



DHV e. V. – Sablé-Platz 6 – 31675 Bückeburg

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat LF 11
Postfach 20 01 00
53170 Bonn
- per E-Mail -

5. Januar 2021

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

Aktenzeichen: LF 11/61811.1/20

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst wünsche ich Ihnen ein gutes und erfolgreiches Jahr 2021.

Der DHV Deutscher Hubschrauber Verband bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung nationaler Regelungen an die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge. Wir sehen es als vordringlich an, die nationalen Gesetze und Verordnungen für die Anwendung der DVO-EU 2019/947 anzupassen.

Leider war die Prüfung des Referentenentwurfs aufgrund des eingeräumten Zeitfensters nur cursorisch möglich.

Die Stellungnahme des DHV:

1. Mitglieder des DHV, die gewerblich Hubschrauber betreiben, erkennen die gute Möglichkeit ihre Aufträge mit Verbundkonzepten von Hubschraubern und unbemannten Fluggeräten zu erfüllen. In dem Entwurf zur Änderung der LuftVO sind sehr viele Verbote für unbemannte Fluggeräte enthalten, die den Einsatz erschweren und beträchtliche Kostenfolgen für Betriebserlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen haben werden. Wir regen daher an, soweit wie möglich, die Verbote in Verfahren zu kleiden, die den Einsatz unkompliziert und effizient möglich machen.

2. Dem DHV kommt es darauf an, dass unbemannte Fluggeräte sicher in den Flugverkehr integriert werden. Kooperativer Flugbetrieb von bemannter und unbemannter Luftfahrt im gleichen Luftraum muss zwingend erfolgen. Dazu sind folgende Maßnahmen notwendig:
 - a) UAS muss die technische und operative Möglichkeit zur Benutzung von Geräten (z.B. Transponder) gegeben werden, damit sie für Flugsicherungsdienste und für andere Verkehrsteilnehmer „sichtbar“ sind. Regelungen dazu vermissen wir im Referentenentwurf.
 - b) Die Erkennbarkeit von Drohnen im Luftraum ist kaum möglich oder erfolgt durch Sichtkontakt aus einem Hubschrauber so spät, dass ein garantiertes Ausweichen nicht mehr möglich ist. Zur Vermeidung von Kollisionsgefahren enthält die geltende LuftVO in § 21f die Bestimmung, dass UAS bemannten Luftfahrzeugen auszuweichen haben. Diese Bestimmung ist im Entwurf der geänderten LuftVO nicht enthalten. Wir bitten dringend um Aufnahme.
 - c) Betriebsverbote für unbemannte Fluggeräte sollen nicht mehr gelten, wenn in größeren Höhen geflogen wird (im Entwurf genannt 120, 250, 500 und 600 Meter). Damit werden UAS aus den für sie prädestinierten Flughöhen nach oben in den von Hubschraubern genutzten Luftraum „verdrängt“. Dadurch steigt das Kollisionsrisiko und die Verdrängung bedeutet keine Sicherheitsgewinn. Die gute Emissions- und Umweltbilanz von unbemannten Fluggeräten (überwiegend elektrischer Antrieb) lässt auch Flughöhen unter 120 Metern über Grund gefahrlos und ohne Beeinträchtigung von Menschen und Tieren am Boden zu. Wir bitten die Flughöhen im Sinne der Separation zum bemannten Luftverkehr entsprechend festzulegen.
 - d) die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 schreibt nur für den Nachtflug von unbemannten Luftfahrzeugen eine Lichterführung vor. Wir bitten auch für den Flug bei Tage die Verpflichtung für eine Antikollisionsbeleuchtung in die LuftVO aufzunehmen.
3. Das neu gefasste Verbot des Überfluges und des Betriebs in einem Abstand von weniger als 1,5 Kilometern von Flugplätzen ohne Start- und Landebahn (§ 21h (2), Nr. 1a LuftVO-E), das sind fast alle zugelassenen Hubschrauberlandeplätze, wird von uns begrüßt. Der gegenüber der LuftVO aus dem Jahr 2017 erweiterte Schutzbereich dient der Flugsicherheit. Allerdings sollte der unbemannten Luftfahrt eine Möglichkeit eröffnet werden, an diesen Flugplätzen zu fliegen, wenn eine Flugverkehrskontrollfreigabe bzw. die Zustimmung der Luftaufsicht oder Flugleitung eingeholt wird. Gut ist, dass die genannte Vorschrift auch an den zugelassenen Hubschrauberlandeplätzen an Krankenhäusern gilt. Wir gehen davon aus, dass sie ebenfalls für die Public Interest Sites an Krankenhäusern zur Anwendung kommt (Schutz von EMS Helikoptern).

4. Der DHV begrüßt, dass das Überflugverbot an Krankenhäusern wie bisher fortgeschrieben werden soll (§ 21h (2) Nr. 9. LuftVO-E).
5. Das BMVI will den Begriff „Unbemannte Fluggeräte“ in den künftigen Regelungen verankern und versteht darunter „unbemannte Luftfahrtsysteme“ (Drohnen/UAS) und „Flugmodelle“. Der Begriff „unbemannte Fluggeräte“, ist in § 1 (2) LuftVG allerdings nur den unbemannten Luftfahrtsystemen zugewiesen (synonym gesetzt). In der LuftVO sollte daher klargestellt werden, dass unter den unbemannten Fluggeräten auch Flugmodelle zu verstehen sind.

Für Rückfragen oder die Erörterung unserer Stellungnahme stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Hein

Präsident