

BVZD – Branchenverband Zivile Drohnen e. V. | Berliner Straße 69 | 13189 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Abteilung Luftfahrt  
Referat LF 11

Robert-Schumann-Platz 1  
53175 Bonn

per E-Mail:  
**ref-lf11@bmvi.bund.de**  
**PG-UnbLF@bmvi.bund.de**

4. Januar 2021

### Kommentierung des Referentenentwurfs

**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**

Sehr geehrte [REDACTED],  
sehr geehrte Damen und Herren,

anbei finden Sie bitte unsere Kommentierung des Referentenentwurfs.

Viele Grüße  
für den Vorstand



Florian König

**Branchenverband Zivile Drohnen: Neue Mobilität, Digitalisierung & Logistik e. V.**

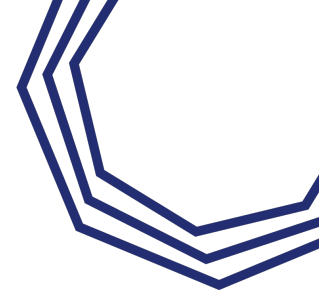
Vorstand:  
Frank Lochau, Prof. Dr. Martin  
Maslaton, Florian König  
Berliner Straße 69  
13189 Berlin

T 030/ 948 726 74  
F 030/ 948 726 75  
info@bvzd.org  
www.bvzd.org

VR 35801 B, Amtsgericht  
Charlottenburg  
USt-ID: DE312070974

Bankverbindung:  
Berliner Sparkasse

IBAN DE 49 1005 0000 0190 5764 30  
BIC BELADEV3333




## Kommentierung des Referentenentwurfs des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

### 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

#### Änderungsvorschläge seitens des BVZD

##### 1. Genehmigungsprozesse

- a) Zuständigkeit / Harmonisierung
  - Um Zeit und Kosten für Genehmigungsverfahren gering zu halten sollten sich BMVI und Länder auf einen größtmöglichen Grad an Anerkennung von Genehmigungen einigen – das Bemühen zur gegenseitigen Anerkennung sollte explizit im Entwurf erwähnt werden.
  - Zu klären ist, ob die durch die Länder erteilten Genehmigungen bundesweit gelten. Dafür spricht, dass die Länder im Auftrag des Bundes Aufgaben der EU ausführen. Ebenso dafür spricht Art. 13 der EU-Drohnen-Verordnung, der den grenzübergreifenden Betrieb oder den Betrieb außerhalb des Eintragsstaates regelt.
  - Speziell für die Bundesrepublik ist zu empfehlen in § 21b und § 21i eine Regelung aufzunehmen, die die Geltung einer erteilten Genehmigung auf das gesamte Bundesgebiet erstreckt.
- b) Gutachten
  - Laut § 21i (2) 2 und 3 können zuständige Behörden im Rahmen des Erlaubnisverfahrens Gutachten verlangen – Umfang und Kosten dafür können stark variieren – auch hier sollten die Ziele sein:
    - o klare und vergleichbare Kriterien für die Forderung nach Gutachten
    - o Harmonisierung der Länder bezüglich der Praxis Gutachten zu fordern
    - o eine realistische Kostendeckelung – Gutachten dürfen nicht als de facto Verbot genutzt werden, die Ausnahmen unmöglich machen, aufgrund der hohen zu erwartenden Kosten
  - Alternativ zu den Gutachten könnte nur eine Risikobewertung („Specific Operations Risk Assessment“ SORA) verlangt werden, wie es etwa für die Betriebsgenehmigung für die Kategorie „speziell“ gefordert wird.

- 
- Denn auch bisher fand eine Bewertung anhand eines risikobasierten Ansatzes statt. Dies geschah auf Grundlage eines vereinheitlichten Verfahrens zur Risikobewertung (SORA-GER), welches zum Beispiel bei der Zulassung von Ausnahmen nach dem derzeit geltenden § 21b Absatz 2 und 3 LuftVO durchgeführt wurde.

c) Ausnahmen

- Kosten für Ausnahmegenehmigungen variieren laut Entwurf zwischen 50 und 3.500 € – hier wären klare Kriterien sinnvoll und eine klare Kostenstruktur, die Stundenaufwand und Kosten ins Verhältnis setzt und Beispiele gibt, um nicht von vornerein Anwender abzuschrecken.

## 2. Anfallende Kosten

a) Registrierung


- Mit 20 - 50 € sind die Kosten verhältnismäßig hoch. Kosten für die Registrierung sollten zum Ziel haben, tatsächlich entstehende Kosten abzudecken und nicht darauf abzielen, Einnahmen zu kreieren. Bei derzeit ca. 500.000 Drohnen in Deutschland wären die Kosten für eine Datenbank und eine Website auch mit geringeren Gebühren gedeckt.

b) Online Theorieprüfung

- Mit 25 € sind die Kosten für die Online-Prüfung verhältnismäßig hoch – auch hier sollte das Ziel Kostendeckung und nicht Einnahmen sein. Auch werden 15 € für die „Verlängerung der Bescheinigung“ angegeben. Sollten regelmäßige Verlängerungen der Prüfung verpflichtend sein, sollten die Kosten sowohl für den Test als auch für die Verlängerung deutlich reduziert werden. Alternativ sollten die Kosten des Tests leicht reduziert werden und einmalig sein ohne die Notwendigkeit einer Verlängerung. Bei hohen Kosten riskiert Deutschland, dass Anwender nach Österreich oder Irland ausweichen, wo die Tests kostenlos angeboten werden.

## 3. Geographische Zonen

- Der Entwurf definiert klare geographische Gebiete. Es bleibt allerdings unklar, nach welchen Kriterien und Maßstäben und von welchen Stellen geographische Gebiete in der Zukunft definiert werden. Hier sollten nachvollziehbare Kriterien angelegt werden, die sich eindeutig am bewährten risikobasierten Ansatz orientieren.
- Art. 15 der EU-Drohnen-Verordnung enthält die Voraussetzung für die Festlegung von geographischen UAS-Gebieten:

- 
- „(1) Bei der Festlegung geografischer UAS-Gebiete aus Gründen der Sicherheit und Gefahrenabwehr, des Schutzes der Privatsphäre oder der Umwelt können die Mitgliedstaaten
    - a) einen bestimmten oder sämtlichen UAS-Betrieb untersagen, besondere Auflagen für einen bestimmten oder sämtlichen UAS-Betrieb verhängen oder UAS-Betreiber verpflichten, eine Fluggenehmigung für einen bestimmten oder sämtlichen UAS-Betrieb zu beantragen,
    - b) für den UAS-Betrieb bestimmte Umweltauflagen festlegen,
    - c) nur bestimmten UAS-Klassen den Zugang gewähren,
    - d) den Zugang nur solchen UAS gewähren, die mit bestimmten technischen Merkmalen, insbesondere mit Fernidentifizierungssystemen oder Geo-Sensibilisierungssystemen ausgerüstet sind.
  - (2) Auf der Grundlage einer Risikobewertung durch die zuständige Behörde können Mitgliedstaaten bestimmte geografische Gebiete ausweisen, in denen der UAS-Betrieb von einer oder mehreren Anforderungen des Betriebs in der „offenen“ Kategorie ausgenommen ist.“
  - Im Sinne der Rechtsklarheit ist zu empfehlen, diese Absätze in das nationale Recht (§21j) zu überführen.

#### **4. Besondere Bestimmungen und Übergangsbestimmungen der Art. 20 bis 22 EU-Drohnen-Verordnung:**

- keine Erwähnung finden bisher die Regelungen der Art. 20 bis 22 der EU-Drohnenverordnung. Im Sinne der Rechtsklarheit sollten diese Regelungen ins nationale Recht überführt werden.
- Gerade vor den Hintergrund, dass sich auf dem Markt noch keine UAS befinden die nach der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 klassifiziert sind (Drohnen Klassen Co - C6). Selbiges gilt für die Übergangsbestimmungen des Art. 22 EU-Drohnen-Verordnung.
- Auch die Fortgeltung bzw. Umwandlung bereits erteilter Genehmigung und Zeugnisse über die Kompetenz von Fernpiloten sollte im nationalen Recht verankert werden.