusetzenden Gerätetyp und der Umgebung, in der geflogen werden soll. Nach der Unterkategorie richten sich sodann die geforderten Fähigkeiten, die ein Fernpilot aufweisen muss.

Die Eingruppierung des Gerätes, das zum Einsatz kommen soll, richtet sich – sofern es sich nicht um privat hergestellte unbemannte Fluggeräte handelt – nach der technischen Klasse aus der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945. Danach wird der Nachweis eines Online-Lehrgangs und der erfolgreiche Abschluss einer Online-Theorieprüfung in der Unterkategorie A1 bereits für den Betrieb mit einem unbemannten Fluggerät der Klasse C1 nach Teil 2 des Anhangs der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 erforderlich sein, also einem Gerät mit einer MTOM ab 250 Gramm. Damit wird die Grenze für einen verpflichtenden Kompetenznachweis für unbemannte Fluggeräte von ursprünglich mehr als 2 Kilogramm Startmasse (so § 21a Absatz 4 LuftVO in der derzeit geltenden Fassung) auf Geräte mit einer Startmasse ab 250 Gramm abgesenkt.

Dies soll dazu beitragen, dem grundsätzlich risikobehafteten Betrieb von unbemannten Fluggeräten durch eine Erweiterung des nunmehr nachweisbedürftigen Fernpilotenkreises abzuhelpen und das grundsätzliche Verständnis für den ordnungsgemäßen Betrieb dieser Geräte in der Breite auszuweiten. Gleichzeitig wird aber durch die Einführung eines „Einfachen Kompetenznachweises“ (auch als „kleiner Drohnenführerschein“ bezeichnet) für den Betrieb in den Unterkategorien A1 und A3 die Möglichkeit geschaffen, dass der bei diesen Geräten anzunehmende verhältnismäßig risikoarme Betrieb auch mit einem vergleichbar wenig aufwendigen Online-Lehrgang mit nachfolgender Online-Theorieprüfung ermöglicht wird. Damit wird sichergestellt, dass der Kompetenznachweis in der

Breite verpflichtend wird, aber den Fernpiloten bei einfacheren Betriebsarten keine unverhältnismäßig hohe Bürde auferlegt.

Um den Anforderungen gerecht zu werden und den Fernpiloten beziehungsweise Betreiber des Gerätes nicht über Gebühr zu belasten, finden die Anforderungen an den Kompetenznachweis nach einer Risikoabwägung statt. Es wird daher künftig neben dem „Einfachen Kompetenznachweis“ für den Betrieb in den Unterkategorien A1 und A3 auch ein „Erweiterter Kompetenznachweis“ zu erwerben sein (auch als „großer Drohnenführerschein“ bezeichnet), der Voraussetzung für den Erhalt des sogenannten „Fernpiloten-Zeugnisses“ ist. Das für den Betrieb in der Unterkategorie A2 erforderliche Fernpiloten-Zeugnis fordert neben dem Einfachen und dem Erweiterten Kompetenznachweis zudem noch eine Erklärung über den Abschluss eines praktischen Selbststudiums. Der Erweiterte Kompetenznachweis prüft vertiefte Kenntnisse des Fernpiloten ab und unterscheidet sich von dem Einfachen Kompetenznachweis insbesondere darin, dass er die Kenntnisse des Fernpiloten in der technischen und betrieblichen Minderung der Risiken am Boden nachweist. Da bei einem Betrieb in der Unterkategorie A2 von einem risikobehafteteren Betrieb ausgegangen wird, wird die Prüfung zum Nachweis der Befähigung des Fernpiloten auch als Präsenzprüfung stattfinden. Hierbei werden die Prüfungskandidaten insbesondere die Voraussetzungen des § 21a Absatz 2 Satz 2 und Satz 3 erfüllen müssen, um eine eindeutige Zuordnung des Prüfungsergebnisses zu ihrer Person herstellen und ihre Befugnis zur Teilnahme an der Prüfung (bei Minderjährigen) beurteilen zu können. Die aus dem derzeitigen § 21d LuftVO stammenden Voraussetzungen in Bezug auf die Identifizierung und die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters bei Minderjährigkeit werden daher weiterhin Bestand haben, um die Risiken dafür zu minimieren, dass Identitätsdiebstahl stattfindet oder der Kompetenznachweis ohne Wissen des gesetzlichen Vertreters erworben wird.

Für die Durchführung der Prüfung und die Ausstellung der Bescheinigungen und Zeugnisse zum Nachweis ausreichender Kompetenzen der Fernpiloten für den Betrieb in der „offenen“ Kategorie ist das Luftfahrt-Bundesamt zuständig. Es kann die (Online-)Lehrgänge, die vor der Prüfung zu absolvieren sind, selbst durchführen oder eine Stelle hierfür benennen (dazu näher in § 21e LuftVO).

Der neue § 21a LuftVO regelt in Absatz 3 die Zuständigkeit der örtlichen Luftfahrtbehörde des Landes für die Aufsicht über den Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „offen“ nach Artikel 4 in Verbindung mit Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Es gilt das zur Begründung des neu eingeführten § 31 Absatz 2 Nummer 16a LuftVG Gesagte entsprechend (siehe insoweit die Begründung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb).

Zu § 21b LuftVO

Der neue § 21b LuftVO regelt die Zuständigkeit der Luftfahrtbehörden für den Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „speziell“ nach Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 5, 12, 13, Teil B, C und Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Ein Betrieb erfordert in dieser Kategorie grundsätzlich eine Erlaubnis des Betreibers („Betriebsgenehmigung“), die die zuständige Behörde nach erfolgreicher Risikobewertung des Betriebs („Specific Operations Risk Assessment“, SORA) erteilt. Einer Betriebsgenehmigung bedarf es dann nicht, wenn der Betrieb im Rahmen eines sogenannten Standardszenarios erfolgt und der Betreiber gegenüber der zuständigen Behörde eine entsprechende Betriebserklärung abgegeben hat oder der Betreiber über ein sogenanntes Betreiberzeugnis für Leicht-UAS („light UAS operator certificate“, LUC) verfügt. Bisher galt eine Erlaubnispflicht generell für den Betrieb von Geräten ab einer Startmasse von mehr als 5 Kilogramm, in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen, bei Nacht im Sinne des Artikels 2 Nummer 97 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 sowie für unbemannte Fluggeräte mit Verbrennungsmotor bei einem Betrieb in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von Wohngebieten (siehe § 21a Absatz 1 LuftVO in der derzeit geltenden Fassung). Auch hier fand bereits eine Bewertung anhand eines risikobasierten Ansatzes statt. Dies geschah auf Grundlage eines vereinheitlichten Verfahrens zur Risikobewertung (SORA-GER), welches gleichfalls bei der Zulassung von Ausnahmen nach dem derzeit geltenden § 21b Absatz 2 und 3 LuftVO durchgeführt wurde. Es wurde in den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Erteilung von Erlaubnissen und die Zulassung von Ausnahmen zum Betrieb von unbemannten Fluggeräten gemäß § 21a und § 21b LuftVO festgelegt. Der risikobasierte Ansatz wird nun durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 auf die Parameter der Betriebsmerkmale des verwendeten Gerätes und den beabsichtigten Betriebsbereich (zum Beispiel die Bevölkerungsdichte, Oberflächenmerkmale und mögliche zu überfliegende Gebäude) konzentriert.

Da der Betrieb eines unbemannten Fluggerätes in der „speziellen“ Kategorie nach Artikel 5 in Verbindung mit Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 im Vergleich zum Betrieb in der „offenen“ Kategorie potentiell gefahrgeneigtere Betriebsarten erfasst, stellt er entsprechend höhere Anforderungen an die Sicherheit des Gerätes und an die Befähigung des Fernpiloten. Daraus folgt das Erfordernis für jeden Betreiber eines unbemannten Fluggerätes in der „speziellen“ Betriebskategorie, über eine entsprechende Erlaubnis zum Betrieb des Gerätes zu verfügen. Hierbei kann es sich je nach Betriebsform um die Betriebsgenehmigung nach Artikel 5, 12 und Teil B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, um eine Betriebserklärung nach Artikel 5 Absatz 5 in Verbindung mit Artikel 12 Absatz 5, Teil B und Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 oder um ein Betreiberzeugnis (LUC) nach Artikel 5 in Verbindung mit Artikel 12 und Teil C des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 handeln.

Für das Verfahren der Betriebserklärung einschließlich der Bescheinigungen und Zeugnisse von Fernpiloten für den Nachweis ausreichender Kompetenzen im Rahmen von Standardszenarien ist das Luftfahrt-Bundesamt nach dem neuen § 21b Absatz 1 zuständig. Im Rahmen der Betriebserklärung wird das Luftfahrt-Bundesamt insbesondere die Einhaltung der in der Erklärung aufzuführenden Elemente nach Teil B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zu prüfen und dessen dauerhafte Einhaltung zu überwachen haben. Mit Blick auf die Kompetenznachweise und Zeugnisse der Fernpiloten sind die Inhalte und Anforderungen mit denen des Erweiterten Kompetenznachweises der Unterkategorie A2 in der „offenen“ Betriebskategorie nach dem neuen § 21a Absatz 2 Satz 2 und Satz 3 vergleichbar, so dass die Kandidaten ebenfalls eine Präsenzprüfung zu absolvieren und sich dafür entsprechend den Vorgaben des § 21a Absatz 2 Satz 2 auszuweisen haben. § 21b Absatz 1 Satz 3 verweist daher auf die Erfüllung der Voraussetzungen des § 21a Absatz 2 Satz 2 und Satz 3.

Die Erteilung der LUCs liegt auch in der Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes. Dadurch, dass ein Betreiber mit Erhalt eines solchen Betreiberzeugnisses sodann die Möglichkeit hat, sich alle für den künftigen Betrieb von Geräten in der „speziellen“ Betriebskategorie erforderlichen Betriebsgenehmigungen selbst zu erteilen, wird ein deutlich erhöhter Prüfungsmaßstab für die Erteilung eines solchen Zeugnisses zugrunde gelegt und von der zuständigen Behörde einzuhalten sein. Das Luftfahrt-Bundesamt kann hier seine bisherige technische Expertise und seine Erfahrungen in der Prüfung von Luftfahrtbetrieben einbringen, da der Verwaltungsvorgang in Bezug auf das LUC der beim Luftfahrt-Bundesamt bereits angesiedelten Erteilung einer Betriebslaubnis für Luftfahrtunternehmen ähnelt.

Ferner wird das Luftfahrt-Bundesamt zuständige Behörde für die Betreiber aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Artikel 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sein, die für ihren Betrieb in der „speziellen“ Kategorie in ihrem Heimatstaat bereits eine Betriebsgenehmigung erhalten haben, eine Betriebserklärung abgegeben haben oder über ein LUC verfügen und nun beabsichtigen, ihren Betrieb auf deutschem Hoheitsgebiet aufzunehmen. Das Luftfahrt-Bundesamt kann hier als unmittelbarer Ansprechpartner auf Bundesebene für diese Betreiber und auch Fernpiloten aus anderen EU-Mitgliedstaaten dienen. Selbiges ist für Drittlandbetreiber nach dem neuen § 21d LuftVO vorgesehen, so dass den mit der innerstaatlichen Luftverkehrsverwaltung nicht vertrauten Betreibern und Fernpiloten dieselbe Behörde auf Bundesebene als Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Mit Blick auf die Erteilung einer Betriebsgenehmigung für den Betrieb in der „speziellen“ Kategorie an die Betreiber findet eine Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Bundes- und Landesbehörden statt, um die jeweiligen Stärken der Behörden optimal zum Einsatz zu bringen. Der neue § 21b Absatz 1 Satz 1 normiert die generelle Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes auch für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen, soweit sich aus den Absätzen 2 und 3 nicht etwas anderes ergibt. Mit § 21b Absatz 2 wird geregelt, dass die Landesluftfahrtbehörden für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung zuständig sind, soweit es sich um den Betrieb von unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse von weniger als 25 Kilogramm handelt, es sei denn, es geht um die Erteilung einer Betriebsgenehmigung nach Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. In letzterem Fall ist der Antragsteller bereits Inhaber eines Betreiberzeugnisses nach Teil C des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, das das Luftfahrt-Bundesamt erteilt hat. Es ist daher sachdienlich, dass das Luftfahrt-Bundesamt auch die neuen Anträge des Betreibers auf Betriebsgenehmigungen betreut, die nun einen Betrieb mit unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse von weniger als 25 Kilogramm betreffen, der nicht von dem bestehenden Betreiberzeugnis erfasst wird.

Mit der Zuständigkeit der Landesluftfahrtbehörden nach § 21b Absatz 2 finden sowohl die gute Ortskenntnis der Landesbehörden als auch ihre Praxiserfahrung auf Grund der bestehenden Verfahren zur Erteilung von Erlaubnissen und Zulassung von Ausnahmen nach den derzeit geltenden §§ 21a ff. LuftVO Berücksichtigung. Die Länder sollen damit ihren bisherigen Zuständigkeitsbereich dort beibehalten, wo der Verwaltungsprozess von den kurzen Wegen zur Landesluftfahrtbehörde mehr profitiert als von der Einheitlichkeit der Verfahren bei einer bundesweiten Behörde. Das betrifft grundsätzlich den Betrieb von unbemannten Fluggeräten bis zu einer maximalen Startmasse von 25 Kilogramm. Auf solche sogenannten kleinen unbemannten Fluggeräte („small Unmanned Aerial Vehicle“, sUAS), sind auch die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder ausgelegt, an denen sich die Bundesländer in den vergangenen Jahren orientiert haben. Die durch die Landesluftfahrtbehörden erteilten Betriebsgenehmigungen gelten im gesamten Bundesgebiet sowie in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Die Landesluftfahrtbehörden sind zudem nach dem neuen § 21b Absatz 3 in dieser Gewichtsklasse auch für die Aktualisierung derjenigen Betriebsgenehmigungen deutscher Betreiber zuständig, die ihren Betrieb in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union durchführen und daraufhin eine Aktualisierung der in Deutschland erteilten Betriebsgenehmigung durchzuführen ist (Artikel 13 Absatz 2 Satz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947).

Im Bereich der „speziellen“ Betriebskategorie entsteht eine Vielzahl neuer Verwaltungsprozesse, die nicht nur lokale Wirkung entfalten, sondern auch einen (bundes-)länderübergreifenden Betrieb ermöglichen. Mit der Festlegung der Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes für die Betriebsgenehmigungen derjenigen Betreiber, deren Geräte in der „speziellen“ Betriebskategorie eine Startmasse ab 25 Kilogramm aufweisen, wird das Luftfahrt-Bundesamt in einem Bereich tätig, in dem unbemannte Fluggeräte mit höherem Gewicht tendenziell auch für einen Betrieb über weitere Strecken und damit gegebenenfalls auch über verschiedene Grenzen einzelner Bundesländer hinweg oder an verschiedenen Örtlichkeiten im gesamten Bundesgebiet genutzt werden sollen. Das Luftfahrt-Bundesamt baut seine Fachkenntnis damit in einem Bereich der unbemannten Fluggeräte aus, der Synergieeffekte zu den Geräten herbeiführen kann, die in die „zulassungspflichtige“ Betriebskategorie fallen, für die das Luftfahrt-Bundesamt nach dem neuen § 21c LuftVO auch zuständig ist.

Schließlich kann das Luftfahrt-Bundesamt als zentrale Behörde auf Bundesebene eine Funktion im Rahmen der bundeseinheitlichen Anwendung von Prüfungsmaßstäben wahrnehmen und als zentrale Anlaufstelle für die Belange der Landesbehörden dienen.

#### Zu § 21c LuftVO

Die Vorschrift des neuen § 21c LuftVO normiert in Absatz 1 die Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes für unbemannte Fluggeräte, die in die Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 fallen. Es handelt sich um besonders große oder personentragende unbemannte Fluggeräte (zum Beispiel Flugtaxi) oder solche, die Gefahrgüter transportieren. Diese Geräte sind in ihrer technischen Komplexität und ihrem Verwendungszweck vergleichbar zur bemannten Luftfahrt, weshalb an ihre Zulassung auch besonders hohe Anforderungen an die Sicherheit und ein entsprechend hoher Prüfungsmaßstab an die Behörde gestellt wird. Hier zeigt sich das Luftfahrt-Bundesamt auf Grund seiner langjährigen Erfahrung mit der Zulassung von Luftfahrzeugen als geeignete Behörde, da die Verwaltungsvorgänge hierzu der bemannten Luftfahrt, für die das Luftfahrt-Bundesamt bereits zuständig ist, stark ähneln.

Absatz 2 regelt, dass für die Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ die Verkehrsvorschriften für bemannte, motorgetriebene Luftfahrzeuge gelten, soweit diese Einfluss auf die Belange des Umwelt-, Lärm- oder des Naturschutzes haben können. Hier geht es insbesondere um Flugplatzzwang und Mindestflughöhen für motorgetriebene Luftfahrzeuge. Damit wird auch berücksichtigt, dass für die Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ die Betriebsbeschränkungen und -verbote in geografischen Gebieten nach § 21h LuftVO nicht gelten.

#### Zu § 21d LuftVO

Der neue § 21d LuftVO bestimmt das Luftfahrt-Bundesamt als zuständige Behörde für den Betrieb unbemannter Fluggeräte durch Betreiber aus Drittländern im deutschen Hoheitsgebiet. Hier ist es vorteilhaft, dass diese Drittlandbetreiber einen Ansprechpartner auf Bundesebene antreffen, der sich auf Grund seiner vornehmlichen Zuständigkeit für Betreiber aus anderen EU-Mitgliedstaaten (siehe § 21b) eine Expertise für den Betrieb der unbemannten Fluggeräte außerhalb des Eintragsstaates aufbauen kann. Dies dient auch der Vereinfachung der Verwaltungspraxis.

## Zu § 21e LuftVO

Mit dem neuen § 21e Absatz 1 LuftVO wird das Luftfahrt-Bundesamt ermächtigt, auf Antrag Stellen für die Durchführung von Prüfungen und die Ausstellung von Bescheinigungen oder Zeugnissen nach § 21a und § 21b zu benennen. Die Verwendung der Begrifflichkeit „benannt“ im neuen § 21e Absatz 1 folgt dem Wortlaut der deutschen Übersetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, die im Rahmen von theoretischen Prüfungen und der Ausstellung von Fernpiloten-Zeugnissen von „einer von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats benannten Stelle“ spricht (siehe z. B. Punkt UAS.OPEN.020 Nummer 4 Buchstabe b in Teil A des Anhangs oder Punkt UAS.STS-02.020 Nummer 7 Buchstabe a in Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947). In der englischen Textfassung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 wird in diesem Zusammenhang von „an entity designated by the competent authority of a Member State“ gesprochen.

Die Möglichkeit der Einbindung von Stellen durch das Luftfahrt-Bundesamt für die Erteilung von Bescheinigungen zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten durch Fernpiloten ist bereits aus den bisherigen nationalen Regelungen zum Betrieb der unbemannten Fluggeräte bekannt (siehe § 21d LuftVO in der derzeit geltenden Fassung). Trotz der Verwendung unterschiedlicher Begrifflichkeiten (der derzeit geltende § 21d LuftVO spricht von „anerkannten Stellen“, während § 21e Absatz 1 die „Benennung“ von Stellen vorsieht), ist diesen Regelungen das grundsätzliche Verfahren der Einbindung gemein, das das Luftfahrt-Bundesamt in der Vergangenheit etabliert hat. Es handelt sich also in beiden Fällen um eine Einbindung ohne Übertragung von hoheitlichen Tätigkeiten. Daher soll das Luftfahrt-Bundesamt nun auch nach dem neuen § 21e Absatz 1 dafür zuständig sein, Stellen für die Durchführung der Prüfungen sowie die Ausstellung der entsprechenden Bescheinigungen oder Zeugnisse nach den §§ 21a und 21b LuftVO zu benennen. Dies kann auch nur für einzelne Teile der Nachweise (zum Beispiel nur für die zusätzliche Theorieprüfung im Rahmen des Fernpiloten-Zeugnisses für den Betrieb in der Unterkategorie A2 nach Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 2 Buchstabe c in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947) oder nur für eine Betriebskategorie erfolgen.

Für die praktische Prüfung der Fernpiloten für den unter die Standardszenarien im Sinne des Artikels 2 Nummer 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 fallenden Betrieb in der Betriebskategorie „speziell“ sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 Stellen vorgesehen, die „von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats anerkannt“ sind (siehe Punkt UAS.STS-02.020 Nummer 7 Buchstabe b Großbuchstabe A in Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947). Die englische Textfassung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 spricht in diesem Zusammenhang von „an entity that (...) is recognised by the competent authority of a Member State“.

Mit § 21e Absatz 2 LuftVO kann das Luftfahrt-Bundesamt dementsprechend diese Stellen zur Durchführung der praktischen Ausbildung und Beurteilung der praktischen Fähigkeiten von Fernpiloten und für die Ausstellung der Akkreditierung anerkennen. Auch diesen „anerkannten Stellen“ werden durch das Luftfahrt-Bundesamt keine hoheitlichen Befugnisse übertragen.

Die weiteren Bestimmungen zu dem Verfahren und den Anforderungen an das Luftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Benennung und Anerkennung von Stellen sind in den Absätzen 3 und 4 des § 21e festgeschrieben. Das Luftfahrt-Bundesamt regelt die weiteren Einzelheiten und veröffentlicht diese aus Publizitätsgründen in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL).

## Zu § 21f und § 21g LuftVO

Der Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Modellflugvereinen und -vereinigungen genießt in Deutschland eine lange Tradition. Für einen solchen Betrieb werden daher in den bislang geltenden §§ 21a und 21e LuftVO einzelne Bestimmungen, insbesondere Ausnahmen von den generell geltenden Vorgaben, getroffen. Die Besonderheit des Betriebs von Flugmodellen im Rahmen von Modellflugvereinen und -vereinigungen liegt darin, dass der Aufstieg vornehmlich auf Vereinsgelände stattfindet und die von den Flugmodellbetreibern eingesetzten Fluggeräte technisch vergleichsweise einfacher gestaltet sind. Diese Besonderheiten werden von den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Erteilung von Erlaubnissen und die Zulassung von Ausnahmen zum Betrieb von Flugmodellen gemäß § 21a und § 21b Luftverkehrs-Ordnung (NfL 1-1430-18) aufgegriffen, an denen sich die Bundesländer in den vergangenen Jahren orientiert haben hinsichtlich des Betriebs von unbemannten Fluggeräten auf Geländen, die fortgesetzt für die Ausübung des Modellflugsports genutzt werden. Dem mit nur geringem Risiko behafteten Betrieb von Flugmodellen wird auch von der Durchführungsverordnung (EU)

2019/947 Rechnung getragen. Für einen solchen Betrieb sollen die Mitgliedstaaten daher eigene Regelungen treffen können, mit denen die bewährten Verfahren fortgeführt werden, die sich aber zugleich auch in das neue, durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 vorgegebene System für den Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Europäischen Union einfügen. Dazu trifft Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 nähere Regelungen. Deren Ausgestaltung wird in der LuftVO in den neuen §§ 21f und 21g vorgenommen. Nach der bislang mit dem Modellflugsport in Deutschland gemachten Erfahrung besteht insbesondere beim Betrieb im Rahmen von Modellflugvereinen und -vereinigungen ein gutes Sicherheitsniveau. Vor allem der Betrieb innerhalb einer Verbandsstruktur gewährleistet die Sicherheit des Modellfluges. Dies zeigen auch die geringen Unfallzahlen in den letzten Jahren. Im Rahmen der Verbandsarbeit findet regelmäßig eine Vermittlung technischer und luftfahrtrechtlicher Kenntnisse statt, die Aufstiege erfolgen unter fachlicher Anleitung und es besteht üblicherweise eine Selbstkontrolle durch Vereinskameraden. Darum ist es sachgerecht und mit der Sicherheit des Luftverkehrs und mit der öffentlichen Sicherheit und Ordnung vereinbar, den Betrieb im Rahmen eines im Luftsportverband organisierten Modellflugvereins auch außerhalb von speziellen Modellfluggeländen bei Einhaltung bestimmter Voraussetzungen zu privilegieren, indem für ihn Ausnahmen von den sonstigen generell geltenden Vorgaben gewährt werden. Als Betrieb im Rahmen von Flugmodell-Vereinen oder -Vereinigungen im Sinne des Artikels 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gelten daher in Deutschland der Betrieb von Flugmodellen von Mitgliedern eines Luftsportverbandes oder von Mitgliedern eines in einem Luftsportverband organisierten Modellflugvereins. Modellflugvereine ohne Zugehörigkeit in einem Luftsportverband sollen nicht privilegiert werden.

#### Zu § 21f LuftVO

Mit der neuen Vorschrift des § 21f LuftVO sollen die innerstaatlich bewährten Verfahren des Betriebs von Flugmodellen in großen Teilen beibehalten werden. Hierfür wird der Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Luftsportverbänden von den Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ausgenommen, sofern er die standardisierten Verfahren eines Luftsportverbandes einhält und der Fernpilot die von der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 aufgestellten grundlegenden Anforderungen an einen sicheren Flug befolgt. § 21f Absatz 3 sieht für den Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Luftsportverbänden weiterhin einen Erlaubnisvorbehalt vor. Er gilt zum einen für den Betrieb von Flugmodellen mit einer Startmasse von mehr als 12 Kilogramm (Satz 1 Nummer 1). Hier besteht ein erhöhtes Risiko für die bemannte Luftfahrt, denn erstens bedeutet die hohe Masse eine größere maximal mögliche Batteriekapazität und damit größere Maximalflughöhe und -dauer. Zum anderen bedeutet eine hohe Masse im Falle einer Kollision auch ein hohes Schadensmaß; diese hängt direkt von der kinetischen Energie ab und steigt somit linear mit steigender Masse an. Da die Risiken des Betriebs weitestgehend durch die neu eingeführten standardisierten Verfahren des Luftsportverbandes im Rahmen der Genehmigungserteilung durch den Bund berücksichtigt werden, ist aus Gründen der Verhältnismäßigkeit eine Erhöhung der Startmasse in Bezug auf die Erlaubnisbedürftigkeit sinnvoll. Typischerweise benötigen Flugmodelle mit mehr als 12 Kilogramm Startmasse eine Mindestinfrastruktur, um sicher gestartet und gelandet werden zu können. Eine Erlaubniserteilung durch die Landesluftfahrtbehörde soll für den Betrieb derjenigen Flugmodelle, die diese Mindestinfrastruktur benötigen, weiterhin notwendig sein.

§ 21f Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 begegnet den besonderen Gefahren des Raketenantriebs. Mit der Nummer 3 in Satz 1 wird das Schutz- und Ruhebedürfnis der Bewohner berücksichtigt. Das Störungsrisiko durch den Betrieb von Flugmodellen kann durch die Begrenzung in einem akzeptablen Rahmen gehalten werden und schützt Anwohner vor unnötiger Lärmbelastung, die mit größer werdender Masse des Gerätes tendenziell ansteigt. Das Verbot gilt für das eigene Privatgrundstück nur insoweit, als durch den Betrieb Dritte beeinträchtigt oder gefährdet werden. Schließlich gilt nach § 21f Absatz 3 Satz 2 ein Erlaubnisvorbehalt für den Betrieb von Flugmodellen bei Nacht, unabhängig von deren Masse und Antrieb. Der Begriff der Nacht richtet sich dabei nach der Definition in Artikel 2 Nummer 97 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012. Der Betrieb kann daher von der zuständigen Behörde erlaubt werden, wenn eine ausreichende Lichterführung vorhanden ist oder aber die Gefahr von Kollisionen mit anderen Luftverkehrsteilnehmern durch andere Maßnahmen (z. B. Ausleuchtung der Landestelle) ausgeschlossen werden kann. Fernpiloten von Flugmodellen mit einer Startmasse von mehr als 2 Kilogramm benötigen nach § 21f Absatz 2 stets ausreichende Kenntnisse in der Anwendung und sicheren Steuerung, über die einschlägigen luftrechtlichen Bestimmungen und über die örtliche Luftraumordnung. Nachweis hierfür ist die Bescheinigung über die Teilnahme an einer Schulungsmaßnahme eines Luftsportverbandes. Sie ist für 5 Jahre gültig. Die Qualifikation im Umgang mit dem konkreten Flugmodell, für dessen Aufstieg die Erlaubnis nach Absatz 3 beantragt wird, kann Gegenstand der einzelfallbezogenen Entscheidung der zuständigen Behörde sein.

Die Bescheinigung ist dabei nicht an das Erfordernis einer Erlaubnis nach Absatz 3 gekoppelt, sondern besteht unabhängig von ihr. Absatz 6 stellt klar, dass für den Betrieb von Flugmodellen zusätzlich auch die Regelungen des Umweltschutzrechts Anwendung finden.

Absatz 4 bestimmt die zuständige Behörde für die Erteilung der Erlaubnis nach Absatz 3. Danach ist die Luftfahrtbehörde des Landes zuständig, in deren Zuständigkeitsbereich das Gelände liegt, über dem der Betrieb mit Flugmodellen stattfinden soll.

Absatz 5 legt die Angaben fest, die von dem Mitglied des Luftsportverbandes oder im Fall des Modellflugvereins durch eine entsprechend vertretungsberechtigte Person für einen Antrag auf Erlaubnis nach Absatz 3 vorgelegt werden müssen. Die Befugnis zur Datenerhebung durch die Behörde ergibt sich aus § 3 (Verarbeitung) und § 35 (Löschung) Bundesdatenschutzgesetz.

Absatz 6 legt fest, welche Unterlagen die zuständige Behörde über die Unterlagen nach Absatz 3 hinaus verlangen kann. Die Behörde bestimmt diese Unterlagen nach pflichtgemäßem Ermessen, darüber hinaus müssen diese Unterlagen für die Prüfung des Antrags im Einzelfall erforderlich sein.

#### Zu § 21g LuftVO

Zur Aufrechterhaltung eines hohen Schutzniveaus beim Betrieb von Flugmodellen leisten die Luftsportverbände einen wesentlichen Beitrag. § 21g Absatz 1 LuftVO sieht daher vor, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder eine von ihm bestimmte Bundesbehörde bundesweit tätigen Luftsportverbänden eine Genehmigung nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erteilen kann. Mit dieser Genehmigung ist der Luftsportverband zur Festlegung und Fortentwicklung von Risikominderungsmaßnahmen auf Grund einer eigenen Risikobewertung und zur Durchführung und Bescheinigung von Schulungsmaßnahmen für Verbandsmitglieder oder Mitglieder von im Luftsportverband organisierten Modellflugvereinen befugt. Die Genehmigung umfasst die standardisierten Verfahren, deren Einhaltung nach § 21f Absatz 1 Nummer 1 Voraussetzung für die Zulässigkeit des Betriebs von Flugmodellen im Rahmen eines Modellflugvereins ist. Der Luftsportverband hat daher nach § 21g Absatz 2 Nummer 3 gegenüber der Genehmigungsbehörde die Zusicherung abzugeben, dass er diese Verfahren seinen Mitgliedern auf Antrag zur Verfügung stellt. Für die standardisierten Verfahren gelten die Anforderungen des Artikels 16 Absatz 2 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Die Genehmigung erstreckt sich zudem auf Umfang und Inhalt der Schulungsmaßnahmen und Teilnahmebescheinigungen, denn diese sind Voraussetzung für den Betrieb von Flugmodellen nach § 21f Absatz 2. Schließlich sind nach § 21g Absatz 3 Vertreter der Luftsportverbände berechtigt, dem in standardisierten Verfahren erfolgenden Betrieb von Flugmodellen beizuwohnen. Auf diese Weise können sie die Einhaltung der standardisierten Verfahren kontrollieren.

#### Zu § 21h LuftVO

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erkennt, dass der Bereich der unbemannten Luftfahrt dem stetigen Wandel unterliegt und der Betrieb unbemannter Fluggeräte in einer Vielschichtigkeit erfolgen kann (unter anderem zu unterschiedlichen Zwecken, an unterschiedlichen Örtlichkeiten, mit unterschiedlichen Auswirkungen). Daher belässt sie den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, den Betrieb der unbemannten Fluggeräte aus nicht in den Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 fallenden Gründen in bestimmten Bereichen abweichend von den generell geltenden Bestimmungen teilweise oder ganz einzuschränken oder zu erleichtern. Bereits Artikel 56 Absatz 8 der Verordnung (EU) 2018/1139 ermächtigt die Mitgliedstaaten zum Erlass nationaler Vorschriften, um den Betrieb unbemannter Fluggeräte aus Gründen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, einschließlich der öffentlichen Sicherheit oder des Schutzes der Privatsphäre und personenbezogener Daten, an bestimmte Bedingungen zu knüpfen. Nach Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 können nun aus Gründen der Sicherheit und Gefahrenabwehr, des Schutzes der Privatsphäre oder der Umwelt sogenannte geografische Gebiete definiert werden, in denen der Betrieb bestimmter unbemannter Fluggeräte untersagt, beschränkt oder genehmigungsbedürftig ist. Zudem können für geografische Gebiete bestimmte Umweltauflagen für den Betrieb festgelegt werden oder nur bestimmten Betriebskategorien Zugang gewährt werden. Auf Grundlage einer Risikobewertung können zudem die Mitgliedstaaten bestimmte geografische Gebiete festlegen, in denen der Betrieb von Anforderungen aus der „offenen“ Kategorie ausgenommen ist. Die Überführung der in den derzeitigen §§ 21a und 21b LuftVO aufgeführten Erlaubnis- und Verbotstatbestände in geografische Gebiete geschieht vor dem Hintergrund der neuen grundsätzlichen Verpflichtung, unbemannte Fluggeräte

mit Geo-Sensibilisierungssystemen auszurüsten. Werden die nach § 21h Absatz 2 und 3 LuftVO festgelegten geografischen Gebiete zu Geo-Sensibilisierungszwecken gemäß § 21j LuftVO ausgewiesen, können Betreiber die amtlich festgelegten Sicherheitsinformationen einfach elektronisch abrufen. Dadurch wird die Sichtbarkeit der Verbote für die Fernpiloten erhöht bei gleichzeitigem Erhalt des bestehenden Schutzniveaus.

Im Rahmen dieser Überführung in geografische Gebiete wird zugleich dem Umstand Rechnung getragen, dass einige Erlaubnis- und Verbotstatbestände an die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 anzupassen sind. So werden auf Grund des europarechtlichen Anwendungsvorrangs die derzeit geltenden Regelungen des § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Nummer 8 sowie des § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 10 LuftVO durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 verdrängt.

Zu Absatz 1

In den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ bleibt der Betrieb über den bisher in § 21b LuftVO genannten Flächen und Einrichtungen weiterhin grundsätzlich untersagt, wobei die zuständige Luftfahrtbehörde wie schon nach dem derzeitigen § 21b Absatz 3 LuftVO in begründeten Fällen nach § 21i eine Ausnahmegenehmigung erteilen kann. Die Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ ist auf Grund eines risikobasierten Ansatzes bei der Betrachtung der Sicherheit von dem Verbot ausgenommen. In dieser Betriebskategorie wird die Sicherheit nämlich vollständig dadurch gewährleistet, dass sie gemäß Artikel 7 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 den gleichen hohen Anforderungen an Technik, Betrieb und Personal unterliegt wie die reguläre bemannte Luftfahrt. Für die Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ gelten im Hinblick auf Umweltbelange zudem die Verkehrsvorschriften nach § 21c Absatz 2 LuftVO.

Zu Absatz 2

Der Absatz 2 listet diejenigen Erlaubnis- und Verbotstatbestände der derzeit geltenden §§ 21a und 21b LuftVO auf, die von der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 nicht verdrängt werden und in Ergänzung zu den von ihr aufgestellten Anforderungen weiterhin erforderlich sind, aus Gründen der Sicherheit und Gefahrenabwehr, des Schutzes der Privatsphäre oder der Umwelt nach Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947.

Zu Nummer 1

Das von dem Betriebsverbot umfasste Gebiet für den Betrieb in der Nähe von Flugplätzen ergibt sich aus der in der Nähe von Flugplätzen erhöhten Gefahr, die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen. Die im Vergleich zur derzeit geltenden Regelung des § 21a Absatz 1 Nummer 4 LuftVO um 1 Kilometer verringerte Mindestentfernung ist unter Zugrundelegung eines risikobasierten Ansatzes im Zusammenhang mit der ergänzenden Regelung in Nummer 1 Buchstabe b zu betrachten. Diese differenzierenden neuen Regelungen tragen dem Umstand Rechnung, dass Kollisionsrisiken insbesondere im An- und Abflugbereich des Flugplatzes auftreten. Dort ist die Anzahl der Sichtungen von unbemannten Fluggeräten, im Gegensatz zur Anzahl von Sichtungen querab der An- und Abflugrichtung, in den letzten Jahren gestiegen. Um auch künftig ein hohes Sicherheitsniveau beizubehalten, wird daher der Schutzraum um Flugplätze neu gestaltet. Das Abstellen auf die in beide An- und Abflugrichtungen um 5 Kilometer verlängerten Bahnmittellinien vergrößert den vom Betriebsverbot des derzeit durch § 21a Absatz 1 Nummer 4 LuftVO gewährten Schutz, während unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgebots gleichzeitig der vorgeschriebene seitliche Mindestabstand verringert wird, weil die Aufenthaltswahrscheinlichkeit bemannter Flugzeuge querab der Start- und Landebahn verhältnismäßig gering ist.

Für Flugplätze ohne Start- und Landebahn (z. B. Hubschrauberlandeplätze) gilt die bisherige Geometrie, also der 1,5 Kilometer große Schutzbereich, fort.

Zu Nummer 2

Das mit der Festlegung als geografisches Gebiet einhergehende Betriebsverbot soll sicherstellen, dass Einsätze von Behörden oder von Organisationen mit Sicherheitsaufgaben nicht durch unbemannte Fluggeräte Dritter behindert werden. Gerade über Einsatzorten ist mit einer erhöhten Präsenz von (tieffliegenden) Helikoptern sowie ggf. auch mit behördlich eingesetzten unbemannten Luftfahrtsystemen zu rechnen. Gleichzeitig soll ein unbefugtes Ausspähen unterbunden werden.

Das Verbot, unbemannte Fluggeräte über Unfallorten zu betreiben, soll sicherstellen, dass ein Betrieb der unbemannten Fluggeräte bereits ab Entstehung eines Unfalls unterbunden wird. Es handelt sich damit um einen zeitlich

vorgelagerten Schutz (zum Beispiel vor Ausspähung) für den Fall, dass Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben noch nicht vor Ort eingetroffen sind. Der Begriff des Unfallortes ist dabei weit auszulegen, und erfasst auch Orte, an denen Terroranschläge und andere Gewalttaten sowie Naturkatastrophen stattgefunden haben oder stattfinden. Hierdurch soll vorrangig dem Schutz der Persönlichkeitsrechte der von solchen Ereignissen betroffenen Menschen vor Gaffern Rechnung getragen werden, die auch nicht durch den Einsatz unbemannter Fluggeräte Bild- und Tonaufnahmen hiervon betroffener Menschen und ihrer Helfer anfertigen und verbreiten können sollen.

Zudem werden angemeldete Übungen der Streitkräfte mit einem Überflugverbot belegt: Grundsätzlich ist jede Übung von Truppenteilen der Streitkräfte außerhalb militärischer Anlagen (z. B. Liegenschaften, Truppenübungsplätzen), bei der Sonderrechte in Anspruch genommen werden sollen (z. B. Nutzung von Grundstücken), in Übereinstimmung mit den Bestimmungen im Bundesleistungsgesetz (BLG) manöverrechtlich anzumelden. Angemeldete und genehmigte Übungen werden in den jeweiligen amtlichen Publikationsmedien der betroffenen Bundesländer, Landkreise und/oder Gemeinden veröffentlicht. Zur Reduzierung der Kollisionsgefahr mit streitkräfteeigenem Flugbetrieb, aber auch aus Gründen der militärischen Sicherheit ist hier dieses geografische Gebiet einzurichten.

Das bislang in § 21b Absatz 1 Nummer 2 LuftVO geregelte Verbot geht hierüber noch hinaus und verbietet zusätzlich den Betrieb von unbemannten Fluggeräten über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von Menschenansammlungen, Unglücksorten und Katastrophengebieten. Bezüglich Menschenansammlungen ergibt sich dieses Verbot nun aber unmittelbar für unbemannte Fluggeräte der „offenen“ Betriebskategorie aus Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Ist der Betrieb über Menschenansammlungen geplant, fällt das unbemannte Fluggerät gemäß Artikel 5 Absatz 1 in Verbindung mit Teil A des Anhangs der oben genannten Durchführungsverordnung in die „spezielle“ Betriebskategorie und bedarf einer Betriebsgenehmigung nach Artikel 12, die nach einer Risikobewertung mit der Auflage von Risikominderungsmaßnahmen von der Genehmigungsbehörde erteilt werden kann. Bezüglich Notfalleinsätzen ergibt sich das Verbot direkt aus der unmittelbar anzuwendenden Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, nämlich aus ihrem Anhang mit den einzelnen Betriebsbestimmungen in Punkt UAS.OPEN.060 Nummer 3 und Punkt UAS.SPEC.060 Nummer 3 Buchstabe e.

Zu Nummer 3 und 4

Diese Regelungen entsprechen dem derzeit geltenden § 21b Absatz 1 Nummer 3 und 4 LuftVO. Hier werden ausdrücklich im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie des Datenschutzes und des Ausforschungsschutzes bestimmte Gebiete und Bereiche genannt, in denen weiterhin der Betrieb von unbemannten Fluggeräten untersagt ist durch die Festlegung als geografisches Gebiet. Dieses Betriebsverbot gilt dabei nicht nur in dem Luftraum unmittelbar über den genannten Anlagen und Gebäuden, sondern auch in einem Abstand von 100 Metern um diese herum. Sofern eine Umfriedung vorhanden ist, ist diese für die Einhaltung des Abstands maßgeblich. Fehlt eine solche, ist der Abstand vom Gebäude selbst entscheidend.

Bei den Industrieanlagen sind dabei insbesondere solche Anlagen relevant, die in den Anwendungsbereich der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes oder der Ausführungsverordnung zum Chemiewaffenübereinkommen fallen.

Weitere Verbotstatbestände sollen Gefahren für Leib und Leben Dritter am Boden, eine luftseitige Ausspähung sensibler Einrichtungen etwa von Streitkräften, Polizeien oder Nachrichtendiensten oder Zusammenstöße mit anderen Verkehrsträgern ausschließen. Teilweise orientiert sich die Formulierung der Nummer 4 an § 5 Absatz 2 des Bundespolizeigesetzes.

Auch der Sitz, d. h. die Liegenschaften und Räumlichkeiten diplomatischer und berufskonsularischer Vertretungen in der Bundesrepublik Deutschland im Sinne des Artikels 1 Buchstabe i des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen und des Artikels 1 Buchstabe a des Wiener Übereinkommens über konsularische Beziehungen wird geschützt. Als Empfangsstaat trifft die Bundesrepublik hier eine besondere Schutzpflicht vor Störungen dieser Liegenschaften. Erfasst werden außerdem die Räumlichkeiten internationaler Organisationen im Sinne des Völkerrechts.

## Zu Nummer 5

Das wegen der Festlegung als geografisches Gebiet geltende Verbot des Betriebs über Bundeswasserstraßen ist erforderlich, um Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs abzuwenden. Solche mit dem Betrieb von unbemanntem Fluggerät verbundenen Gefahren können z. B. auftreten, wenn das Gerät in das Sichtfeld des Schiffsführers gelangt, diesen irritiert und behindert. Zudem kann ein solches Gerät geeignet sein, den Funkverkehr zu stören; es besteht daneben die Gefahr von Kollisionen mit Funk- oder Signalmasten z. B. an einer Schleusenbetriebsstelle, wodurch ein Anlagenausfall ausgelöst werden kann, und mit einem Schiff. Letzteres kann sowohl zu Personenschäden an Deck des Schiffes als auch zu sehr gefährlichen Situationen im Bereich der Gefahrgutschiffahrt führen. Nicht zuletzt kann das Erscheinen eines unbemannten Fluggerätes auf dem Radarbild zu Fehlinterpretationen des Radars führen (z. B. Interpretation als Fahrwassertonne), was wiederum zu gefährlichen Kursmanövern oder einer Havarie führen kann.

Ein vergleichbares Gefährdungspotential besteht bei einem Betrieb über Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) sowie Bahnanlagen. Auch hier können durch den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes Irritationen oder Behinderungen der Autofahrer oder Triebfahrzeugführer ausgelöst werden, welche gerade bei höheren Geschwindigkeiten Unfälle zur Folge haben können. Die Möglichkeit einer Gefährdung von unbeteiligten Dritten besteht außerdem durch einen Absturz des Gerätes in der unmittelbaren Nähe zum fließenden Verkehr oder auf Bahnanlagen.

## Zu Nummer 6

Weitgehend eingeschränkt wird weiterhin der Betrieb in bestimmten Gebieten, die in besonderer Weise dem Naturschutz gewidmet sind. Ausnahmen sind im neuen § 21h Absatz 4 Nummer 4 aufgeführt.

## Zu Nummer 7

Das mit der Festlegung des Luftraums über Wohngrundstücken als geografisches Gebiet einhergehende Verbot gilt für das eigene Privatgrundstück nur insoweit, als durch den Betrieb Dritte beeinträchtigt oder gefährdet werden. Solche Beeinträchtigungen stellen insbesondere der Lärm durch den Betrieb von Flugmodellen oder die Gefahr eines Absturzes auf das Nachbargrundstück dar. Darüber hinaus können private Schutzbelange wie das allgemeine Persönlichkeitsrecht beeinträchtigt sein. Das Verbot der Nutzung von unbemanntem Fluggerät über Wohngrundstücken dient insoweit dem Schutz des Kernbereichs privater Lebensführung. Mit diesem grundsätzlichen Betriebsverbot wird staatlicherseits dem Bedürfnis nach Schutz des individuellen Lebensraumes Rechnung getragen. Darüber hinaus wird mit diesem Verbot das Schutz- und Ruhebedürfnis der Bewohner berücksichtigt. Daher werden in diesem Zusammenhang als Wohngrundstück alle zu Wohnzwecken genutzten Grundstücke verstanden. Das vom Bauplanungsrecht zum Teil auch als Wohngrundstück erfasste unbebaute Grundstück in einem Wohngebiet erscheint dagegen mit Blick auf den Schutzzweck als nicht entsprechend schutzwürdig und wird daher vom Betriebsverbot nicht erfasst.

## Zu Nummer 8

Das mit der Einordnung des Luftraums über Badestränden (an Seen und Meeren), Freibädern und ähnlichen Einrichtungen als geografisches Gebiet einhergehende Betriebsverbot dient dem Schutz des Persönlichkeitsrechts der Nutzer solcher besonders sensibler Einrichtungen, über denen Aufzeichnungen und Übertragungen von Bild- und Tonaufnahmen durch unbeteiligte Dritte, aber auch sonstige mit dem Betrieb verbundene Störungen des Erholungszwecks von diesen Nutzern regelmäßig unerwünscht sind und das allgemeine Persönlichkeitsrecht besonders beeinträchtigen können. Das Verbot gilt ausschließlich während der Betriebs- oder Badezeiten. Nur während dieser Nutzungszeiten gebietet der Persönlichkeitsschutz entsprechende Einschränkungen des Betriebs.

## Zu Nummer 9

Der An- und Abflugverkehr von und zu Verkehrsflughäfen ist besonders schutzwürdig. Es gab einige Fälle von gefährlichen Annäherungen von unbemannten Fluggeräten an Verkehrsflugzeuge, die sich im An- oder Abflug befunden haben. Die Festlegung als geografisches Gebiet und das damit einhergehende Verbot ist erforderlich, denn dort wird dieser Verkehr im Wege von An- und Abflugverfahren abgewickelt.

Gemäß Artikel 2 Nummer 61 der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 ist eine Kontrollzone ein kontrollierter Luftraum, der sich von der Erdoberfläche nach oben bis zu einer festgelegten oberen Begrenzung erstreckt.

Ein Betrieb bis maximal 50 Meter Höhe ist ausweislich des Wortlauts von § 21h Absatz 2 Nummer 8 LuftVO hingegen nicht verboten. Es ist aber dennoch weiterhin eine Flugverkehrskontrollfreigabe gemäß § 21 einzuholen.

Die Regelung in Nummer 8 bezweckt einen effektiven Schutz der sensiblen Kontrollzonen rund um größere Flugplätze.

Das bislang in § 21b Absatz 1 Nummer 8 geregelte Verbot eines Betriebs in Flughöhen über 100 Metern über Grund wird durch Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2019/947 und die Vorgaben für die Betriebskategorie „offen“ in deren Anhang verdrängt (Punkt UAS.OPEN.010 Nummer 2 und 3).

Zu Nummer 10

Diese Regelung entspricht dem § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 LuftVO in der derzeit geltenden Fassung.

Zu Absatz 3

Diese Regelung soll dem möglicherweise in der Zukunft entstehenden Bedürfnis nach Einrichtung weiterer geografischer Gebiete mit einhergehendem Betriebsverbot Rechnung tragen. In Frage kommen Festlegungen unter anderem im Hinblick auf den Schutz ruhiger Gebiete im Sinne von § 47d Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die Festlegung weiterer geografischer Gebiete würde dabei seitens des BMVI oder einer von ihm beauftragten Bundesbehörde analog zur Festlegung von Luftsperrgebieten und Gebieten mit Flugbeschränkungen für die bemannte Luftfahrt nach § 17 LuftVO durch Allgemeinverfügung erfolgen. Festlegungen von geografischen Gebieten gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 können insbesondere zum Schutz von Menschen oder Tieren vor Fluglärm oder visuellen Beeinträchtigungen erfolgen.

Zu Absatz 4

Bei Erfüllung der in § 21h Absatz 4 LuftVO bestimmten Voraussetzungen erfolgt jeweils eine Freistellung von dem Verbot des Absatzes 1. Mit Ausnahme des Vorliegens einer Zustimmung des Grundstückseigentümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten in § 21h Absatz 4 Nummer 3 bis 5 LuftVO finden die Freistellungen des § 21h Absatz 4 LuftVO nur für die Betriebskategorie „speziell“ Anwendung. Denn die für diese geltenden Anforderungen aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, insbesondere die dort im Rahmen der Erteilung der Betriebsgenehmigung durchzuführende Risikobewertung und Anordnung risikominimierender Maßnahmen sowie die nachzuweisenden besonderen Kenntnisse und Fähigkeiten des Fernpiloten, vermindern in erheblichem Maße das Gefährdungspotential, durch die erhöhte Transparenz eines bei der Behörde bekannten Betriebs auch mit Blick auf den Schutz der Privatsphäre. Zudem finden in der „speziellen“ Betriebskategorie gesellschaftlich relevante und auch dem allgemeinen Interesse dienende Nutzungen unbemannter Fluggeräte statt. Mit der Ermöglichung eines genehmigungsfreien Betriebs bei Einhaltung der risikomindernden, die Geräuscheinwirkungen begrenzenden und naturschutzfachlich bedeutsamen Voraussetzungen des § 21h Absatz 4 LuftVO wird für diese Betriebskategorie die bürokratische Hürde eines neben der allgemeinen Betriebsgenehmigung nach Artikel 3 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zusätzlich erforderlichen Genehmigungsverfahrens für den Betrieb in bestimmten Gebieten überwunden. Mit den Freistellungen des § 21h Absatz 4 LuftVO wird dem erklärten Willen der Bundesregierung entsprochen, die zukunftsreichen Entwicklungsmöglichkeiten der unbemannten Luftfahrt in größerem Umfang zu fördern, jedoch zugleich möglichen Gefahren adäquat zu begegnen (Aktionsplan der Bundesregierung: „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“ – BT-Drucksache 19/18800) und übermäßigen Umweltbelastungen zu begegnen.

Zu Nummer 1

Einer möglichen Gefährdung der bemannten Luftfahrt kann bereits mit den für die Betriebskategorie „speziell“ geltenden Anforderungen begegnet werden, insbesondere durch die dort im Rahmen der Erteilung einer Betriebsgenehmigung durchzuführende Risikobewertung und Anordnung risikominimierender Maßnahmen. Für den Betrieb auf Flugplätzen kann die für die Betriebskategorie „speziell“ zuständige Luftfahrtbehörde weiterhin die Aufgabe machen, dass Luftaufsichtsstelle und Flugleitung zustimmen.

Zu Nummer 2

In Kombination mit den für die Betriebskategorie „speziell“ geltenden Anforderungen gewährleisten beide in § 21h Absatz 4 Nummer 2 erhaltenen Regelungen für den Infrastruktur-Überflugbereich die Sicherheit der dort genannten Verkehrswege. Das in Buchstabe a der Regelung beschriebene Verhältnis von Flughöhe und Abstand

zur Infrastruktur (1:1-Regelung) entspricht der in den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder (NfL 1-1163-17) dargestellten einheitlichen Nebenbestimmung für Ausnahmen von den Betriebsverboten der derzeit geltenden Regelung des § 21b Absatz 1 Nummer 5 LuftVO. Die Wirksamkeit dieser in der Praxis regelmäßig angewendeten 1:1-Regelung zur Risikominimierung wurde mittlerweile auch von der Forschung bestätigt.

Zu Nummer 3

Weitgehend eingeschränkt wird durch die Festlegung als geografisches Gebiet der Betrieb zudem in bestimmten Gebieten, die in besonderer Weise dem Naturschutz gewidmet sind, wobei jedoch abweichenden landesrechtlichen Regelungen Rechnung getragen wird.

Zudem ist der Betrieb, der nicht zu Sport- und Freizeitwecken und zudem in einer ausreichenden Höhe stattfindet, dann auch in den durch § 21h Absatz 2 Nummer 6 geschützten Gebieten gestattet, wenn der Fernpilot sich der besonderen Situation bewusst ist und den Schutzzweck bei der Wahl der Flugparameter, wie z. B. Flugroute, Flughöhe und Geschwindigkeit in ausreichendem Maße berücksichtigt. Hier gilt die Verbotsausnahme allerdings nur dann, wenn es zu einem Überfliegen des jeweils betroffenen geschützten Gebiets mit Blick auf den konkreten Zweck des Betriebs keine zumutbare Alternative gibt.

Zu Nummer 4

Anders als der bisherige § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 LuftVO erfasst das mit der Festlegung als geografisches Gebiet nach § 21h Absatz 2 Nummer 7 einhergehende Betriebsverbot alle unbemannten Fluggeräte der Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ unabhängig von ihrer Startmasse sowie Aufzeichnungs- und Übertragungsmöglichkeit. § 21h Absatz 4 Nummer 3 übernimmt daher für Wohngrundstücke nach Absatz 2 Nummer 7 die beiden Verbotsausnahmen des bisherigen § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 LuftVO.

Zu Buchstabe a

Des staatlichen Schutzes des individuellen Lebensraumes durch ein generelles Betriebsverbot über Wohngrundstücken bedarf es nicht, wenn die Betroffenen auf diesen Schutz ausdrücklich verzichtet haben. Soweit daher der Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte eines Wohngrundstücks dem Betrieb von unbemannten Fluggeräten über dem jeweiligen Grundstück zugestimmt hat, sind Überflüge über diesem Wohngrundstück zulässig. Soweit die jeweiligen unbemannten Fluggeräte oder ihre Ausrüstung zu optischen oder akustischen Aufzeichnungen und Übertragungen sowie zu Aufzeichnungen und Übertragungen von Funksignalen Dritter in der Lage sind, gelten für die Zustimmung die Anforderungen des Artikels 4 Nummer 11 in Verbindung mit den Artikeln 7 und 8 der Verordnung (EU) 2016/679.

Zu Buchstabe b

Wie bisher bleibt der Betrieb über Wohngrundstücken verboten, wenn die Startmasse des Gerätes mehr als 0,25 Kilogramm beträgt oder das Gerät oder seine Ausrüstung zu optischen und akustischen Aufzeichnungen und Übertragungen oder zu Aufzeichnungen und Übertragungen von Funksignalen Dritter ausgestattet ist, wie zum Beispiel mit einem Kamerasystem. Signale für die bloße Flugsteuerung sind nicht betroffen. Die in Nummer 3 Buchstabe a eröffnete Möglichkeit des erlaubten Betriebs über Wohngrundstücken gilt also mit Blick auf die technischen Möglichkeiten zu solchen Aufzeichnungen und Übertragungen nur dann, wenn weder das unbemannte Fluggerät noch die Ausrüstung zu solchen Aufzeichnungen oder Übertragungen in der Lage sind. Das Wort „und“ zwischen dem unbemannten Fluggerät und seiner Ausrüstung ist somit in Verbindung mit der Vereinigung im Sinne eines „weder noch“ zu verstehen. Insbesondere meint es nicht, dass das unbemannte Fluggerät und die Ausrüstung kumulativ betrachtet werden müssen. Vielmehr soll mit dieser Regelung jegliche Form von Ausspähung erfasst und untersagt werden.

Mit dieser Regelung wird dem besonderen Umstand Rechnung getragen, dass der Einsatz von unbemannten Fluggeräten über Wohngrundstücken mit leistungsfähigen Kamerasystemen die Privatsphäre von Bewohnern und deren Persönlichkeitsrechte massiv beeinträchtigen kann. Unbemannte Fluggeräte sind in vielen Fällen bereits beim Kauf mit einer Kamera ausgerüstet oder können mit wenigen Handgriffen mit Fotokameras oder anderen Aufzeichnungs- oder Übertragungsgeräten bestückt werden. Hierdurch ermöglichen sie luftseitige Einblicke in den rechtlich geschützten Privatbereich (vgl. auch § 201a StGB). Eine große Zahl der Bürger sieht sich durch derartige Einsatzmöglichkeiten in ihrem Recht auf Schutz ihrer Persönlichkeit und ihrer Privatsphäre verletzt. Dem ist durch ein solch generelles Aufzeichnungs- und Übertragungsverbot Rechnung zu tragen.

## Zu Buchstabe c

Es soll aber ein Überflug über Wohngrundstücke in der Betriebskategorie „speziell“ ausnahmsweise dann genehmigungsfrei möglich sein, wenn er in einer aus Lärmschutzgründen erforderlichen Mindesthöhe von 120 Metern stattfindet, unumgänglich erforderlich ist, die Zustimmung des Grundstückseigentümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten nicht in zumutbarer Weise eingeholt werden kann, der Betrieb außerhalb der besonders lärmempfindlichen Zeiten stattfindet und nicht zu erwarten ist, dass durch den Betrieb die Immissionsrichtwerte der TA Lärm überschritten werden. Die hierfür aufgestellten Bedingungen entsprechen den in den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder (NfL 1-1163-17) dargestellten einheitlichen Nebenbestimmungen für Ausnahmen vom Betriebsverbot des derzeit geltenden § 21b Absatz 1 Nummer 7 LuftVO, die um weitere Vorgaben zum Schutz der Nutzungsberechtigten vor Lärm ergänzt werden. Sofern die in Nummer 3 genannten Bedingungen nicht eingehalten werden können, kann die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 21i Absatz 1 in Frage kommen. Die in Doppelbuchstabe bb vorgesehene „Vorab-Information“ des Betroffenen muss so rechtzeitig erfolgen, dass dieser sein Recht auf informationelle Selbstbestimmung auch effektiv ausüben kann.

## Zu Nummer 5

Der Betrieb in den hier aufgeführten geografischen Gebieten soll nicht verboten sein, wenn die zuständige Stelle oder der Betreiber der jeweiligen Einrichtung dem Betrieb ausdrücklich zustimmt. Diese Regelung trägt dem Umstand Rechnung, dass die bisherigen Ausnahmeregelungen fortgeführt werden sollen.

## Zu Absatz 5

Um die Auswirkungen der Neuregelung zu unbemannten Fluggeräten auf den Schutz von Umwelt und Natur, insbesondere die Stör- und Scheuchwirkung von unbemannten Fluggeräten auf Tiere in geschützten Gebieten und die Wirkungen der Geräuschimmissionen der unbemannten Fluggeräte auf Menschen näher ermitteln zu können, soll nach Satz 1 eine systematische Studie über einen Zeitraum von zwei Jahren durchgeführt werden. Dadurch sollen verschiedene Parameter des Betriebs, wie Flughöhe, Startmasse und Geschwindigkeit des Fluggerätes, auf ihr Störpotenzial hin untersucht und evaluiert werden, um mögliche Handlungsempfehlungen für mögliche weitere Maßnahmen zum Schutz der Fauna und zum Schutz der Wohnbevölkerung zu erarbeiten und zu der zwei Jahre nach Inkrafttreten erstmals anstehenden Evaluierung der Regelung des § 21h LuftVO insgesamt mit Blick auf einen etwaigen diesbezüglichen Bedarf der Anpassung durch den Ordnungsgeber beizutragen. Angesichts der noch nicht klar absehbaren weiteren Entwicklungen bei Technik und Einsatz von unbemannten Fluggeräten sind weitere Evaluationen der Regelungen alle vier Jahre vorgesehen.

## Zu Absatz 6

Absatz 6 regelt eine Evaluierung mit Blick auf die Betriebsverbote nach Absatz 2 Nummer 2, 7 und 8 und die nach Absatz 4 Nummer 4 vorgesehenen Ausnahmen, um überprüfen zu können, ob auch der bisher von den Regelungen gewährleistete Persönlichkeitsschutz in der Praxis ausreicht oder ergänzungsbedürftig ist.

## Zu § 21i LuftVO

Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 21i Absatz 1 LuftVO soll die Regelungen zu den generellen Freistellungen für den Betrieb in geografischen Gebieten nach § 21h Absatz 4 LuftVO ergänzen und insoweit dem bisherigen Verfahren im Rahmen der Erteilung von Erlaubnissen oder der Zulassung von Ausnahmen nach den derzeit geltenden §§ 21a und 21b LuftVO entsprechen. Darum werden die Regelungen des § 21a Absatz 3 und 5 und 6 LuftVO hier übernommen. Damit steht weiterhin die Erteilung der Ausnahmegenehmigung im Ermessen der Behörde. Auch der Maßstab der behördlichen Prüfung für Erlaubniserteilung und Ausnahmezulassung aus § 21a Absatz 3 Satz 1 und § 21b Absatz 3 Satz 1 LuftVO in der derzeitigen Fassung bleibt mit § 21i Absatz 1 LuftVO für die Ausnahmegenehmigungserteilung erhalten. Die Erteilung der Ausnahmegenehmigung soll in den Fällen des § 21h Absatz 2 Nummer 6 wegen der dort regelmäßig berührten Belange des Naturschutzes in Zukunft im Einvernehmen mit den für Naturschutz zuständigen Landesbehörden erfolgen. Bei der Regelung zur Erteilung der Ausnahmegenehmigung in den Fällen des § 21h Absatz 2 Nummer 7 wird differenziert: Wegen der regelmäßig stärker berührten Belange des Lärmschutzes erfordert die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung durch Allgemeinverfügung oder die Erteilung einer einzelfallbezogenen Ausnahmegenehmigung für unbemannte Fluggeräte mit einer Startmasse ab 25 Kilogramm das Einvernehmen mit den für Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden. Sofern einzelfallbezogene Ausnahmegenehmigungen für unbemannte Fluggeräte mit einer Startmasse

von weniger als 25 Kilogramm erteilt werden, ist das Benehmen mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde des Landes herzustellen.

Ebenfalls besteht weiter die Möglichkeit der Landesluftfahrtbehörden, zu einer Genehmigung Nebenbestimmungen, insbesondere Auflagen, auch im Rahmen von Allgemeinverfügungen zu erlassen. So kann auch in den vom Bund festgelegten geografischen Gebieten regionalen Bedürfnissen Rechnung getragen werden. Dabei bleibt aber die Gestaltung landesrechtlicher Nebenbestimmungen an die in § 21i Absatz 1 Satz 1 LuftVO genannten Erwägungen (Gefahrenabwehr, Privatsphäre, Umweltschutz) gebunden, wie sie auch von Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 vorgegeben sind.

Zu § 21j LuftVO

Diese Regelung ermöglicht gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 für Geo-Sensibilisierungszwecke die digitale Ausweisung und Veröffentlichung der gemäß § 21h Absatz 2 festgelegten und gemäß § 21h Absatz 3 gegebenenfalls noch festzulegenden Verbotgebiete.

Zu Absatz 1

Absatz 1 Satz 2 stellt klar, dass das nach § 21h Absatz 1 Satz 1 LuftVO in Verbindung mit § 21h Absatz 2 und 3 LuftVO durch die Festlegung als geografisches Gebiet bestehende abstrakte Betriebsverbot unabhängig von der digitalen Ausweisung und Veröffentlichung besteht. Diese Klarstellung ist zum Erhalt des gegenwärtigen hohen Schutzniveaus erforderlich, denn auf Grund praktisch-technischer Gründe kann eine Geo-Sensibilisierung nicht in allen Fällen erfolgen.

Zu Absatz 2

Zu den Informationen über ein geografisches Gebiet nach Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gehören nicht nur dessen Geometrie, sondern auch die nationalen Regelungen, unter deren Beachtung der Betrieb dort erlaubt ist. Diese Informationen transparent zu machen und zu veröffentlichen, dient dem Situationsbewusstsein der Fernpiloten und dadurch letztendlich den in Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung genannten Schutzgütern. § 21j Absatz 2 LuftVO stellt sicher, dass diejenigen Nebenbestimmungen einer gemäß § 21i Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit § 20 Absatz 5 LuftVO als Allgemeinverfügung erteilten Genehmigung, bei deren Einhaltung der Betrieb als genehmigt gilt, auch in der digitalen Ausweisung der geografischen Gebiete veröffentlicht werden können.

Zu § 21k LuftVO

Grundlage für die Ausnahmen für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben ist Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139. Nach Ansicht der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) fallen unter diese Vorschrift solche Tätigkeiten oder Dienste, die mit den dort ausdrücklich genannten Behörden und Organisationen (u. a. Streitkräfte, Zoll, Polizei, Such- und Rettungsdienste, Brandbekämpfung) die folgende zwei Gemeinsamkeiten aufweisen: erstens, sie werden im öffentlichen Interesse vorgenommen und zweitens, sie erfordern dabei bisweilen ein anderes Risiko als der Zivildienst. Eine Änderung der bisherigen Praxis ist nach Auskunft der EASA mit dieser Vorschrift nicht bezweckt. § 21k trägt dem Rechnung: Die grundgesetzliche Bindung der Verwaltung an Recht und Gesetz gewährleistet die Einhaltung der für den Betrieb von unbemannten Luftfahrtssystemen maßgeblichen materiell-rechtlichen Bestimmungen. Die Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben sorgen mit umfangreichen internen Verfahrensweisen für einen regelkonformen und sicheren Betrieb von unbemannten Luftfahrtssystemen. So ist beispielsweise auf die „Empfehlungen für Gemeinsame Regelungen zum Einsatz von Drohnen im Bevölkerungsschutz“, erarbeitet auf Initiative des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat unter Federführung des Bundesamts für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe, hinzuweisen. Sie helfen, einen standardisierten und sicheren Betrieb von unbemannten Fluggeräten durch oder unter Aufsicht von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben im Bevölkerungsschutz zu gewährleisten.

Zu Absatz 1

Ein Betrieb unbemannter Fluggeräte durch oder unter Aufsicht von Behörden sowie Organisationen mit Sicherheitsaufgaben soll keiner Betriebsgenehmigung nach Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bedürfen. Damit wird die derzeitige Praxis der grundsätzlichen Genehmigungsfreiheit für den Betrieb durch oder unter Aufsicht von Behörden sowie Organisationen mit Sicherheitsaufgaben beibehalten. Die grundgesetzliche

Bindung der Verwaltung an Recht und Gesetz sowie die Begrenzung auf kleinere Fluggeräte mit einer Startmasse von maximal 25 Kilogramm rechtfertigen diese Ausnahmeregelung vor dem Hintergrund einer risikobasierten Betrachtungsweise.

Zu Absatz 2

Diese Verbotsausnahme für Behörden sowie Organisationen mit Sicherheitsaufgaben entspricht § 21a Absatz 2 in Verbindung mit § 21b Absatz 1 LuftVO in der derzeit geltenden Fassung.

Wie schon beim bisherigen § 21a Absatz 2 LuftVO stehen auch solche Einsätze von unbemannten Fluggeräten „in Zusammenhang“ mit den genannten Szenarien, die präventiv dazu dienen können, den Unglücksfall oder die Katastrophe zu vermeiden beziehungsweise bei deren tatsächlichen Eintritt schneller und effektiver handeln zu können. Hierzu zählen etwa Einsätze zur Lage-Erkundung bei Großveranstaltungen. Dabei ist sowohl bei Nummer 1 als auch bei Nummer 2 der Betrieb zu Ausbildungs- und Übungszwecken mit erfasst.

Zu den Organisationen mit Sicherheitsaufgaben gehören insbesondere Feuerwehren sowie Organisationen des Rettungsdienstes und des Zivil- und Katastrophenschutzes (Bevölkerungsschutz). Das Technische Hilfswerk ist als Behörde (§ 1 THW-Gesetz vom 22. Januar 1990) bereits von Nummer 1 erfasst.

Auch wird weiterhin der Betrieb „unter Aufsicht“ der in den Nummern 1 und 2 genannten Stellen abgedeckt. Hiermit werden die Fälle erfasst, in denen die Behörde über keine eigenen Geräte verfügt, sondern sich diese zur Verfügung stellen lässt. In diesen Fällen beaufsichtigt sie den Einsatz und trägt die Verantwortung. Im Falle von einer Verletzung dieser Aufsichtspflicht können Amtshaftungsansprüche in Betracht kommen.

Soweit der Einsatz auf einem Flugplatz stattfindet, ist weiterhin die Zustimmung der zuständigen Luftaufsichtsstelle oder der Flugleitung einzuholen. Insbesondere mit Blick auf die Flugplätze, die keine Luftaufsichtsstelle aufweisen, oder auf eilbedürftige Fälle ist es sachdienlich, die Zustimmung nur einer der beiden Stellen zu fordern. Die Entscheidung der Flugleitung anstelle der Luftaufsichtsstelle erscheint insbesondere vor dem Umstand ausreichend und adäquat, als die Flugleitung oftmals auch gleichzeitig als Beauftragte für Luftaufsicht tätig ist.

Zu Absatz 3

Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139 legt fest, dass die Verordnung nicht gilt für „Luftfahrzeuge und ihre Motoren, Propeller, Teile, ihre nicht eingebaute Ausrüstung und die Ausrüstung zur Fernsteuerung von Luftfahrzeugen, wenn sie für Tätigkeiten oder Dienste für die Streitkräfte, den Zoll, die Polizei, Such- und Rettungsdienste, die Brandbekämpfung, die Grenzkontrolle und Küstenwache oder ähnliche Tätigkeiten oder Dienste eingesetzt werden, die unter der Kontrolle und Verantwortung eines Mitgliedstaats im öffentlichen Interesse von einer mit hoheitlichen Befugnissen ausgestatteten Stelle oder in deren Auftrag durchgeführt werden, sowie das an den Tätigkeiten und Diensten dieser Luftfahrzeuge beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten und Diensten beteiligten Organisationen“. Da die Delegierte Verordnung (EU) 2019/945 und die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2018/1139 verabschiedet wurden, sind Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben von der Pflicht zum Betrieb von Zusatzgeräten für die direkte Fernidentifizierung zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben ausgenommen.

## **Zu Nummer 5**

§ 44 Absatz 1 LuftVO enthielt in seiner bisherigen Fassung bereits in den Nummern 17a bis 17e Bußgeldvorschriften, die sich auf die Regelungen zum Betrieb unbemannter Fluggeräte in Abschnitt 5a der Luftverkehrs-Ordnung bezogen. Mit der Neufassung des Abschnitts 5a wäre diese Bezugnahme nicht mehr zutreffend. Auf Grund der neuen §§ 21f, 21h und 21i LuftVO sind die Ordnungswidrigkeitentatbestände anzupassen, indem in § 44 Absatz 1 die Nummern 17a bis 17e neu gefasst werden.

Die Nummern 17a bis 17c betreffen den Modellflug und ahnden Verstöße gegen die in § 21f Absatz 2 Satz 2, Satz 3 und Absatz 3 enthaltenen Gebote mit einer Geldbuße. Mit der neuen Nummer 17d wird jeder Verstoß gegen das in § 21h Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 geregelte Verbot des Betriebs von unbemannten Fluggeräten in den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ als Ordnungswidrigkeit eingestuft. Mit der neuen Nummer 17e wird der Verstoß gegen eine mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 21i Absatz 1 verbundene vollziehbare Auflage mit einer Geldbuße belegt.

**Zu Artikel 3 (Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung)**

Die Anpassungen in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) sind Folgeänderungen, die aus der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 resultieren.

**Zu Nummer 1**

Artikel 7 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 regelt, dass der Betrieb von unbemannten Fluggeräten in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ den betrieblichen Anforderungen unterliegt, die in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 und den Verordnungen (EU) Nr. 965/2012 und (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission festgelegt sind. Der neue § 1 Absatz 1 Nummer 8a LuftVZO trägt diesem Umstand Rechnung und regelt, dass unbemannte Luftfahrtsysteme, die in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 betrieben werden, der Musterzulassung bedürfen. In der Folge ist Absatz 4 Nummer 2 des § 1 LuftVZO zu streichen. Die Neufassung von § 1 Absatz 4 trägt dieser Streichung Rechnung.

**Zu Nummer 2**

Als weitere Folge der Regelung in Artikel 7 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 wird in der neuen Nummer 8a des § 6 Absatz 1 LuftVZO festgelegt, dass unbemannte Luftfahrtsysteme, die in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 betrieben werden, einer Verkehrszulassung bedürfen.

**Zu Nummer 3**

Bei der Ergänzung in § 14 LuftVZO handelt es sich um eine Folgeänderung aus § 1 Absatz 1 Nummer 8a LuftVZO.

**Zu Nummer 4**

Die Kennzeichnungspflicht für unbemannte Fluggeräte in den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ ergibt sich nunmehr unmittelbar aus Artikel 14 Absatz 8 in Verbindung mit Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Demzufolge ist es für unbemannte Fluggeräte nur noch vorgesehen, an geeigneter Stelle als solche die Registrierungsnummer (e-ID) anzubringen. Zu den geeigneten Stellen zählt hierbei auch das Batteriefach des unbemannten Fluggerätes. Die Feuerfestigkeit der Beschriftung ist nicht mehr erforderlich wegen der mit der elektronischen Registrierungsnummer unterstützten Fernidentifikationsfunktion.

Die Entscheidung über eine Kennzeichnungspflicht für unbemannte Fluggeräte der „zulassungspflichtigen“ Betriebskategorie liegt in der alleinigen Regelungskompetenz der Europäischen Union, die hierzu bislang noch keine Regelung getroffen hat und hinsichtlich der betrieblichen Anforderungen der „zulassungspflichtigen“ Betriebskategorie in Artikel 7 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 auf die Anforderungen für die bemannte Luftfahrt verweist. Hierzu gehört etwa auch die Angabe der Luftfahrzeugkennung bei der Eingabe des Flugplans nach Anhang SERA.4001 und SERA.4005 Buchstabe a Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

Für unbemannte Ballone und Drachen mit jeweils einer Startmasse von mehr als 5 Kilogramm sowie Flugkörper mit Eigenantrieb bleibt es bei der Regelung des § 19 Absatz 3 LuftVZO.

**Zu Nummer 5**

Bei der Ergänzung in Anlage 1 I LuftVZO handelt es sich um eine Folgeänderung zum neuen § 1 Absatz 1 Nummer 8a LuftVZO.

**Zu Nummer 6**

Bei den Ergänzungen in den Nummern 1 und 2 der Anlage 1 II LuftVZO handelt es sich um weitere Folgeänderungen aus dem neuen § 1 Absatz 1 Nummer 8a LuftVZO. Die Verwendung des Buchstabens U entspricht dem Anfangsbuchstaben der englischen Abkürzung für UAS (UAS = unmanned aircraft system).

**Zu Artikel 4 (Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung)**

Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 entstehen im Bereich der unbemannten Luftfahrt neue Aufgaben für die Luftverkehrsverwaltung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, während bisherige nationale Regelungen in diesem Bereich aufgehoben werden und zu einem Wegfall von bisherigen Aufgaben führen. Diese

Veränderungen haben auch Auswirkungen auf die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV), die Regelungen zur Erhebung von Kosten für Amtshandlungen der nationalen Luftfahrtbehörden trifft.

Die nationalen Luftfahrtbehörden sind im Bereich der unbemannten Luftfahrt schon seit Einführung des Abschnitts 5a der Luftverkehrs-Ordnung im Jahr 2017 mit Aufgaben betraut. So erteilen die Luftfahrtbehörden der Länder seitdem die Erlaubnis für den Betrieb unbemannter Luftfahrtsysteme oder Flugmodelle nach dem derzeitigen § 21a Absatz 1 LuftVO oder lassen Ausnahmen von den Betriebsverboten des § 21b LuftVO zu. Die für diese Amtshandlungen erhobenen Gebührensätze sind im Gebührenverzeichnis der LuftKostV als Anlage ausgewiesen. Nach Abschnitt VI Nummer 16a des derzeitigen Gebührenverzeichnisses kann für die Erteilung einer Erlaubnis für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes nach der derzeit geltenden Regelung des § 21a Absatz 1 LuftVO eine Gebühr von 30 bis 3500 Euro erhoben werden.

Auch in Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 darf der Betrieb unbemannter Fluggeräte je nach Betriebskategorie ähnlich zur bisherigen Erlaubnis nur mit einer Form von Genehmigung beziehungsweise Erklärung der Einhaltung von bestimmten Vorgaben stattfinden. Dies betrifft den Betrieb in der „speziellen“ Kategorie, der neben den technischen Spezifika der Geräte seine Anforderungen insbesondere an den Betreibern der Geräte ausrichtet, wofür neue Gebührentatbestände in Abschnitt VI des Gebührenverzeichnisses eingeführt werden. In der Betriebskategorie „offen“ wird der Fokus auf die Qualifikationen der Fernpiloten gelegt, die ihre Kompetenzen im Rahmen von Prüfungen ausreichend beweisen und entsprechende Kompetenznachweise oder Zeugnisse erwerben müssen. Diese Ausrichtung ähnelt den bisherigen Regelungen der §§ 21a ff. LuftVO, die von den Fernpiloten für den Betrieb bestimmter Geräte einen Kenntnissnachweis forderten (bisher in Abschnitt III des Gebührenverzeichnisses geregelt) und das System der anerkannten Stellen für die Prüfung und Ausstellung des Kenntnissnachweises etablierten (bisher eingebunden in Abschnitt IV des Gebührenverzeichnisses).

#### **Zu Nummer 1**

##### **Zu Buchstabe a**

Angelehnt an die bisherige Praxis sollen Luftsportverbände weiterhin eigene Bescheinigungen über die Kompetenz von Fernpiloten von Flugmodellen erteilen können. Die Kosten hierfür bleiben mit 25 Euro gleich hoch (Abschnitt III Nummer 25a des Gebührenverzeichnisses der LuftKostV).

##### **Zu Buchstabe b**

Fernpiloten, die nicht unter die Regelungen für den Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Luftsportverbänden fallen, weisen ihre ausreichenden Kompetenzen durch das erfolgreiche Ablegen von Prüfungen nach, die je nach vorgesehener Betriebsart in der „offenen“ oder „speziellen“ Betriebskategorie eine Theorieprüfung und gegebenenfalls zusätzlich eine weitere Theorieprüfung oder praktische Prüfung erfordern. Diese Prüfungen werden entweder vom Luftfahrt-Bundesamt oder durch eine von ihm benannte oder anerkannte Stelle abgenommen, siehe die Regelungen in den §§ 21a ff. LuftVO. So ist zunächst vorgesehen, dass das Luftfahrt-Bundesamt die Online-Theorieprüfung für die Unterkategorien A1 und A3 der „offenen“ Betriebskategorie nach Punkt UAS.OPEN.020 Nummer 4 Buchstabe b in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 durchführen wird, die auch Bestandteil des Befähigungsnachweises für die Unterkategorie A2 (siehe Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 2 Buchstabe b in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947) sowie für die Standardszenarien in der „speziellen“ Betriebskategorie ist (siehe Punkt UAS.STS-01.020 Nummer 2 Buchstabe a und Punkt UAS.STS-02.020 Nummer 9 Buchstabe a in Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947). Für die Prüfung und Ausstellung des entsprechenden Kompetenznachweises A1 wird eine Gebühr von 25 Euro nach Abschnitt III Nummer 34 des Gebührenverzeichnisses der LuftKostV erhoben. Für eine Verlängerung oder Änderung der Bescheinigung, etwa im Falle einer Namensänderung, ist eine Gebühr in Höhe von 15 Euro zu entrichten (Abschnitt III Nummer 35 des Gebührenverzeichnisses). Die erhobenen Gebühren für die Online-Prüfung für den Kompetenznachweis A1, der sich in erster Linie an private Haushalte und Bürger wendet, wurden so gewählt, dass die Kosten für die Erstellung und den Betrieb des Prüfungssystems voraussichtlich gedeckt werden. Es soll eine bewusst niedrige Schwelle zum Absolvieren der Prüfung bestehen und die Kenntnisse der Fernpiloten in der Breite durch den preiswerten Erwerb der Kompetenznachweise erhöht werden. Da diese Amtshandlungen zum Erwerb eines Kompetenznachweises für das Steuern eines unbemannten Fluggerätes dienen, werden sie in Abschnitt III des Gebührenverzeichnisses („Prüfungen und Überprüfungen von Luftfahrt- und Flugsicherungspersonal für den Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen“) eingefügt.

Dies gilt auch für die Umwandlung bestehender nationaler Kenntnissnachweise in die nunmehr nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 geltende Form, um den Fernpiloten einen möglichst einfachen und anwenderfreundlichen Übergang in das neue System der Befähigungsnachweise und die Weiternutzung ihrer zuvor nach den nationalen Anforderungen erworbenen Nachweise zu ermöglichen. Eine solche Umwandlung können Fernpiloten beim Luftfahrt-Bundesamt für den bisherigen Kenntnissnachweis nach § 21a Absatz 4 Satz 3 LuftVO in einen Kompetenznachweis der Unterkategorie A1 gegen eine Gebühr von 50 Euro durchführen lassen (Abschnitt III Nummer 36 des Gebührenverzeichnisses). Die im Vergleich zum unmittelbaren Erwerb des A1-Kompetenznachweises leicht erhöhte Gebühr liegt darin begründet, dass das Luftfahrt-Bundesamt erheblichen administrativen Aufwand hat, indem das Verfahren zum Beispiel so anwenderfreundlich ausgestaltet ist, dass die Ausstellung des Kompetenznachweises nach Absolvierung der Prüfung im Online-Verfahren automatisiert abläuft. Der Bürger hat somit die Möglichkeit der Umwandlung der bisherigen Kenntnissnachweise oder des Erwerbs eines neuen Kompetenznachweises über die Online-Prüfung.

Für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes in der Unterkategorie A2 muss der Fernpilot ein Fernpiloten-Zeugnis vorweisen können, das das Luftfahrt-Bundesamt nach Prüfung des Vorliegens aller Voraussetzungen gegen eine Gebühr von 30 Euro ausstellt (Abschnitt III Nummer 37 des Gebührenverzeichnisses). Änderungen oder Verlängerungen des Fernpiloten-Zeugnisses werden für die Hälfte der Gebühr vorgenommen. Bei der Überprüfung der Dokumente über die Befähigung als Fernpilot aus einem Drittland nach Artikel 41 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 müssen Dokumente, die aus zum Teil unbekanntem ausländischen Rechtssystemen stammen, darauf hin geprüft werden, ob diese die genannten Vorgaben erfüllen. Teilweise wird sogar eine Rücksprache mit der EU-Kommission oder auch der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) erforderlich sein. Auf Grund dieses Aufwandes wird eine Gebühr für die Ausstellung einer Bescheinigung über die Anerkennung der Befähigung mit 80 Euro angesetzt.

## **Zu Nummer 2**

Eine der Voraussetzungen zum Erhalt des Fernpiloten-Zeugnisses stellt neben der Online-Theorieprüfung der Unterkategorie A1 das Absolvieren einer zusätzlichen Theorieprüfung nach Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 2 Buchstabe c in Teil A des Anhangs dar. Diese Prüfung kann durch Stellen angeboten und abgenommen werden, die vom Luftfahrt-Bundesamt nach § 21e Absatz 1 LuftVO benannt sind. Die Gebühr in Höhe von 1000 bis 3500 Euro für die Benennung einer Stelle beinhaltet neben der Prüfung der grundsätzlichen Geeignetheit der Stelle auch die Prüfung der Verfahren der Durchführung und der Inhalte der Prüfungen, mit denen die Theorieprüfung abgenommen werden soll, um hier ein vergleichbares und gleichbleibend hohes Prüfungsniveau in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben zu gewährleisten (siehe Abschnitt IV Nummer 21 des Gebührenverzeichnisses). Auf Grund der sehr großen Spanne an Antragstellern bei den benannten Stellen (von z. B. Einzelpersonen bis zu Verbänden mit bis zu 50 Prüfstellen, die sich bei deren Verbandsmitgliedern befinden), ergeben sich unterschiedliche Prüfungsfänge und ein unterschiedlicher Verwaltungsaufwand bei der Genehmigung und Überwachung dieser Stellen. Diesen Unterschieden trägt der Gebührenrahmen von 1000 bis 3500 Euro Rechnung. In der erhobenen Benennungsgebühr ist auch die Überprüfung des Fortbestehens der Benennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der Benennung enthalten. So kann die Behörde die Einhaltung der Vorgaben in einem überschaubaren Zeitraum – die Benennung wird für zwei Jahre ausgestellt – überprüfen und bietet der benannten Stelle zugleich Klarheit darüber, dass nicht mit weiteren Gebühren auf Grund stattfindender Überprüfungen in diesem Zeitraum zu rechnen ist. Selbige Planungssicherheit und Transparenz liegt der Gebühr in Höhe von 500 bis 2000 Euro zur Verlängerung der Benennung zugrunde, die die Überprüfung der weiteren Einhaltung der Benennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der verlängerten Benennung miteinschließt. Ferner trägt diese gegenüber der Erstgenehmigung reduzierte Gebühr dem Umstand Rechnung, dass die bei der Stelle etablierten Verfahren dem Luftfahrt-Bundesamt bereits bekannt sind und die Prüfungsinhalte und -abläufe bereits genehmigt sind. Wird eine Änderung oder Erweiterung der Benennung vorgenommen, so kann die Behörde hierfür eine Gebühr in Höhe von 35 bis 525 Euro erheben (siehe Abschnitt IV Nummer 21 Buchstabe b des Gebührenverzeichnisses).

Neben der Benennung einer Stelle nach § 21e Absatz 1 LuftVO kann das Luftfahrt-Bundesamt auch nach § 21e Absatz 2 LuftVO eine Stelle für die Durchführung einer praktischen Ausbildung von Fernpiloten und die Ausstellung der Akkreditierung für den Betrieb unter Standardszenarien nach Anlage 3 des Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 anerkennen (siehe zu den unterschiedlichen Begrifflichkeiten bereits die Ausführungen zu § 21e LuftVO). Die hierzu erhobene Gebühr liegt in einem Rahmen von 500 bis 1500 Euro, ihre

Verlängerung oder Änderung bei 250 Euro bis 1000 Euro (siehe Abschnitt IV Nummer 22 des Gebührenverzeichnisses). Der im Vergleich zu den benannten Stellen niedrigere Gebührenrahmen lässt sich auf den zu erwartenden geringeren Prüfaufwand für das Luftfahrt-Bundesamt und den geringeren wirtschaftlichen Nutzen für den Antragsteller zurückführen. Für das weitere Verwaltungshandeln des Luftfahrt-Bundesamtes im Zusammenhang mit benannten und anerkannten Stellen, etwa auf Veranlassung durch die Stellen (35 bis 225 Euro), oder zur Aufrechterhaltung der Benennung beziehungsweise Anerkennung (50 bis 250 Euro) werden in diesem Rahmen Gebühren entsprechend der im konkreten Fall durchzuführenden Amtshandlung erhoben.

Schließlich fallen auch Gebühren bei der Überprüfung desjenigen Betreibers an, der die praktische Ausbildung von Fernpiloten für den Betrieb unter Standardszenarien nach Anlage 3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 durchführt und dazu die erforderliche Erklärung nach Anlage 4 abgegeben hat. Das Luftfahrt-Bundesamt überprüft hier die Einhaltung der in der Erklärung gemachten Angaben und erhebt dazu einen Festbetrag von 100 Euro. Diese Erklärung können nur Betreiber abgeben, die über eine gültige Betriebserklärung verfügen und dieses Standardszenario (derzeit sind es die Standardszenarien STS-01 oder STS-02 im Sinne der Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947) selbst anwenden. Entsprechend sind dem Luftfahrt-Bundesamt diese Betreiber bereits bekannt und es kann von einem wesentlich geringeren Verwaltungsaufwand als bei einer Genehmigung gemäß § 21e LuftVO ausgegangen werden.

### **Zu Nummer 3**

#### **Zu Buchstabe a und b**

Auf Grund der neuen §§ 21h und 21i LuftVO musste in Abschnitt VI des Gebührenverzeichnisses die Nummer 16a angepasst und die Nummer 16b aufgehoben werden. Die Untergrenze der neuen Nummer 16a orientiert sich an dem aufgehobenen Gebührentatbestand.

#### **Zu Buchstabe c**

Abschnitt VI widmet sich den Amtshandlungen im Bereich der Verwendung und des Betriebs von Luftfahrtgerät. Nach Nummer 16a und Nummer 16b dieses Abschnitts des derzeitigen Gebührenverzeichnisses kann für die Erteilung einer Erlaubnis für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes nach dem bisherigen § 21a Absatz 1 LuftVO eine Gebühr von 30 bis 3500 Euro, für die Zulassung einer Ausnahme von den Betriebsverboten nach § 21b Absatz 2 oder 3 LuftVO eine Gebühr von 50 bis 3500 Euro erhoben werden. Die nunmehr im Rahmen der „speziellen“ Betriebskategorie geforderte Betriebsgenehmigung, Betriebserklärung oder ein Betreiberzeugnis für den Betrieb des unbemannten Fluggerätes werden daher ebenfalls in diesem Abschnitt in den Nummern 34 bis 36 des Gebührenverzeichnisses neu verortet.

Für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes in der Betriebskategorie „speziell“ nach Artikel 5 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 12 Absatz 1 bis 4 und Teil B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 prüft die Behörde den Antrag des Betreibers und überprüft die vom Antragsteller für den beabsichtigten Betrieb vorgelegte Risikobewertung, die den Vorgaben des Artikels 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 entsprechen muss, bevor sie die Betriebsgenehmigung erteilt. Die hierfür erhobene Gebühr in Höhe von 200 bis 2000 Euro (siehe Abschnitt VI Nummer 34 des Gebührenverzeichnisses) spiegelt dabei das jeweilige, unterschiedliche Maß an Verwaltungs- und Prüfaufwand wider. Denn bei den Antragstellern kann es sich sowohl um private also auch um juristische Personen, um kleine oder größere Organisationen handeln, die entsprechend auch unterschiedlich umfangreiche Genehmigungen beantragen. Es findet sich eine große Spanne sowohl an Antragstellern (z. B. Ein-Personen-Unternehmen bis hin zu Unternehmen mit mehreren zehn Personen im Bereich der Betreiber), als auch der Geräte. Hierbei kann es sich um handelsübliche Geräte mit Abfluggewichten von unter einem Kilogramm bis zu Spezialgeräten mit über einer Tonne Startmasse handeln. Darüber hinaus sind auch die zu beurteilenden Einsatzszenarien sehr vielfältig (findet etwa der Betrieb über nicht oder dünn besiedeltem Gebiet statt oder ist er über Städten geplant). Um diesen großen Bereich abzudecken und den damit abzudeckenden unterschiedlichen behördlichen Aufwand und den Nutzen für die Antragsteller ausreichend abbilden zu können, ist der Gebührenrahmen für die Erteilung der Betriebsgenehmigung entsprechend weit gesteckt.

Die Gebühr zur Erteilung der Betriebsgenehmigung umfasst auch die Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und Vorgaben in der Betriebsgenehmigung während der Gültigkeitsdauer der Betriebsgenehmigung. Nach Punkt UAS.SPEC.080 in Teil B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 trägt die zuständige Behörde die Geltungsdauer in die Betriebsgenehmigung ein. In diesen Zeitraum,

der beispielsweise bei zwei Jahren liegen könnte, überprüft die Behörde auch die Einhaltung der infolge der Risikobewertung erteilten und gegebenenfalls mit dezidierten Vorgaben an den Betrieb (Ort, Zeit, etc.) versehenen Genehmigung. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist zu überwachen, um das potentiell vom Betrieb ausgehende Risiko durch Einhaltung der Vorgaben in der Betriebsgenehmigung zu mitigieren.

Auch im Rahmen der Verlängerung der Betriebsgenehmigung findet eine fortlaufende Überprüfung der Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und der in der Betriebsgenehmigung enthaltenen Vorgaben durch die Behörde statt (40 bis 400 Euro). Da es sich um eine Verlängerung der Genehmigung handelt, entsprechende Voraussetzungen bereits geprüft wurden und der Betreiber in der vorherigen Dauer der Betriebsgenehmigung seine Gewähr für die Einhaltung der Vorgaben schon zeigen konnte, ist der Gebührenrahmen hier niedriger bemessen (siehe Abschnitt VI Nummer 34 des Gebührenverzeichnisses). Dennoch sind die Vorgaben aus der Betriebsgenehmigung weiterhin zu überwachen, um hier eine dauerhafte und kontrollierte Anwendung der Betriebsgenehmigung im Sinne der Sicherheit sicherzustellen. Der Gebührenrahmen für die Aktualisierung der Betriebsgenehmigung (Gebührenrahmen zwischen 50 und 500 Euro) und dem übrigen Verwaltungshandeln in Bezug auf die Betriebsgenehmigung (100 Euro) bildet den administrativen Aufwand nicht vorhersehbaren behördlichen Handelns auf Veranlassung des Antragstellers ab.

Da die von einem Betreiber eingereichte Betriebserklärung über die Einhaltung eines Standardszenarios für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes in der Betriebskategorie „speziell“ nach Artikel 5 Absatz 5 in Verbindung mit Punkt UAS.SPEC.020 in Teil B des Anhangs und Artikel 12 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zunächst nur auf Vollständigkeit überprüft und eine Bestätigung ausgestellt wird, wird eine Gebühr von 200 Euro fällig (siehe Abschnitt VI Nummer 35 des Gebührenverzeichnisses). Diese schließt auch die Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Angaben in der Erklärung während der Gültigkeitsdauer der Betriebserklärung (zwei Jahre laut Punkt UAS.SPEC.085 in Teil B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947) ein, um im realen Betrieb die Einhaltung der Betriebserklärung überprüfen zu können, wie es Punkt UAS.SPEC.085 vorsieht.

Der Betrieb in der Betriebskategorie „speziell“ mittels Betreiberzeugnis nach Teil C des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erfordert eine ausführliche und fundierte Prüfung der eingereichten Unterlagen und Vorortprüfungen des beantragenden Unternehmens (der Gebührenrahmen liegt bei 1000 bis 6000 Euro, siehe Abschnitt VI Nummer 36 des Gebührenverzeichnisses). Dies liegt zum einen darin begründet, dass der Betreiber mit Erhalt dieses Zeugnisses eigene Betriebe genehmigen kann und somit künftig weitreichende Befugnisse zur Ausgestaltung seines gesamten Betriebs ohne zusätzliche Einbindung der Behörde erhält. Zum anderen gilt das Betreiberzeugnis nach Punkt UAS.LUC.010 in Teil C des Anhangs als unbegrenzt erteilt. Daher wird zur Sicherstellung der Einhaltung der im Betreiberzeugnis niedergelegten Vorgaben die Überprüfung dieser Vorgaben in einem Zeitraum von zwei Jahren ab Erteilung des Betreiberzeugnisses miteinbezogen. Derselbe Zeitraum wird auch für die weitere turnusmäßige Überprüfung des Betreibers nach den ersten zwei Jahren veranschlagt (Gebühr von 250 bis 2500 Euro). Die Wahl dieses Zeitraums stellt einen guten Mittelwert zwischen bereits bewährten Betreibern und möglichen Unstimmigkeiten, die sich nicht weiter verfestigen sollten, dar. Er ist aus Untersuchungsintervallen im Bereich der Flugschulen, der Luftfahrzeughersteller, der Instandhaltungsbetriebe und der Luftfahrtunternehmen bekannt und hat sich als zutreffend bewährt. Auch der schon in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 selbst für die Betriebserklärung gewählte Zeitraum von zwei Jahren zeigt einen Gleichklang auf, der dem Betreiber Transparenz sowie geordnete Prozesse im Kontakt mit der Behörde bietet. Die Festlegung darauf, dass die Gebühr in diesem zweijährigen Intervall nur einmal erhoben werden darf, bietet Kostenverlässlichkeit für den Betreiber.

Für Betreiber aus einem Drittland nach Artikel 41 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 besteht die Möglichkeit, sich ihre Berechtigung zum Betrieb unbemannter Fluggeräte anerkennen zu lassen. Für die Ausstellung der Bescheinigung erhebt die Behörde je nach Komplexität und Umfang der Unterlagen aus dem Drittland eine Gebühr von 500 bis 2000 Euro (siehe Abschnitt VI Nummer 37 des Gebührenverzeichnisses). Für die Ausstellung einer Bescheinigung zum Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „speziell“ im deutschen Luftraum durch Betreiber aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Artikel 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, die ihrerseits bereits in ihrem Eintragsstaat über eine entsprechende Betriebsgenehmigung, Betriebserklärung oder ein Betreiberzeugnis nach Teil C des Anhangs verfügen, können 100 bis 500 Euro erhoben werden. Dabei prüft das Luftfahrt-Bundesamt, ob diese bestehende Befugnis auf Grund spezifischer Besonderheiten ergänzt werden muss.

Für den Bereich des Modellflugs nach §§ 21f und 21g LuftVO und Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 wird durch die Änderung von Abschnitt IV des Gebührenverzeichnisses mit Nummer 39 ein neuer Gebührentatbestand für die Erteilung einer Erlaubnis zum Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von im Luftsportverband organisierten Flugmodell-Vereinen nach § 21f Absatz 3 LuftVO geschaffen. Der hierfür angesetzte Gebührenrahmen orientiert sich an demjenigen der derzeitigen Nummer 16a. Die Luftsportverbände können eine Genehmigung nach Artikel 16 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in Verbindung mit § 21g LuftVO erhalten, für die eine Gebühr in Höhe von 2000 Euro zu entrichten sein wird (siehe Abschnitt VI Nummer 40 des Gebührenverzeichnisses).

Für die Registrierung der Betreiber der unbemannten Fluggeräte in den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ nach § 66a LuftVG werden 20 bis 50 Euro, beziehungsweise 5 Euro je registriertem Mitglied bei einer „Sammelregistrierung“ durch einen Luftsportverband erhoben (siehe Abschnitt VI Nummer 41 des Gebührenverzeichnisses). Die Geräte für den Betrieb in der „zulassungspflichtigen“ Kategorie (§ 66b LuftVG) werden gegen eine Gebühr von 100 Euro registriert (siehe Abschnitt VI Nummer 42 des Gebührenverzeichnisses). Mit der Gebührenstaffelung soll insbesondere der Umstand Berücksichtigung finden, dass es sich bei einem Großteil der natürlichen Personen, die ein Gerät in der „offenen“ oder „speziellen“ Betriebskategorie betreiben und sich daher registrieren, in erster Linie um private Haushalte und Bürger handeln wird. Die Registrierung dient insbesondere der Erfassung der Betreiber. Die während des Registrierungsprozesses zugewiesene Registrierungsnummer wird zukünftig von den Geräten elektronisch abgestrahlt werden, worüber sich der Betreiber, insbesondere bei Nichteinhaltung der geltenden Regelungen, identifizieren lässt. Der Gebührenrahmen wurde daher so gewählt, dass die Kosten für die Erstellung und den Betrieb des Systems voraussichtlich gedeckt werden.

#### **Zu Nummer 4**

Die Aufhebung von Nummer 35 in Abschnitt VII ist eine Folgeänderung zur Änderung der Bezugsnormen der §§ 21a ff. LuftVO in der derzeit geltenden Fassung.

#### **Zu Artikel 5 (Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt)**

##### **Zu Nummer 1**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung auf Grund der Anfügung der neuen Nummer 20 in § 2 Absatz 1 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt.

##### **Zu Nummer 2**

Mit der Ergänzung von § 2 Absatz 1 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt um eine Nummer 20 wird dem Luftfahrt-Bundesamt die Zuständigkeit als notifizierende Behörde nach Artikel 19 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 übertragen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur macht hier von seiner Befugnis nach § 31 Absatz 1 Satz 1 LuftVG, eine Behörde in seinem Geschäftsbereich zu bestimmen, Gebrauch.

##### **Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)**

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten entsprechend den Anforderungen von Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

## Anlage 2

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG****Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung nationaler Regelungen an die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (NKR-Nr. 5542, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

## I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger Jährlicher Zeitaufwand:	374.167 Stunden (rund 9,4 Mio. Euro) <sup>1</sup>
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand: <i>davon aus Informationspflichten</i>	rund 3,2 Mio. Euro rund 140.000 Euro
Verwaltung Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand: Länder Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand	rund 1,1 Mio. Euro rund 127.000 Euro rund 28.000 Euro rund 16.000 Euro
Weitere Kosten (Gebühren)  Jährliche Kosten (Bürgerinnen und Bürger): <i>Im Durchschnitt je Einzelfall:</i> Jährliche Kosten (Wirtschaft): <i>Im Durchschnitt je Einzelfall:</i>	Mit dem Regelungsvorhaben werden neue Gebühren in der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung eingeführt. Die Kosten hierfür tragen insbesondere die Besitzer und Betreiber der unbemannten Fluggeräte (Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen).  rund 5 Mio. Euro <i>ca. 50 Euro</i> rund 570.000 Euro <i>ca. 114 Euro</i>

<sup>1</sup> Monetäre Quantifizierung mit 25 Euro je Stunde.

<p>Evaluierung</p> <p style="text-align: right;">Ziele:</p> <p style="text-align: right;">Kriterien/Indikatoren:</p> <p style="text-align: right;">Datengrundlage:</p>	<p>Das Vorhaben bringt die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in ihrem verbindlichem Teil in Deutschland zur Anwendung (Ziel 1). Insofern findet keine nationale Evaluierung statt. Evaluiert wird erstmals zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes die Nutzung der belassenen Gestaltungsspielräume (Ziel 2) durch Festlegung geografischer Gebiete zur Beschränkung des Flugbetriebs mit dem Ziel eventueller Nachjustierungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswirkungen auf den Schutz von Umwelt und Natur</li> <li>- Wirkungen der Geräuschimmissionen auf Menschen</li> <li>- Einhaltung des Persönlichkeitsschutzes</li> </ul> <p>Herstellerangaben der unbemannten Fluggeräte sowie Befragungen in den zuständigen Behörden.</p>
<p>Umsetzung von EU-Recht</p>	<p>Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1-Umsetzung hinausgegangen wird.</p>
<p>Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.</p>	

II. Im Einzelnen

Ziel der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge ist die Gewährleistung des EU-weit einheitlichen sicheren Betriebs eines zukunftsweisenden Verkehrsträgers.

Mit dem vorliegenden Regelungsvorhaben soll diese Durchführungsverordnung in nationales Recht überführt werden. Das BMVI plant hierfür Änderungen in folgenden Regelungen:

- Luftverkehrsgesetz (LuftVG),
- Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO),
- Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO),
- Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftkostV) und
- Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt (LFBAG).

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) soll künftig ein Register über die Betreiber von unbemannten Fluggeräten sowie über zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte führen. Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 werden unbemannte Fluggeräte in die drei Betriebskategorien „offen“, „speziell“ und „zulassungspflichtig“ eingeordnet. Die Festlegung dieser Betriebskategorien richtet sich dabei vornehmlich nach der Höhe des Risikos bei der Nutzung der unbemannten Fluggeräte und erfordert je nach Kategorie die Einhaltung diverser

Verpflichtungen und Vorschriften. Hieraus ergeben sich neue oder angepasste Gebührentatbestände in der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (z. B. für die Ausstellung oder Änderungen von Bescheinigungen, für die Ausstellung von Fernpiloten-Zeugnissen, für die Registrierungen oder für Erteilung von Betriebsgenehmigungen).

## II.1. Erfüllungsaufwand

Das BMVI hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar ermittelt und dargestellt. Die Annahmen für die Fallzahlen bei den Normadressaten beruhen u. a. auf Schätzungen des Statistischen Bundesamtes (StBA) sowie auf einer Studie des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (BDL) aus dem Jahr 2019. Regelungen, die keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand verursachen, konnte das BMVI plausibel begründen.

### Bürgerinnen und Bürger

Das BMVI schätzt für die Bürgerinnen und Bürger insgesamt einen jährlichen zeitlichen Aufwand in Höhe von ca. 374.167 Stunden. Das Ressort geht bei der Berechnung der Fallzahlen davon aus, dass der Großteil der privaten Nutzer die unbemannten Fluggeräte in der Betriebskategorie „offen“ fliegen wird. Es prognostiziert für diese Betriebskategorie eine Fallzahl von rund 100.000 Fluggeräten pro Jahr. Für die Ermittlung der zeitlichen Aufwände nutzt das BMVI die Zeitwerttabelle für Bürgerinnen und Bürger gemäß des Leitfadens<sup>2</sup> des StBA.

- **Registrierungspflicht für Betreiber unbemannter Fluggeräte**

Für die Registrierung unbemannter Fluggeräte müssen die Besitzer ihre personenbezogenen Daten sowie die Nummer der Versicherung für das unbemannte Fluggerät an das LBA übermitteln. Der Zeitaufwand setzt sich dabei aus den Aktivitäten Daten und Informationen zusammenstellen und Formulare ausfüllen zusammen. Bei 100.000 Fluggeräten jährlich und einem Aufwand von 10 Minuten pro Fall, beträgt der Zeitaufwand für die Registrierung insgesamt 16.667 Stunden pro Jahr (100.000 x 10/60 Min.).

- **Kompetenznachweis**

Zum Nachweis ausreichender Kompetenzen für Fernpiloten ist ein sogenannter „kleiner Drohnenführerschein“ erforderlich. Hierzu muss der Nutzer ein Online-Training sowie eine Prüfung beim LBA absolvieren. Das Training vermittelt Grundlagen in diversen Themengebieten. Die Prüfung besteht aus 40 Multiple-Choice-Fragen. Dies erfordert einen zeitlichen Aufwand von ca. 3,5 Stunden pro Einzelfall. Bei jährlich 100.000 neuen Fluggeräten ergibt sich für die Bürgerinnen und Bürger insgesamt ein Zeitaufwand von 350.000 Stunden pro Jahr (100.000 x 3,5 Std.).

- **Informieren betroffener Bürger über ihre Rechte**

Personen, die aktiv ein unbemanntes Fluggerät steuern und dabei in den geschützten privaten Bereich Dritter eindringen, sind verpflichtet, die betroffenen Personen über den Eingriff zu informieren und hierfür ihre Zustimmung einzuholen. Als Zeitaufwand hierfür setzt das BMVI ca. 15 Minuten pro Fall an. Bei ca. 30.000 Fällen pro Jahr entsteht für die Bürgerinnen und Bürger insgesamt ein jährlicher Zeitaufwand von ca. 7.500 Stunden (30.000 x 15/60 Min.).

---

<sup>2</sup> Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung.

## Wirtschaft

Für die Wirtschaft schätzt das BMVI einen jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 3,2 Mio. Euro. Das BMVI erwartet im Bereich der Wirtschaft vornehmlich die Nutzung von unbemannten Fluggeräten in den Betriebskategorien „speziell“ und „zulassungspflichtig“. Die Annahmen zur Herleitung der Fallzahlen basieren auf einem erwarteten jährlichen Zuwachs von rund 4.750 Fluggeräten der Betriebskategorie „speziell“ sowie 250 Fluggeräten der Kategorie „zulassungspflichtig“. Für die Ermittlung der zeitlichen Aufwände nutzt das BMVI die Zeitwerttabelle Wirtschaft gemäß des Leitfadens<sup>3</sup> des StBA. Als durchschnittlichen Lohnkostensatz für die Wirtschaft nutzt das BMVI die Vorgaben des StBA in Höhe von 34,50 Euro pro Stunde.

- Mitteilungspflicht Registrierungsdaten für Betreiber unbemannter Fluggeräte (Informationspflicht)

Die Betreiber unbemannter Fluggeräte in den Betriebskategorien „speziell“ und „zulassungspflichtig“ sind verpflichtet dem LBA entsprechende Daten zur Registrierung zu übermitteln und ggf. fortlaufend zu aktualisieren. Bei einem Zeitaufwand von 15 Minuten pro Fall und 5.000 Fluggeräten pro Jahr beziffert sich der jährliche Erfüllungsaufwand auf insgesamt rund 43.000 Euro (5000 x 15/60 Min x 34,50 Euro).

- Abgabe einer Betriebserklärung in der Betriebskategorie „speziell“ (Informationspflicht)

Parallel zu der weiterhin möglichen Beantragung einer Betriebsgenehmigung, können Betreiber künftig auch eine Betriebserklärung für den Betrieb unter Standardszenarien abgeben. Mit der Betriebserklärung muss der Betreiber eines unbemannten Fluggerätes gegenüber der zuständigen Behörde u. a. die Einhaltung von Mindestsicherheitsstandards erklären. Das BMVI erwartet, dass für jährlich ca. 1.400 Fluggeräte der Betriebskategorie „speziell“ eine Betriebserklärung abgegeben wird. Der zeitliche Aufwand für das Ausfüllen von Formularen und die Übermittlung der Daten beträgt ca. neun Minuten pro Fall. Insgesamt ergibt sich daraus ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 7.000 Euro. (1.400 x 9 Min/60 Min x 34,50 Euro).

- Zulassungsantrag für unbemannte Fluggeräte der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ (Informationspflicht)

Für den Betrieb unbemannter Fluggeräte der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ muss ein Antrag auf Zulassung beim LBA gestellt werden. Durch die Höhe des Betriebsrisikos gelten für die Zulassung des unbemannten Fluggerätes zusätzlich auch Vorschriften für die Zulassung des Betreibers sowie für die Vergabe von Fernpilotenlizenzen. Das Ressort erwartet jährlich ca. 250 dieser Fluggeräte. Der Zeitaufwand für den Antrag und die Zulassung unbemannter Fluggeräte der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ beträgt ca. 510 Minuten je Einzelfall. Dies ergibt einen jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 73.000 Euro (250 x 510 Min/60 Min x 34,50 Euro).

- Information betroffener Bürger über ihre Rechte (Informationspflicht)

Bevor Fernpiloten bzw. Unternehmen mit ihren kommerziell genutzten unbemannten Fluggeräten in den geschützten privaten Bereich Dritter eindringen, müssen sie die Betroffenen hierüber informieren und eine entsprechende Erlaubnis einholen. Als Zeitaufwand hierfür setzt das BMVI ca. 15 Minuten pro Fall an. Bei geschätzten 2.000 Fällen pro Jahr entsteht hierfür

---

<sup>3</sup> Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung.

insgesamt ein jährlicher Erfüllungsaufwand von ca. 17.000 Euro (2.000 x 15/60 Min. x 34,50 Euro).

- Kompetenznachweis für Fernpiloten der Betriebskategorie „speziell“

Fernpiloten unbemannter Fluggeräte der Betriebskategorie „speziell“ sind verpflichtet, ihre Kompetenz durch einen Kompetenznachweis oder ein Fernpiloten-Zeugnis nachzuweisen. Voraussetzung hierfür ist zunächst der „kleine Drohnenführerschein“. Darüber hinaus ist ein Selbsttraining auf offenem Feld sowie die Teilnahme an einer Schulung nachzuweisen. Die Schulungskosten betragen durchschnittlich ca. 250 Euro pro Fall. Weiterhin ist eine schriftliche Theorieprüfung bei einer dafür zertifizierten benannten Stelle abzulegen. Nach erfolgreichem Abschluss dieser Prüfung kann das Fernpiloten-Zeugnis beim LBA beantragt werden. Das BMVI schätzt den gesamten Zeitaufwand hierfür auf rund 690 Minuten je Einzelfall. Bei ca. 4.750 Fluggeräten jährlich in der Betriebskategorie „speziell“ ergibt sich für die Wirtschaft insgesamt ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 3,07 Mio. Euro (4.750 x 690 Min/60 Min x 34,50 Euro + 4.750 x 250 Euro).

#### Verwaltung (Bund)

Das BMVI erwartet auf Bundesebene einen jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1,1 Mio. Euro sowie einen einmaligen Erfüllungsaufwand von ca. 127.000 Euro. Als durchschnittlichen Lohnkostensatz für den Verwaltungsbereich Bund nutzt das Ressort die Vorgaben des StBA in Höhe von 38,80 Euro pro Stunde.

- Registerführung

Das LBA hat künftig ein Register mit diversen Angaben zu den Betreibern von unbemannten Fluggeräten der Betriebskategorie „offen“, „speziell“ sowie den Eigentümer zulassungspflichtiger unbemannter Fluggeräte zu führen. Bei jährlich rund 100.000 unbemannten Fluggeräten der Betriebskategorie „offen“ und ca. 5.000 der Betriebskategorien „speziell“ und „zulassungspflichtig“ rechnet das Ressort demnach mit 105.000 Registrierungen jährlich. Den Zeitaufwand pro Einzelfall beziffert es mit ca. 10 Minuten. Hieraus ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 679.000 Euro (105.000 x 10/60 Min x 38,80 Euro).

Für die Entwicklung der Registrierungsdatenbank schätzt das BMVI einen einmaligen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 30.000 Euro.

Für die Betreuung und Pflege bzw. Instandhaltung des Registers erwartet es einen jährlichen Erfüllungsaufwand von ca. 40.000 Euro.

- Prüfungsdurchführung und Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen für Fernpiloten in den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“

Das LBA ist für die Durchführung der Online-Prüfungen und die Ausstellung der Nachweise ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten zuständig. Für die Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ sind jeweils unterschiedliche Prüfungen notwendig. Das BMVI schätzt den einmaligen Zeitaufwand für die Aufstellung und Aufbereitung der Lerninhalte und der Prüfungsfragen auf rund 480 Stunden je Betriebskategorie. Für die Erstellung und Programmierung eines Online-Tools erwartet es rund 60.000 Euro an Sachkosten. Insgesamt schätzt das Ressort hierfür einen einmaligen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 97.000 Euro (2 x 480 Std. x 38,80 Euro + 60.000 Euro).

Für die laufende Betreuung der Online-Tools schätzt das BMVI einen jährlichen Personalaufwand von ca. zwei Stunden. Für den jährlichen Support und Kundenservice rechnet es mit ca. 80.000 Euro Sachkosten pro Jahr. Damit beträgt der jährliche Erfüllungsaufwand rund 80.000 Euro (2 Std. x 38,80 Euro + 80.000 Euro)

- Erteilung von Zulassungen für unbemannte Fluggeräte der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“

Den zeitlichen Aufwand für die Prüfung und Bestätigung einer Zulassung in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ schätzt das BMVI auf ca. 24 Stunden pro Einzelfall. Diese Geräte sind in ihrer technischen Komplexität und ihrem Verwendungszweck vergleichbar zur bemannten Luftfahrt, daher erfordert die Zulassung besonders hohe Anforderungen an die Sicherheit und einen entsprechend hohen Prüfungsmaßstab. Bei einer Fallzahl von 250 Inbetriebnahmen pro Jahr ergibt sich demnach ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 233.000 Euro (250 x 24 Std. x 38,80 Euro).

- Betrieb unbemannter Fluggeräte aus Drittländern

Betreiber aus Drittländern, die ein unbemanntes Fluggerät im deutschen Hoheitsgebiet nutzen möchten, müssen dies beim LBA anmelden und genehmigen lassen. Das Ressort geht hier von einer geschätzten Fallzahl von ca. 50 Anträgen jährlich aus. Es schätzt den Zeitaufwand zur Bearbeitung eines Antrags mit anschließender Erstellung der Genehmigung auf ca. drei Stunden je Einzelfall. Demnach liegt der jährliche Erfüllungsaufwand bei rund 6.000 Euro (50 x 3 Std. x 38,80 Euro).

- Festlegung geografischer Gebiete zur Beschränkung des Flugbetriebs

Der Betrieb unbemannter Fluggeräte in den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ in geografischen Gebieten bedarf wegen des grundsätzlichen Verbots weiterhin einer Ausnahmegenehmigung durch die zuständige Luftfahrtbehörde. Als geografisches Gebiet gilt z. B. der Luftraum über Flugplätzen, Naturschutzgebieten, Justizvollzugsanstalten, Wohngrundstücken oder Freibädern. Das BMVI kann zudem weitere geografische Gebiete einrichten. Hierfür sollen aus bereits verfügbaren Quellen entsprechende Kartentools entwickelt und auf einer digitalen Plattform eingestellt werden. Den Erfüllungsaufwand für den Support und die Aktualisierung der Datenbank dieser Plattform schätzt das BMVI auf ca. 40.000 Euro pro Jahr.

#### Verwaltung (Länder und Kommunen)

Auf Seiten der Länder und Kommunen geht das Ressort von einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 28.000 Euro aus. Zudem beziffert es den einmaligen Erfüllungsaufwand auf ca. 16.000 Euro. Als durchschnittlichen Lohnkostensatz für den Verwaltungsbereich der Länder nutzt das Ressort die Vorgaben des StBA in Höhe von 40,30 Euro pro Stunde.

- Anpassen des Gebührenverzeichnisses

Die Änderungen der LuftVO betreffen Gebühren im Zuständigkeitsbereich der Länder. Daher ist auch eine einmalige Anpassung der Gebührensätze im Gebührenkatalog je Bundesland erforderlich. Den Zeitaufwand hierfür schätzt das BMVI auf 25 Stunden je Bundesland, wobei es sich an vergleichbaren Vorgaben zur „Anpassung interner Prozesse“ orientiert. Damit liegt der einmalige Erfüllungsaufwand bei rund 16.000 Euro (16 Bundesländer x 25 Std. x 40,30 Euro).

- Prüfung und Bestätigung einer Betriebserklärung in der Betriebskategorie „speziell“

Den zeitlichen Aufwand für die Prüfung und Bestätigung einer Betriebserklärung in der Betriebskategorie „speziell“ schätzt das BMVI auf ca. 0,5 Stunden pro Einzelfall. Bei einer Fallzahl von ca. 1.400 Fluggeräten pro Jahr ergibt sich demnach ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 28.000 Euro (1.400 x 0,5 Std. x 40,30 Euro).

## II.2. Weitere Kosten

Das BMVI plant mit dem Regelungsvorhaben auch Änderungen in der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung. Hierfür führt es neue Gebührentatbestände ein. Diese betreffen sowohl die Bürgerinnen und Bürger als auch die Wirtschaft.

Die weiteren Kosten für die Bürgerinnen und Bürger resultieren aus dem Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „offen“. Hier fallen insbesondere Gebühren für die Abnahme einer Online-Theorieprüfung und der Ausstellung einer Bescheinigung zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes oder der Ausstellung eines Fernpiloten-Zeugnisses an. Bei einer geschätzten Fallzahl von ca. 100.000 Fluggeräten pro Jahr und durchschnittlich 50 Euro Gebühren je Einzelfall, rechnet das BMVI mit jährlichen weiteren Kosten in Höhe von rund 5 Mio. Euro für die Bürgerinnen und Bürger (100.000 x 50 Euro).

Die weiteren Kosten für die Wirtschaft resultieren aus dem Betrieb unbemannter Fluggeräte in den Betriebskategorien „speziell“ und „zulassungspflichtig“. Bei den hier anfallenden Gebühren handelt es sich weitestgehend um Rahmengebühren. Z. B. für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung einschließlich Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und Vorgaben in der Betriebsgenehmigung während der Gültigkeitsdauer der Betriebsgenehmigung oder der Registrierung eines unbemannten Fluggerätes für den Betrieb in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“. Bei einer geschätzten Fallzahl von ca. 5.000 Fluggeräten pro Jahr und durchschnittlich 114 Euro Gebühren je Einzelfall, rechnet das BMVI mit jährlichen weiteren Kosten in Höhe von rund 570.000 Euro für die Wirtschaft (5.000 x 114 Euro).

## II.3. Evaluierung

Das Vorhaben bringt die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in ihrem verbindlichem Teil in Deutschland zur Anwendung (Ziel 1). Insoweit findet keine nationale Evaluierung statt.

Evaluiert wird erstmals zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes die Nutzung der belassenen Gestaltungsspielräume (Ziel 2) durch Festlegung geografischer Gebiete zur Beschränkung des Flugbetriebs mit dem Ziel eventueller Nachjustierungen. Das BMVI plant hierfür eine Analyse hinsichtlich der Auswirkungen auf den Schutz von Umwelt und Natur, der Wirkungen der Geräuschmissionen auf Menschen sowie der Einhaltung des Persönlichkeitsschutzes. Datengrundlage für die Auswertungen bilden u. a. die Herstellerangaben der unbemannten Fluggeräte sowie Befragungen in den zuständigen Behörden.

## III. Ergebnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Grieser  
Berichterstatteerin

## Anlage 3

**Stellungnahme des Bundesrates**

Der Bundesrat hat in seiner 1002. Sitzung am 26. März 2021 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 (Änderung des LuftVG),  
Artikel 3 (Änderung der LuftVZO),  
Artikel 4 (Änderung der LuftkostV)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- a) In Artikel 1 sind die Wörter „unbemannten Fluggeräten“ durch die Wörter „unbemannten Luftfahrzeugsystemen“ zu ersetzen.
- b) In Artikel 3 sind die Wörter „unbemannte Luftfahrtsysteme“ durch die Wörter „unbemannte Luftfahrzeugsysteme“ zu ersetzen.
- c) In Artikel 4 sind die Wörter „unbemanntes Fluggerätes“ durch die Wörter „unbemanntes Luftfahrzeugsystems“ zu ersetzen.

Begründung:

Gemäß Erwägungsgrund (27) der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gelten Flugmodelle als unbemannte Luftfahrzeugsysteme. Die rechtliche Unterscheidung der beiden nationalen Luftfahrzeugarten erfolgt anhand des verwendeten Zweck. Flugmodelle werden zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben; unbemannte Luftfahrtsysteme zu Zwecken, die nicht zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden. Von beiden Luftfahrzeugarten geht die gleiche Betriebsgefahr aus. Durch die Änderung erfolgt eine sprachliche Angleichung an die EU-Regularien.

2. Zu Artikel 1 Nummer 01 – neu –  
(§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 9, Satz 3 LuftVG)

Artikel 1 Nummer 1 ist folgende Nummer voranzustellen:

,01. § 1 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 Nummer 9 wird das Wort „Flugmodelle“ durch die Wörter „unbemannte Luftfahrzeugsysteme (unbemannte Luftfahrzeuge einschließlich der Ausrüstung für deren Fernsteuerung)“ ersetzt.
- b) Satz 3 wird gestrichen.

Begründung:

Gemäß Erwägungsgrund (27) der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gelten Flugmodelle als unbemannte Luftfahrzeugsysteme. Die rechtliche Unterscheidung der beiden nationalen Luftfahrzeugarten erfolgt anhand des verwendeten Zweck. Flugmodelle werden zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben; unbemannte Luftfahrtsysteme zu Zwecken, die nicht zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden. Von beiden Luftfahrzeugarten geht die gleiche Betriebsgefahr aus. Durch die Umbenennung erfolgt eine sprachliche Angleichung an die EU-Regularien.

Unter dem Begriff „unbemannte Luftfahrzeugsysteme“ sind unbemannte Luftfahrzeuge einschließlich ihrer Kontrollstation zu verstehen (vergleiche Artikel 2 Nummer 1 DVO (EU) 2019/947).

3. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc  
(§ 31 Absatz 2 Nummer 16b LuftVG)

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc sind in § 31 Absatz 2 Nummer 16b die Wörter „sofern es sich um den Betrieb von unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse von weniger als 25 Kilogramm handelt, es sei denn, es geht um die Erteilung einer Betriebsgenehmigung nach Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947“ zu streichen.

Begründung:

Eine Zuständigkeitsaufteilung nach der Startmasse unbemannter Luftfahrzeugsysteme (UAS) bei den Betriebsgenehmigungen ergibt keinen Sinn und würde für die ordnungsgemäße Ausführung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 (DVO) hinderlich sein. Es werden damit nicht zu rechtfertigende bürokratische Hürden für KundInnen errichtet. Aus sachlichen Erwägungen ist die Zuständigkeit für die Betriebsgenehmigung in der speziellen Kategorie insgesamt den Landesluftfahrtbehörden zuzuordnen, da diese auch die Ausnahmegenehmigungen für die geografischen UAS-Gebiete erteilen werden und dies bei der Erteilung der Betriebsgenehmigung gleich berücksichtigt werden kann. Demzufolge ist der oben genannte Halbsatz im zukünftigen § 31 Absatz 2 Nummer 16b (neu) des Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc zu streichen. Zum einen soll es gemäß der DVO, Artikel 12, nur eine Betriebsgenehmigung für einen Betreiber geben, die um Einsatzorte erweitert wird. Eine Aufteilung nach Startmasse würde dies unmöglich machen, sofern der Betreiber UAS mit Startmassen über und unter 25 Kilogramm besitzt. Auch eine vernünftige Audit-/Inspektionsplanung gemäß Artikel 18 Buchstabe i und j der DVO würde erschwert.

Zum anderen ist die Gesetzesbegründung hierzu nicht plausibel. Bislang waren die Landesluftfahrtbehörden auch schon für UAS über 25 Kilogramm gemäß § 21b LuftVO zuständig. Lediglich die Verfahren hierzu waren nicht durch den Gesetzgeber präzisiert, die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erlaubniserteilung gaben lediglich Verfahren für UAS bis 25 Kilogramm Startmasse vor. Nichts desto trotz wurden auch schon UAS über 25 Kilogramm durch die Landesluftfahrtbehörden genehmigt. Weiterhin ergibt diese Massengrenze in Zusammenhang mit den akzeptierten Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance – AMC) zu Artikel 11 (Risikobewertung; Specific Operation Risk Assessment – SORA-EASA) keinen Sinn. Die Prozesse sind für UAS unter 25 Kilogramm dieselben wie die für UAS über 25 Kilogramm. Beispielsweise wird das Bodenrisiko durch die Abmaße, die kinetische Energie und den Einsatzort bestimmt, die Masse ist lediglich ein Faktor in dieser Betrachtung.

Die Ausführungen zur hohen technischen Komplexität des Gerätes sind ebenfalls als Begründung zur Übertragung der Aufgaben an das LBA nicht nachvollziehbar. Zum einen sind es dieselben Prozesse im SORA, zum anderen sind es dieselben Risikominimierungsmaßnahmen unabhängig von der Masse (beispielsweise ADS-B/FLARM-Receiver egal ob 15 Kilogramm oder 150 Kilogramm zur Minimierung des Luftrisikos). Das einzige was sich ändern könnte, wären die Anforderungsnachweise ans Gerät (Assurance Level). Hierfür hat aber die EASA bereits folgendes in AMC1 Artikel 11 geregelt: „[...] According to Regulation (EU) 2018/1139 3 (the EASA ‘Basic Regulation’), EASA is the authority competent in the European Union to verify compliance of the UAS design and its components with the applicable rules, while the authority that is designated by the Member State is competent to verify compliance with the operational requirements and compliance of the personnel’s competency with those rules. [...] The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity [...]“.

Im Bedarfsfall kann auf Basis des neuen Absatzes 3a im § 31 LuftVG Unterstützung beim LBA angefragt werden, oder aber gemäß dem neuen Absatz 2a eine Aufgabenrückübertragung eines Landes an den Bund in Gänze erfolgen.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass diese Zuständigkeitsverteilung nach Masse weder förderlich für die Verwaltungsverfahren der Luftfahrtbehörden und der KundInnen ist, noch die technische Komplexität eine solche Unterteilung erfordert. Zudem sind die Landesluftfahrtbehörden bis zum Inkrafttreten eines geänderten Luftverkehrsgesetzes beziehungsweise einer geänderten Luftverkehrs-Ordnung ohnehin bereits für alle Betriebsgenehmigungen, unabhängig von der höchstzulässigen Startmasse, für die Kategorie „speziell“ zu-

ständig. Es ist somit nicht nachvollziehbar, warum sich mit einem geänderten Luftverkehrsgesetz beziehungsweise einer geänderten Luftverkehrs-Ordnung plötzlich die Komplexität erhöht.

In diesem Zusammenhang erscheint dann auch die Streichung des im Gesetzentwurf enthaltenen Hinweises auf Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 geboten. Diese Aufgabe (Betriebsgenehmigungen) sollte gänzlich den Landesluftfahrtbehörden obliegen und das Leicht-UAS Betreiberzeugnis hiervon unbeschadet bleiben.

4. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc  
(§ 31 Absatz 2 Nummer 16b Satz 2 – neu – LuftVG)

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc ist § 31 Absatz 2 Nummer 16b folgender Satz anzufügen:

„Die örtliche Zuständigkeit richtet sich bei natürlichen Personen nach dem Hauptwohnsitz, bei juristischen Personen nach dem Hauptgeschäftssitz des Antragstellers;“

Begründung

Mit der Ablehnung des Artikel 2 Nummer 4 der Änderungen LuftVO Abschnitt 5a entfällt die geplante Regelung der Zuständigkeit nach dem Hauptwohnsitz bei natürlichen Personen oder nach dem Hauptgeschäftssitz bei juristischen Personen in der LuftVO. Diese Regelung sollte jedoch vor dem Hintergrund, dass es nur eine Betriebsgenehmigung gemäß Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gibt und zur Aufwandsminderung bei den KundInnen beibehalten bleiben. Daher ist diese Regelung in Ergänzung zur Nummer 16b (neu) im §31 LuftVG aufzunehmen, um eine klare Zuständigkeit bei den Landesluftfahrtbehörden zu benennen und den KundInnen eine zentrale Ansprechperson/Behörde für die Betriebsgenehmigung zu ermöglichen.

5. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe d – neu –  
(§ 31 Absatz 5 und 6 – neu – LuftVG)

In Artikel 1 Nummer 1 ist nach Buchstabe c folgender Buchstabe anzufügen:

,d) Folgende Absätze 5 und 6 werden angefügt:

„(5) Die Betriebsgenehmigung nach Absatz 2 Nummer 16b wird auf Grund einer Zustimmung der Luftfahrtbehörde des Landes erteilt, in dem der Betrieb stattfindet. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen eines Monats nach Eingang des Ersuchens der für die Erteilung der Betriebsgenehmigung nach Absatz 2 Nummer 16b zuständigen Behörde verweigert wird. Ist die fachliche Beurteilung innerhalb dieser Frist wegen des Ausmaßes der erforderlichen Prüfungen nicht möglich, kann sie von der für die Betriebsgenehmigung nach Absatz 2 Nummer 16b zuständigen Luftfahrtbehörde verlängert werden.“

(6) Die Bestätigung nach Artikel 13 Absatz 2 Satz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 wird nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde des Landes erteilt, in dem der Betrieb stattfindet. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen eines Monats nach Eingang des Ersuchens der für die Erteilung der Bestätigung nach Absatz 1 zuständigen Stelle verweigert wird. Ist die fachliche Beurteilung innerhalb dieser Frist wegen des Ausmaßes der erforderlichen Prüfungen nicht möglich, kann sie von der für die Bestätigung nach Absatz 1 zuständigen Stelle verlängert werden.“

Begründung

Ein Zustimmungserfordernis der Luftfahrtbehörde des Landes besteht in diesem Fall nach hiesiger Einschätzung äquivalent zu der Zustimmung zu Luftfahrthindernissen nach § 12 LuftVG durch die (Landes-) Luftfahrtbehörden. Hier handelt es sich um einen mehrstufigen Verwaltungsakt. Die Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde ist hierbei ein Verwaltungsinternum. Die Zustimmungsfiktion nach einem Monat erleichtert

und beschleunigt das Verwaltungshandeln.

Neben der allgemeinen Prüfung der Risikobeurteilung SORA nach Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 (DVO) nebst Betriebskonzept ist immer auch eine ortsspezifische Prüfung dieser Unterlagen erforderlich (siehe hierzu akzeptierte Nachweisverfahren AMC zu Artikel 11). Dies ist am besten durch die Behörde mit Ortskenntnis zu gewährleisten.

Auch Artikel 13 Absatz 2 der DVO für grenzüberschreitenden Betrieb besagt „[...] prüft die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem der Betrieb durchgeführt werden soll, den Antrag unverzüglich und bestätigt gegenüber der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats und dem UAS-Betreiber, dass die aktualisierten Minderungsmaßnahmen nach Absatz 1 Buchstabe b für den Betrieb am beabsichtigten Ort zufriedenstellend sind.“

Solche ortsspezifischen Prüfungen sind auch bei der bemannten Luftfahrt bisher durch die Luftfahrtbehörden des Landes durchzuführen, in dem der Betrieb stattfindet (beispielsweise bei Außenlandungen, Unterschreitung Mindesthöhe etc.). Das ortsspezifische Fachwissen der Landesluftfahrtbehörden sollte genutzt werden.

Weiterhin ergibt sich dieses Erfordernis auch dadurch, dass die örtlich zuständige Landesluftfahrtbehörde für Ausnahmegenehmigungen für die geografischen UAS-Gebiete zuständig ist und KundInnen ohnehin in den meisten Fällen zusätzlich an diese Luftfahrtbehörde herantreten müssten. So können die Erfordernisse der LuftVO gleich mit abgeprüft werden und kundenfreundlich über die zuständige Landesluftfahrtbehörde nach Wohnsitz beziehungsweise Firmensitz oder aber im Falle ausländischer Betreiber über das LBA abgegolten werden.

6. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe c (§ 58 Absatz 3 LuftVG)

In Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe c sind die Wörter „18 und 19 sowie nach Absatz 2“ durch die Wörter „17 bis 19 sowie nach Absatz 2 Nummer 1 bis 24“ zu ersetzen.

Begründung:

Bei der anstehenden Rechtsänderung soll auch die bestehende Regelungslücke bei der Bestimmung des Bußgeldrahmens bei Verstößen gegen Anhang III ORO.AOC.100 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 und gegen Anhang III ORO.DEC.100 Buchstabe a, b, d oder e der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in § 58 Absatz 3 LuftVG geschlossen werden. Zwar sind diese Tatbestände in § 58 Absatz 1 Nummer 17 genannt, jedoch fehlen sie in Absatz 3.

7. Zu Artikel 2 (Änderung der LuftVO),  
Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe a,  
Nummer 3 Buchstabe a bis c (Anlage Gebührenverzeichnis  
(zu § 2 Absatz 1) Abschnitt III Nummer 25a,  
Abschnitt VI Nummer 16a, 16b und 39 LuftkostV)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- a) Artikel 2 ist zu streichen.
- b) Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:
  - aa) Nummer 1 Buchstabe a ist zu streichen.
  - bb) Nummer 3 ist wie folgt zu ändern:
    - aaa) Buchstabe a und b sind zu streichen.
    - bbb) In Buchstabe c ist Nummer 39 zu streichen.

## Begründung

### Zu Buchstabe a:

Die Novellierung der Luftverkehrs-Ordnung muss leider insgesamt abgelehnt werden. Die Herausnahme der Regelungen des Artikels 2 aus dem vorliegenden Gesetzentwurf würde die weitere Anwendung der derzeit geltenden Regelungen der Luftverkehrs-Ordnung für einen Übergangszeitraum bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung bedeuten. Der bestehende Status Quo erscheint nach hiesiger Einschätzung für alle Beteiligten besser zu sein und würde auch keine Regelungslücke hinterlassen. Dies belegt auch das „klarstellende Schreiben“ (AZ.: PG Unb LF 2826.20/9 vom 14. Dezember 2020 „Tabellarische Übersicht über die Übergangsbestimmungen in der Betriebskategorie „offen““) des BMVI. Auch würde kein schlechteres Schutzniveau entstehen, da es sich mit Ausnahme des neu aufgenommenen Tatbestands „Badestrände“ in der LuftVO (neu) um dieselben Tatbestände handelt. Ordnungswidrigkeiten können ebenfalls weiterhin sanktioniert werden und neue Ordnungswidrigkeiten werden mit der Annahme der Änderungen des LuftVG (neu) implementiert.

Die Länder, die Verbände und das Beratungsgremium des BMVI „UAV-Beirat“ haben nach Bekanntwerden des Referentenentwurfs des BMVI am 17. Dezember 2020 unter kürzester Fristsetzung Anfang Januar Stellungnahmen abgegeben, die zahlreiche fachliche und praktische Bedenken beinhalteten. Diese Stellungnahmen fanden inhaltlich kaum Berücksichtigung in dem vorliegenden Gesetzentwurf. Die vom BMVI vielfach vertretene Auffassung der zahlreichen Erleichterungen für FernpilotInnen bestehen nach hiesiger Einschätzung größtenteils nicht, der Schein trügt an dieser Stelle. Denn zahlreiche Verbotsausnahmen in der LuftVO bedingen eine Betriebserlaubnis nach Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, das heißt das Erfordernis der Einholung einer Genehmigung nach der LuftVO wird durch das Erfordernis einer Einholung einer noch aufwendigeren Betriebsgenehmigung nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ersetzt. Dies ist weder kundenfreundlich, noch stellt es eine effektive Ausnutzung der Offenen Kategorie dar und wird auch dem eigenen Drohnenaktionsplan kaum gerecht. Zudem werden durch große Flughöhenvorgaben zumindest augenscheinlich gewisse Tatbestände wie die Privatsphäre oder die Natur geschützt, allerdings auf Kosten einer Erhöhung des Luft- und Bodenrisikos. Der „Stand der Technik“, der sich unter anderem in den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder zur Erlaubniserteilung für UAS seit Jahren wiederfindet, fand ebenfalls kaum Berücksichtigung in dem vorliegenden Gesetzentwurf.

Wie zahlreich die Schwächen des vorgelegten LuftVO-Entwurfs sind, wird anhand der nachfolgenden Beispiele erläutert. Die Aufzählung zeigt, dass Detailänderungen im Bundesratsverfahren durch die Länder nicht ausreichend sind, sondern der Gesetzentwurf zur LuftVO einer grundlegenden Neuberatung unter umfassender Beteiligung der Länder bedarf. Zudem bergen zahlreiche Änderungsanträge der Länder die Gefahr, dass es nachher zu Fehlern in der Verordnung kommt, wie beispielsweise 2017 mit dem Änderungsantrag des Verbots um Krankenhäuser, bei dem vergessen wurde einen Ausnahmetatbestand zu schaffen.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass insbesondere die §§ 21h und 21i LuftVO (neu) in ihrer jetzigen Form unzweckmäßig, schwer lesbar, teilweise sinnentleert, zu unbestimmt und zu einem enormen aber vermeidbaren Verwaltungsaufwand führen. Sie bedeuten erheblichen, unnötigen Erfüllungsaufwand für die KundInnen. Die derzeitigen Regelungen entsprechen nicht dem Gedanken der Erleichterung des Drohnenbetriebs im Luftfahrtstandort Deutschland.

Nicht abschließende Liste mit Beispielen:

§ 21h Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b LuftVO sollte gestrichen werden. Dieser regelt, dass in bestimmten Gebieten der Betrieb von unbemannten Fluggeräten in den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 verboten ist. Insbesondere soll die Entfernung zu Flugplätzen mit Start- und Landebahn im Vergleich zur bisherigen Rechtslage erweitert werden, sodass der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen in diesem Bereich verboten ist. Die in § 21a Absatz 1 Nummer 4 LuftVO (bisherige Fassung) getroffene Regelung hinsichtlich der Entfernung zu Flugplätzen stellt seit Jahren eine nachvollziehbare und bewährte Methode zur Risikominimierung dar und kann von FernpilotInnen nachvollzogen werden. Eine Erweiterung der Entfernungen durch die Vorschrift des § 21h Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b LuftVO erscheint allenfalls für internationale Flughäfen mit Kontrollzone nötig. Bei anderen Flugplätzen

(Verkehrslandeplätze, Segelfluggelände, Sonderlandeplätze) erscheint eine Erweiterung auf die individuelle Platzrunde beziehungsweise die Beibehaltung eines pauschalen Abstands ausreichend.

Auch § 21h Absatz 2 Nummer 8 LuftVO sollte gestrichen werden. In einer Kontrollzone wird eine Flugverkehrskontrollfreigabe gemäß § 21 LuftVO erforderlich, welche gegebenenfalls weitergehende Bestimmungen enthält. Eine zusätzliche Erlaubnis der Landesbehörde wird in der Regel auf diese Flugverkehrskontrollfreigabe hinweisen. Eine doppelte Regelung trägt daher nicht zu mehr Sicherheit bei, sondern lediglich zu mehr Bürokratie und Erfüllungsaufwand bei den KundInnen. Theoretisch mindert dieses zusätzliche Verbot sogar die Sicherheit im Luftverkehr, da es bei KundInnen den Anschein erweckt, man dürfe erlaubnisfrei unterhalb von 50 Meter Flughöhe in einer Kontrollzone seine Drohne betreiben.

Überdies erscheint das in § 21h Absatz 2 Nummer 2 und § 21k LuftVO statuierte nationale Verbot überflüssig. Gemäß DVO (EU) 2019/947 dürfen unbemannte Fluggeräte nicht in Gebieten betrieben werden, in denen Einsätze im Not- und Katastrophenschutz stattfinden (vergleiche UAS.OPEN.060, UAS.SPEC.060). In Artikel 2 Absatz 3 der DVO (EU) 2019/947 werden alle Tätigkeiten und Dienste von öffentlichem Interesse berücksichtigt, sodass keine nationale Regelung nötig ist, da auch geografische UAS-Gebiete in den Anwendungsbereich der DVO fallen. Durch die Streichung würde das Gesetz übersichtlicher und somit auch kundenfreundlicher werden.

§ 21h Absatz 1 LuftVO legt fest, dass in § 21h Absatz 2 und 3 näher bestimmten geografischen UAS-Gebieten der Betrieb von unbemannten Fluggeräten verboten ist. § 21h Absatz 4 LuftVO enthält Ausnahmen zu den Verboten aus § 21h Absatz 1 LuftVO. Dort werden auch Mindesthöhen für den Überflug genannt. Die Mindesthöhen in § 21h Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe b LuftVO und § 21h Absatz 4 Nummer 3 Buchstabe c LuftVO sollten korrigiert werden, da sie nicht den „Stand der Technik“ widerspiegeln und zu einer erzwungenen Betriebsgenehmigung nach Artikel 12 der DVO (EU) 2019/947 führen. Die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder definieren derzeit eine Mindesthöhe von 50 Meter. Es ist keine Begründung für die Erhöhung der Flughöhe vorhanden und erscheint willkürlich ausgehandelt beziehungsweise die augenscheinliche Erleichterung führt lediglich zu einem Tatbestand der DVO (EU) 2019/947 zur Einhaltung einer Betriebsgenehmigung.

Weiterhin reichte bisher die Einhaltung einer Flughöhe von 30 Metern beim Überflug von Wohngrundstücken im vereinfachten Genehmigungsverfahren aus. Hierdurch konnten beispielsweise Handwerker und Immobilienmakler ihrem Beruf mit moderner Technik und kostensparenden Methoden nachgehen. Gleichermaßen war ein ausreichender Schutz der Eigentümer oder Verfügungsberechtigten gegeben. Eine Erhöhung auf 120 Meter oder höher scheint nicht verhältnismäßig. Zudem steigt bei dieser Höhe das Luftrisiko und somit die Wahrscheinlichkeit einer Kollision mit anderen Luftfahrzeugen. Gleichermaßen würde es zu einem größeren Risikobereich am Boden führen, da bei einem Kontrollverlust das UAS weitere Strecken zurücklegen könnte.

In mehreren Bund-Länder-Arbeitsgruppen wurde zudem angeregt, möglichst viele Verbote des § 21b LuftVO zu streichen beziehungsweise abzumildern, da die Verbote künftige Anwendungen unnötig einschränken. Sofern diese bestehen bleiben müssen, erscheint die Luftfahrtbehörde als fachlich zuständige Stelle für Thematiken des Naturschutzes oder der Privatsphäre weniger geeignet, als die originär zuständigen Fachbehörden.

Dies alles würde wesentlich zur Verwaltungsvereinfachung, Entbürokratisierung und Kundenfreundlichkeit beitragen und entspräche auch weitgehend dem Gedanken des EU-Verordnungsgebers, der gerade keine besonderen bürokratischen Hürden in diesem Bereich schaffen wollte.

#### Zu Buchstabe b:

Es handelt sich hierbei um eine redaktionelle Folgeänderung basierend auf der Ablehnung der Luftverkehrsordnung.

8. Zu Artikel 4 Nummer 3 Buchstabe c  
(Anlage Gebührenverzeichnis (zu § 2 Absatz 1) Abschnitt VI, Nummer 34 LuftkostV)

In Artikel 4 Nummer 3 Buchstabe c ist in der Spalte „Gebühr“ die Angabe „200 bis 2 000 EUR“ durch die Angabe „200 bis 3 500 EUR“ zu ersetzen.

Begründung:

Der mit der Erteilung einer Betriebsgenehmigung verbundene Aufwand ist aufgrund verschiedener Faktoren je nach Sachverhalt völlig unterschiedlich umfangreich. Daraus resultiert, wie auch in der Begründung ausgeführt, ein möglichst breit gesteckter Gebührenrahmen.

Im Vergleich zu dem in Nummer 3a festgelegten Gebührenrahmen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 21i Absatz 1 LuftVO mit einer oberen Rahmengebühr von 3 500 Euro und des hierfür in den meisten Fällen erheblich geringeren Prüfungs- und Verwaltungsaufwands ist die obere Rahmengebühr für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung mit 2 000 Euro zu niedrig angesetzt.

Im Hinblick auf den erwartbar höheren Prüfungsaufwand einiger Sachverhalte zur Erteilung einer Betriebsgenehmigung sollte der entsprechende Gebührenrahmen so weit gefasst sein, dass der Prüfungsaufwand tatsächlich alle Einzelfälle abdecken kann. Um eine vollständige Abdeckung des Aufwands für die zuständigen Behörden sicherzustellen, sollte das obere Ende des Gebührenrahmens daher auf 3 500 Euro angehoben werden.

Die Varianz des Gebührenrahmens steht dem nicht entgegen, da sie bei der Erteilung einer Betriebsgenehmigung mit 200 bis 3 500 Euro immer noch niedriger ausfällt als bei der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung von 50 bis 3 500 Euro.

**Anlage 4****Gegenäußerung der Bundesregierung**

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1 (Zu Artikel 1 (Änderung des LuftVG),  
Artikel 3 (Änderung der LuftVZO),  
Artikel 4 (Änderung der LuftKostV))

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

Sie weist darauf hin, dass eine Übernahme des Begriffes „unbemanntes Luftfahrzeugsystem“ der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 unter Aufgabe der bisher in den nationalen Luftrechtsvorschriften etablierten Fachbegriffe weitaus mehr Anpassungen in den nationalen Vorschriften auslösen würde, als vom Bundesrat ausgeführt.

Zu Nummer 2 (Zu Artikel 1 Nummer 01 – neu –  
(§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 9, Satz 3 LuftVG))

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

Sie weist darauf hin, dass eine Übernahme des Begriffes „unbemanntes Luftfahrzeugsystem“ der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 unter Aufgabe der bisher in den nationalen Luftrechtsvorschriften etablierten Fachbegriffe weitaus mehr Anpassungen in den nationalen Vorschriften auslösen würde, als vom Bundesrat ausgeführt.

Zu Nummer 3 (Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc  
§ 31 Absatz 2 Nummer 16b LuftVG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

Die Frage der Zuständigkeit für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen in der Betriebskategorie „speziell“ ist im Rahmen der Beteiligung der Länder und der Verbände sehr kontrovers diskutiert worden. Die Bundesregierung hat sich daher in ihrem Gesetzentwurf für eine Lösung entschieden, die auch den Ländern entgegen kommen sollte, die generell eine Übertragung der Aufgaben auf die Landesluftfahrtbehörden ablehnen. Die Bundesregierung wird ihre Zuständigkeitsentscheidung im Lichte der anstehenden Erörterungen im Bundestag überprüfen. Sollte sich hier abzeichnen, dass bessere Gründe für eine Zuständigkeit bei einer einzigen Behörde sprechen, wäre es für die Bundesregierung auch denkbar, die gesamte Zuständigkeit für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen in der Betriebskategorie „speziell“ auf das Luftfahrt-Bundesamt zu übertragen.

Zu Nummer 4 (Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc (§ 31 Absatz 2 Nummer 16b Satz 2 –  
neu – LuftVG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die vom Bundesrat vorgesehene Änderung ist die Folge des vom Bundesrat unter Nummer 7 Buchstabe a vorgelegten Vorschlags zur vollständigen Streichung der in Artikel 2 des Gesetzentwurfs vorgesehenen Anpassungen der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) an die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Die Bundesregierung lehnt diesen Vorschlag ab (siehe im Einzelnen zu Nummer 7) und sieht auch keine Notwendigkeit für eine Ergänzung von § 31 Absatz 2 Nummer 16b – neu – des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) um einen weiteren Satz. Der

Regierungsentwurf enthält eine solche Regelung zur örtlichen Zuständigkeit der Luftfahrtbehörde in § 21b Absatz 2 Satz 2 – neu – LuftVO. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Änderung entspricht inhaltlich der im Gesetzentwurf enthaltenen Regelung. Sie soll jedoch nun von der LuftVO in das LuftVG transferiert werden.

Zu Nummer 5 (Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe d – neu – (§ 31 Absatz 5 und 6 – neu – LuftVG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die vom Bundesrat vorgesehene Änderung ist die Folge des vom Bundesrat unter Nummer 7 Buchstabe a vorgelegten Vorschlags zur Streichung der in Artikel 2 des Gesetzentwurfs vorgesehenen Anpassungen in der LuftVO. Da die Bundesregierung diesen Vorschlag ablehnt (siehe im Einzelnen zu Nummer 7), wird auch eine Ergänzung von § 31 – neu – LuftVG um zwei Absätze nicht unterstützt.

Zum Regelungsinhalt des vorgeschlagenen Absatzes 5 wird die Bundesregierung prüfen, ob eine Regelung zur Beteiligung der Landesluftfahrtbehörden, in deren Zuständigkeitsbereich der Betrieb stattfinden soll, in die LuftVO ähnlich des hier vorgeschlagenen Absatzes aufzunehmen wäre. Sollte aus Sicht der Länder das Erfordernis für eine solche konkrete Festlegung des Verfahrens der Luftfahrtbehörden untereinander bestehen, wird sich die Bundesregierung nach entsprechender Prüfung und bei vertiefter Begründung durch die Länder nicht verschließen, eine solche Bestimmung in die LuftVO aufzunehmen.

Der Regelungsinhalt des vorgeschlagenen Absatzes 6 ist abzulehnen, da der Regierungsentwurf die Zuständigkeit in der „speziellen“ Betriebskategorie für Betreiber aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Artikel 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 beim Luftfahrt-Bundesamt sieht. Das Luftfahrt-Bundesamt kann als zentraler Ansprechpartner auf Bundesebene für die Betreiber und auch Fernpiloten aus anderen EU-Mitgliedstaaten dienen, die mit der innerstaatlichen Luftverkehrsverwaltung nicht vertraut sind. Aus der Formulierung des vom Bundesrat vorgeschlagenen Absatzes 6 ergibt sich indessen nicht, welche Landesluftfahrtbehörde für die Betreiber aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union bei einem beabsichtigten Betrieb in mehreren Bundesländern federführend wäre.

Zu Nummer 6 (Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe c (§ 58 Absatz 3 LuftVG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag teilweise zu.

Die vorgeschlagene Ergänzung des § 58 Absatz 3 – neu – LuftVG in der Weise, dass die Angabe „18 und 19“ durch die Angabe „17 bis 19“ ersetzt wird, wird zur Schließung einer Regelungslücke unterstützt. Die des Weiteren vorgeschlagene explizite Nennung der einzelnen Nummern des Absatzes 2 – neu – in § 58 Absatz 3 – neu – LuftVG ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht erforderlich, da ohnehin der gesamte Absatz 2 erfasst wird.

Zu Nummer 7 (Zu Artikel 2 (Änderung der LuftVO)  
Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe a,  
Nummer 3 Buchstabe a bis c  
(Anlage Gebührenverzeichnis (zu § 2 Absatz 1) Abschnitt III Nummer 25a,  
Abschnitt VI Nummer 16a, 16b und 39 LuftKostV)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Zu Buchstabe a

Der Bundesrat schlägt eine Streichung von Artikel 2 des Gesetzentwurfs vor. Er lehnt die im Gesetzentwurf vorgesehenen Regelungen in der LuftVO in Gänze ab. Seiner Auffassung nach sind die dort vorgesehenen Regelungen weder kundenfreundlich noch praktikabel; sie würden im Übrigen nur augenscheinlich zum Schutz der Privatsphäre und der Natur beitragen, was zudem auf Kosten einer Erhöhung des Luft- und Bodenrisikos geschehe. Der Bundesrat führt aus, dass bei einer Streichung der in der LuftVO – neu – vorgesehenen Regelungen die LuftVO in ihrer derzeitigen Form für einen weiteren Übergangszeitraum bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung

weitergelten würde und keine Regelungslücke entstehe. Er beruft sich insoweit auf ein Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14. Dezember 2020 und die dort enthaltenen Hinweise zur praktischen Handhabung durch die Obersten Landesluftfahrtbehörden.

Der Gesetzentwurf ist das Ergebnis intensiver Abstimmungen innerhalb der Bundesregierung, bei denen neben den Interessen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auch berechnete Belange anderer Ressorts aufgenommen wurden. Es handelt sich um einen ausgewogenen Entwurf, der nicht nur die Belange der (Drohnen-)Wirtschaft und Luftsportler berücksichtigt, sondern auch den notwendigen Schutz der Bürger und zugleich die Aufrechterhaltung des bestehenden Niveaus des Natur- und Umweltschutzes sicherstellt. Ebenfalls werden die Einsatzszenarien durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben verantwortungsvoll in den Blick genommen. Soweit der Bundesrat die in der LuftVO vorgesehenen Regelungen für den Betrieb unbemannter Fluggeräte durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben für nicht erforderlich ansieht, ist dies aus Sicht der Bundesregierung zu kurz gegriffen. Die von den Ländern angeführten Vorschriften der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erfassen nicht alle denkbaren Einsatzszenarien dieser Behörden und Organisationen. Daher sind entsprechende Regelungen in der LuftVO vorgesehen.

Für die Bundesregierung haben die in Artikel 2 des Gesetzentwurfs enthaltenen Regelungen hohe Priorität. Er dient zum einen dazu, die Anwendbarkeit der bereits seit 31. Dezember 2020 geltenden Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in Deutschland uneingeschränkt zu gewährleisten. Zum anderen nutzt der Gesetzentwurf an dieser Stelle auch die in der Durchführungsverordnung eröffneten Gestaltungsspielräume, um klare, innovationsfreundliche Rahmenbedingungen für den Betrieb unbemannter Fluggeräte in Deutschland zu schaffen und zugleich das bestehende hohe Sicherheitsniveau beizubehalten. Damit steht der Gesetzentwurf im Einklang mit dem im Mai 2020 von Herrn Bundesminister Scheuer vorgestellten Aktionsplan der Bundesregierung „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“.

Das Thema unbemannte Luftfahrt bewegt sich nach wie vor in einem Spannungsfeld zwischen Befürwortern, die das Potential von Drohnen als weiterer Verkehrsträger sehen, und Kritikern, die in Sorge sind vor Beeinträchtigungen unter anderem für die Privatsphäre der Bürger, den Schutz vor Lärm, den Naturschutz oder die öffentliche Sicherheit. Der Bundesrat hat ausschließlich den Verkehrsausschuss und den Ausschuss für Innere Angelegenheiten in die Beratung zum Gesetzentwurf eingebunden. Eine Beteiligung weiterer Ausschüsse, etwa des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder des Rechtsausschusses ist nicht erfolgt.

Ein völliger Verzicht auf die Anpassung der LuftVO mit dem Fokus einer späteren Erarbeitung neuer Regelungen würde den dringend erforderlichen Bedarf an Rechtsklarheit für die Anwender und die nationale Luftverkehrsverwaltung auf unbestimmte Zeit verzögern und das langwierige und aufwändige Abstimmungsverfahren innerhalb der Bundesregierung von Neuem erforderlich machen. Für diesen Zeitraum würde das mit dem Gesetzentwurf verfolgte Ziel, den regionalen und überregionalen Einsatz von unbemannten Fluggeräten in Deutschland unter Beibehaltung eines hohen Schutzniveaus für Menschen, die Natur und die öffentliche Sicherheit zu fördern und zugleich hierfür gesellschaftliche Akzeptanz zu erzielen, nicht erreicht werden können.

Dadurch würde ein Zustand erheblicher Rechtsunsicherheit geschaffen, da in jedem potentiellen Anwendungsfall große Unklarheiten darüber bestehen würden, ob und in welchem Umfang die bisherigen Vorschriften aus der LuftVO überhaupt noch Anwendung finden können oder ob bzw. in welchem Umfang sie aufgrund des allgemeinen Grundsatzes des Anwendungsvorrangs des Unionsrechts außer Anwendung zu bleiben haben. Dies kann weder den vollzugszuständigen Behörden (bei denen es sich im Übrigen ganz überwiegend um Landesbehörden handelt) noch den Anwendern zugemutet werden.

Das vom Bundesrat für eine vollständige Streichung der vorgesehenen Regelungen in der LuftVO herangezogene Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14. Dezember 2020 an die Obersten Luftfahrtbehörden der Länder hatte ausschließlich den Zweck, einen Zeitraum von nur wenigen Monaten zwischen dem Geltungsbeginn der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 und dem Inkrafttreten der gesetzlichen nationalen Regelungen zur Anwendung der europäischen Regelungen zu überbrücken. Die Hinweise dieses Schreibens sind nicht geeignet, die in der LuftVO zu verankernden Regelungen für einen längeren Zeitraum oder auf Dauer zu ersetzen. Mit dem Vorschlag des Bundesrates besteht die Gefahr, dass die Bereinigung der LuftVO um die mit den neuen EU-Regelungen nicht mehr zu vereinbarenden Vorschriften auf unbestimmte Zeit verzögert wird.

Zu Buchstabe b

Bei den zu Artikel 4 vorgeschlagenen Änderungen handelt es sich um Folgeänderungen, die aus der unter Buchstabe a geforderten Streichung der Regelungen in der LuftVO – neu – resultieren. Da die Bundesregierung die Streichung der Regelungen zur LuftVO ablehnt, sind die unter Buchstabe b vorgeschlagenen Änderungen des Bundesrates aus Sicht der Bundesregierung hinfällig.

Zu Nummer 8 (Zu Artikel 4 Nummer 3 Buchstabe c

(Anlage Gebührenverzeichnis (zu § 2 Absatz 1) Abschnitt VI, Nummer 34 LuftKostV)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

Sollte sich dabei herausstellen, dass der mit der Erteilung einer Betriebsgenehmigung verbundene Verwaltungsaufwand tatsächlich höher ist als der im Gesetzentwurf vorgesehene Gebührenrahmen, wird sich die Bundesregierung der vom Bundesrat geforderten Erhöhung des Gebührenrahmens nicht verschließen.

