



Rechtsanwalt Dr. jur. Walter Felling
Rechtsanwalt Christian Walther



Das neue Luftrecht für Modellflieger

Der aktuelle Ratgeber mit leicht verständlichen Erläuterungen



Kennzeichnungsschilder

Maximilian Mustermann
Hauptstr. 2
01234 Musterstadt
Tel. 0815/4711

Originalgrößen



Max Mustermann
Teststrasse 0815
4711 Ausproberstadt

Seit dem 1. Oktober 2017 fordert die neue Luftverkehrsordnung, dass alle Flugmodelle mit einem Gewicht > 250 g mit Namen und Anschrift des Eigentümers dauerhaft und feuerfest gekennzeichnet sind. Und zwar egal ob Segler, Copter, Foamie oder Motorflugzeug. Mit unseren schwarz eloxierten Alu-Schildern mit eingelasierter Schrift sind Sie auf der sicheren Seite!

Aluminium, Format: 50 x 30 x 0,5 mm

5 Schilder: ArtNr: 621 1724 (Preis/Stk. 3,98 €), Preis:	24,90 €
10 Schilder: ArtNr: 621 1725 (Preis/Stk. 2,75 €), Preis:	34,90 €
15 Schilder: ArtNr: 621 1726 (Preis/Stk. 2,13 €), Preis:	39,90 €

Aluminium, flexibel, Format: 30 x 12 x 0,1 mm

5 Schilder: ArtNr: 621 1734 (Preis/Stk. 3,98 €), Preis:	24,90 €
10 Schilder: ArtNr: 621 1735 (Preis/Stk. 2,75 €), Preis:	34,90 €
15 Schilder: ArtNr: 621 1736 (Preis/Stk. 2,13 €), Preis:	39,90 €



Bestellen Sie hier www.vth.de/shop

Bestellservice
Tel.: 07221 - 5087-22
Fax: -33, service@vth.de
... weitere Bücher, Baupläne,
Frästeile & Zubehör finden Sie auf

Rechtsanwalt Dr. jur. Walter Felling
Rechtsanwalt Christian Walther

Das neue Luftrecht für Modellflieger

Für Modellflieger

Rechtsanwalt Dr. jur. Walter Felling
Rechtsanwalt Christian Walther



Das neue Luftrecht für Modellflieger

Rechtsanwalt Dr. jur. Walter Felling
Rechtsanwalt Christian Walther



Redaktion: Oliver Bothmann, Uwe Puchtinger

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-88180-483-7

1. Auflage 2018 by Verlag für Technik und Handwerk neue Medien GmbH
Postfach 22 74, 76492 Baden-Baden

Alle Rechte, besonders das der Übersetzung, vorbehalten. Nachdruck und
Vervielfältigung von Text und Abbildungen, auch auszugsweise, nur mit
ausdrücklicher Genehmigung des Verlags.

Printed in Germany
Druck: Wir machen Druck, 71522 Backnang

Inhaltsverzeichnis

Über die Autoren	9
Einleitung	10
I. Definition Flugmodelle	11
II. Rechtsrahmen für den Betrieb von Flugmodellen	13
1. Bundeskompetenz	13
2. Luftverkehrsgesetz	13
a) Magna Charta des Luftrechts	13
b) Versicherungspflicht	14
c) Verordnungsermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur	14
3. Luftverkehrsordnung	15
4. Luftverkehrszulassungsordnung	15
a) Kennzeichnungspflicht, § 19 Abs. 3 LuftVZO (n.F.)	15
b) Weitere Regelungen in der LuftVZO betreffend Flugmodelle	16
5. Richtlinien und Grundsätze	17
6. Allgemeines Zivilrecht	17
III. Betriebsverbote für Flugmodelle (§ 21b LuftVO)	18
1. Verbot: Flughöhen über 100 m über Grund	18
2. Ausnahmen von der 100 m Grenze	19
a) Gelände iSd § 21a Abs. 4 S. 2 LuftVO – Modellfluggelände mit Aufstiegserlaubnis ..	19
b) Steuerer eines Modellflugzeuges ist Inhaber einer Erlaubnis als Luftfahrzeug- führer oder Inhaber einer Bescheinigung gem. § 21a Abs. 4 S. 3 Nr. 2 LuftVO oder Inhaber einer Bescheinigung über eine erfolgte Einweisung nach § 21e LuftVO	21
3. Verbot, über oder neben Menschenansammlungen zu fliegen, § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 2 LuftVO (n.F.)	23
4. Weitere Verbote in Zusammenhang mit 100m Abstand (§ 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 3, 4 und 5 sowie II LuftVO)	24
5. Flugverbot in Kontrollzonen	25
6. Verbot des Betriebs von Flugmodellen außerhalb der Sichtweite des Steuerers (§ 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 1 LuftVO)	25
a) Flugmodelle mit einer Startmasse bis einschließlich 5 kg	25
b) Flugmodelle mit einer Startmasse über 5 kg	26
7. Verbot, über Wohngrundstücke zu fliegen, § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 7 LuftVO (n.F.)	26
8. Flugverbot über Naturschutzgebiete u.a. gem. § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 6 LuftVG	27
9. Flugverbot von Flugmodellen beim Transport bestimmter Stoffe	28
10. Ausnahmen von den Betriebsverboten	29

IV. Erlangung eines Kenntnissnachweises	
gem. § 21a Abs. 4 S. 3 Nr. 3 LuftVO iVm § 21c LuftVO	30
1. Notwendigkeit eines Kenntnissnachweises	30
2. Zuständigkeit für die Erteilung eines Kenntnissnachweises	31
3. Inhalt der Einweisung (§ 21a Abs. 4 S. 1 Nr. 1 – 3 LuftVO)	31
a) Kenntnisse in der Anwendung und Navigation von Flugmodellen	32
b) Kenntnisse in den einschlägigen luftrechtlichen Grundlagen	32
c) Kenntnisse in der örtlichen Luftraumordnung	32
7. Kosten für die Erlangung des Kenntnissnachweises	34
8. Rechts- und Fachaufsicht	34
V. Die Notwendigkeit einer Aufstiegserlaubnis	35
1. Gewichtslimit (§ 21a Abs. 1 Nr. 1 LuftVO)	35
2. Flugmodelle mit Raketenantrieb und einem Treibsatz von mehr als 20 g (§ 21a Abs. 1 Nr. 2 LuftVO)	35
3. Flugmodelle mit einem Antrieb mittels Verbrennungsmotor in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von Wohngebieten (§ 21a Abs. 1 Nr. 3 LuftVO)	36
4. Flugmodelle in einer Entfernung von weniger als 1,5 km zu Flugplätzen und auf Flugplätzen (§ 21a Abs. 1 Nr. 4 LuftVO)	36
5. Betrieb von Flugmodellen bei Nacht (§ 21a Abs. 1 Nr. 5 LuftVO)	37
VI. Verfahren zum Erhalt einer Aufstiegserlaubnis (21a Abs. 3 LuftVO)	38
1. Zuständige Behörde	38
2. Voraussetzungen für die Erteilung der Aufstiegserlaubnis (§ 21a Abs. 3 LuftVO)	38
a) Keine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs	39
b) Keine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung	39
c) Keine Verletzung des Datenschutzes und des Naturschutzes	39
d) Schutz vor Fluglärm	40
3. Entscheidungsfreiheit der Luftfahrtbehörde	40
a) Gebundene Entscheidung (BVerwG, Urt. V. 10.05.1985 – 4 C 69/82)	40
b) Pflichtgemäßes Ermessen gem. § 21a Abs. 5 LuftVO	40
c) Rechtsauffassung der Autoren	41
d) Aufstiegserlaubnis und Nebenbestimmungen	41
VII. Überblick	42
VIII. Schlussbemerkung	43
Anhang (Gesetzestexte)	44

Über die Autoren



Dr. jur. Walter Felling

Rechtsanwalt und Dipl.-Betriebswirt Dr. jur. Walter Felling ist seit mehr als 40 Jahren Modellflieger und seit mehr als 30 Jahren Fachjournalist für den Bereich „Modellflug und Recht“. Neben zahlreichen Veröffentlichungen in den einschlägigen Fachzeitschriften (u.a. Modell) und mehreren Büchern hat er 2008 auch seine Dissertation zu diesem Thema gefertigt. Seine modellfliegerische Leidenschaft liegt insbesondere auf dem thermischen Modellsegelflug. Seine ganz besondere Vorliebe sind jedoch seine vielfachen Besuche auf der Gerlitzen in Österreich, wo das Hangsegelfliegen zu Hause ist.



Christian Walther

Rechtsanwalt Christian Walther begeistert das Fliegen, seit er denken kann. Seine erste fliegerische Heimat fand er als Jugendlicher beim MFG Weilheim. Während seiner Studienzeit in München wandte er sich der personenträgenden Fliegerei zu, wo er bei den Gleitschirmfliegern hängen blieb. Vor gut fünf Jahren ist er zu seinen „fliegerischen Wurzeln“ – dem Modellfliegen – zurückgekehrt. Zusammen mit seiner Tochter betreibt er die lautlose Thermikfliegerei. Daneben gilt sein spezielles Interesse dem Modellhefliegen. Seit der „Drohnenverordnung“ verbindet sich seine Faszination für das Fliegen im besonderen Maße mit seiner beruflichen Tätigkeit als Jurist, wobei er sich allerdings schon als Gleitschirmflieger lange Jahre mit luftverkehrsrechtlichen Themen befasst hat.

Einleitung

Die am 07.04.2017 eingetretenen Änderungen der LuftVO haben die Rechtslage für Modellflieger umfassend verändert.

Für den DAeC – Bundeskommission Modellflug – war dies der Anlass, diese Broschüre zu erstellen, damit eine rechtssichere Handhabung der neuen Regelungen durch alle Modellflieger ermöglicht wird. Diese Broschüre soll zugleich als Grundlage für die Einweisung von Modellfliegern zur Erlangung des sog. Nachweises (vgl. § 21a Abs. 4 LuftVO i.V.m. § 21c LuftVO)¹ dienen.

Der Inhalt dieser Broschüre stellt keine juristisch-wissenschaftliche Ausarbeitung dar, sondern soll insbesondere für juristische Laien verständlich bleiben. Aus diesem Grund erhebt die Broschüre keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Der Schwerpunkt liegt in der Darstellung der wichtigsten bzw. praxisrelevanten Regelungen des neuen Luftrechts für Modellflieger. Die Broschüre beschränkt sich im Übrigen auf die Darstellung der Regelungen für Flugmodelle, die eine Startmasse von 25 kg nicht überschreiten. Flugmodelle mit einer höheren Startmasse bedürfen einer Musterzulassung. Die insoweit notwendigen Erläuterungen würden den Rahmen dieser Broschüre sprengen.

Zur besseren Nutzbarkeit dieser Broschüre sind im Anhang die wichtigsten gesetzlichen und verordnungsrechtlichen Vorschriften abgedruckt, auf die in einzelnen Passagen dieser Broschüre verwiesen werden kann.

¹Siehe hierzu unten unter Ziff. IV

I. Definition Flugmodelle

§ 1 Abs. 2 LuftVG enthält eine Auflistung diverser Luftfahrzeuge. Neben bemannten² Luftfahrzeugen kennt § 1 Abs. 2 LuftVG auch unterschiedliche Arten von unbemannten Luftfahrzeugen: darunter sind u.a. Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme. Zwar wird zunächst in § 21a Abs. 1 LuftVO die Erlaubnispflicht sowohl für Flugmodelle als auch für unbemannte Luftfahrtsysteme einheitlich geregelt. Die neue Luftverkehrsordnung hat aber im Übrigen deutliche Unterschiede geprägt, in welchen Fällen Flugmodelle ggfs. nach Erteilung einer Erlaubnis und in welchen Fällen unbemannte Luftfahrtsysteme betrieben werden dürfen. Von daher ist eine Definition dieser Begriffe unabdingbar.

Bereits seit langem hat § 1 Abs. 1 Nr. 8 LuftVZO eine Definition von Flugmodellen bereitgestellt: Danach sind Flugmodelle solche unbemannte Luftfahrzeuge, die in Sichtweite des Steuerers ausschließlich zum Zweck des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden. Auf diese Definition greift die neue Verordnung ebenfalls zurück³. Damit wird der Einsatzzweck maßgeblich für die Einordnung.

Aus der Definition von Flugmodellen ist im Umkehrschluss zu entnehmen, dass ein unbemanntes Luftfahrtsystem immer dann vorliegt, wenn der Einsatzzweck eben nicht dem Sport oder der Freizeitgestaltung dient, also irgendein „anderer Zweck“ verfolgt wird. Dies ist regelmäßig beim gewerblichen Einsatz der Fall, sei es zu Werbezwecken oder zu sonstigen beruflichen Zwecken. Ebenso verwirklicht bereits der (nicht gewerbliche bzw. unentgeltliche) Einsatz als Photographie-Plattform einen solchen „anderen Zweck“, wenn das während des Flugs aufgenommene Bild zeitgleich oder später im Internet für jedermann zugänglich veröffentlicht wird. Eine solche Veröffentlichung dient nicht mehr dem unmittelbaren sportlichen und freizeitgestaltenden Zweck des Flugvorhabens sondern der allgemeinen Verbreitung einer Luftaufnahme, sodass ein „anderer Zweck“ vorliegt. Bei den Flugvorhaben kommt es im Übrigen nicht darauf an, welche

²Diese Terminologie wird geschlechtsneutral auch vom Gesetzes- und Verordnungsgeber verwendet. Besser wäre sicher der Begriff „personentragend“.

³Drucksache 39/17 vom 18.01.2017 zur Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten, S. 1

bautechnische Erscheinungsform das Fluggerät hat. Es ist somit insbesondere unerheblich, ob beispielsweise ein Flächenflugmodell oder ein Multicopter zum Einsatz gelangt. Einzig und allein der Einsatzzweck ist für die Unterscheidung zwischen Flugmodell und unbemanntem Luftfahrtsystem maßgeblich.

Neben diesen beiden Begriffen verwendet § 21a Abs. 4 S. 1 LuftVO noch den Begriff „unbemannte Fluggeräte“. „Unbemannte Fluggeräte“ stellt allerdings nur der Oberbegriff für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme dar und bedarf von daher keiner weiteren Erläuterung.

Die Abgrenzung von unbemannten Fluggeräten zu „fliegendem Kinderspielzeug“ ist gesetzlich nicht geregelt. Diese Abgrenzung hat mit Blick auf die Pflicht zum Abschluss einer Halterhaftpflichtversicherung gem. § 33 Abs. 2 LuftVG Bedeutung. Durch die neuen Änderungen in der LuftVO dürfte der Bereich des „fliegenden Kinderspielzeugs“ noch enger zu fassen sein als bisher. Nach Auffassung der Autoren dürfte unter „fliegendem Kinderspielzeug“ nur noch zu verstehen sein, was offenkundig und für jedermann erkennbar als Spielzeug für Kinder bis zu einem Lebensalter von maximal 6 Jahren geeignet und beherrschbar ist. Durch die Bauart bedingt darf solches „fliegendes Kinderspielzeug“ keinerlei luftverkehrsrechtlich relevante Gefahr eröffnen. Es darf somit nur eine sehr geringe Masse besitzen, nur sehr geringe Geschwindigkeiten erreichen und nur sehr langsame Beschleunigungen erlauben. Auch darf es nur einen Einsatzbereich von maximal wenigen Metern haben.

II. Rechtsrahmen für den Betrieb von Flugmodellen

1. Bundeskompetenz

§ 1 Abs. 2 Nr. 9 LuftVG definiert Flugmodelle als Luftfahrzeuge. Damit ist festgelegt, dass der Betrieb von Flugmodellen dem Luftrecht unterliegt. Für das Luftrecht liegt die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz gemäß Art. 73 Nr. 6 Grundgesetz beim Deutschen Bundestag. Der Bund hat mit dem Erlass des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) von dieser Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht.

2. Luftverkehrsgesetz

a) Magna Charta des Luftrechts

Nach § 1 Abs. 1 LuftVG ist die Nutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge frei, soweit sie nicht durch das LuftVG, durch die zur Durchführung des LuftVG erlassenen Rechtsvorschriften oder durch im Inland anwendbares internationales Recht beschränkt wird.⁴ Da – wie bereits erwähnt – gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 9 LuftVG Flugmodelle ebenfalls zu den Luftfahrzeugen gehören, können sich auch Modellflieger auf diesen Grundsatz berufen.

Diese wichtigste Regelung des Luftverkehrsgesetzes wird auch als „**Magna Charta des Luftrechts**“ bezeichnet.⁵ Rechtsfolge dieser Regelung in § 1 Abs. 1 LuftVG ist der Umstand, dass jede Einschränkung der Freiheit der Nutzung des Luftraums eine verfassungsrechtlich konforme Regelung bedarf.

Durch die Neuordnung der LuftVO⁶ wird dieser Grundsatz jedoch weitgehend eingeschränkt. Leider bleibt durch diese Einschränkungen nur noch ein geringes Spektrum der freien Nutzung des Luftraums durch Modellflugzeuge. Überwiegend wird nun der Modellflugbetrieb dadurch beschränkt, dass be-

⁴Felling, a.a.O., S. 54

⁵Vgl. Giemulla, in: Giemulla/Schmid, Kommentar zum Luftverkehrsgesetz, § 1 Rdn. 27

⁶Luftverkehrsordnung vom 29.10.2015, zuletzt geändert durch Art. 2 der Verordnung vom 11. Juni 2017, BGBl. I S. 1617

stimmte Nutzungen nur nach Erteilung einer Erlaubnis (vgl. § 21a LuftVO) zulässig sind. Darüber hinaus ist ein weiter Bereich des Betriebs von Flugmodellen grundsätzlich verboten (vgl. § 21b LuftVO), wobei die Luftfahrtbehörden nur in begründeten Fällen Ausnahmen zulassen können. Bereits an dieser Stelle sei die Anmerkung erlaubt, dass diese zum Teil sehr weitreichenden Verbote erheblichen verfassungsrechtlichen Bedenken begegnen. Insbesondere ist im Einzelfall der sachliche Verbotsanlass unklar bzw. der Verbotsumfang erheblich zu weit. Einzelne Verbote sind daher nach Auffassung der Autoren verfassungswidrig und somit nichtig.

Auf die Regelungen und die ihnen begegnenden Bedenken wird noch im Detail eingegangen.

b) Versicherungspflicht

In § 33 Abs. 1 LuftVG wird eine Gefährdungshaftung für Luftfahrzeuge normiert. Diese verschärfte Haftung gilt auch für Modellflieger. Die Haftung knüpft an die besonderen Gefahren an, die jedem Betrieb eines Luftfahrzeugs immanent sind. Daher tritt diese Haftung auch ohne Verschulden ein. Dementsprechend regelt § 43 Abs. 2 und 3 LuftVG eine Verpflichtung für den Halter eines Luftfahrzeugs zum Abschluss einer entsprechenden Haftpflichtversicherung. Diese Regelungen sind bereits vor Aufnahme des Flugbetriebs von Flugmodellen zu beachten. Das bedeutet, dass auch der Steuerer eines Flugmodells eine entsprechende Haftpflichtversicherung unterhalten muss.

c) Verordnungsermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Gemäß § 32 LuftVG ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ermächtigt, die zur Durchführung des Luftverkehrsgesetzes notwendigen Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen. Von dieser Verordnungsermächtigung hat der Bundesminister Gebrauch gemacht, indem er die Luftverkehrsordnung erlassen hat. Er ist ferner befugt, diese Luftverkehrsordnung zu ändern, wovon er bekanntlich zuletzt mit dem Erlass der sog. „Drohnenverordnung“⁴⁷ Gebrauch gemacht hat.

⁴⁷Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten vom 30.03.2017, BGBl. 2017 Teil I Nr. 17. S. 683, ausgegeben am 06.04.2017

3. Luftverkehrsordnung

Mit der sog. „Drohnenverordnung“⁴⁸ ist die Luftverkehrsordnung betreffend dem Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen umfassend geändert worden. Es wurde insoweit der neue Abschnitt 5a (§§ 21a bis 21f LuftVO) in die Luftverkehrsordnung eingefügt.

Dabei regelt § 21a LuftVO den erlaubnisbedürftigen Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen, während § 21b LuftVO weitreichende Verbote für den Betrieb dieser Luftfahrzeuge enthalten. Weiter wird in § 21c LuftVO geregelt, dass für Erlaubnisse, Verbote und Ausnahmen die örtlich Luftfahrtbehörden des jeweiligen Bundeslandes zuständig sind. § 21e LuftVO regelt den für Modellflieger wichtigen Bereich der Bescheinigungen zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten zum Betrieb von Flugmodellen.

Auf die o.g. Vorschriften wird noch weitergehend eingegangen.

Schließlich wird in § 21f LuftVO eine **Ausweichregel für unbemannte Fluggeräte** in der Weise festgelegt, dass die Steuerer von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen den personentragenden Luftfahrzeugen jederzeit auszuweichen haben.

Im Übrigen findet der Betrieb von Flugmodellen ausschließlich nach dem Grundsatz des Sichtflugs „See And Avoid“ statt. Die Regelungen im Anhang SERA.2010 der Durchführungsverordnung (EU) 923/2012 gelten für den Modellflug grundsätzlich nicht (vgl. Amtsblatt der EU vom 21.07.2017, L 196/4).

4. Luftverkehrszulassungsordnung

a) Kennzeichnungspflicht, § 19 Abs. 3 LuftVZO (n.F.)

Flugmodelle mit einer Startmasse von mehr als 250 g sind vor ihrem erstmaligen Betrieb zu kennzeichnen,

- An sichtbarer Stelle,
- mit dem Namen und der Anschrift des Eigentümers
- in dauerhafter und feuerfester Beschriftung.

Die Kennzeichnungspflicht tritt am 01.10.2017 in Kraft.

⁴⁸Vgl. Fußnote 9

„An sichtbarer Stelle“ bedeutet, dass die Kennzeichnungsdaten ohne technische oder besondere optische Hilfsmittel (z.B. eine Lupe) von außen für jedermann ablesbar sein müssen. Die Kennzeichnung darf also nicht an einer Stelle erfolgen, an der nicht erwartet werden kann, dass sie von einem unbeteiligten Dritten erkannt wird. Es müssen Schriftzeichen verwendet werden, die in Deutschland allgemein verständlich sind. Die Kennzeichnung muss nicht außen am Flugmodell angebracht sein. Es ist ausreichend, wenn die Kennzeichnungsdaten ablesbar sind. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn die Kennzeichnung im Cockpit angebracht und durch die Cockpitscheibe ungehindert einsehbar ist.

Die Kennzeichnungsdaten beziehen sich ausschließlich auf den Eigentümer des Flugmodells, nicht auf den Halter oder den Piloten.

Unter „dauerhaft“ ist zu verstehen, dass die Kennzeichnung nicht nur vorübergehend, z.B. mit einem Klettband, angebracht ist. Andererseits erfordert das Merkmal „dauerhaft“ aber auch nicht die untrennbare Verbindung mit dem Flugmodell. So dürfte es beispielsweise bei einem mit Folie bespannten Flugmodell (etwa aus Holz) ausreichend sein, wenn das Kennzeichnungsschild mit doppelseitigem Klebeband angebracht ist.

Nicht unproblematisch ist die Anforderung „feuerfest“. Nach Auffassung der Autoren muss insoweit differenziert werden. Befindet sich beispielsweise das Kennzeichnungsschild in der Nähe eines sehr heiß brennbaren Bauteils bzw. Gegenstands – etwa in der Nähe eines Lithium-Akkus – ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass das Schild unter Umständen hohen Temperaturen widerstehen muss. In solchen Fällen ist fraglich, ob ein Aluminiumschild noch ausreichend ist, denn Aluminium hält diesen hohen Temperaturen bekanntlich nicht stand. Um der Kennzeichnungspflicht auch hier sicher zu genügen, ist wohl ein Blechschild die bessere Wahl bzw. zu empfehlen. Selbstredend kann auch die Anbringung des Kennzeichnungsschildes an einer anderen Stelle Abhilfe bringen, an der nicht so hohe Temperaturen zu erwarten sind.

b) Weitere Regelungen in der LuftVZO betreffend Flugmodelle

Die Luftverkehrszulassungsordnung regelt in § 102 Abs. 3 LuftVZO, dass u.a. für Flugmodelle eine Gruppenversicherung zulässig ist. Den Vertragsinhalt einer Haftpflichtversicherung für den Betrieb von Flugmodellen regelt dann § 103 LuftVZO.

Weiter wird in § 74 Abs. 4 LuftVZO ausgeführt, dass Modellflugveranstaltungen, bei denen nur Flugmodelle teilnehmen, keiner gesonderten Genehmigung gemäß § 24 LuftVG bedürfen. Klarstellend sei jedoch hier darauf hingewiesen, dass derartige Veranstaltungen nur im Rahmen der grundsätzlich erteilten Aufstiegserlaubnis durchgeführt werden dürfen.

5. Richtlinien und Grundsätze

Die ursprünglichen Richtlinien für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen⁹ sind durch die nun auch schon mehrfach geänderten Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen gem. § 16 LuftVO (a.F.), zuletzt veröffentlicht am 25.02.2008¹⁰, abgelöst worden. Sie enthalten detaillierte Ausführungen zu den Antragsunterlagen und den Voraussetzungen für die Erlaubniserteilung der Aufstiegserlaubnis.

Deutlich muss darauf hingewiesen werden, dass diese Grundsätze weder Gesetzes- noch Verordnungskraft besitzen; sie können von daher auch nicht als Rechtsgrundlage für belastende Maßnahmen gegenüber Vereinen oder Modellfliegern herangezogen werden.¹¹ Sie dienen – lediglich – als Verwaltungsanordnung zur bundeseinheitlichen Durchführung der entsprechenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes und der Luftverkehrsordnung und haben von daher jedoch weitreichende Wirkungen.

6. Allgemeines Zivilrecht

Auch das allgemeine Zivilrecht ist vom Modellflieger zu beachten. Dies gilt im Besonderen beim Landen und Starten des Flugmodells.

Sofern der Modellflieger nicht Eigentümer des Grundstücks ist, von welchem er das Flugmodell starten und landen will, benötigt er die Erlaubnis des Grundstückseigentümers. Dies gilt nicht nur für beispielsweise eingezäunte Grundstücke, sondern insbesondere auch für frei betretbare Wiesen oder sonstige Flächen. Denn das Starten und Landen eines Flugmodells stellt keinen sog. Gemeingebrauch dar, den ein Grundstückseigentümer generell hinnehmen muss (als Einschränkung des Eigentums gem. Art. 14 Abs. 2 Grundgesetz). Ein solcher generell erlaubter Gemeingebrauch liegt etwa vor, wenn eine nicht eingefriedete Wiese oder Fläche von Spaziergängern oder Joggern betreten wird. Mit dem Starten und Landen eines Flugmodells wird dagegen stets eine sog. Sondernutzung des Grundstücks verwirklicht, die erlaubnisbedürftig ist.

⁹Veröffentlicht in: NFL I – 177/78, Frankfurt a.M., 01.06.1978, S. 149ff.

¹⁰http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_25022008_LR24617140.htm

¹¹Vgl. Felling, a.a.O., S.57

III. Betriebsverbote für Flugmodelle (§ 21b LuftVO)

Nachfolgend soll zunächst die weitest gehende Einschränkung des Modellflugbetriebs dargestellt werden. Es handelt sich um den verbotenen Betrieb von Flugmodellen gem. § 21b LuftVO.

1. Verbot: Flughöhen über 100 m über Grund

Die vor Erlass der neuen Luftverkehrsordnung meistdiskutierte Einschränkung des Modellflugbetriebs ist die allgemeine Beschränkung der Flughöhe für Flugmodelle auf maximal 100 m über Grund (§ 21b Abs. 1 Nr. 8 LuftVO). Gerade für den Bereich des Hangsegelflugs in Deutschland ist diese Vorschrift gravierend, weil ausdrücklich geregelt ist, dass die 100-m-Höhenbegrenzung „über Grund“ anzuwenden ist. Das bedeutet faktisch das Aus des allgemeinen Hangsegelflugs in Deutschland. Denn Bezugspunkt für die Höhe ist nicht etwa die Startstelle sondern die jeweilige Höhe des Modells im Betrieb über Grund. Damit sind alle Hangfluggebiete des Mittelgebirges und ganz besonders die alpinen Hangfluggebiete nicht mehr nutzbar, weil der Modellflieger dann im Regelfall nur noch unterhalb der Starthöhe fliegen darf.

Aber auch der übrige Modellflugbetrieb muss erhebliche Einschränkungen in Kauf nehmen, weil auch hier die Höhenbegrenzung auf nicht explizit zugelassenen Modellflugplätzen zu beachten ist. Dies gilt insbesondere für den Modellsegelflug; jedoch ist auch der motorbetriebene Modellflug schnell an dieser Höhe angekommen. Der beliebte Kunstflug ist damit nur noch in eingeschränktem Umfang möglich, jedenfalls nicht mehr entsprechend den internationalen Wettbewerbsklassen.

Diese Einschränkungen sind entgegen der Darstellung des Verordnungsgebers nicht mit der Gefährdung des Luftverkehrs durch den Modellflugbetrieb begründbar. Denn in den letzten Jahrzehnten waren Unfälle mit Flugmodellen die große Ausnahme. Vielmehr ist mit dem massenhaften Auftreten von Multicoptern in den letzten Jahren eine neue Gefährdung des Luftverkehrs durch die Steuerer dieser unbemannten Fluggeräte entstanden. Die Gruppe dieser Steuerer

unterscheidet sich von der Gruppe der „klassischen“ Modellflugsportler grundlegend. Dieser Unterschied zeigt sich insbesondere an dem Umstand, dass das Steuern eines klassischen Flugmodells das Erlernen von Mindestflugfähigkeiten erfordert, was in der Regel in Modellflugsportvereinen und -schulen stattfindet. Demgegenüber kann ein Multicopter bereits nach kürzester Zeit im Luftraum ohne diese Fähigkeiten bewegt werden. Dieser einfachste Luftraumzugang sowie die regelmäßig völlige Unkenntnis über die dort geltenden Luftverkehrsregeln begründen in der Tat ein neues Gefahrenpotential in der Luftfahrt. Mit dem etablierten klassischen Modellflugsport hat dieses neue Gefährdungsszenario jedoch nichts zu tun. Wie § 21b Abs. 1 Nr. 8 lit. b) LuftVO zeigt, ist es ohne weiteres möglich, auf die neue Gruppe von Multicopter-Steuerer zugeschnittene Regelungen zu schaffen, ohne den übrigen „klassischen“ Flugmodellsport zu belasten. In § 21b Abs. 1 Nr. 8 lit. b) LuftVO ist völlig zwanglos für Multicopter bestimmt, dass die 100-m-Höhenbegrenzung nicht durch die Erlangung eines sog. Kenntnissnachweises gem. § 21a Abs. 4 LuftVO überwunden werden kann.

Für die unterschiedslose einschränkende neuen Regelungen der sog. Drohnenverordnung sind daher anderweitige politische Erwägungen zu vermuten.

2. Ausnahmen von der 100-m-Grenze

a) Gelände iSd § 21a Abs. 4 S. 2 LuftVO – Modellfluggelände mit Aufstiegserlaubnis

Eine Ausnahme, wonach Flugmodelle höher als 100 m über Grund fliegen dürfen, enthält § 21a Abs. 4 S. 2 LuftVO: Danach gilt diese Höhenbegrenzung nicht, wenn der Betrieb des Flugmodells auf einem Gelände stattfindet, für das eine allgemeine Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen erteilt und für das eine Aufsichtsperson bestellt worden ist.

Wann eine gesonderte Aufstiegserlaubnis für einen Modellflugplatz erforderlich ist und welche Voraussetzungen für die Erteilung dieser Aufstiegserlaubnis erfüllt sein müssen, wird noch unten dargestellt.

In der Praxis erteilen die zuständigen Luftämter sowohl Aufstiegserlaubnisse, die an konkrete Personen gebunden sind (personengebundene Aufstiegserlaubnis), als auch Aufstiegserlaubnisse, die auf ein bestimmtes Gelände bezogen sind (geländebezogene Aufstiegserlaubnis). Während personengebundene Aufstiegserlaubnisse zwar oft auch gegenüber einem Modellflugsportverein adressiert werden, können nur die in der Aufstiegserlaubnis namentlich genannten Personen Rechte aus der Aufstiegserlaubnis ableiten. Geländebezogene Auf-

stiegs Erlaubnisse vermitteln dagegen Rechte allgemein an alle Modellflugsportler, die auf dem Gelände, für das die Erlaubnis erteilt worden ist, ihr Flugvorhaben durchführen wollen. Nur Modellflugsportvereine, die für ihr Fluggelände eine solche geländebezogene Aufstiegserlaubnisse innehaben, verfügen über ein „zugelassenes Modellfluggelände“ i.S.v. § 21a Abs. 4 S. 2 LuftVO (n.F.).

Die Ausnahme von der 100-m-Höhenbegrenzung auf „zugelassenen Modellfluggeländen“ hat ihren sachlichen Grund in der allseits unbestrittenen hervorragenden Sicherheitsbilanz, die dem Modellflugsport insbesondere attestiert wird, soweit er auf Modellfluggeländen stattfindet. Bei der „nachträglichen“ Einrichtung dieser Ausnahme (vgl. oben) ist allerdings unberücksichtigt geblieben, dass sehr viele Modellflugsportvereine über kein „zugelassenes Modellfluggelände“ verfügen, weil das zuständige Luftverkehrsamt diesen Vereinen „nur“ eine personenbezogene Aufstiegserlaubnis erteilt hat oder diese Vereine „nur“ genehmigungsfreien Modellflugsport betreiben. Ohne luftverkehrsrechtlich ersichtlichen Grund werden diese Vereinsfluggelände von der Ausnahmeregelung nicht erfasst. Deren Erfassung wäre jedoch mittels einer einfachen Anzeige unproblematisch möglich. Diese Ungleichbehandlung von im Wesentlichen gleichen Modellfluggeländen dürfte einen Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz darstellen. Ein Verweis auf die Möglichkeit der Erlangung eines Kennntnisnachweises nach § 21e LuftVO – dazu sogleich unten noch ausführlich – kann nicht helfen, weil der Erwerb des Kennntnisnachweises mit Kosten für den einzelnen Modellflugsportler verbunden ist und von Modellflugsportlern unter einem vollendeten Lebensalter von 14 Jahren nicht erlangt werden kann. Die Modellflugsportvereine, die über kein „zugelassenes Modellfluggelände“ verfügen, haben daher keinen Raum mehr, ihre vielerorts sehr erfolgreiche Jugendarbeit fortzuführen. Im Übrigen sind diese Modellflugsportvereine in der Ausschreibung und Durchführung von internationalen Modellflugsportwettbewerben stark beeinträchtigt, da sämtliche ausländische Teilnehmer einen kostenpflichtigen Kennntnisnachweis erlangen müssen. Internationale Jugendwettbewerbe mit Teilnehmern, die das 14. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, sind unmöglich geworden.

Die Ausnahme, auf „zugelassenen Modellfluggeländen“ über 100 m (AGL) fliegen zu dürfen, ist des Weiteren an das Erfordernis einer „Aussichtsperson“ geknüpft.

§ 21a Abs. 4 S.2 LuftVO lautet wörtlich:

„Satz 1 [dort ist Pflicht zur Vorlage des Kennntnisnachweises auf Verlangen geregelt] gilt nicht, sofern der Betrieb auf Geländen stattfindet, für die eine allgemeine Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen erteilt und für die eine Aufsichtsperson bestellt worden ist.“

Voraussetzungen für diese Ausnahme von der Vorlagepflicht sind folglich:

- der Betrieb eines Flugmodells auf einem zugelassenen Modellfluggelände sowie
- die Bestellung einer Aufsichtsperson für dieses Modellfluggelände.

Um die zweite Voraussetzung zu erfüllen, sind die betroffenen Geländehalter – zumeist Modellflugsportvereine – gehalten, eine entsprechende Aufsichtsperson zu bestellen. Diese Aufsichtsperson hat die Aufgabe, den Modellflugbetrieb entsprechend der erteilten Aufstiegserlaubnis unter Einbeziehung des ggf. parallel stattfindenden genehmigungsfreien Modellflugs einzurichten (= Aufstellung einer entsprechenden Flugordnung) und zu überwachen. Bislang hat diese Aufgabe regelmäßig der Vereinsvorstand wahrgenommen.

Mit der Person des Flugleiters vor Ort hat die Aufsichtsperson i.S.v. § 21a Abs. 4 S.2 LuftVO indes nichts zu tun. Die Figur des Flugleiters ist weder in § 21a Abs. 4 S.2 LuftVO benannt, was dem Ordnungsgeber ohne weiteres möglich gewesen wäre, noch wird ein Flugleiter für ein Modellfluggelände bestellt. Der Flugleiter ist für den konkreten Modellflugbetrieb vor Ort zuständig. Allerdings ist es (u.a.) Aufgabe der Aufsichtsperson gem. § 21a Abs. 4 S.2 LuftVO, Regeln für den Flugleiter vor Ort aufzustellen (in der Regel in der Flugplatzordnung), wenn und soweit die dem Verein erteilte Aufstiegserlaubnis etwa in ihren Nebenbestimmungen und Auflagen einen Flugleiter fordert. Da die meisten Aufstiegserlaubnisse einen Flugleiter erst ab dem gleichzeitigen Betrieb von drei oder mehr Flugmodellen verlangen, sehen die entsprechenden Flugordnungen der Vereine auch eine dementsprechende Regelung vor. Die Neuregelung des § 21a Abs. 4 S.2 LuftVO steht damit nicht im Widerspruch. Es darf auf diesen zugelassenen Modellfluggeländen also auch nach Inkrafttreten der neuen LuftVO ohne Kennntnisnachweis und ohne Flugleiter mit Flugmodellen über 2 kg Startgewicht über 100 m Höhe geflogen werden, wenn nur ein oder zwei Steuerer anwesend sind bzw. nicht mehr als zwei Flugmodelle gleichzeitig betrieben werden.

b) Der Steuerer eines Modellflugzeuges ist Inhaber einer Erlaubnis als Luftfahrzeugführer oder Inhaber einer Bescheinigung gem. § 21a Abs. 4 S. 3 Nr. 2 LuftVO oder Inhaber einer Bescheinigung über eine erfolgte Einweisung nach § 21e LuftVO

§ 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 8 b) LuftVO bestimmt weitere Ausnahmen vom Flugverbot für Flugmodelle über 100 m. Ausdrücklich gelten diese Ausnahmen je-

doch nur für Flugmodelle, nicht aber für Multicopter; Multicopter können selbst dann nicht von dieser Ausnahme profitieren, wenn sie lediglich zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung eingesetzt werden.

Diese Ausnahme ist erst auf Grund der Modellflugverbände durch den Bundesrat in die LuftVO aufgenommen worden. Wie oben bereits ausgeführt wurde, kann der Bundesverkehrsminister die Luftverkehrsordnung mit Zustimmung des Bundesrates erlassen; der Bundesrat hat dann aber seine Zustimmung zur Neuordnung der Luftverkehrsordnung u.a. erst nach Aufnahme dieser Ausnahme erteilt.

Der Begriff Multicopter ist im Gesetz nicht definiert. Die Autoren vertreten die Auffassung, dass unter Multicoptern Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme zu verstehen sind, die mehr als zwei Rotoren zur Auftriebserzeugung nutzen.

Ist der Steuerer Inhaber einer „Erlaubnis als Luftfahrzeugführer“, so darf dieser Modellflieger auch über 100 m Höhe fliegen. Unter „Erlaubnis als Luftfahrzeugführer“ ist insbesondere zu verstehen,

- die Lizenz für Luftfahrzeugführer gem. § 2 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV oder
- der Luftfahrerschein oder Ausweis gem. § 2 Abs. 1 Nr. 2 LuftPersV
 - für Luftsportgeräteführer (z.B. Segelflieger und Gleitschirmflieger) und
 - für Steuerer von Flugmodellen mit 25-kg- bzw. 150-kg-Zulassung.

Das Gleiche gilt, wenn der Steuerer eine Bescheinigung über eine bestandene Prüfung von einer nach § 21d LuftVO vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Stelle erfolgreich abgelegt hat (§ 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 8 b) LuftVO iVm § 21a Abs. 4 S. 3 Nr. 2 LuftVO). Diese Ausnahmen werden in der Praxis eher eine untergeordnete Rolle spielen.

Die wichtigste Ausnahme für die Praxis wird aber § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 8 b) LuftVO iVm § 21a Abs. 4 S. 3 Nr. 3 LuftVO darstellen. Danach kann auch außerhalb von zugelassenen Modellflugplätzen der Steuerer eines Flugmodells über 100 m Höhe fliegen, wenn er Inhaber einer Bescheinigung über eine erfolgte Einweisung für den Betrieb eines Flugmodells ist. Diese Bescheinigung wird mittlerweile allgemein als sog. „Kenntnisnachweis“ bezeichnet.

Wie dieser Kenntnisnachweis erlangt werden kann, wird später unter Ziff. VI. dargelegt.

3. Verbot, über oder neben Menschenansammlungen zu fliegen, § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 2 LuftVO (n.F.)

Nach der Begründung des Verkehrsministeriums dient dieses Verbot insbesondere dem Schutz von Personen vor unfallbedingten oder gar gezielt herbeigeführten Abstürzen bzw. vor dem gezielten Ausbringen gefährlicher Substanzen mittels unbemannten Fluggeräten.

Es gilt, einen seitlichen Abstand von 100 m zu Menschenansammlungen einzuhalten. Gemäß den gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder vom 27.10.2017 (NfL 1-1163-17) können und sollen die unteren Luftverkehrsbehörden von dem Verbot, in einem seitlichen Abstand von weniger als 100 m zu Menschenansammlungen zu fliegen, in erheblichem Umfang gem. § 21b Abs. 3 LuftVO Ausnahmen erteilen. Diese Befreiungen können insbesondere auch durch Allgemeinverfügungen erfolgen. Insoweit stellt sich die Frage, ob das weitreichende „Abstandsverbot“ in der LuftVO überhaupt in diesem Maße eine sachliche Berechtigung hat bzw. sogar evident gegen das Übermaßverbot verstößt.

Unter einer Menschenansammlung soll eine räumlich vereinigte Vielzahl von Menschen zu verstehen sein, die so groß ist, dass ihre Zahl nicht sofort überschaubar ist und es somit auf das Weggehen eines Einzelnen nicht mehr ankommt. Bei einer Anzahl von zwölf Personen soll regelmäßig von einer solchen Menschenansammlung auszugehen sein.

In der Praxis wird sich zeigen müssen, wie und wo die räumliche Grenze einer solchen Menschenansammlung zu finden bzw. zu ziehen ist. Immerhin ist diese Grenze maßgeblich, damit der 100-m-Abstand bestimmt werden kann. Auch ist es der Praxis überantwortet zu klären, wann eine „räumliche Vereinigung“ vorliegt und was ein Steuerer unternehmen muss um festzustellen, ob eine solche räumliche Vereinigung vorliegt. Ferner wird die Praxis beantworten müssen, wie es zu beurteilen ist, wenn bei einer Gruppe von elf Personen eine Person dazu stößt, oder wenn sich bei einer Gruppe von zwölf Personen eine Person entfernt. In diesen Fällen kommt es offenkundig auf das „Weggehen eines Einzelnen“ an, weil mit dem Kommen bzw. Gehen dieser einen Person „regelmäßig“ von einer Menschenansammlung auszugehen bzw. nicht auszugehen ist. Im Übrigen besteht Klärungsbedarf, ob auch solche Personen eine Menschenansammlung bilden, die unmittelbar am Flugbetrieb (z.B. andere Piloten oder Helfer bei Wettbewerben) teilnehmen. In diesem Zusammenhang wird auch zu beurteilen sein, wie Zuschauer zu qualifizieren sind, die ja gerade wegen des Flugbetriebs kommen.

Soweit Abstandsregelungen in Aufstiegserlaubnissen im Einzelnen geregelt sind, ist in diesen Einzelfallregelungen eine Ausnahmeerteilung gem. § 21b Abs. 3 LuftVO zu sehen.

4. Weitere Verbote in Zusammenhang mit 100 m Abstand (§ 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 3, 4 und 5 sowie 11 LuftVO)

Es ist verboten, über den folgenden Orten zu fliegen, wobei jeweils ein seitlicher Abstand von 100 m einzuhalten ist:

- Unglücksorte, Katastrophengebiete und andere Einsatzorte von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben, sowie über mobile Einrichtungen und Truppen der Bundeswehr im Rahmen angemeldeter Manöver und Übungen, § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 2 LuftVO (n.F.),
- Krankenhäuser, § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 11 LuftVO (n.F.).

Ferner gilt obiges Überflugverbot mit 100-m-Abstand auch über den folgenden Anlagen, Einrichtungen und Grundstücken – allerdings mit der Einschränkung, dass die explizite Zustimmung des Anlagenbetreibers oder der behördlichen bzw. organisatorischen Stelle das Flugverbot aufheben kann:

- Industrieanlagen, Justizvollzugsanstalten, Einrichtungen des Maßregelvollzugs, militärische Anlagen und Organisationen, Anlagen der Energieerzeugung und -Verteilung sowie über Einrichtungen, in denen erlaubnisbedürftige Tätigkeiten der Schutzstufe 4 nach der Biostoffverordnung ausgeübt wird, § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 3 LuftVO (n.F.),
- Grundstücke, 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 Liegenschaften von Polizei und anderen Sicherheitsbehörde, § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 4 LuftVO (n.F.),
- Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Bahnanlagen, § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 5 LuftVO (n.F.).

Auch bei diesen Überflugverboten einschließlich des Verbotes, in einem seitlichen Abstand von weniger als 100 m zu fliegen, stellt sich die Frage, ob sie rechtlichen Bestand haben können. Es gilt das bereits oben Ausgeführte zur Abstandseinhaltung bei Menschenansammlungen. Erschwerend kommt hinzu, dass der Überflug von Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Bahnanlagen nach den gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder vom 27.10.2017 (NfL 1-1163-17) unter Beachtung verschiedener Vorgaben grundsätzlich ermöglicht werden soll. Das umfassende Verbot in der LuftVO ist damit ad absurdum geführt.

5. Flugverbot in Kontrollzonen

Nach § 21 Abs. 1 Nr. 2 LuftVO ist vor dem Aufstieg von Flugmodellen im kontrollierten Luftraum bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen. Gleiches gilt für die Nutzung des Luftraums über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstellen. Unabhängig von dieser Pflicht zur Einholung einer Flugverkehrskontrollfreigabe gilt nach § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 9 LuftVO ein generelles Verbot, wonach in Kontrollzonen die Flughöhe 50 m über Grund nicht überschritten werden darf – auch nicht mit Flugverkehrskontrollfreigabe.

Diese Kontrollzonen bestehen insbesondere über und weiträumig um die 16 großen Verkehrsflughäfen in Deutschland. Die Lage dieser Kontrollzonen kann der sog. ICAO-Karte entnommen werden. Im Übrigen dürften in naher Zukunft Apps für Mobilfunkgeräte zur Verfügung stehen, mit Hilfe derer am Standort des Steuerers die notwendigen Informationen abgefragt werden können.

6. Verbot des Betriebs von Flugmodellen außerhalb der Sichtweite des Steuerers (§ 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 1 LuftVO)

a) Flugmodelle mit einer Startmasse bis einschließlich 5 kg

Nach § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 1 LuftVO ist der Betrieb von Flugmodellen außerhalb der Sichtweite des Steuerers verboten, sofern die Startmasse des Modells 5 kg und weniger beträgt.

Hierbei formuliert § 21b Abs. 1 S. 2 LuftVO, wie denn der Betrieb außerhalb der Sichtweite des Steuerers definiert wird. Danach liegt ein derartiger Betrieb vor, wenn der Steuerer das unbemannte Fluggerät ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr sehen oder seine Fluglage nicht mehr eindeutig erkennen kann.

Als optische Hilfsmittel sind insbesondere die sog. Videobrillen aufzufassen. Der Betrieb eines Flugmodells damit ist nach dieser Vorschrift grundsätzlich verboten.

Allerdings enthält § 21b Abs. 1 S. 3 LuftVO sogleich eine spezifische Ausnahmeregel für dieses Verbot: Dort ist geregelt, dass ein Betrieb nicht außerhalb der Sichtweite des Steuerers erfolgt, wenn der Steuerer das Flugmodell mit Hilfe eines visuellen Ausgabegeräts, insbesondere einer Videobrille lenkt. Dabei darf jedoch eine Höhe von 30 m AGL nicht überschritten werden. Zudem darf die Startmasse des Flugmodells 250 g nicht überschreiten. Flugmodelle über einer Startmasse von 250 g müssen von einer anderen Person, die den Luftraum beobachtet, – dem „Spotter“ – ständig in Sichtweite gehalten werden; dieser Spotter muss den Steuerer unmittelbar auf auftretende Gefahren hinweisen können.

Im Umkehrschluss lässt sich aus dieser Ausnahmeregelung ableiten, dass sog. „First-Person-View-Flüge“ oder kurz „FPV-Flüge“, also Flüge, die mithilfe eines visuellen Ausgabegerätes gesteuert werden, oberhalb einer Flughöhe von 30 m auch weiterhin ausschließlich im Lehrer-Schüler-Flugbetrieb zulässig sind. Denn anders als der vorgenannte „Spotter“ der Ausnahmeregelung in § 21 Abs. 1 S. 3 LuftVO kann der „Lehrer“ im Lehrer-Schüler-Flugbetrieb jederzeit die Steuerung des Flugmodells an sich ziehen. Der klassisch auf Sicht fliegende „Lehrer“ ist der verantwortliche Steuerer. Dies ist nicht der „Schüler“, der mit der Videobrille fliegt.

b) Flugmodelle mit einer Startmasse über 5 kg

Bei Flugmodellen mit einer Startmasse von mehr als 5 kg ist eine Aufstiegserlaubnis gemäß § 21b Abs. 1 Nr. 1 LuftVO (n.F.) erforderlich, dazu unten noch ausführlich. In dieser Erlaubnis ist im Einzelnen zu regeln, ob das Flugmodell in Sichtweite oder auch – bei Einhaltung der erforderlichen technischen Voraussetzungen – außerhalb der Sichtweite betrieben werden darf.

7. Verbot, über Wohngrundstücke zu fliegen, § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 7 LuftVO (n.F.)

Dieses Verbot greift nur, wenn das Flugmodell eine Startmasse von mehr als 0,25 kg hat oder das Flugmodell in der Lage ist, optische, akustische oder Funksignale zu empfangen, zu übertragen oder aufzuzeichnen.

Mit „Funksignale“ ist nach dem Sinn und Zweck der Verbotsregelung nicht das eigene Steuersignal des Senders des Steuerers zum Flugmodell gemeint, sondern andere Funksignale, die etwa von elektronischen Geräten des Bewohners des überflogenen Grundstücks ausgesendet werden. Sinn und Zweck des Verbots ist es, das „Ausspionieren von Personen“ in deren Privatsphäre zu verhindern.

Das Verbot wird außer Kraft gesetzt, wenn der Bewohner des überflogenen Grundstücks seine Zustimmung zum Überflug erteilt.

Faktisch bedeutet dies, dass beim Betrieb von Flugmodellen in Wohngebieten (z.B. Parkflyer) zukünftig nicht nur die Erlaubnis des Grundstücksbesitzers erforderlich ist, von dessen Grundstück aus gestartet bzw. auf dessen Grundstück gelandet wird. Darüber hinaus ist zukünftig ebenso die Erlaubnis all derjenigen Personen erforderlich, deren Wohngrundstücke beim Betrieb des Flugmodells (mit einer Startmasse > 0,25 kg) überflogen wird.

8. Flugverbot über Naturschutzgebieten u.a. gem. § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 6 LuftVG

Nach § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 6 LuftVO ist der Betrieb von Flugmodellen über Naturschutzgebieten i.S.d. § 23 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG), in Nationalparks i.S.d. § 24 BNatSchG und über Gebieten i.S.d. § 7 Abs. 1 Nr. 6 u. 7 BNatSchG¹² verboten, soweit der Betrieb von Flugmodellen in diesen Gebieten nach landesrechtlichen Vorschriften nicht abweichend geregelt ist.

Es stellt sich die Frage, ob der Bundesgesetzgeber befugt ist, ein solches grundsätzliches bzw. zunächst generell wirkendes Überflugverbot mit Erlaubnisvorbehalt für die Länder aus naturschutzrechtlichen Gründen zu erlassen. Das erscheint insbesondere deshalb zweifelhaft, da die entsprechenden naturschutzrechtlichen Vorschriften weder das Verkehrsministerium bzw. die Bundesregierung noch den Bundesrat ermächtigen, Maßnahmen zum Naturschutz zu erlassen. Dies ist Sache der einzelnen Länder und der dort adressierten Stellen. Insofern dürfte dieses generelle Flugverbot gegen die Kompetenzordnung zwischen Bund und Länder verstoßen. Auch wird dem Grundsatz der freien Benutzung des Luftraumes gem. § 1 Abs. 1 LuftVG nicht Rechnung getragen. Schon in der Verbotsregelung selbst, kommt dies zum Ausdruck, als dort die Möglichkeit eröffnet wird, in den Schutzgebieten nach landesrechtlichen Vorschriften abweichende Regelungen zu treffen. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass es einen generellen fachrechtlichen Anlass für das Flugverbot gar nicht gibt. Allerdings

¹²Dabei handelt es sich um sog. Natura 2000-Gebiete

erscheint nicht ausgeschlossen, ein Flugverbot in der LuftVO zu regeln, das auf einer landesrechtlichen, d.h. fachrechtlichen Feststellung aufbaut, wonach Modellflug bzw. einzelne Arten des Modellflugs mit konkreten und lokalen Zielen des Naturschutzes nicht vereinbar sind.

Die in vielen landesrechtlichen Schutzgebietsverordnungen oft geregelten Verbote, wonach alle oder bestimmte Arten von Modellflug untersagt sein sollen, verkennen die fehlende Kompetenz auf Ebene des Bundeslandes, ein solches Flugverbot erlassen zu dürfen. Denn gem. § 1 Abs. 2 Nr. 9 LuftVG gehören Flugmodelle zu den Luftfahrzeugen, sodass für ein Flugverbot ausschließlich der Bund zuständig ist.

Allerdings verpufft vor den Verwaltungsgerichten diese grundgesetzliche Zuständigkeitsregelung, da nach deren Rechtsauffassungen die für die Naturschutzverordnungen zuständigen Behörden mit dem Flugverbot für Flugmodelle kein Luftrecht sondern Naturschutzrecht anwenden.¹³

Für die Modellflieger sind aufgrund dieser (zu kritisierenden) Rechtsprechung allerdings faktisch die Flugverbote in Natur- und Landschaftsschutzverordnungen zu beachten. Sinnvoll ist es daher, sich vor der Aufnahme eines Modellflugbetriebes über Naturschutzbelange im Einzelnen kundig zu machen.

9. Flugverbot von Flugmodellen beim Transport bestimmter Stoffe

Letztlich regelt § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 10 LuftVO, dass der Transport bestimmter Stoffe verboten ist. Es handelt sich vornehmlich um Explosivstoffe, radioaktive Stoffe und weitere gefährliche Stoffe. Eine Ausnahme von diesen Verboten ist in der Luftverkehrsordnung nicht vorgesehen.

Aufgrund dieses Verbots dürfte das Mitführen von Feuerwerkskörpern und Rauchpatronen nunmehr problematisch sein. Denn der Begriff „Explosivstoffe“ umfasst jedenfalls nach dem allgemeinen Sprachverständnis auch Feuerwerkskörper und Rauchpatronen. Es wird abzuwarten sein, wie die Luftverkehrsbehörden bzw. ggf. die Gerichte den Begriff auslegen.

Ferner könnte dieses Verbot bei Flugmodellen der Kategorie „Warbird“ zu Schwierigkeiten führen. Denn es ist bereits verboten, Gegenstände mitzuführen, die geeignet sind, bei Abwurf oder Freisetzung Panik, Furcht oder Schrecken bei Menschen hervorzurufen. Wie dieses Verbot gehandhabt wird und ob es in diesem Umfang überhaupt wirksam ist, muss ebenfalls abgewartet werden. Die

¹³So z.B. OVG Münster, Beschl. v. 05.09.2000, 20 A 722/00

Wirksamkeitsbedenken beziehen sich nicht zuletzt auch auf die unbestimmte Formulierung, denn es ist nicht erkennbar, welche Gegenstände Panik, Furcht oder Schrecken hervorzurufen in der Lage sind. Jedenfalls kann es kaum mit Terrorgefahr begründet werden, denn es sind insbesondere keine Hinweise oder Erkenntnisse bekannt, dass Terroranschläge mit unbemannten Fluggeräten in Deutschland geplant waren oder geplant sind.

10. Ausnahmen von den Betriebsverboten

Die zuständige Behörde – gem. § 21c LuftVO ist dies die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes – kann gem. § 21b Abs. 3 S. 1 LuftVO in begründeten Fällen Ausnahmen von den Betriebsverboten nach § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 9 LuftVO zulassen, wenn die Voraussetzungen von § 21a Abs. 3 S. 1 LuftVO erfüllt sind. Diese Voraussetzung des § 21a Abs. 3 S. 1 LuftVO ist erfüllt, wenn der beabsichtigte Betrieb und die Nutzung des Luftraums nicht zu einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere zu keiner Verletzung der Vorschriften über den Datenschutz und über den Naturschutz führt.

Weiter ist in § 21b Abs. 3 S. 2 LuftVO geregelt, dass § 20 Abs. 5 LuftVO und § 21a Abs. 5 und 6 LuftVO entsprechend gelten. Auf diese Vorschriften wird noch im Rahmen der Erteilung einer Aufstiegserlaubnis detaillierter eingegangen.¹⁴

Es würde im Rahmen dieser Broschüre zu weit gehen, jetzt Einzelheiten dieser Ausnahmen zu erörtern, zumal noch keinerlei praktische Erfahrungen mit diesen Ausnahmetatbeständen vorliegen. Es wird daher Aufgabe der Verwaltung und ggfs. der Verwaltungsgerichte sein, die konkreten Ausformungen dieser Ausnahme noch festzulegen.

¹⁴Vgl. unten Ziff. V

IV. Erlangung eines Kenntnissnachweises gem. § 21a Abs. 4 S. 3 Nr. 3 LuftVO iVm § 21e LuftVO

1. Notwendigkeit eines Kenntnissnachweises

Die Notwendigkeiten eines Kenntnissnachweises für Steuerer von Flugmodellen ergeben sich aus zwei Gesichtspunkten:

Zunächst regelt § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 8 b) LuftVO, dass der Betrieb in Flughöhen über 100 Metern über Grund außerhalb von zugelassenen Modellflugplätzen nur zulässig ist, wenn der Steuerer im Besitz einer Bescheinigung entsprechend § 21a Abs. 4 Satz 3 Nr. 3 LuftVO ist.¹⁵ Darüber hinaus müssen Steuerer von unbemannten Fluggeräten, wozu auch Flugmodelle gehören¹⁶, mit einer Startmasse von mehr als 2 kg ab dem 01.10.2017 einen derartigen Kenntnissnachweis gem. § 21a Abs. 4 LuftVO besitzen. Die Notwendigkeit dieses Kenntnissnachweises besteht nur nicht auf „zugelassenen Modellfluggeländen“.

Diese Regelung ist vor Erlass der neuen Luftverkehrsordnung sehr umfassend und kontrovers diskutiert worden. Es kann nicht Aufgabe dieser Broschüre sein, diesen Meinungsstand in allen Facetten hier darzustellen. Schwerpunkt der Bearbeitung ist daher die Zuständigkeitsregelungen für die Erteilung eines solchen Kenntnissnachweises inkl. der Beauftragung von Verbänden bzw. sachkundige Benannte sowie der Inhalt, der vor Erlangung des Kenntnissnachweises vermittelt werden muss.

Der Kenntnissnachweis gilt ab Erteilung für fünf Jahre (§ 21e Abs. 1 S. 2 LuftVO). Es kann ihn nur jemand erwerben, der bereits das 14. Lebensjahr vollendet hat (§ 21e Abs. 2 LuftVO). Dies bedeutet, dass Modellflieger, die dieses Lebensjahr noch nicht vollendet haben, in keinem Fall über 100 m Flughöhe fliegen dürfen. Es sei denn, sie betreiben den Modellflug auf einem zugelassenen Modellflugplatz.

Allerdings ist auf eine bisher offenbar wenig beachtete Besonderheit des § 21a Abs. 4 S. 1 LuftVO hinzuweisen: Ein solcher Kenntnissnachweis ist lediglich auf Verlangen nachzuweisen. Dieses Verlangen kann aber nur von den zuständigen Luftfahrtbehörden (vgl. § 21c LuftVG) ausgesprochen werden. Zwar wird in

¹⁵Vgl. oben III. 2. b)

¹⁶Vgl. oben I.

§ 21c LuftVO nicht besonderes auf § 21a Abs. 4 LuftVO verwiesen. Diese Zuständigkeit der örtlichen Luftfahrtbehörden folgt aber aus dem Gesamtzusammenhang der Rechtsmaterie.

Es fragt sich, in welchen Fällen die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde dieses Verlangen stellen kann oder wird. Die dem Verlangen vorhergehenden Entscheidung der zuständigen Luftfahrtbehörde dürfte eine Ermessensentscheidung darstellen. Es wird die Praxis zeigen, in welchen Fällen die Behörde dieses Verlangen konkret stellen kann. Jedenfalls dürfte dieses Verlangen gegenüber solchen Modellfliegern, die bereits seit vielen Jahren oder gar Jahrzehnten den Betrieb von Flugmodellen mit einer Startmasse über 2 kg unfallfrei durchgeführt haben, als unverhältnismäßig gelten.

2. Zuständigkeit für die Erteilung eines Kenntnissnachweises

Nach § 21a Abs. 4 Satz 4 Nr. 3 LuftVO erfolgt die für den Kenntnissnachweis erforderliche Einweisung durch einen beauftragten Luftsportverband oder einen von ihm beauftragten Modellflugverein. Diese Anforderung konkretisiert dann jedoch § 21e Abs. 1 LuftVO dahingehend, dass die notwendige Bescheinigung von einem sachkundigen Benannten eines beauftragten Luftsportverbandes oder eines vom Luftsportverband beauftragten Verein ausgestellt werden kann. Welche Anforderungen ein solcher „Benannter“ aufweisen muss, um die Einweisung und die Bescheinigung erteilen zu können, ist derzeit noch nicht geregelt. Dazu werden noch laufende Abstimmungen zwischen den Verbänden, dem Ministerium und dem Luftfahrtbundesamt durchgeführt.

3. Inhalt der Einweisung (§ 21a Abs. 4 S. 1 Nr. 1 – 3 LuftVO)

Der Inhalt der Einweisung ergibt sich aus § 21a Abs. 4 S. 1 Nr. 1 – 3 LuftVO. Danach sind Kenntnisse von der Anwendung und der Navigation von Flugmodellen (§ 21a Abs. 4 S. 1 Nr. 1 LuftVO), den einschlägigen luftrechtlichen Grundlagen (§ 21a Abs. 4 S. 1 Nr. 2 LuftVO) und der örtlichen Luftraumordnung (§ 21a Abs. 4 S. 1 Nr. 3 LuftVO) nachzuweisen.

a) Kenntnisse in der Anwendung und Navigation von Flugmodellen

Hierbei darf der Programmpunkt zur Anwendung und der Navigation von Flugmodellen sicher nicht überbewertet werden. Jeder halbwegs erfahrene Modellflieger wird diese Grundlagen bereits erlernt haben, als er den Modellflug angefangen hat. Ohne die damit verbundenen aerodynamischen Grundlagen wird kein Modellflieger sein Modell sicher beherrschen können.

Neueinsteigern sind diese Grundlagen sicherlich deutlicher zu vermitteln. Insofern dürfte nötig aber auch ausreichend sein:

- Erläuterungen zum sicheren Umgang mit dem Flugmodell am Boden, insbesondere betreffend der sicheren Inbetriebnahme des Flugmodells,
- Erläuterungen zum sicheren Starten, Fliegen und Landen des Flugmodells, insbesondere betreffend der Auswahl eines geeigneten hindernisfreien Ortes zur Durchführung des Flugvorhabens, der Beurteilung, ob das vorherrschende Wetter eine sichere Durchführung des Flugvorhabens ermöglichen und der fliegerischen Fähigkeiten, die zum sicheren Steuern des Flugmodells erforderlich sind.

b) Kenntnisse in den einschlägigen luftrechtlichen Grundlagen

Dazu soll eben die vorliegende Broschüre dienen.

c) Kenntnisse in der örtlichen Luftraumordnung

Der Begriff der „örtlichen Luftraumordnung“ dürfte nach dem Sinn und Zweck des Kenntnissnachweises so zu verstehen sein, dass nicht Kenntnisse über die gesamte Luftraumstruktur erforderlich sind. Vielmehr genügen für Modellflieger Kenntnisse über den lokalen Luftraum, in welchem sich das Modellflugvorhaben abspielt. Insofern sind die Kenntnisse betreffend der Gegebenheiten des unteren Luftraums für den Steuerer eines Flugmodells maßgeblich und ausreichend, namentlich sind dies die Lufträume G (Golf) und darüber der Luftraum E (Echo):

Luftraum G (Golf)

Zum unkontrollierten Luftraum zählt der Luftraum G (Golf).

Der Luftraum G erstreckt sich grundsätzlich über die gesamte Bundesrepublik Deutschland. Er reicht von der Erdoberfläche bis zu einer Höhe von maximal 2.500 ft AGL (Above Ground Level). Das bedeutet, dass der Luftraum G spätestens in einer Höhe von 762 m über der Erdoberfläche endet.

Der Luftraum G ist jedoch vielerorts lokal auf eine geringere Höhe als 2.500 ft AGL abgesenkt (= insb. infolge Verdrängung durch den Luftraum E (Echo)).

Das ist beinahe regelmäßig und weiträumig um die 16 großen Verkehrsflughäfen in Deutschland der Fall. Hier endet der Luftraum G sehr häufig bereits bei 1.700 ft AGL (= 518 m über Grund) oder gar 1.000 ft AGL (= 304 m über Grund). Die jeweilige lokale Absenkung des Luftraums G kann der sog. ICAO-Karte entnommen werden. Ferner werden in naher Zukunft App-Lösungen für Mobilfunkgeräte am jeweiligen Standort des Steuerers die entsprechenden Informationen jederzeit abrufbar machen.

Ferner ist der Luftraum G durch andere Lufträume (D, CTR, E, RMZ und ED-R) an vielen Stellen bis zur Erdoberfläche verdrängt. Das ist beispielsweise über und in der näheren Umgebung um die 16 großen Verkehrsflughäfen in Deutschland der Fall (insb. durch die dort jeweils eingerichteten Lufträume D). Auch insoweit informiert die sog. ICAO-Karte über konkrete Ausmaße bzw. werden bald App-Lösungen behilflich sein.

In der ICAO-Karte und den App-Lösungen sind darüber hinaus weitere Einschränkungen des Luftraums G zu finden, die sich insbesondere durch Flugbeschränkungsgebiete (ED-R) z.B. über Truppenübungsplätzen oder durch sog. Radio-Mandatory-Zones (RMZ) ergeben.

Luftraum E (Echo)

Der Luftraum E (Echo) schließt sich oberhalb des Luftraums G an. Der Luftraum E beginnt, wo der Luftraum G endet, also grundsätzlich in einer Höhe von 2.500 ft AGL. Wo jedoch der Luftraum E abgesenkt ist (siehe ICAO-Karte bzw. App-Lösungen), kann er bereits in 1.700 ft AGL oder 1.000 ft AGL einsetzen.

Der Luftraum E gehört zum kontrollierten Luftraum.

Nach § 21 Abs. 1 Nr. 2 LuftVO muss vor dem Aufstieg eines Flugmodells für die Nutzung des kontrollierten Luftraums eine Flugverkehrskontrollfreigabe eingeholt werden. Nach wohl überwiegender Auffassung ist diese Freigabe erforderlich, wenn mit einem Flugmodell in den Luftraum E eingeflogen werden soll.

Es wird aber auch die gegenteilige Ansicht vertreten. Der Betrieb eines Flugmodells findet nach Sichtflugregeln statt. Anders als Flüge nach Instrumentenflugregeln, sog. IFR-Flüge (IFR = Instrumental Flight Rules) sind Flüge nach Sichtflugregeln, sog. VFR-Flüge (VFR = Visual Flight Rules) im Luftraum E nicht anmeldepflichtig. Dies gelte auch für Flugmodelle.

Diese unterschiedlichen Sichtweisen sind bislang wohl nicht streitig aufeinander getroffen, weshalb dazu – soweit für den Autor ersichtlich – keine gerichtlichen Aussagen zu finden sind.

7. Kosten für die Erlangung des Kenntnismachweises

Die Kosten für die Erlangung des Kenntnismachweises ergeben sich aus der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) vom 14.02.1984, zuletzt geändert durch Art. 4 V vom 28.06.2016 (BGBl. I 1548). Danach erheben die Luftfahrtbehörden und die vom Bundesministerium für Verkehr Beauftragten nach den §§ 31b und 31c des Luftverkehrsgesetzes für Amtshandlungen im Bereich der Luftfahrtverwaltung Kosten (Gebühren und Auslagen) nach dieser Verordnung (§ 1 Abs. 1 LuftKostV). In Abschnitt III der Anlage 2 der LuftKostV soll der weitere Gebührentatbestand für das Ausstellen des Kenntnismachweises unter Nr. 25a eingeführt werden. Danach soll allein das Ausstellen des Kenntnismachweises eine Gebühr von 25,- € auslösen.¹⁷

Damit darf nicht verwechselt werden die evtl. anfallenden Kosten für die Einweisung selbst. Diese werden von den Verbänden bzw. den für die Einweisung beauftragten Benannten erhoben werden können. Eine Klärung in diesem Punkt ist jedoch z. Zt. noch nicht erfolgt.

8. Rechts- und Fachaufsicht

Nach § 6 der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrV)¹⁸ ist die Rechts- und Fachaufsicht auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen worden. Dies gilt auch im Rahmen der Erteilung eines Kenntnismachweises. Über Art und Umfang dieser Aufsicht müssen noch Konkretisierungen erfolgen.

¹⁷Vgl. Drucksache 39/17 vom 18.01.2017 zur Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten, S. 35

¹⁸Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrV) vom 16.12.1993, zuletzt geändert durch Art 572 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I 1474)

V. Die Notwendigkeit einer Aufstiegserlaubnis

Gem. § 21a Abs. 1 LuftVO bedarf der Aufstieg von Flugmodellen in bestimmten Fällen der vorherigen Erlaubnis. Diese Erlaubnis wird als Aufstiegserlaubnis bezeichnet. In welchen Fällen eine derartige Aufstiegserlaubnis erforderlich wird, soll nachfolgend dargestellt werden.

1. Gewichtslimit (§ 21a Abs. 1 Nr. 1 LuftVO)

Der Betrieb von Flugmodellen mit mehr als 5 kg Startmasse bedarf einer vorherigen Erlaubnis. Dies gilt unabhängig davon, welche Art von Modellflug betrieben wird. Der frühere erlaubnisfreie Betrieb von Segelflugmodellen bis 25 kg ist bereits im November 2006 geändert worden: seit diesem Zeitpunkt ist für jedes Modell über 5 kg Gesamtmasse eine Aufstiegserlaubnis erforderlich.

Als Gesamtmasse gilt das Flugmodell mit allem Zubehör und – bei Verbrennungsmotormodellen – mit gefülltem Tank.¹⁹

2. Flugmodelle mit Raketenantrieb und einem Treibsatz von mehr als 20 g (§ 21a Abs. 1 Nr. 2 LuftVO)

Diese Art des Modellflugs hat eine nur geringe Verbreitung gefunden. Wichtig ist jedoch, dass nur solche Treibsätze verwendet werden dürfen, die eine amtliche Zulassung durch die Bundesanstalt für Materialprüfung erhalten haben.²⁰

¹⁹Felling, a.a.O., S. 67

²⁰Vgl. <http://www.flug-video.de/modellraketen/raketenmotoren.html>

3. Flugmodelle mit einem Antrieb mittels Verbrennungsmotor in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von Wohngebieten (§ 21a Abs. 1 Nr. 3 LuftVO)

Diese Einschränkung des Modellflugs wurde seinerzeit aus Lärmschutzgründen in die Luftverkehrsordnung aufgenommen.²¹ Der Begriff des Wohngebietes ist dabei aus § 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) abzuleiten. Danach ist ein Wohngebiet gegeben, wenn solche Bauwerke vorhanden sind, die dem Wohnen dienen. Im Allgemeinen wird angenommen, dass einzelne Häuser oder kleine Häusergruppen nicht als Wohngebiete aufzufassen sind; ein solches Wohngebiet ist erst dann anzunehmen, wenn innerhalb von 1,5 km zum Modellflugplatz eine räumlich zusammenhängende Bebauung von mehr als drei bewohnten Gebäuden aufzufinden ist.²²

4. Flugmodelle in einer Entfernung von weniger als 1,5 km zu Flugplätzen und auf Flugplätzen (§ 21a Abs. 1 Nr. 4 LuftVO)

Der Modellflugbetrieb gleich welcher Art in einer geringeren Entfernung von weniger als 1,5 km zu Flugplätzen und auf Flugplätzen bedarf nach § 21a Abs. 1 Nr. 4 LuftVO ebenfalls einer Aufstiegserlaubnis. Diese Regelung dient zur Gefahrenabwehr mit personentragenden Luftfahrzeugen.²³ Der Begriff Flugplatz ist dabei aus §§ 38ff. LuftVZO zu entnehmen: es handelt sich dabei um Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände. Maßgeblich für die Entfernung ist die Grenze des jeweiligen Flugplatzes.

Auf Flugplätzen ist ebenfalls der Betrieb von Flugmodelle jeder Art erlaubnispflichtig. Darüber hinaus ist in diesen Fällen vor Aufnahme des Modellflugbetriebes die Zustimmung der Luftaufsichtsstelle und der Flugleitung erforderlich. Praktisch bedeutet dies, dass zuvor ein Kontakt mit dem Tower des jeweils betreffenden Flugplatzes erforderlich ist, der – nach pflichtgemäßem Ermessen – die Starterlaubnis erteilen kann.

²¹Vgl. Felling, a.a.O., S. 68 m.w.N.

²²Siemens, Luftrecht, Modellflug auf Sportplätzen, FMT Heft 2/2007, S. 126

²³Felling, a.a.O., S. 127

5. Betrieb von Flugmodellen bei Nacht (§ 21a Abs. 1 Nr. 5 LuftVO)

Eine Neuerung hat sich in § 21a Abs. 1 Nr. 5 LuftVO ergeben. Danach ist der Betrieb von Flugmodellen aller Art (also auch unter 5 kg) bei Nacht einer Aufstiegserlaubnis. Art. 2 Nr. 97 der EU-Durchführungsverordnung Nr. 923/2012 definiert dabei die Nacht als die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung; hierbei endet die bürgerliche Dämmerung am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet.²⁴ Es muss allerdings bezweifelt werden, ob diese Definition eine praktikable Regelung darstellt.

²⁴Vgl. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:281:0001:0066:DE:PDF>

VI. Verfahren zum Erhalt einer Aufstiegs-erlaubnis (§ 21a Abs. 3 LuftVO)

Die einzelnen Verfahrensschritte zum Erhalt einer Aufstiegs-erlaubnis sind insbesondere von den örtlichen Verhältnissen abhängig, für die der Betrieb von Flugmodellen als Ausnahme zu den Verboten gem. § 21a Abs. 1 Nr. 1 bis 5 LuftVO erreicht werden soll. Deshalb können hier nur die Grundzüge dargestellt werden. Auf weiterführende Literatur muss in diesem Zusammenhang aus Gründen der Übersicht verwiesen werden.²⁵

1. Zuständige Behörde

Die zuständige Behörde für die Erteilung einer Aufstiegs-erlaubnis ist gem. § 21c LuftVO die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes. Eine Übersicht der Luftfahrtbehörden findet sich im Internet.²⁶

2. Voraussetzungen für die Erteilung der Aufstiegs-erlaubnis (§ 21a Abs. 3 LuftVO)

Die einzelnen Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, um eine Aufstiegs-erlaubnis zu erhalten, sind in § 21a Abs. 3 LuftVO aufgeführt. Danach wird die Erlaubnis erteilt, wenn der beabsichtigte Betrieb von Flugmodellen und die Nutzung des Luftraums nicht zu einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere zu einer Verletzung der Vorschriften über den Datenschutz und über den Naturschutz, führen und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt wird.

²⁵z.B. Felling, S. 76ff.

²⁶z.B. <https://www.dronecamp.de/allgemein/hier-koennt-ihr-euren-antrag-auf-aufstiegs-erlaubnis-einreichen/>

a) Keine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs

Maßgeblich sind hierfür – wie bereits erläutert – die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse, also das vorgesehene Grundstück, auf dem die Starts und Landungen der Flugmodelle geplant sind sowie die nähere räumliche Umgebung dieses Grundstücks.²⁷ So dürfen z.B. keine Hindernisse im Bereich des vorgesehene Flugsektors den Modellflugbetrieb stören.

Ein weiteres Problem kann entstehen, wenn das vorgesehene Modellfluggelände in der Einflugschneise eines Flughafens oder Flugplatzes liegt. Auch hier sind die örtlichen Verhältnisse maßgeblich. Gegebenenfalls kann durch eine Auflage, den Betrieb der Flugmodelle nur bis zu einer bestimmten Höhe durchzuführen, die Gefahr von Zusammenstößen mit personentragenden Luftfahrzeugen vermieden werden.

b) Keine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung

Weiter darf durch den geplanten Modellflugverkehr keine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung entstehen. Diese Begriffe entstammen dem allgemeinen Ordnungs- und Polizeirecht (z.B. § 14 OBG NRW und § 8 PolG NRW). Im Regelfall spielt diese Vorschrift bei der Erteilung einer Aufstiegs-erlaubnis jedoch keine größere Bedeutung.²⁸

c) Keine Verletzung des Datenschutzes und des Naturschutzes

Neu aufgenommen wurde die Prüfung der Frage, ob durch den beabsichtigten Modellflugverkehr eine Verletzung des Datenschutzes möglich ist. Hier haben die zahlreich verkauften Copter oder Flugmodelle mit Kameras ihren Niederschlag in die Luftverkehrsordnung gefunden. Insoweit wird eine Beurteilung maßgeblich davon abhängen, in welcher Nähe der vorgesehene Modellflugplatz zu Wohngebieten liegt.

Ein ganz anderes Problem ergibt sich jedoch durch die Anforderung, dass der beabsichtigte Modellflugverkehr keine Verletzung des Naturschutzes auslösen darf. Auf die rechtsdogmatische Problematik zwischen Luftverkehrsrecht und Naturschutzrecht ist bereits oben hingewiesen worden.²⁹ Insoweit muss aus Sicht des Modellfliegers diese Einschränkung hingenommen werden. Liegt also der vorgesehene Modellflugplatz in einem Natur- oder Landschaftsschutzgebiet, so ist der Kampf gegen die Verbotsvorschriften in diesen Satzungen meist vergeblich.

²⁷Felling, a.a.O., S. 82

²⁸Nähere Ausführungen siehe: Felling, S. 84f.

²⁹Vgl. oben VII. 4.

d) Schutz vor Fluglärm

Der Schutz vor Fluglärm ist ebenfalls ein Kriterium, das im Antragsverfahren zur Erlangung einer Aufstiegserlaubnis eine besondere Bedeutung hat. Diese Vorschrift hat vornehmlich nachbarschutzrechtlichen Charakter. Dies gilt insbesondere, wenn der Aufstieg von Flugmodellen mit Verbrennungsmotoren innerhalb von 1,5 km zu Wohngebieten beantragt wird.

Aus den bisherigen Erfahrungen kann jedoch festgestellt werden, dass bei einem Abstand des Modellfluggeländes von ca. 750 m zu Wohngebieten im Regelfall durch Lärmauflagen begegnet werden können. Aber auch hier sind wieder die örtlichen Verhältnisse maßgeblich; so können z.B. kleinere Wälder oder Buschreihen die Lärmeinwirkung auf die Nachbarhäuser erheblich einschränken.

3. Entscheidungsfreiheit der Luftfahrtbehörde

Ist der Antrag auf Erteilung einer Aufstiegserlaubnis bei der zuständigen Luftfahrtbehörde gestellt worden, so löst dies ein umfassendes Verwaltungsverfahren aus. So sind durch die Luftfahrtbehörde die sog. „Träger der öffentlichen Belange“ anzuhören. Dies sind insbesondere die Gemeinde, in deren Gebiet das vorgesehene Modellfluggelände liegt; aber auch viele weitere Behörden, die für Feld, Forst, Wald, Wasser usw. zuständig sind, werden beteiligt.

Nachdem deren Stellungnahmen eingegangen sind, kann die Luftfahrtbehörde den Antrag mit einem Rechtsmittelvermerk erlassen.

a) Gebundene Entscheidung (BVerwG, Urt. v. 10.05.1985 – 4 C 69/82)

Bei der Entscheidung der Luftfahrtbehörde nach Antragstellung und Durchführung des Verfahrens stellt sich die Frage, ob eine Ermessensentscheidung oder eine sog. gebundene Entscheidung der Luftfahrtbehörde getroffen werden muss.

Vor der Neufassung der Luftverkehrsordnung galt die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.05.1985, Az. 4 C 69/82. Danach hat die Luftfahrtbehörde keine Ermessensentscheidung zu treffen. Liegen keine der o.g. Gefahren vor, so muss die Luftfahrtbehörde die Aufstiegserlaubnis erteilen. Damit liegt ein einklagbarer Rechtsanspruch des Antragstellers auf Erteilung vor.

b) Pflichtgemäßes Ermessen gem. § 21a Abs. 5 LuftVO

Nach der Neuordnung des § 21a Abs. 5 LuftVO bestimmt jedoch die Luftfahrtbehörde nunmehr nach pflichtgemäßem Ermessen. Allerdings bezieht sich § 21a Abs. 5 LuftVO ausschließlich auf die Frage, ob dem Antrag auf Erteilung einer

Erlaubnis weitere Unterlagen beigelegt werden müssen und ob weitere Nachweise und Gutachten insbesondere zum Natur- und Lärmschutz eingereicht werden müssen. Damit verbleibt es nach diesseitiger Auffassung bei der gebundenen Entscheidung nach dem o.g. Bundesverwaltungsurteil. Letztlich hat die Luftfahrtbehörde, liegen keine Gefahren der genannten Art vor, keine Wahl: sie muss die beantragte Aufstiegserlaubnis erteilen.

c) Rechtsauffassung der Autoren

§ 21a Abs. 5 LuftVO begegnet darüber hinaus aber auch dogmatische Bedenken. Insbesondere stellt sich die Frage, ob diese Vorschrift dem § 1 Abs. 1 LuftVG und den Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts mit seiner Entscheidung vom 10.05.1985 entspricht. Ohne hier eine weitreichende juristische Diskussion aufzugreifen, muss auf folgende Argumentation hingewiesen werden: Wenn der Antrag auf Erteilung einer Aufstiegserlaubnis ein Rechtsanspruch der Modellflieger auf Erteilung der Aufstiegserlaubnis auslöst, so muss die Luftfahrtbehörde darlegen und beweisen, dass eine Gefahr vorliegt, die dem Erlass der Aufstiegserlaubnis entgegensteht. Diesem Grundsatz wird § 21a Abs. 5 LuftVO nicht gerecht. Insbesondere kann dann dem Antragsteller nicht aufgegeben werden, teure Gutachten eines Sachverständigen über die Eignung des Geländes und fachspezifische Bewertungen oder Gutachten zum Natur- und Lärmschutz beizuschaffen. Will die Luftfahrtbehörde aus diesen Gründen die Aufstiegserlaubnis verweigern, hat sie die notwendigen Gutachten auch kostenmäßig zur Begründung der Ablehnung einzuholen.

Diese Frage wird sicher in den nächsten Jahren durch die Verwaltungsgerichte entschieden werden müssen. Es bleibt zu hoffen, dass die hier vertretene modellflugfreundliche Auffassung auch durch die Richter bestätigt werden wird.

d) Aufstiegserlaubnis und Nebenbestimmungen

Durch Nebenbestimmungen soll der Luftfahrtbehörde die Gelegenheit gegeben werden, ein Ablehnungsgrund abzumildern und stattdessen eine Nebenbestimmung in die Aufstiegserlaubnis aufzunehmen. Auch hier erhält wieder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.05.1985 eine große Bedeutung: Handelt es sich bei dem Erlass der Aufstiegserlaubnis nämlich um eine gebundene Entscheidung, so sind Nebenbestimmungen zur Aufstiegserlaubnis nur zulässig, wenn sie sicherstellen sollen, dass die rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung erfüllt werden.³⁰ Anders ausgedrückt: Jede Nebenbestimmung

³⁰Ausführlicher: Felling, S. 98ff.

ist nur zulässig, wenn andernfalls die Erteilung der Aufstiegserlaubnis abgelehnt werden müsste (vgl. § 36 VwVfG).

Aber auch hier hat die Praxis die Rechtsordnung bereits überholt. Es sind regelmäßig in den Aufstiegserlaubnissen derartig viele Nebenbestimmungen aufgenommen worden, die den o.g. Rechtsgrundsatz des § 36 VwVfG ad absurdum führen. In Einzelfällen lohnt sich dennoch, gegen solche Nebenbestimmungen Rechtsmittel einzulegen.³¹

VII. Überblick

In Abhängigkeit vom Startgewicht des Flugmodells (bis 25 kg) lässt sich in folgendem Überblick zusammenfassen:

Startgewicht des Flugmodells	mehr als 0 kg bis 0,25 kg	mehr als 0,25 kg bis 2,00 kg	mehr als 2,00 kg bis 5,00 kg	mehr als 5,00 kg bis 25,00 kg
Kennzeichnung	nicht erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Kenntnisnachweis	nicht erforderlich	nicht erforderlich	erforderlich	erforderlich
Aufstiegserlaubnis	nicht erforderlich	nicht erforderlich	nicht erforderlich	erforderlich
Mindestalter	nein	nein	14 Jahre	14 Jahre

Auf zugelassenen Modellflugplätzen gelten die in dieser Tabelle dargestellten Erfordernisse grundsätzlich nicht – mit Ausnahme der Kennzeichnungspflicht ab einem Startgewicht des Flugmodells von 0,25 kg.

³¹Vgl. dazu Felling, S. 142ff.

VIII. Schlussbemerkung

Diese Broschüre kann nur die Rahmenbedingungen des Modellflugrechts darstellen. Einzelheiten müssen weiterführender Literatur überlassen bleiben.

Es ist aber zu wünschen, dass viele Unsicherheiten im rechtlichen Bereich beseitigt werden konnten. Insbesondere soll diese Broschüre dazu dienen, die erforderlichen Kenntnisse bei Erlangung des Kenntnissnachweises für Modellflieger zu erlangen.

Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

§ 1 LuftVG

(1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, durch im Inland anwendbares internationales Recht, durch Rechtsakte der Europäischen Union und die zu deren Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

(2) Luftfahrzeuge sind

1. Flugzeuge
2. Drehflügler
3. Luftschiffe
4. Segelflugzeuge
5. Motorsegler
6. Frei- und Fesselballone
7. (weggefallen)
8. Rettungsfallschirme
9. Flugmodelle
10. Luftsportgeräte
11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können.

Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper gelten als Luftfahrzeuge, solange sie sich im Luftraum befinden. Ebenfalls als Luftfahrzeuge gelten unbemannte Fluggeräte einschließlich ihrer Kontrollstation, die nicht zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden (unbemannte Luftfahrtsysteme).

§ 29 LuftVG

(1) Die Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt (Luftaufsicht) ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden und der Flugsicherungsorganisation. Sie können in Ausübung der Luftaufsicht Verfügungen erlassen. Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Fluglärm oder durch Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung von Flugplätzen dürfen nur im Benehmen mit den für den Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden getroffen werden.

(2) Die Luftfahrtbehörden können diese Aufgaben auf andere Stellen übertragen oder sich anderer geeigneter Personen als Hilfsorgane für bestimmte Fälle bei der Wahrnehmung der Luftaufsicht bedienen.

(3) Die für die Luftaufsicht zuständigen Stellen sind zur Abwehr der in Absatz 1 genannten Gefahren, insbesondere zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit des Luftfahrzeugs und der Dienstfähigkeit der Luftfahrzeugführer befugt, stichprobenartig Luftfahrzeuge zu betreten und sie und ihren Inhalt ohne unbillige Verzögerung zu untersuchen sowie Luftfahrzeugführer anzuhalten und auf ihre Dienstfähigkeit zu überprüfen. Die zuständigen Stellen können die an Bord mitgeführten Urkunden sowie Lizenzen und Berechtigungen der Besatzungsmitglieder prüfen. Der Flugplatzbetreiber ist verpflichtet, das Betreten des Flugplatzes durch Vertreter der zuständigen Stellen zum Zwecke der Durchführung von Untersuchungen zu dulden. Nach Abschluss der Untersuchung eines Luftfahrzeugs unterrichtet die zuständige Stelle den verantwortlichen Luftfahrzeugführer oder den Halter des Luftfahrzeugs über das Ergebnis der Untersuchung. Behindert die Besatzung eines Luftfahrzeugs die Untersuchung, insbesondere das Betreten des Luftfahrzeugs, kann die zuständige Stelle ein Startverbot verhängen. Ein Startverbot kann auch verhängt werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die an die Verkehrssicherheit des untersuchten Luftfahrzeugs oder an die Tauglichkeit der Besatzung zu stellenden Anforderungen nicht erfüllt sind. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen ein Startverbot haben keine aufschiebende Wirkung.

(4) Die Durchführung der Vorfeldinspektion an Luftfahrzeugen eines Betreibers aus einem Drittstaat oder eines Betreibers, der der behördlichen Aufsicht eines anderen Mitgliedstaates unterliegt, die Durchführung von Inspektionen im Flug, die Wahrnehmung von Aufgaben und Verantwortlichkeiten der für die Luftaufsicht nach Absatz 1 zuständigen Stellen und die Übermittlung der bei Vorfeldinspektionen gewonnenen Daten richten sich nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der jeweils geltenden Fassung.

(5) (weggefallen)

(6) Eine Übermittlung von bei Vorfeldinspektionen gewonnenen Daten an Luftfahrtbehörden in Staaten außerhalb der Europäischen Union darf nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass sich diese Staaten verpflichtet haben, die Daten ausschließlich zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit zu verwenden.

(7) Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass die Luftverkehrssicherheit durch den Betrieb eines Luftfahrzeugs gefährdet wird oder dass die Sicherheit des Flugbetriebs des das Luftfahrzeug verwendenden Luftfahrtunternehmens insgesamt nicht gewährleistet ist, kann das Luftfahrt-Bundesamt die Erlaubnis nach § 2 Absatz 7 oder die Betriebsgenehmigung nach § 21a für alle Luftfahrzeuge dieses Luftfahrtunternehmens widerrufen. Ist eine Erlaubnis nach § 2 Absatz 7 Satz 2 nicht erforderlich, kann ein allgemeines Einflugverbot verhängt werden. Bei der Entscheidung über den Widerruf oder die Verhängung eines Einflugverbots berücksichtigt das Luftfahrt-Bundesamt die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. EU Nr. L 344 S. 15) aufgeführten gemeinsamen Kriterien. Die Anfechtungsklage gegen den Widerruf einer Erlaubnis nach § 2 Absatz 7 oder einer Betriebsgenehmigung nach § 21a oder gegen die Verhängung eines Einflugverbots hat keine aufschiebende Wirkung.

(8) Die Absätze 4 und 6 finden keine Anwendung auf Staatsluftfahrzeuge im Sinne des Artikels 3 Buchstabe b des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411). Für die Aufzeichnung des Flugfunkverkehrs gilt § 27c Absatz 3 entsprechend.

§ 33 LuftVG

(1) Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag gegenüber einem Fluggast sowie für die Haftung des Halters militärischer Luftfahrzeuge gelten die besonderen Vorschriften der §§ 44 bis 54. Wer Personen zu Luftfahrern ausbildet, haftet diesen Personen gegenüber nur nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

(2) Benutzt jemand das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters, so ist

er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Ist jedoch der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeugs angestellt oder ist ihm das Luftfahrzeug vom Halter überlassen worden, so ist der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet; die Haftung des Benutzers nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften bleibt unberührt.

§ 43 LuftVG

(1) Für die Versicherung zur Deckung der Haftung des Halters eines Luftfahrzeugs nach diesem Unterabschnitt gelten die Vorschriften der nachfolgenden Absätze, soweit die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. EU Nr. L 138 S. 1), in der jeweils geltenden Fassung, nicht anwendbar ist oder keine Regelung enthält.

(2) Der Halter eines Luftfahrzeugs ist verpflichtet, zur Deckung seiner Haftung auf Schadensersatz nach diesem Unterabschnitt eine Haftpflichtversicherung in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe zu unterhalten. Satz 1 gilt nicht, wenn der Bund oder ein Land Halter des Luftfahrzeugs ist.

(3) Für die Haftpflichtversicherung gelten die Vorschriften für die Pflichtversicherung des Versicherungsvertragsgesetzes. § 114 des Versicherungsvertragsgesetzes gilt nicht.

§ 1 LuftVO – Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt die Voraussetzungen und Bedingungen für die Teilnahme am Luftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, 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, L 145 vom 31.5.2013, S. 38) in der jeweils geltenden Fassung nicht anwendbar ist oder keine Regelung enthält.

§ 20 LuftVO – Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraums

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

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

Der Starter eines Drachens, Schirmdrachens oder unbemannten Fesselballons muss das Halteseil in Abständen von 100 Metern bei Tag durch rotweiße Fähn-

chen, bei Nacht durch rote und weiße Blitz- oder Blinklichter so kenntlich machen, dass es von anderen Luftfahrzeugen aus erkennbar ist.

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

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

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

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

§ 21 LuftVO – Nutzung des kontrollierten Luftraums und des Luftraums über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle

(1) Vor der Nutzung des kontrollierten Luftraums und des Luftraums über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle ist bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen für

1. Fallschirmsprünge sowie den Abwurf von Gegenständen an Fallschirmen mit einer Gesamtmasse von Fallschirm und Ballast von mehr als 0,5 kg,
2. Aufstiege von Flugmodellen und ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb,
3. Aufstiege von ballonartigen Leuchtkörpern sowie Massenaufstiege von Kinderballonen und Aufstiege von gebündelten Kinderballonen,
4. Aufstiege von unbemannten Freiballonen, insbesondere Wetterballonen, folgender Klassen im Sinne von Anlage 2 Ziffer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012:
 - a) schwer und mittelschwer,
 - b) leicht, sofern der Aufstiegsort innerhalb von Flugplatzkontrollzonen liegt und die Gesamtmasse (Ballonhülle und Ballast) mehr als 500 Gramm beträgt,

5. Aufstiege von unbemannten Luftfahrtsystemen,
6. Massenaufstiege und Massendurchflüge von Brieftauben von und durch Flugplatzkontrollzonen,
7. Kunstflüge.

(2) Verantwortlich für die Einholung der Flugverkehrskontrollfreigabe ist im Fall von Absatz 1

1. Nummer 1 der Luftfahrzeugführer,
2. Nummer 2 der Starter des Flugmodells oder des anderen Flugkörpers,
3. Nummer 3, soweit der Aufstieg von ballonartigen Leuchtkörpern betroffen ist, der Starter des Leuchtkörpers, im Übrigen der Veranstalter,
4. Nummer 4 der Starter des unbemannten Freiballons,
5. Nummer 5 der Starter des unbemannten Luftfahrtsystems,
6. Nummer 6 der Starter der Brieftauben,
7. Nummer 7 der Luftfahrzeugführer.

(3) Landesrechtliche Regelungen, die Aufstiege von ballonartigen Leuchtkörpern verbieten, bleiben unberührt.

§ 21a LuftVO – Erlaubnisbedürftiger Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen

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

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

4. unbemannte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle aller Art in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen; auf Flugplätzen bedarf der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen darüber hinaus der Zustimmung der Luftaufsichtsstelle und der Flugleitung,
5. unbemannte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle aller Art bei Nacht im Sinne des Artikel 2 Nummer 97 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

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

1. Behörden, wenn dieser zur Erfüllung ihrer Aufgaben stattfindet;
2. Organisationen mit Sicherheitsaufgaben im Zusammenhang mit Not- und Unglücksfällen sowie Katastrophen. Absatz 1 Nummer 4 zweiter Teilsatz gilt entsprechend.

(3) Die Erlaubnis wird erteilt, wenn

1. der beabsichtigte Betrieb von unbemannten Fluggeräten nach Absatz 1 und die Nutzung des Luftraums nicht zu einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere zu einer Verletzung der Vorschriften über den Datenschutz und über den Naturschutz, führen und
2. der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist.
3. § 20 Absatz 5 gilt entsprechend.

(4) Steuerer von unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse von mehr als 2 Kilogramm müssen ab dem 1. Oktober 2017 auf Verlangen Kenntnisse in

1. der Anwendung und der Navigation dieser Fluggeräte,
2. den einschlägigen luftrechtlichen Grundlagen und
3. der örtlichen Luftraumordnung
4. nach Satz 3 nachweisen. Satz 1 gilt nicht, sofern der Betrieb auf Geländen stattfindet, für die eine allgemeine Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen erteilt und für die eine Aufsichtsperson bestellt worden ist.

Der Nachweis wird erbracht durch

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

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

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

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

§ 21a LuftVO – Erlaubnisbedürftiger Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen

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

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

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

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

Absatz 1 Nummer 4 zweiter Teilsatz gilt entsprechend.

(3) Die Erlaubnis wird erteilt, wenn

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

2. der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist.
§ 20 Absatz 5 gilt entsprechend.

(4) Steuerer von unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse von mehr als 2 Kilogramm müssen ab dem 1. Oktober 2017 auf Verlangen Kenntnisse in

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

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

Der Nachweis wird erbracht durch

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

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

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

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

§ 21b LuftVO – Verbotener Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen

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

1. außerhalb der Sichtweite des Steuerers nach Maßgabe des Satzes 2, sofern die Startmasse des Geräts 5 Kilogramm und weniger beträgt,
2. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von Menschenansammlungen, Unglücksorten, Katastrophengebieten und anderen Einsatzorten von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben, sowie über mobilen Einrichtungen und Truppen der Bundeswehr im Rahmen angemeldeter Manöver und Übungen,
3. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von der Begrenzung von Industrieanlagen, Justizvollzugsanstalten, Einrichtungen des Maßregelvollzugs, militärischen Anlagen und Organisationen, Anlagen der Energieerzeugung und -verteilung sowie über Einrichtungen, in denen erlaubnisbedürftige Tätigkeiten der Schutzstufe 4 nach der Biostoffverordnung ausgeübt werden, soweit nicht der Betreiber der Anlage dem Betrieb ausdrücklich zugestimmt hat,
4. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von Grundstücken, auf denen die Verfassungsorgane des Bundes oder der Länder oder oberste und obere Bundes- oder Landesbehörden oder diplomatische und konsularische Vertretungen sowie internationale Organisationen im Sinne des Völkerrechts ihren Sitz haben sowie von Liegenschaften von Polizei und anderen Sicherheitsbehörden, soweit nicht die Stelle dem Betrieb ausdrücklich zugestimmt hat,

5. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Bahnanlagen, soweit nicht die zuständige Stelle dem Betrieb ausdrücklich zugestimmt hat,
6. über Naturschutzgebieten im Sinne des § 23 Absatz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes, Nationalparks im Sinne des § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes und über Gebieten im Sinne des § 7 Absatz 1 Nummer 6 und 7 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit der Betrieb von unbemannten Fluggeräten in diesen Gebieten nach landesrechtlichen Vorschriften nicht abweichend geregelt ist,
7. über Wohngrundstücken, wenn die Startmasse des Geräts mehr als 0,25 Kilogramm beträgt oder das Gerät oder seine Ausrüstung in der Lage sind, optische, akustische oder Funksignale zu empfangen, zu übertragen oder aufzuzeichnen, es sei denn, der durch den Betrieb über dem jeweiligen Wohngrundstück in seinen Rechten betroffene Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte hat dem Überflug ausdrücklich zugestimmt,
8. in Flughöhen über 100 Metern über Grund, es sei denn,
 - a) der Betrieb findet auf einem Gelände im Sinne des § 21a Absatz 4 Satz 2 statt, oder,
 - b) soweit es sich nicht um einen Multicopter handelt, der Steuerer ist Inhaber einer gültigen Erlaubnis als Luftfahrzeugführer oder verfügt über eine Bescheinigung entsprechend § 21a Absatz 4 Satz 3 Nummer 2 oder 3,
9. unbeschadet des § 21 in Kontrollzonen, es sei denn, die Flughöhe übersteigt nicht 50 Meter über Grund,
10. zum Transport von Explosivstoffen und pyrotechnischen Gegenständen, von radioaktiven Stoffen, von gefährlichen Stoffen und Gemischen gemäß § 3 der Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen, von Biostoffen der Risikogruppen 2 bis 4 gemäß § 3 Absatz 1 der Biostoffverordnung sowie von Gegenständen, Flüssigkeiten oder gasförmigen Substanzen, die geeignet sind, bei Abwurf oder Freisetzung Panik, Furcht oder Schrecken bei Menschen hervorzurufen,
11. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von der Begrenzung von Krankenhäusern.

Der Betrieb erfolgt außerhalb der Sichtweite des Steuerers, wenn der Steuerer das unbemannte Fluggerät ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr sehen oder seine Fluglage nicht mehr eindeutig erkennen kann. Als nicht außerhalb der Sichtweite des Steuerers gilt der Betrieb eines unbemannten Fluggeräts mithilfe eines visuellen Ausgabegeräts, insbesondere einer Videobrille, wenn dieser Betrieb in Höhen unterhalb von 30 Metern erfolgt und

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

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

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

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur evaluiert die Auswirkungen der in Absatz 1 Nummer 8 enthaltenen Höhenbegrenzung auf den Betrieb von bemannten Luftfahrzeugen in dem Höhenband zwischen 50 und 100 Metern über einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem 7. April 2017.

§ 21c LuftVO – Zuständige Behörde

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

§ 21d LuftVO – Bescheinigungen zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten; anerkannte Stellen

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

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

1. in angemessenem Umfang über qualifiziertes Personal und über geeignete Räumlichkeiten zur Abnahme der Prüfungen verfügen und
2. eine Beschreibung vorlegen, in der die Prüfungs- und Bewertungsverfahren, die Maßnahmen zur Qualitätssicherung und zur Vermeidung und Aufdeckung von Täuschungsversuchen, die Organisationsstruktur und die Qualifikation des Schulungspersonals festgehalten sind.

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

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

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

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

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

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

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

§ 21e LuftVO – Bescheinigungen zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten zum Betrieb von Flugmodellen

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

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

§ 21f LuftVO - Ausweichregeln für unbemannte Fluggeräte

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

§ 1 LuftVZO – Zulassungspflicht und Umfang der Zulassung

(1) Luftfahrtgeräte, die der Musterzulassung bedürfen, sind:

1. Flugzeuge,
2. Drehflügler,
3. Motorsegler,
4. Segelflugzeuge,
5. Luftschiffe,
6. bemannte Ballone,
7. Luftsportgeräte einschließlich Rettungs- und Schleppgeräte,
8. Flugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse über 25 Kilogramm (unbemannte Luftfahrzeuge, die in Sichtweite des Steuerers ausschließlich zum Zweck des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden),
9. Flugmotoren,
10. Propeller,
11. sonstiges Luftfahrtgerät, das als Ausrüstungs- oder Zubehörteil eines Luftfahrzeugs den folgenden Anforderungen unterliegt:
 - a) den besonderen Anforderungen aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1) oder
 - b) den Anforderungen der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät.

(2) In die Musterzulassung eines Luftfahrtgeräts nach Absatz 1 Nr. 1 bis 7 kann die Musterzulassung eines Luftfahrtgeräts nach Absatz 1 Nr. 9 bis 11 einbezogen werden; diese gilt dann nur für die Verwendung des Geräts in den Luftfahrtgeräten, in deren Musterzulassung sie einbezogen war.

(3) Ein Luftfahrtgerät, dessen Nachbau nicht vorgesehen ist, wird als Einzelstück zugelassen. Einzelstücke sind von der Musterzulassung befreit. Die Sätze 1 und 2 gelten sinngemäß für die Änderungen von Einzelstücken.

(4) Von der Musterzulassung befreit sind:

1. 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. unbemannte Luftfahrtsysteme.

Nummer 1 gilt ohne Gewichtsbeschränkung auch für das zugehörige Schleppgerät.

§ 19 LuftVZO – Kennzeichen, Kennzeichnung

(1) Bei der Verkehrszulassung nach § 14 Abs. 1 Satz 1 oder bei der Eintragung nach § 14 Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 2 Satz 1 wird dem Luftfahrzeug ein Kennzeichen zugeteilt; im Falle der vorläufigen Verkehrszulassung nach § 12 kann ihm ein vorläufiges Kennzeichen zugeteilt werden. Die Kennzeichen sind zugleich mit dem deutschen Staatszugehörigkeitszeichen nach den Vorschriften der Anlage 1 am Luftfahrzeug zu führen.

(2) Auf Antrag kann unter Angabe des Musters, der Baureihe und der Werknummer des Luftfahrzeugs ein Kennzeichen, für Luftsportgeräte befristet, vorgemerkt werden.

(3) Der Eigentümer eines Flugmodells oder eines unbemannten Luftfahrtsystems mit jeweils einer Startmasse von mehr als 0,25 Kilogramm, eines unbemannten Ballons oder Drachen mit jeweils einer Startmasse von mehr als 5 Kilogramm sowie eines Flugkörper mit Eigenantrieb muss vor dem erstmaligen Betrieb an sichtbarer Stelle seinen Namen und seine Anschrift in dauerhafter und feuerfester Beschriftung an dem Fluggerät anbringen.

§ 102 LuftVZO – Vertragsinhalt

- (1) Der Haftpflichtversicherungsvertrag für Drittschäden muss die sich aus dem Betrieb eines Luftfahrzeugs für den Halter ergebende Haftung decken.
- (2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme bestimmt sich bei Luftfahrzeugen nach § 37 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes.
- (3) Für Drachen, Flugmodelle und nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte ist Gruppenversicherung zulässig.

vth.Shop

Die ganze Welt des Modellbaus

mehr als 2.500 ..
BAUPLÄNE



FRÄSTEILESÄTZE



**WERKZEUG
& ZUBEHÖR**



mehr als 200 **BÜCHER**



**GESCHENK-
GUTSCHEINE**

- Ideal für jeden Modellbauer
- Sofortversand per E-Mail
- Versand wahlweise auch per Post



Bestellen Sie hier www.vth.de/shop

Bestellservice

Tel.: 07221 - 5087-22

Fax: -33, service@vth.de

... weitere Bücher, Baupläne,

Frästeile & Zubehör finden Sie auf