

Referentenentwurf

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

A. Problem und Ziel

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

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

Die in § 31 Absatz 2 Nummer 16 Buchstabe f des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) geregelte Zuständigkeit der Länder wird aufgrund der neuen Aufgaben für die Luftverkehrsverwaltung aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 angepasst. Zudem machen es die in Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 enthaltenen Regelungen zur Registrierung der Betreiber von bestimmten unbemannten Fluggeräten und zur Registrierung zulassungspflichtiger unbemannter Fluggeräte aus Gründen des Datenschutzes erforderlich, eine gesetzliche Ermächtigung zur Regelung der Registerführungsbefugnis und der Einzelheiten der Verarbeitung der personenbezogenen Daten zu schaffen. Dem trägt die Neueinführung der §§ 66a und 66b LuftVG Rechnung.

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

die zum bisherigen Abschnitt 5a der LuftVO geltenden Gebührentatbestände entsprechend den neu gefassten §§ 21f ff. LuftVO angepasst.

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

Die Verwendung neuer Begrifflichkeiten betrifft außerdem die am Betrieb beteiligten Personen und die geforderten Befähigungsnachweise beziehungsweise die Erlaubnisse zum Betrieb. So erfasst die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 für den Betrieb unbemannter Fluggeräte verschiedene Personen. Hierzu zählen insbesondere der sogenannte Betreiber eines unbemannten Fluggerätes („operator“) und der Fernpilot eines Fluggerätes („remote pilot“). Während der Betreiber nach Artikel 2 Satz 2 Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 eine juristische oder natürliche Person ist, die ein oder mehrere unbemannte Fluggeräte betreibt oder zu betreiben gedenkt, findet sich eine Definition zum Fernpiloten in der genannten Durchführungsverordnung nicht. Der Fernpilot wird in den einzelnen Regelungen als diejenige Person in Beziehung zum unbemannten Fluggerät gesetzt, die das Gerät von seinem Abheben bis zur Landung steuert und die Kontrolle darüber jederzeit innehat und innehaben muss (mit Ausnahme des autonomen Betriebs eines Gerätes). Den Fernpiloten können die sogenannten Beobachter unbemannter Luftfahrzeuge („unmanned aircraft observer“) und Luftraumbeobachter („airspace observer“) beim Betrieb des unbemannten Fluggerätes in einzelnen Konstellationen unterstützen (dies betrifft den Betrieb als sogenanntes Standardszenario, siehe Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947). Der bisher in den nationalen Vorschriften verwendete Begriff des „Steuerers“ (siehe z. B. § 21a Absatz 4 Satz 1 LuftVO) entspricht inhaltlich dem in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gebräuchlichen Begriff des Fernpiloten. Mit Blick auf die von der Durchführungsverordnung angestrebte Einbeziehung der unbemannten Fluggeräte in das bestehende System der Luftraumnutzung von bemannten und unbemannten Fluggeräten wird diese Begrifflichkeit nunmehr übernommen. Selbiges gilt für den bisher allgemeingebräuchlichen Begriff des „Kenntnisnachweises“ für die Bescheinigung zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten nach den derzeit geltenden § 21a Absatz 4 Satz 3 und § 21e LuftVO. Im Folgenden wird im Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 für diese Nachweise der Begriff des „Kompetenznachweises“ und des „Fernpilotenzeugnisses“ gewählt, wenn die näheren Bestimmungen des Teils B und der Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 angewendet werden.

B. Lösung

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

C. Alternativen

Keine.

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

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund und Ländern entstehen durch das Gesetz keine zusätzlichen Haushaltsausgaben.

E. Erfüllungsaufwand

{Hinweis: Haushaltsauswirkung, Erfüllungsaufwand und Kostendeckung durch Gebühren sind noch Gegenstand einer im BMVI andauernden Prüfung in Zusammenarbeit mit Destatis}

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch das Erfordernis der Registrierung der Betreiber von unbemannten Fluggeräten in den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ sowie der Eigentümer von zulassungspflichtigen unbemannten Fluggeräten ein unmittelbarer Erfüllungsaufwand von 5 Millionen Euro. Bis zum Jahr 2030 ist mit einem starken Wachstum in diesem Marktsegment zu rechnen, das allerdings überwiegend im kommerziellen Bereich stattfinden wird, so dass bis dahin nur mit einem weiteren Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger von 1 Million Euro zu rechnen ist.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Zurzeit werden nur ca. 19.000 unbemannte Fluggeräte kommerziell genutzt. Ein Großteil der Betreiber dürfte mehrere unbemannte Fluggeräte betreiben. Bis zum Jahr 2030 wird ein Wachstum des kommerziellen Marktes auf 126.000 unbemannte Fluggeräte erwartet. Insgesamt wird die Wirtschaft durch die Betreiberregistrierung mit ca. 1,8 Millionen Euro Erfüllungsaufwand belastet.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Davon betragen die Bürokratiekosten aus den Informationspflichten für die Betreiber von unbemannten Fluggeräten ca. 290.000 Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Führung der Register, die Ausstellung elektronischer Registrierungsnummern, für Bescheinigungen und Zeugnisse zum Nachweis ausreichender Kompetenzen, für die Erteilung von Zulassungen in der Kategorie „zulassungspflichtig“ und weitere administrative Aufgaben erwächst dem Luftfahrt-Bundesamt ein Erfüllungsaufwand von 2,7 Millionen Euro bis zum Jahr 2030. Es ist davon auszugehen, dass von den zu erwartenden 126.000 kommerziell genutzten unbemannten Fluggeräten ca. 80.000 der Betriebskategorie „speziell“ mit weniger als 25 Kilogramm Startmasse zuzuordnen sind, so dass den Luftfahrtbehörden der Länder für die Erteilung der Betriebsgenehmigungen ein Erfüllungsaufwand von ca. 1,5 Millionen Euro bis zum Jahr 2030 entsteht.

F. Weitere Kosten

Es entstehen keine weiteren Kosten.

Referentenentwurf 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 Luftfahrzeuge¹⁾

Vom ...

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

Artikel 1

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

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

1. § 31 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 16 Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„das Steigenlassen von Flugkörpern mit Eigenantrieb,“.

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

„16a. die Erteilung von Betriebsgenehmigungen in der Betriebskategorie „speziell“ für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten nach Artikel 5 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 12 Absatz 1 bis 4 und Teil B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45); dies gilt nicht, soweit es sich um den Betrieb von unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse ab 25 Kilogramm handelt.

Auf Antrag eines Landes können diese Aufgaben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder von einer von ihm bestimmten Bundesbehörde wahrgenommen werden;

¹⁾ Artikel 1, 2 und 4 dieses Gesetzes dienen der Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45). Artikel 5 dieses Gesetzes dient der Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1).

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

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

16d. die Aufsicht über den Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „offen“ nach Artikel 4 in Verbindung mit Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947;“.

cc) In Nummer 17 wird die Angabe „16“ durch die Angabe „16d“ ersetzt.

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

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

2. § 32 Absatz 7 wird aufgehoben.

3. § 58 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

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

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

cc) Nach Nummer 17 werden folgende Nummern 18 bis 23 angefügt:

„18. gegen die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 verstößt, indem er

a) entgegen Artikel 3 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 6 ein unbemanntes Fluggerät betreibt oder steuert und dabei Menschenansammlungen überfliegt, Menschen befördert oder gefährliche Güter transportiert, die bei einem Unfall ein hohes Risiko für Dritte darstellen können, ohne als Betreiber über eine Zulassung des unbemannten Fluggerätes nach der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1) oder über ein entsprechendes Betreiberzeugnis oder als Fernpilot über den Nachweis ausreichender Kompetenzen zu verfügen,

b) entgegen Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe f ein unbemanntes Fluggerät, das gefährliche Güter mitführt oder Material abwirft, betreibt oder steuert,

c) entgegen Artikel 5 in Verbindung mit Artikel 12 sowie Teil B und Teil C des Anhangs ein unbemanntes Fluggerät ohne Betriebsgenehmigung, ohne Betriebserklärung oder ohne Betreiberzeugnis betreibt oder die darin jeweils enthaltenen Vorgaben nicht einhält,

d) entgegen Artikel 7 Absatz 2 Satz 3 oder Absatz 3 ein unbemanntes Fluggerät ohne Einhaltung der geltenden betrieblichen Anforderungen, die in der 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 (EU) 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), den Verordnungen (EU) Nr. 965/2012 und (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission vom 16. Dezember 2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderung für die Nutzung des Luftraums und gemeinsamer Betriebsverfahren für bordseitige Kollisionswarnsystems (ABl. L 336 vom 20.12.2011, S. 20) festgelegt sind, betreibt,

- e) entgegen Artikel 9 Absatz 1 ein unbemanntes Fluggerät vor Erreichen des Mindestalters von 16 Jahren steuert,
- f) entgegen Artikel 10 ein unbemanntes Fluggerät einsetzt, das nicht die technischen Anforderungen, Vorschriften und Verfahren für die Lufttüchtigkeit, die in den auf Grundlage von Artikel 58 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, L 296 vom 22.11.2018, S. 41) erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind, erfüllt,
- g) entgegen Artikel 13 ein unbemanntes Fluggerät im Luftraum über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland betreibt,
- h) entgegen Artikel 19 Absatz 2 der zuständigen Behörde ein sicherheitsrelevantes Ereignis nicht meldet oder keine Informationen über sein unbemanntes Fluggerät austauscht,
- i) bei einem in der Betriebskategorie „offen“ beabsichtigten Betrieb entgegen Punkt UAS.OPEN.010, Punkt UAS.OPEN.020, Punkt UAS.OPEN.030, Punkt UAS.OPEN.040, Punkt UAS.OPEN.050 oder Punkt UAS.OPEN.060 in Teil A des Anhangs ein unbemanntes Fluggerät betreibt oder steuert,
- j) entgegen Punkt UAS.SPEC.010, Punkt UAS.SPEC.020, Punkt UAS.SPEC.030, Punkt UAS.SPEC.050, Punkt UAS.SPEC.060, Punkt UAS.SPEC.090 oder Punkt UAS.SPEC.100 in Teil B des Anhangs ein unbemanntes Fluggerät betreibt oder steuert,
- k) entgegen Punkt UAS.LUC.020, Punkt UAS.LUC.030, Punkt UAS.LUC.040, Punkt.UAS.LUC.070 oder Punkt UAS.LUC.090 ein unbemanntes Fluggerät betreibt,
- l) entgegen Punkt UAS.LUC.080 Nummer 2 einen Widerruf oder eine Rückgabe des Betreiberzeugnisses nicht unverzüglich und elektronisch bestätigt,

- m) entgegen Punkt UAS.STS-01.010, Punkt UAS.STS-01.020, Punkt UAS.STS-01.040, Punkt UAS.STS-02.010, Punkt UAS.STS-02.020 oder Punkt UAS.STS-02.040 in Anlage 1 des Anhangs ein unbemanntes Fluggerät steuert,
 - n) entgegen Punkt UAS.STS-02.050 in Anlage 1 des Anhangs den das unbemannte Fluggeräte umgebenden Luftraum nicht ständig im Blick behält, nicht fortlaufend die Lage des unbemannten Fluggerätes durch direkte Beobachtung des Luftraums oder mit Hilfe elektronischer Mittel erfasst, den Fernpiloten nicht oder nicht rechtzeitig warnt oder ihn nicht bei der Vermeidung oder Minimierung potenziell negativer Folgen unterstützt,
 - o) entgegen Anlage 3 des Anhangs Fernpiloten für den unter die Standardszenarien fallenden Betrieb praktisch ausbildet und beurteilt und dabei seine Betriebserklärung für dieses Standardszenario oder die geforderte Erklärung nach Anlage 4 des Anhangs nicht vorlegt oder nicht einhält,
 - p) entgegen Anlage 3 des Anhangs ohne als Stelle anerkannt zu sein Fernpiloten für den unter die Standardszenarien fallenden Betrieb praktisch ausbildet und beurteilt,
- 19. entgegen § 66a Absatz 3 Satz 1 die für eine Registrierung erforderlichen Daten oder deren Änderungen nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig dem Luftfahrt-Bundesamt mitteilt; ausgenommen hiervon sind die Fälle, in denen die Voraussetzungen des Absatzes 4 vorliegen,
 - 20. entgegen § 66a Absatz 3 Satz 2 sich zusätzlich in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union registriert,
 - 21. entgegen § 66a Absatz 5 Satz 2 die Registrierungsnummer nicht auf jedem unbemannten Fluggerät anbringt,
 - 22. entgegen § 66b Absatz 3 Satz 2 die für eine Registrierung erforderlichen Daten oder deren Änderungen nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig dem Luftfahrt-Bundesamt mitteilt,
 - 23. entgegen § 66b Absatz 3 Satz 4 ein unbemanntes Fluggerät zusätzlich in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union registriert.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 wird nach der Angabe „14“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach der Angabe „15“ die Wörter „und 18 bis 23“ eingefügt.

4. Nach § 66 werden folgende §§ 66a und 66b eingefügt:

„§ 66a

Register über Betreiber von unbemannten Fluggeräten

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt ein Register nach den Anforderungen von Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 über Betreiber von unbemannten Fluggeräten mit Hauptwohnsitz im Fall von natürlichen Personen oder mit Haupt-

geschäftssitz im Fall von juristischen Personen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, die eines der folgenden unbemannten Fluggeräte betreiben:

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

Das Register nach Satz 1 dient dazu, die Erfüllung von Aufgaben zur Registrierung von Betreibern und zum Austausch von Informationen nach den Maßgaben von Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sicherzustellen.

(2) In dem Register über Betreiber von unbemannten Fluggeräten werden folgende Daten gespeichert:

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

(3) Betreiber von unbemannten Fluggeräten nach Absatz 1 Nummer 1 bis 3 mit Hauptwohnsitz im Fall von natürlichen Personen oder mit Hauptgeschäftssitz im Fall von juristischen Personen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland haben dem Luftfahrt-Bundesamt die für die Registrierung zu speichernden Daten mitzuteilen und auf Verlangen zu belegen. Ein in Deutschland registrierter Betreiber kann nicht gleichzeitig in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union registriert sein. Registrierte Betreiber teilen dem Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich jede Änderung der Voraussetzungen für eine Registrierung nach Absatz 1 oder der Daten nach Absatz 2 mit.

(4) Abweichend von Absatz 3 Satz 1 können Luftsportverbände die für die Registrierung zu speichernden Daten ihrer Mitglieder, die unbemannte Fluggeräte nach Absatz 1 Satz 1 betreiben, mit deren Einwilligung dem Luftfahrt-Bundesamt mitteilen. Absatz 3 Satz 3 gilt entsprechend.

(5) Das Luftfahrt-Bundesamt stellt eine digitale Registrierungsnummer für Betreiber nach interoperablen Standards aus, die eine individuelle Identifizierung nach den Anforderungen von Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ermöglicht. Registrierte Betreiber bringen die Registrierungsnummer auf jedem unbemannten Fluggerät an. Das Luftfahrt-Bundesamt stellt sicher, dass das Register digital und interoperabel ist und es den Mitgliedstaaten der Europäischen Union ermöglicht, über die in Artikel 74 der Verordnung (EU) 2018/1139 genannte Datenbank gegenseitig auf die Daten zuzugreifen und diese auszutauschen.

(6) Das Register nach Absatz 1 wird geführt, um es zu ermöglichen, die in Absatz 2 Nummer 1 bis 6 genannten Informationen mit anderen Behörden oder sonstigen öffentlichen Stellen im Inland auszutauschen. Die aufgrund dieser Vorschrift gespeicherten Daten dürfen von der Registerbehörde an die hierfür zuständigen Stellen anderer Staaten übermittelt werden, soweit dies zu dem in Absatz 1 Satz 2 genannten Zweck erforderlich ist

1. für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Luftverkehrs,
2. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Luftverkehrsvorschriften,
3. zur Verfolgung von Straftaten oder zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit,
4. für den Austausch von Informationen nach den Maßgaben der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in Verbindung mit Artikel 74 der Verordnung (EU) 2018/1139.

Der Empfänger der Auskunft ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die in Absatz 2 genannten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet oder genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie übermittelt werden.

(7) Die nach Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten sind nach Ablauf von zehn Jahren zu löschen, soweit sie für die Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 Satz 2 nicht mehr erforderlich sind. Wird dem Luftfahrt-Bundesamt innerhalb dieser Zehnjahresfrist die Einleitung von Ermittlungen der Staatsanwaltschaft wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze bei der Tätigkeit als Betreiber bekannt, so endet die Frist nicht vor Ablauf der Ermittlungen.

(8) Das Luftfahrt-Bundesamt legt nähere Anforderungen an das Datenformat sowie die Anforderungen zur Sicherheit gegen unbefugte Zugriffe auf das Register und bei der Datenübertragung fest.

§ 66b

Register über zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte

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

(2) In dem Register über zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte werden folgende Daten gespeichert:

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

(3) Die Registrierung erfolgt bei der Zulassung des unbemannten Fluggerätes. Eigentümer von zulassungspflichtigen unbemannten Fluggeräten haben dem Luftfahrt-Bundesamt die für die Registrierung zu speichernden Daten mitzuteilen und auf Verlangen zu belegen. Die Nationalität und das Eintragungskennzeichen des unbemannten Fluggerätes wird nach Anhang 7 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 festgestellt. Ein in der Bundesrepublik Deutschland registriertes zulassungspflichtiges unbemanntes Fluggerät kann nicht gleichzeitig in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union registriert sein. Eigentümer von registrierten zulassungspflichtigen unbemannten Fluggeräten teilen dem Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich jede Änderung der Voraussetzungen für eine Registrierung nach Absatz 1 oder der Daten nach Absatz 2 mit.

(4) Das Luftfahrt-Bundesamt stellt eine digitale Registrierungsnummer für zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte nach interoperablen Standards aus, die eine individuelle Identifizierung nach den Anforderungen von Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ermöglicht. Das Luftfahrt-Bundesamt stellt sicher, dass das Register digital und interoperabel ist und es den Mitgliedstaaten der Europäischen Union ermöglicht, über die in Artikel 74 der Verordnung (EU) 2018/1139 genannte Datenbank gegenseitig auf die Daten zuzugreifen und diese auszutauschen.

(5) § 66a Absatz 6 bis 8 gilt entsprechend.“

Artikel 2

Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

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

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

„Abschnitt 5a

Betrieb von unbemannten Fluggeräten

- | | |
|-------|--|
| § 21a | Zuständige Behörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in der Betriebskategorie „offen“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 |
| § 21b | Zuständige Behörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in der Betriebskategorie „speziell“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 |
| § 21c | Zuständige Behörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 |

- § 21d Zuständige Behörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 durch Betreiber aus Drittländern
 - § 21e Benannte und anerkannte Stellen
 - § 21f Regelungen für den Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Modellflugvereinen nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947
 - § 21g Regelungen für den Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Luftsportverbänden nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947
 - § 21h Geografische Beschränkung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten
 - § 21i Erteilung der Ausnahmegenehmigung
 - § 21j Ausweisung und Veröffentlichung geografischer Gebiete nach Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947
 - § 21k Genehmigungsfreier Betrieb von unbemannten Fluggeräten durch Behörden sowie Organisationen mit Sicherheitsaufgaben“.
2. In § 1 werden die Wörter „in der jeweils geltenden Fassung nicht anwendbar ist oder keine Regelung enthält“ durch die Wörter „und die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABI. L 152 vom 11.6.2019, S. 45) in ihrer jeweils geltenden Fassung nicht anwendbar sind oder keine Regelung enthalten.“ ersetzt.
3. Abschnitt 5a wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 5a

Betrieb von unbemannten Fluggeräten

§ 21a

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

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

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

§ 21b

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

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

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

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

§ 21c

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

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

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

§ 21d

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

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

§ 21e

Benannte und anerkannte Stellen

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

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

(3) Die Benennung nach Absatz 1 und die Anerkennung nach Absatz 2 gelten jeweils zwei Jahre. Sie können auf Antrag verlängert werden. Zudem können sie mit Nebenbestimmungen versehen, insbesondere mit Auflagen verbunden werden. Die Benennung und die Anerkennung sind jeweils zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie können widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden. Das Luftfahrt-Bundesamt legt die weiteren Einzelheiten zur Benennung und zur Anerkennung fest und veröffentlicht diese in den Nachrichten für Luftfahrer.

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

§ 21f

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

(1) Der Betrieb von Flugmodellen im Rahmen eines Modellflugvereins ist abweichend von den Anforderungen an den Betrieb von unbemannten Fluggeräten nach dem Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 zulässig, sofern

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

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

1. mit mehr als 5 Kilogramm Startmasse,
2. mit Raketenantrieb, sofern die Masse des Treibsatzes mehr als 20 Gramm beträgt,

3. mit Verbrennungsmotor, die in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von Wohngebieten betrieben werden.

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

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

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

verfügen. Sie sind verpflichtet, an einer Schulungsmaßnahme eines Luftsportverbandes, dem eine Genehmigung nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erteilt worden ist, teilzunehmen und eine entsprechende Bescheinigung über diese Teilnahme mitzuführen.

(4) Zuständige Behörde für die Erteilung einer Erlaubnis nach Absatz 2 ist die Luftfahrtbehörde des Landes. Die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach der Lage des Geländes, über dem der Modellflugbetrieb stattfinden soll.

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

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

§ 21g

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

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

1. Gefahren, die vom Betrieb von Flugmodellen für die Flugsicherheit ausgehen, zu bewerten und geeignete Risikominderungsverfahren festzulegen,

2. Schulungsmaßnahmen für Mitglieder des Verbandes oder Mitglieder von im Verband organisierten Modellflugvereinen durchzuführen und entsprechende Bescheinigungen auszustellen.

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

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

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

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

§ 21h

Geografische Beschränkung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten

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

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

1. über Flugplätzen sowie
 - a) im Falle von Flugplätzen ohne Start- und Landebahn der Luftraum in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Flugplatzbegrenzung,
 - b) im Falle von Flugplätzen mit Landebahnen der Luftraum in einer seitlichen Entfernung von weniger als 500 Metern von der Flugplatzbegrenzung oder in einer seitlichen Entfernung von weniger als 500 Metern aller in beide An- und Abflugrichtungen um jeweils 5 Kilometer verlängerten Bahnmittellinien,
2. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von 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,
4. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von Grundstücken, auf denen die Verfassungsorgane des Bundes oder der Länder oder oberste und obere Bundes- oder Landesbehörden oder diplomatische und konsularische Vertretungen sowie internationale Organisationen im Sinne des Völkerrechts ihren Sitz haben sowie von Liegenschaften von Polizei und anderen Sicherheitsbehörden,
5. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Bahnanlagen,
6. über Naturschutzgebieten im Sinne des § 23 Absatz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes, über Nationalparks im Sinne des § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes und über Gebieten im Sinne des § 7 Absatz 1 Nummer 6 und 7 des Bundesnaturschutzgesetzes,
7. über Wohngrundstücken,
8. in Kontrollzonen ab einer Höhe von 50 Metern, und
9. über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von der Begrenzung von Krankenhäusern.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder eine von ihm bestimmte Bundesbehörde kann weitere geografische Gebiete gemäß Artikel 15 Absatz 1 und 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 festlegen.

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

1. gemäß Absatz 2 Nummer 1 und 8, wenn der Betrieb in der Betriebskategorie „speziell“ stattfindet,
2. gemäß Absatz 2 Nummer 5, wenn der Betrieb in der Betriebskategorie „speziell“ stattfindet und
 - a) die Höhe des Fluggerätes über Grund stets kleiner als der seitliche Abstand zur Infrastruktur und der seitliche Abstand zur Infrastruktur stets größer als 10 Meter ist oder
 - b) das Fluggerät mindestens 100 Meter über Grund oder Wasser betrieben wird und Bundeswasserstraßen nur auf dem kürzesten Wege gequert und Schiffe sowie Schifffahrtsanlagen, insbesondere Schleusen, Wehre, Schiffshebewerke und Liegestellen, nicht überflogen werden,
3. gemäß Absatz 2 Nummer 7, wenn
 - a) die Startmasse des Gerätes bis zu 0,25 Kilogramm beträgt und das Gerät oder seine Ausrüstung nicht in der Lage sind, optische, akustische oder Funksignale Dritter zu empfangen, zu übertragen oder aufzuzeichnen, oder
 - b) der durch den Betrieb über dem jeweiligen Wohngrundstück in seinen Rechten betroffene Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte dem Überflug ausdrücklich zugestimmt hat, oder

- c) der Betrieb in einer Flughöhe von mindestens {120, 250} Metern stattfindet und
 - aa) die Luftraumnutzung durch den Überflug über dem betroffenen Wohngrundstück zur Erfüllung des Zwecks für den Betrieb unumgänglich erforderlich ist, sonstige öffentliche Flächen oder Grundstücke, die keine Wohngrundstücke sind, für den Überflug nicht sinnvoll nutzbar sind und die Zustimmung des Grundstückseigentümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten nicht in zumutbarer Weise eingeholt werden kann,
 - bb) der Fernpilot alle Vorkehrungen trifft, um einen Eingriff in den geschützten Privatbereich und das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der betroffenen Bürger zu vermeiden. Dazu zählt, dass in ihren Rechten Betroffene nach Möglichkeit vorab zu informieren sind,
 - cc) das unbemannte Fluggerät über einem Grundstück nicht länger als 30 Minuten täglich an maximal vier Tagen im Kalenderjahr betrieben wird,
 - dd) der Betrieb nicht zwischen 20:00 Uhr und 7:00 Uhr stattfindet und
 - ee) nicht zu erwarten ist, dass durch den Betrieb Immissionsrichtwerte nach Nummer 6.1 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm überschritten werden,
- 4. gemäß Absatz 2 Nummer 6 mit Ausnahme von Nationalparks, wenn
 - a) der Betrieb von unbemannten Fluggeräten in diesen Gebieten nach landesrechtlichen Vorschriften abweichend geregelt ist, oder
 - b) der Betrieb nicht zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung erfolgt und
 - aa) in einer Höhe von mehr als 120 Metern, bzw. {500, 600} Metern im Falle von Vogelschutzgebieten, stattfindet,
 - bb) der Fernpilot den Schutzzweck des betroffenen Schutzgebietes nach Absatz 2 Nummer 6 kennt und diesen in angemessener Weise berücksichtigt und
 - cc) die Luftraumnutzung durch den Überflug über dem betroffenen Schutzgebiet nach Absatz 2 Nummer 6 zur Erfüllung des Zwecks für den Betrieb unumgänglich erforderlich ist,
- 5. gemäß Absatz 2 Nummer 9, wenn der Betreiber des Krankenhauses dem Betrieb ausdrücklich zugestimmt hat.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur evaluiert gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit die in Absatz 4 Nummer 4 enthaltenen Bestimmungen für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in entsprechend geschützten Gebieten insbesondere mit Blick auf die Stör- und Scheuchwirkung auf Tiere über einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem {Einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 6}.

§ 21i

Erteilung einer Ausnahmegenehmigung

(1) Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann in begründeten Fällen Ausnahmen von dem Verbot nach § 21h Absatz 1 {im {Einvernehmen / Benehmen} mit der zuständigen Natur- und Immissionsschutzbehörde des Landes} erteilen, wenn

1. der beabsichtigte Betrieb von unbemannten Fluggeräten 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 Natur- und Umweltschutz, führen und
2. der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist.

§ 20 Absatz 5 gilt entsprechend.

(2) Die zuständige Behörde bestimmt nach pflichtgemäßem Ermessen, ob dem Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung 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 Fluggeräten,
3. weitere fachspezifische Bewertungen oder Gutachten, insbesondere zum Natur- und Lärmschutz, sofern diese im Einzelfall erforderlich sind.

(3) Schutzvorschriften insbesondere des Bundesnaturschutzgesetzes, Rechtsvorschriften, die auf Grund 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.

§ 21j

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

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

(2) Erteilt die örtlich zuständige Landesluftfahrtbehörde für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in einem geografischen Gebiet eine Ausnahmegenehmigung nach § 21i Absatz 1 als Allgemeinverfügung, können deren Nebenbestimmungen und Auflagen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übermittelt werden, das diese als Informationen über das geografische Gebiet zum Zwecke der

Geo-Sensibilisierung nach Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 veröffentlicht.

§ 21k

Genehmigungsfreier Betrieb von unbemannten Fluggeräten durch Behörden sowie Organisationen mit Sicherheitsaufgaben

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

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

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

4. § 44 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 17a bis 17d werden wie folgt gefasst:

„17a. ohne Erlaubnis nach § 21f Absatz 2 ein Flugmodell im Rahmen eines Modellflugvereins betreibt,

17b. entgegen § 21f Absatz 3 Satz 2 ein Flugmodell mit einer Startmasse von mehr als 2 Kilogramm betreibt, ohne an einer Schulungsmaßnahme eines Luftsportverbandes teilgenommen zu haben,

17c. ohne Ausnahmegenehmigung nach § 21i Absatz 1 ein unbemanntes Fluggerät in einem geografischen Gebiet betreibt,

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

b) Nummer 17e wird aufgehoben.

Artikel 3

Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

In § 19 Absatz 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), die zuletzt geändert worden ist durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2510), werden die Wörter „eines Flugmodells oder eines unbemannten Luftfahrtsystems mit jeweils einer Startmasse von mehr als 0,25 Kilogramm,“ gestrichen.

Artikel 4

Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

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

1. Abschnitt III wird wie folgt geändert:

a) Nummer 25a wird aufgehoben.

b) Nach Nummer 33 werden die folgenden Nummern 34 bis 38 angefügt:

„34.	Abnahme einer Online-Theorieprüfung und Ausstellung einer Bescheinigung zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes nach Punkt UAS.OPEN.020 Nummer 4 Buchstabe b in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb der unbemannten Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45)	25 EUR
35.	Verlängerung oder Änderung der Bescheinigung nach Nummer 34	15 EUR
36.	Umwandlung einer Bescheinigung nach § 21a Absatz 4 Satz 3 Nummer 2 LuftVO in der bis zum {einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 6 dieses Gesetzes} geltenden Fassung in eine Bescheinigung über die erfolgreich abgelegte Prüfung zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes nach Punkt UAS.OPEN.020 Nummer 4 Buchstabe b in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947	50 EUR
37.	Fernpilotenzeugnis zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947	
	a) Ausstellung eines Fernpilotenzeugnisses	
	aa) in der Betriebskategorie „offen“ nach Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 2 in Teil A des Anhangs	30 EUR
	bb) in der Betriebskategorie „speziell“ nach Punkt UAS.STS-01.020 Nummer 1 Buchstabe e Ziffer i in Verbindung mit Nummer 2 in Anlage 1 des Anhangs oder nach Punkt UAS.STS-02.020 Nummer 7 Buchstabe a in Verbindung mit Nummer 9 in Anlage 1 des Anhangs	30 EUR
	b) Verlängerung oder Änderung des Fernpilotenzeugnisses	15 EUR
38.	Ausstellung einer Bescheinigung über die Anerkennung einer Befähigung als Fernpilot aus einem Drittland nach Artikel 41 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1)	80 EUR“.

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

„21.	Benannte Stelle im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947	
------	--	--

	<p>a) Benennung einer Stelle einschließlich der Prüfung von Schulungsprogrammen für die Durchführung von theoretischen Schulungen und die Abnahme einer Theorieprüfung sowie der Überprüfung auf Fortbestehen der Benennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der Benennung</p> <p>aa) in der Betriebskategorie „offen“ nach Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 2 Buchstabe c in Teil A des Anhangs</p> <p>bb) in der Betriebskategorie „speziell“ nach Punkt UAS.STS-01.020 Nummer 2 Buchstabe b in Anlage 1 des Anhangs oder nach Punkt UAS.STS-02.020 Nummer 9 Buchstabe b in Anlage 1 des Anhangs</p> <p>b) Änderung oder Erweiterung der Benennung</p> <p>c) Verlängerung der Benennung einschließlich Überprüfung auf Fortbestehen der Benennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der verlängerten Benennung</p> <p>d) Anordnung von Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Benennung</p> <p>e) Aussetzung oder Einschränkung der Benennung</p>	<p>1 000 bis 3 500 EUR</p> <p>1 000 bis 3 500 EUR</p> <p>35 bis 525 EUR</p> <p>500 bis 2 000 EUR</p> <p>50 bis 250 EUR</p> <p>50 bis 250 EUR</p>
22.	<p>Anerkannte Stelle für die Durchführung einer praktischen Ausbildung von Fernpiloten für den Betrieb unter Standardszenarien nach Anlage 3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947</p> <p>a) Anerkennung einer Stelle einschließlich Überprüfung auf Fortbestehen der Anerkennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der Anerkennung</p> <p>b) Änderung oder Erweiterung der Anerkennung</p> <p>c) Verlängerung der Anerkennung einschließlich Überprüfung auf Fortbestehen der Anerkennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der Anerkennung</p> <p>d) Anordnung von Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Anerkennung</p> <p>e) Aussetzung oder Einschränkung der Anerkennung</p>	<p>500 bis 1 500 EUR</p> <p>35 bis 225 EUR</p> <p>250 bis 1 000 EUR</p> <p>50 bis 250 EUR</p> <p>50 bis 250 EUR</p>
23.	<p>Überprüfung des Betreibers für die Durchführung einer praktischen Ausbildung von Fernpiloten für den Betrieb unter Standardszenarien nach Anlage 3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 auf Einhaltung der Erklärung nach Anlage 4</p>	<p>100 EUR“.</p>

3. Abschnitt VI wird wie folgt geändert:

a) Nummer 16a wird wie folgt gefasst:

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

b) Nummer 16b wird aufgehoben.

c) Die folgenden Nummern 34 bis 42 werden angefügt:

„34.	<p>Betriebsgenehmigung für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes in der Betriebskategorie „speziell“ nach Artikel 5 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 12 Absatz 1 bis 4 und Teil B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947</p> <p>a) Erteilung einer Betriebsgenehmigung einschließlich Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und Vorgaben in der Betriebsgenehmigung während der Gültigkeitsdauer der Betriebsgenehmigung</p> <p>b) Verlängerung einer Betriebsgenehmigung einschließlich Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und Vorgaben in der Betriebsgenehmigung während der verlängerten Gültigkeitsdauer der Betriebsgenehmigung</p> <p>c) Aktualisierung der Betriebsgenehmigung bei erheblichen Änderungen nach Punkt UAS.SPEC.030 Absatz 2 in Teil B des Anhangs</p> <p>d) Aktualisierung der Betriebsgenehmigung für den Betrieb in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union</p> <p>e) Aussetzung oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung</p>	<p>200 bis 2 000 EUR</p> <p>40 bis 400 EUR</p> <p>50 bis 500 EUR</p> <p>50 bis 500 EUR</p> <p>100 EUR</p>
35.	Überprüfung einer eingereichten Betriebserklärung über die Einhaltung eines Standardszenarios für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes in der Betriebskategorie „speziell“ nach Artikel 5 Absatz 5 in Verbindung mit Punkt UAS.SPEC.020 in Teil B des Anhangs und Artikel 12 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 auf Vollständigkeit und Ausstellung einer Bestätigung einschließlich Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Angaben in der Erklärung während der Gültigkeitsdauer der Betriebserklärung	200 EUR
36.	<p>Betreiberzeugnis für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes in der Betriebskategorie „speziell“ nach Teil C des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947</p> <p>a) Erteilung eines Betreiberzeugnisses nach Punkt UAS.LUC.010 in Teil C des Anhangs, einschließlich Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und Vorgaben im Betreiberzeugnis in den ersten beiden Jahren</p> <p>b) Änderung des Betreiberzeugnisses nach Punkt UAS.LUC.050 Nummer 2 in Teil C des Anhangs</p> <p>c) Änderung des Sicherheits-Managementsystems nach Punkt UAS.LUC.070 in Teil C des Anhangs</p> <p>d) Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und Vorgaben im Betreiberzeugnis ab dem dritten Jahr nach Erteilung, spätestens alle zwei Jahre, wobei innerhalb dieses Zeitraumes die Gebühr nur einmalig erhoben werden kann</p>	<p>1 000 bis 6 000 EUR</p> <p>100 EUR</p> <p>50 bis 500 EUR</p> <p>250 bis 2 500 EUR</p>

	e) Aussetzung oder Einschränkung des Betreiberzeugnisses	100 EUR
37.	Ausstellung einer Bescheinigung über die Anerkennung einer Berechtigung eines Betreibers aus einem Drittland nach Artikel 41 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 zum Betrieb unbemannter Fluggeräte	500 bis 2 000 EUR
38.	Ausstellung einer Bescheinigung zum Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „speziell“ im deutschen Luftraum durch Betreiber aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Artikel 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947	100 bis 500 EUR
39.	Erteilung einer Erlaubnis zum Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Modellflugvereinen nach § 21f Absatz 2 LuftVO	30 bis 3 500 EUR
40.	Genehmigung nach Artikel 16 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in Verbindung mit § 21g Absatz 1 Satz 1 LuftVO	
	a) Erteilung der Genehmigung einschließlich Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen	2 000 EUR
	b) Änderung oder Erweiterung der Genehmigung	50 bis 400 EUR
41.	Registrierung eines Betreibers eines unbemannten Fluggerätes für den Betrieb in der Betriebskategorie „offen“ und „speziell“ nach § 66a LuftVG	
	a) natürliche und juristische Personen nach Absatz 3	20 bis 50 EUR
	b) Luftsportverbände nach Absatz 4, je durch den jeweiligen Verband registriertem Mitglied	5 EUR
42.	Registrierung eines unbemannten Fluggerätes für den Betrieb in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ nach § 66b LuftVG	100 EUR“.

4. In Abschnitt VII wird Nummer 35 aufgehoben.

Artikel 5

Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt

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

1. In Nummer 19 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
2. Folgende Nummer 20 wird angefügt:

„20. Notifizierende Behörde im Sinne des Artikels 19 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1).“

Artikel 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

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

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

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

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

Das enge Zusammenspiel zwischen den technischen Anforderungen an ein unbemanntes Fluggerät, die in der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12.

März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1) geregelt sind, und den Verfahren und Vorschriften für den Betrieb der Geräte wird an vielen Stellen durch die enge Verzahnung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 deutlich. Das Luftfahrt-Bundesamt, das nun mit der Wahrnehmung verschiedener Aufgaben aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 betraut ist, soll daher auch als notifizierende Behörde nach der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 festgelegt werden. Hierfür wird der in § 2 Absatz 1 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt beschriebene Aufgabenbereich des Luftfahrt-Bundesamtes um eine neue Nummer 20 ergänzt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

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

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

Die Verwendung neuer Begrifflichkeiten betrifft außerdem die am Betrieb beteiligten Personen und die geforderten Befähigungsnachweise beziehungsweise die Erlaubnisse zum Betrieb. So erfasst die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 für den Betrieb unbemannter Fluggeräte verschiedene Personen. Hierzu zählen insbesondere der sogenannte Betreiber eines unbemannten Fluggerätes („operator“) und der Fernpilot eines Fluggerätes („remote pilot“). Während der Betreiber nach Artikel 2 Satz 2 Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 eine juristische oder natürliche Person ist, die ein oder mehrere unbemannte Fluggeräte betreibt oder zu betreiben gedenkt, findet sich eine Definition zum Fernpiloten in der genannten Durchführungsverordnung nicht. Der Fernpilot wird in den einzelnen Regelungen als diejenige Person in Beziehung zum unbemannten Fluggerät gesetzt, die das Gerät von seinem Abheben bis zur Landung steuert und die Kontrolle darüber jederzeit innehat und innehaben muss (mit Ausnahme des autonomen Betriebs eines Gerätes). Den Fernpiloten können die sogenannten Beobachter unbemannter Luftfahrzeuge („unmanned aircraft observer“) und Luftraumbeobachter („airspace observer“) beim Betrieb des unbemannten Fluggerätes in einzelnen Konstellationen unterstützen (dies betrifft den Betrieb als sogenanntes Standardszenario, siehe Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947). Der bisher in den nationalen Vorschriften verwendete Begriff des „Steuerers“ (siehe z. B. § 21a Absatz 4 Satz 1 LuftVO) entspricht inhaltlich dem in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 nunmehr gebräuchlichen Begriff des Fernpiloten. Mit Blick auf die von der Durchführungsverordnung angestrebte Einbeziehung der unbemannten Fluggeräte in das bestehende System der Luftraumnutzung von bemannten und unbemannten Fluggeräten wird diese Begrifflichkeit nunmehr übernommen. Selbiges gilt für den bisher allgemeingebräuchlichen Begriff des „Kenntnisnachweises“ für die Bescheinigung zum Nachweis ausreichender Kenntnisse und Fertigkeiten nach den derzeitigen § 21a Absatz 4 Satz 3 und § 21e LuftVO. Im Folgenden wird im Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 für diese Nachweise der Begriff des „Kompetenznachweises“ und des „Fernpilotenzeugnisses“ gewählt, wenn die näheren Bestimmungen des Teils B und der Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 angewendet werden.

III. Alternativen

Keine.

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

IV. Gesetzgebungskompetenz

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

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

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

VI. Gesetzesfolgen

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

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

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

2. Nachhaltigkeitsaspekte

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

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund und Ländern entstehen durch das Gesetz keine zusätzlichen Haushaltsausgaben.

4. Erfüllungsaufwand

{Hinweis: Haushaltsauswirkung, Erfüllungsaufwand und Kostendeckung durch Gebühren sind noch Gegenstand einer im BMVI andauernden Prüfung in Zusammenarbeit mit Destatis}

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch das Erfordernis der Registrierung der Betreiber von unbemannten Fluggeräten in den Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ sowie der Eigentümer von zulassungspflichtigen unbemannten Fluggeräten ein unmittelbarer Erfüllungsaufwand von 5 Millionen Euro. Bis zum Jahr 2030 ist mit einem starken Wachstum in diesem Marktsegment zu rechnen, das allerdings überwiegend im kommerziellen Bereich stattfinden wird, so dass bis dahin nur mit einem weiteren Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger von 1 Million Euro zu rechnen ist.

Zurzeit werden nur ca. 19.000 unbemannte Fluggeräte kommerziell genutzt. Ein Großteil der Betreiber dürfte mehrere unbemannte Fluggeräte betreiben. Bis zum Jahr 2030 wird ein Wachstum des kommerziellen Marktes auf 126.000 unbemannte Fluggeräte erwartet. Insgesamt wird die Wirtschaft durch die Betreiberregistrierung mit ca. 1,8 Millionen Euro Erfüllungsaufwand belastet. Davon betragen die Bürokratiekosten aus den Informationspflichten für die Betreiber von unbemannten Fluggeräten ca. 290.000 Euro.

Für die Führung der Register, die Ausstellung elektronischer Registrierungsnummern, für Bescheinigungen und Zeugnisse zum Nachweis ausreichender Kompetenzen, für die Erteilung von Zulassungen in der Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ und weitere administrative Aufgaben erwächst dem Luftfahrt-Bundesamt ein Erfüllungsaufwand von 2,7 Millionen Euro bis zum Jahr 2030. Es ist davon auszugehen, dass von den zu erwartenden 126.000 kommerziell genutzten unbemannten Fluggeräten ca. 80.000 der Betriebskategorie „speziell“ mit weniger als 25 Kilogramm Startmasse zuzuordnen sind, so dass den Luftfahrtbehörden der Länder für die Erteilung der Betriebsgenehmigungen ein Erfüllungsaufwand von ca. 1,5 Millionen Euro bis zum Jahr 2030 entsteht.

5. Weitere Kosten

Es entstehen keine weiteren Kosten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung sind nicht zu erwarten.

VII. Befristung; Evaluierung

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

Anders verhält es sich mit Regelungsteilen, mit denen den Mitgliedstaaten durch die EU-Verordnung belassene Gestaltungsspielräume genutzt werden. Diesbezüglich erscheint eine nationale Evaluierung vor allem mit Blick auf die derzeit noch nicht genau absehbaren technischen Entwicklungen und Verwendungen von unbemannten Fluggeräten sowie die zu erwartende deutliche Steigerung der Drohnennutzung angezeigt. Dies betrifft insbesondere womöglich notwendig werdende Nachjustierungen bei den Regelungen zur geografischen Beschränkung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten nach §§ 21h und 21i LuftVO. Hierzu wird in vierjährigen Abständen, erstmals vier Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, ein Bericht vorgelegt.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

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

Zu Doppelbuchstabe bb

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

Nummer 16a bezieht sich auf die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für den Betrieb von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in der Betriebskategorie „speziell“ nach der genannten Durchführungsverordnung. Die Zuständigkeit der Länder erfasst dabei nur den Betrieb dieser unbemannten Fluggeräte, soweit sie eine Startmasse von weniger als 25 Kilogramm haben; bei einer darüber hinausgehenden Startmasse ist das Luftfahrt-Bundesamt zuständig. Der Grund für das Abstellen auf die Startmasse ist die mit ihr einhergehende hohe technische Komplexität des Gerätes und seiner Ausrüstung. Dem entspricht auch die bisherige Massenbegrenzung des § 21b Absatz 2 LuftVO. Die Aufgaben nach Nummer 16a können auf Antrag eines Landes auf den Bund rückübertragen werden. Eine ähnliche Rückübertragungsmöglichkeit ist bereits in der durch das Fünfzehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes eingeführten Nummer 11a enthalten.

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

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

Nummer 16d regelt die Zuständigkeit für den Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „offen“ nach Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 4 und Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Der Betrieb innerhalb dieser Kategorie kann zunächst grundsätzlich erlaubnisfrei erfolgen. Dieser Grundsatz ist aus der bisherigen Regelung des § 21a LuftVO bekannt. Der Betreiber des unbemannten Fluggerätes hat jedoch bestimmte technische Anforderungen an das Gerät, an den Betrieb und an den Fernpiloten zu beachten, die in Artikel 4 und Teil A des Anhangs näher ausgeführt werden. Zu den Vorgaben an den Betrieb zählt etwa, dass nur solche unbemannten Fluggeräte erfasst werden, die eine Startmasse von weniger als 25 Kilogramm aufweisen, und diese Geräte in einer sicheren Entfernung von Menschen gehalten und nicht über Menschenansammlungen geflogen werden. Die Zuständigkeit der Länder für die Verfolgung von Verstößen gegen diese Anforderungen ergibt sich aus § 58 Absatz 1 Nummer 18 Buchstabe b und i LuftVG in Verbindung mit § 36 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.02.1987 (BGBl. I S. 602), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 09.12.2019 (BGBl. I S. 2146) mit Wirkung vom 17.12.2019. Die Aufsicht über den Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „offen“ umfasst nicht die Durchführung von Prüfungen und die Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen zum Nachweis ausreichender Kompetenzen von Fernpiloten nach Artikel 4 Absatz 2 in Verbindung mit Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Die Zuständigkeit hierfür richtet sich nach § 21a LuftVO.

Zu Doppelbuchstabe cc

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

Zu Buchstabe b

Für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten (Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen) in der Betriebskategorie „speziell“ nach der Durchführungsverordnung

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

Zu Nummer 2

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

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung durch Einführung der neuen Nummern 18 bis 23 in § 58 Absatz 1 LuftVG.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Anfügung der neuen Nummern 18 bis 23 in § 58 Absatz 1 LuftVG erfordert diese redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe cc

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

Betreiber oder Fernpiloten beim Betrieb der unbemannten Fluggeräte mit einer Geldbuße belegen zu können.

So findet mit der neuen Nummer 18 eine Vorschrift in § 58 Absatz 1 LuftVG Eingang, die Verstöße gegen Verhaltensweisen mit Bußgeld bewehrt, die unmittelbar in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 niedergelegt sind. Eine solche direkte Bezugnahme auf das Europäische Unionsrecht ist im Rahmen des § 58 Absatz 1 LuftVG in Form der Nummer 17 bereits bekannt, die Handlungsgebote aus der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 enthält.

Mit den neuen Nummern 19 bis 23 in § 58 Absatz 1 LuftVG werden die Registrierungspflichten aus den ebenfalls neu eingefügten §§ 66a und 66b LuftVG in Bezug genommen. Mit der Einführung des Registrierungssystems für Betreiber von bestimmten unbemannten Fluggeräten und für zulassungspflichtige unbemannte Fluggeräte wird die schnelle Identifikation der Geräte ermöglicht und ein Beitrag zur sicheren Einbindung der Geräte in den Luftraum geleistet. Verstöße gegen die Registrierung selbst (siehe Nummern 19, 20, 22 und 23) oder gegen das verpflichtende Anbringen der Registrierungsnummer auf ein unbemanntes Fluggerät im Sinne des § 66a Absatz 1 LuftVG (Nummer 21) sind daher mit einem Bußgeld zu bewehren.

Die Höhe des Bußgeldes für alle Verstöße, die mit § 58 Absatz 1 Nummer 18 bis 23 LuftVG neu eingeführt werden, kann bis zu fünfzigtausend Euro betragen. Entsprechend werden die Nummern 18 bis 23 als redaktionelle Folgeänderung in § 58 Absatz 2 Satz 1 LuftVG eingefügt.

Zu Buchstabe b

Die Aufnahme der neuen Nummern 18 bis 23 in § 58 Absatz 1 LuftVG führt zu dieser redaktionellen Anpassung auch in § 58 Absatz 2 LuftVG in Bezug auf die Höhe der Geldbuße.

Zu Nummer 4

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

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

Zu § 66a LuftVG

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

Zu Absatz 1

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

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

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

Zu Absatz 2

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

Zu Absatz 3

Satz 1 regelt die örtliche Zuständigkeit für natürliche und juristische Personen. Satz 2 regelt das Verbot der Mehrfachregistrierung innerhalb der Europäischen Union. Satz 3 regelt die Pflicht der registrierten Betreiber, ihre Angaben auf dem aktuellen Stand zu halten.

Zu Absatz 4

Absatz 4 sieht eine Privilegierung für die Mitglieder von Luftsportverbänden vor, die durch die Verbände registriert werden können. Diese Möglichkeit ist in Artikel 16 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 vorgesehen.

Zu Absatz 5

Satz 1 und Satz 3 verpflichten das Luftfahrt-Bundesamt zur Speicherung der Daten in einem durch die EU-Regelungen vorgegebenen digitalen, harmonisierten und interoperablen nationalen Registrierungssystem, um es den zuständigen Behörden zu ermöglichen, die Informationen abzufragen und auszutauschen. Gemäß Satz 2 ist der Betreiber zur Anbringung der Registrierungsnummer auf jedem unbemannten Fluggerät verpflichtet. Diese Verpflichtung ergibt sich ebenfalls aus den EU-Vorgaben.

Zu Absatz 6

Satz 1 erlaubt das Führen des Registers zum Austausch von Daten mit zuständigen Stellen. Satz 2 regelt die Übermittlungsbefugnis von der im Register nach § 66a erhobenen und gespeicherten Daten und zu den enumerativ dargestellten Verwendungszwecken.

Zu Absatz 7

Absatz 7 stellt die Lösungsregeln auf, denen die im Register gespeicherten Daten unterliegen.

Zu Absatz 8

Absatz 8 stellt weitere Anforderungen an das Luftfahrt-Bundesamt zur Ausgestaltung des Datenformats und zur Gewährleistung der Datensicherheit.

Zu § 66b LuftVG

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

Zu Absatz 1

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

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

Zu Absatz 2

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

Zu Absatz 3

Satz 1 regelt, dass die Registrierung unbemannter Fluggeräte der „zulassungspflichtigen“ Kategorie bei deren Zulassung vorzunehmen ist. Satz 2 verpflichtet die Eigentümer solcher Fluggeräte, die zu erhebenden Daten mitzuteilen und auf Verlangen zu belegen. Gemäß Satz 3 folgt die Feststellung der Nationalität und des Eintragungskennzeichens den internationalen Vorgaben von Anhang 7 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944. Satz 4 regelt analog zu § 66a Absatz 3 Satz 2 LuftVG das Verbot der Mehrfachregistrierung innerhalb der Europäischen Union. Satz 5 regelt die Pflicht der registrierten Eigentümer, ihre Angaben auf dem aktuellen Stand zu halten.

Zu Absatz 4

Absatz 4 regelt parallel zu § 66a Absatz 4 die Pflicht des Luftfahrt-Bundesamtes zur Speicherung der Daten in einem durch die EU-Regelungen vorgegebenen digitalen, harmonisierten und interoperablen nationalen Registrierungssystem.

Zu Absatz 5

Absatz 5 regelt die entsprechende Geltung der in § 66a Absatz 6 bis 8 enthaltenen Anforderungen.

Zu Artikel 2 (Änderung der Luftverkehrs-Ordnung)

Zu Nummer 1

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

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

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

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

Zu Nummer 2

§ 1 LuftVO regelt den Anwendungsbereich der LuftVO. Hierzu bestimmt die Vorschrift, dass die LuftVO die Voraussetzungen und Bedingungen für die Teilnahme am Luftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland regelt, soweit die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer

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

Zu Nummer 3

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

Zu §§ 21a bis 21c LuftVO

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, die der Durchführung der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, L 296 vom 22.11.2018, S. 41) dient, führt für den Betrieb unbemannter Fluggeräte ein neues System ein, in dem die unbemannten Fluggeräte in Betriebskategorien eingeordnet werden, die sich an den technischen Spezifika der Geräte (die technischen Vorgaben richten sich dabei nach der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 und führen zur Einstufung der Geräte in verschiedene Klassen (derzeit in die Klassen C0 bis C6)), an den Anforderungen an den Fernpiloten und an der mit dem Gerät betrieblich bezweckten Verwendung orientieren. Mittels dieser Parameter wird anhand einer Risikobewertung das Gefährdungspotential, das von dem jeweiligen Betrieb eines solchen Gerätes ausgehen kann, bemessen. Je nach Betriebskategorie – und auch innerhalb der Betriebskategorie – werden unterschiedliche Anforderungen sowohl an das

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

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

Zu § 21a LuftVO

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

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

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

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

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

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

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

Zu § 21b LuftVO

Der neue § 21b LuftVO regelt die Zuständigkeit der Luftfahrtbehörden für den Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Betriebskategorie „speziell“ nach Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 5, 12, 13, Teil B, C und Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Ein Betrieb erfordert in dieser Kategorie grundsätzlich eine Erlaubnis des Betreibers („Betriebsgenehmigung“), die die zuständige Behörde nach erfolgreicher Risikobewertung des Betriebs („Specific Operations Risk Assessment“, SORA) erteilt. Einer Betriebsgenehmigung bedarf es dann nicht, wenn der Betrieb im Rahmen eines sogenannten Standardszenarios erfolgt und der Betreiber gegenüber der zuständigen Behörde eine entsprechende Betriebserklärung abgegeben hat oder der Betreiber über ein sogenanntes Betreiberzeugnis für Leicht-UAS („light UAS operator certificate“, LUC) verfügt. Bisher galt eine Erlaubnispflicht generell für den Betrieb von Geräten ab einer Startmasse von mehr als 5 Kilogramm, in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen, bei Nacht im Sinne des Artikels 2 Nummer 97 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 sowie für unbemannte Fluggeräte mit Verbrennungsmotor bei einem Betrieb in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von Wohngebieten (sie-

he § 21a Absatz 1 LuftVO in der derzeit geltenden Fassung). Auch hier fand bereits eine Bewertung anhand eines risikobasierten Ansatzes statt. Dies geschah auf Grundlage eines vereinheitlichten Verfahrens zur Risikobewertung (SORA-GER), welches gleichfalls bei der Zulassung von Ausnahmen nach dem derzeit geltenden § 21b Absatz 2 und 3 LuftVO durchgeführt wurde. Es wurde in den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Erteilung von Erlaubnissen und die Zulassung von Ausnahmen zum Betrieb von unbemannten Fluggeräten gemäß § 21a und § 21b LuftVO festgelegt. Der risikobasierte Ansatz wird nun durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 auf die Parameter der Betriebsmerkmale des verwendeten Gerätes und den beabsichtigten Betriebsbereich (zum Beispiel die Bevölkerungsdichte, Oberflächenmerkmale und mögliche zu überfliegende Gebäude) konzentriert.

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

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

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

Ferner wird das Luftfahrt-Bundesamt zuständige Behörde für die Betreiber aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Artikel 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sein, die für ihren Betrieb in der „speziellen“ Kategorie in ihrem Heimatstaat bereits eine Betriebsgenehmigung erhalten haben, eine Betriebserklärung abgegeben haben oder über ein LUC verfügen und nun beabsichtigen, ihren Betrieb auf deutschem Hoheitsgebiet aufzunehmen. Das Luftfahrt-Bundesamt kann hier als unmittelbarer Ansprechpartner auf Bundesebene für diese Betreiber und auch Fernpiloten aus anderen

EU-Mitgliedstaaten dienen. Selbiges ist für Drittlandbetreiber nach dem neuen § 21d LuftVO vorgesehen, so dass den mit der innerstaatlichen Luftverkehrsverwaltung nicht vertrauten Betreibern und Fernpiloten dieselbe Behörde auf Bundesebene als Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Mit Blick auf die Erteilung einer Betriebsgenehmigung für den Betrieb in der „speziellen“ Kategorie an die Betreiber findet eine Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Bundes- und Landesbehörden statt, um die jeweiligen Stärken der Behörden optimal zum Einsatz zu bringen. Der neue § 21b Absatz 1 Satz 1 normiert die generelle Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes auch für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen, soweit sich aus den Absätzen 2 und 3 nicht etwas anderes ergibt. Mit § 21b Absatz 2 wird geregelt, dass die Landesluftfahrtbehörden für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung zuständig sind, soweit es sich um den Betrieb von unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse von weniger als 25 Kilogramm handelt. Mit dieser Regelung finden sowohl die gute Ortskenntnis der Landesbehörden als auch ihre Praxiserfahrung aufgrund der bestehenden Verfahren zur Erteilung von Erlaubnissen und Zulassung von Ausnahmen nach den derzeit geltenden §§ 21a ff. LuftVO Berücksichtigung. Die Länder sollen damit ihren bisherigen Zuständigkeitsbereich dort beibehalten, wo der Verwaltungsprozess von den kurzen Wegen zur Landesluftfahrtbehörde mehr profitiert als von der Einheitlichkeit der Verfahren bei einer bundesweiten Behörde. Das betrifft grundsätzlich den Betrieb von unbemannten Fluggeräten bis zu einer maximalen Startmasse von 25 Kilogramm. Auf solche sogenannten kleinen unbemannten Fluggeräte („small Unmanned Aerial Vehicle“, sUAS), sind auch die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder ausgelegt, an denen sich die Bundesländer in den vergangenen Jahren orientiert haben. Die durch die Landesluftfahrtbehörden erteilten Betriebsgenehmigungen gelten im gesamten Bundesgebiet sowie in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Die Landesluftfahrtbehörden sind zudem nach dem neuen § 21b Absatz 3 in dieser Gewichtsklasse auch für die Aktualisierung derjenigen Betriebsgenehmigungen deutscher Betreiber zuständig, die ihren Betrieb in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union durchführen und daraufhin eine Aktualisierung der in Deutschland erteilten Betriebsgenehmigung begehren.

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

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

Zu § 21c LuftVO

Die Vorschrift des neuen § 21c LuftVO normiert in Absatz 1 die Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes für unbemannte Fluggeräte, die in die Betriebskategorie „zulassungspflichtig“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 fallen. Es handelt sich um besonders große oder personentragende unbemannte Fluggeräte (zum Beispiel Flugtaxi) oder solche, die Gefahrgüter transportieren. Diese Geräte sind in ihrer technischen Komplexität und ihrem Verwendungszweck vergleichbar zur bemannten Luftfahrt, wes-

halb an ihre Zulassung auch besonders hohe Anforderungen an die Sicherheit und ein entsprechend hoher Prüfungsmaßstab an die Behörde gestellt wird. Hier zeigt sich das Luftfahrt-Bundesamt aufgrund seiner langjährigen Erfahrung mit der Zulassung von Luftfahrzeugen als geeignete Behörde, da die Verwaltungsvorgänge hierzu der bemannten Luftfahrt, für die das Luftfahrt-Bundesamt bereits zuständig ist, stark ähneln.

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

Zu § 21d LuftVO

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

Zu § 21e LuftVO

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

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

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

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

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

Zu § 21f und § 21g LuftVO

Der Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Modellflugvereinen und Luftsportverbänden genießt in Deutschland eine lange Tradition. Für einen solchen Betrieb werden daher in den bislang geltenden §§ 21a und 21e LuftVO einzelne Bestimmungen, insbesondere Ausnahmen von den generell geltenden Vorgaben, getroffen. Die Besonderheit des Betriebs von Flugmodellen liegt darin, dass der Aufstieg vornehmlich auf Vereinsgelände stattfindet und die von den Flugmodellbetreibern eingesetzten Fluggeräte technisch vergleichsweise einfacher gestaltet sind. Diese Besonderheiten werden von den Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen gemäß § 16 LuftVO (NfL I 76/08) aufgegriffen, an denen sich die Bundesländer in den vergangenen Jahren orientiert haben hinsichtlich des Betriebes von unbemannten Fluggeräten auf Geländen, die fortgesetzt für die Ausübung des Modellflugsports genutzt werden. Dem mit nur geringem Risiko behafteten Betrieb von Flugmodellen wird auch von der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 Rechnung getragen. Für einen solchen Betrieb sollen die Mitgliedstaaten daher eigene Regelungen treffen können, mit denen die bewährten Verfahren fortgeführt werden, die sich aber zugleich auch in das neue, durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 vorgegebene System für den Betrieb unbemannter Fluggeräte in der Europäischen Union einfügen. Dazu trifft Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 nähere Regelungen. Deren Ausgestaltung wird in der LuftVO in den neuen §§ 21f und 21g vorgenommen. Nach der bislang mit dem Modellflugsport in Deutschland gemachten Erfahrung besteht insbesondere beim Betrieb im Rahmen von Modellflugvereinen und Luftsportverbänden ein gutes Sicherheitsniveau. Vor allem der Betrieb innerhalb einer Verbandsstruktur gewährleistet die Sicherheit des Modellfluges. Dies zeigen auch die geringen Unfallzahlen in den letzten Jahren. Im Rahmen der Verbandsarbeit findet regelmäßig eine Vermittlung technischer und luftfahrtrechtlicher Kenntnisse statt, die Aufstiege erfolgen unter fachlicher Anleitung und es besteht üblicherweise eine Selbstkontrolle durch Vereinskameraden. Darum ist es sachgerecht und mit der Sicherheit des Luftverkehrs und mit der öffentlichen Sicherheit und Ordnung vereinbar, den Betrieb im Rahmen eines Modellflugvereins auch außerhalb von speziellen Modellfluggeländen bei Einhaltung bestimmter Voraussetzungen zu privilegieren, indem für ihn Ausnahmen von den sonstigen generell geltenden Vorgaben gewährt werden. Als Betrieb im Rahmen von Flugmodellvereinen oder -vereinigungen im Sinne des Artikels 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gelten daher in der Bundesrepublik der Flugmodellbetrieb von Mitgliedern eines Luftsportverbandes oder von Mitgliedern eines in einem Luftsportverband organisierten Vereins.

Zu § 21f LuftVO

Mit der neuen Vorschrift des § 21f LuftVO sollen die innerstaatlich bewährten Verfahren des Betriebs von Flugmodellen in großen Teilen beibehalten werden. Hierfür wird der Betrieb von Flugmodellen im Rahmen eines Modellflugvereins von den Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ausgenommen, sofern er die standardisierten Verfahren eines Luftsportverbandes einhält und der Fernpilot die von der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 aufgestellten grundlegenden Anforderungen an einen sicheren Flug befolgt. § 21f Absatz 2 sieht für den Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Modellflugvereinen weiterhin einen Erlaubnisvorbehalt vor, der demjenigen des § 21a Absatz 1 Nummer 1 bis 3 in der derzeit geltenden Fassung entspricht. Er gilt zum einen für den Betrieb von Flugmodellen mit einer Startmasse von mehr als 5 Kilogramm. Hier besteht ein erhöhtes Risiko für die bemannte Luftfahrt, denn erstens bedeutet die hohe Masse eine größere maximal mögliche Batteriekapazität und damit größere Maximalflughöhe und -dauer, was einen dauerhaften Flug in der Umgebung der bemannten Luftfahrt, im Extremfall sogar von Verkehrsflugzeugen, ermöglicht. Zum anderen bedeutet eine hohe Masse im Falle einer Kollision auch ein hohes Schadensmaß; diese hängt direkt von der kinetischen Energie ab und steigt somit linear mit steigender Masse und quadratisch mit steigender Geschwindigkeit an. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass bei Tests bezüglich der Belastungs- und Widerstandsfähigkeit von Triebwerken im Falle eines Vogelschlag-Szenarios von einem ca. 3,5 Kilogramm schweren Vogel ausgegangen wird. Es ist daher anzunehmen, dass die Kollision mit einem unbemannten Fluggerät von fünf Kilogramm somit gerade das potentielle Schadensausmaß eines Vogelschlagszenarios übersteigt, das in der Luftfahrt seit Jahrzehnten bekannt ist und gegen das Maßnahmen ergriffen werden konnten. Verschärfend kommt hinzu, dass diese Flugmodelle nicht überwiegend aus weichem Gewebe bestehen, sondern auch einen metallischen Anteil haben (insbesondere die Batterie), dessen Schadwirkung die von Gewebe im Falle einer Kollision übersteigt. § 21f Absatz 2 Nummer 2 begegnet den besonderen Gefahren des Raketenantriebs. Mit Nummer 3 wird das Schutz- und Ruhebedürfnis der Bewohner berücksichtigt. Das Störungsrisiko durch den Betrieb von Flugmodellen kann durch die Begrenzung in einem akzeptablen Rahmen gehalten werden und schützt Anwohner vor unnötiger Lärmbelastung, die mit größer werdender Masse des Gerätes tendenziell ansteigt. Das Verbot gilt für das eigene Privatgrundstück nur insoweit, als durch den Betrieb Dritte beeinträchtigt oder gefährdet werden. Schließlich gilt nach § 21f Absatz 2 Satz 2 ein Erlaubnisvorbehalt für den Betrieb von Flugmodellen bei Nacht, unabhängig von deren Masse und Antrieb. Der Begriff der Nacht richtet sich dabei nach der Definition in Artikel 2 Nummer 97 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012. Der Betrieb kann daher von der zuständigen Behörde erlaubt werden, wenn eine ausreichende Lichterführung vorhanden ist oder aber die Gefahr von Kollisionen mit anderen Luftverkehrsteilnehmern durch andere Maßnahmen (z. B. Ausleuchtung der Landestelle) ausgeschlossen werden kann. Fernpiloten von Flugmodellen mit einer Startmasse von mehr als 2 Kilogramm benötigen nach § 21f Absatz 3 stets ausreichende Kenntnisse in der Anwendung und Navigation, über die einschlägigen luftrechtlichen Bestimmungen und über die örtliche Luftraumordnung. Nachweis hierfür ist die Bescheinigung über die Teilnahme an einer Schulungsmaßnahme eines Luftsportverbandes. Die Qualifikation im Umgang mit dem konkreten Flugmodell, für dessen Aufstieg die Erlaubnis nach Absatz 2 beantragt wird, kann Gegenstand der einzelfallbezogenen Entscheidung der zuständigen Behörde sein. Die Bescheinigung ist dabei nicht an das Erfordernis einer Erlaubnis nach Absatz 2 gekoppelt, sondern besteht unabhängig von ihr. Absatz 6 stellt klar, dass für den Betrieb von Modellfluggeräten zusätzlich auch die Regelungen des Umweltschutzrechts Anwendung finden.

Zu § 21g LuftVO

Zur Aufrechterhaltung eines hohen Schutzniveaus beim Modellflugbetrieb leisten die Luftsportverbände einen wesentlichen Beitrag. § 21g Absatz 1 LuftVO sieht daher vor, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder eine von ihm bestimmte

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

Zu § 21h LuftVO

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erkennt, dass der Bereich der unbemannten Luftfahrt dem stetigen Wandel unterliegt und der Betrieb unbemannter Fluggeräte in einer Vielschichtigkeit erfolgen kann (unter anderem zu unterschiedlichen Zwecken, an unterschiedlichen Örtlichkeiten, mit unterschiedlichen Auswirkungen). Daher belässt sie den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, den Betrieb der unbemannten Fluggeräte aus nicht in den Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 fallenden Gründen in bestimmten Bereichen abweichend von den generell geltenden Bestimmungen teilweise oder ganz einzuschränken oder zu erleichtern. Bereits Artikel 56 Absatz 8 der Verordnung (EU) 2018/1139 ermächtigt die Mitgliedstaaten zum Erlass nationaler Vorschriften, um den Betrieb unbemannter Fluggeräte aus Gründen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, einschließlich der öffentlichen Sicherheit oder des Schutzes der Privatsphäre und personenbezogener Daten, an bestimmte Bedingungen zu knüpfen. Nach Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 können nun aus Gründen der Sicherheit und Gefahrenabwehr, des Schutzes der Privatsphäre oder der Umwelt sogenannte geografische Gebiete definiert werden, in denen der Betrieb bestimmter unbemannter Fluggeräte untersagt, beschränkt oder genehmigungsbedürftig ist. Zudem können für geografische Gebiete bestimmte Umweltauflagen für den Betrieb festgelegt werden oder nur bestimmten Betriebskategorien Zugang gewährt werden. Auf Grundlage einer Risikobewertung können zudem die Mitgliedstaaten bestimmte geografische Gebiete festlegen, in denen der Betrieb von Anforderungen aus der „offenen“ Kategorie ausgenommen ist. Die Überführung der in den derzeitigen §§ 21a und 21b LuftVO aufgeführten Erlaubnis- und Verbotstatbestände in geografische Gebiete geschieht vor dem Hintergrund der neuen grundsätzlichen Verpflichtung, unbemannte Fluggeräte mit Geo-Sensibilisierungssystemen auszurüsten. Werden die nach § 21h Absatz 2 und 3 LuftVO festgelegten geografischen Gebiete zu Geo-Sensibilisierungszwecken gemäß § 21j LuftVO ausgewiesen, können Betreiber die amtlich festgelegten Sicherheitsinformationen einfach elektronisch abrufen. Dadurch wird die Sichtbarkeit der Verbote für die Fernpiloten erhöht bei gleichzeitigem Erhalt des bestehenden Schutzniveaus.

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

Zu Absatz 1

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

Zu Absatz 2

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

Zu Nummer 1

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

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

Zu Nummer 2

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

Zudem werden angemeldete Übungen der Bundeswehr mit einem Überflugverbot belegt: Grundsätzlich ist jede Übung von Truppenteilen der Bundeswehr außerhalb militärischer Anlagen (z. B. Liegenschaften, Truppenübungsplätzen), bei der Sonderrechte in Anspruch

genommen werden sollen (z. B. Nutzung von Grundstücken), in Übereinstimmung mit den Bestimmungen im Bundesleistungsgesetz (BLG) manöverrechtlich anzumelden. Angemeldete und genehmigte Übungen werden in den jeweiligen amtlichen Publikationsmedien der betroffenen Bundesländer, Landkreise und/oder Gemeinden veröffentlicht. Zur Reduzierung der Kollisionsgefahr mit bundeswehreigenem Flugbetrieb, aber auch aus Gründen der militärischen Sicherheit ist hier dieses geografische Gebiet einzurichten.

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

Zu Nummer 3 und 4

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

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

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

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

Im Unterschied zur bisherigen Regelung in § 21b Absatz 1 Nummer 3 und 4 LuftVO soll der Betrieb künftig nicht mehr genehmigungsfrei zulässig sein, wenn der Anlagenbetreiber diesem zustimmt. Dies geht zurück auf den Wunsch der Landesluftfahrtbehörden. In der Vergangenheit gab es Unsicherheit bezüglich der Zuständigkeit. Künftig soll es für den

Antragsteller einen einzigen Adressaten geben, nämlich die Luftfahrtbehörde. Diese kann sich ihrerseits mit weiteren in ihren Rechten möglicherweise Betroffenen austauschen und prüft umfangreich das mögliche Vorliegen weiterer Sicherheitsaspekte. Damit liegt die gesamte Zuständigkeit der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bei der Landesluftfahrtbehörde.

Zu Nummer 5

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

Ein vergleichbares Gefährdungspotential besteht bei einem Betrieb über Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen). Auch hier können durch den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes Irritationen oder Behinderungen der Autofahrer ausgelöst werden, welche gerade bei höheren Geschwindigkeiten Unfälle zur Folge haben können. Gleiches gilt für einen möglichen Absturz des Gerätes über dem fließenden Verkehr.

Zu Nummer 6

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

Zu Nummer 7

Das mit der Festlegung des Luftraums über Wohngrundstücken als geografisches Gebiet einhergehende Verbot gilt für das eigene Privatgrundstück nur insoweit, als durch den Betrieb Dritte beeinträchtigt oder gefährdet werden. Solche Beeinträchtigungen stellen insbesondere der Lärm durch den Betrieb von Flugmodellen oder die Gefahr eines Absturzes auf das Nachbargrundstück dar. Darüber hinaus können private Schutzbelange wie das allgemeine Persönlichkeitsrecht beeinträchtigt sein. Das Verbot der Nutzung von unbemanntem Fluggerät über Wohngrundstücken dient insoweit dem Schutz des Kernbereichs privater Lebensführung. Mit diesem grundsätzlichen Betriebsverbot wird staatlicherseits dem Bedürfnis nach Schutz des individuellen Lebensraumes Rechnung getragen. Darüber hinaus wird mit diesem Verbot das Schutz- und Ruhebedürfnis der Bewohner berücksichtigt.

Zu Nummer 8

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

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

Ein Betrieb bis maximal 50 Meter Höhe ist ausweislich des Wortlauts von § 21h Absatz 2 Nummer 8 LuftVO hingegen nicht verboten. Es ist aber dennoch weiterhin eine Flugverkehrskontrollfreigabe gemäß § 21 Absatz 1 Nummer 5 einzuholen.

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

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

Zu Nummer 9

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

Zu Absatz 3

Diese Regelung soll dem möglicherweise in der Zukunft entstehenden Bedürfnis nach Einrichtung weiterer geografischer Gebiete mit einhergehendem Betriebsverbot Rechnung tragen. In Frage kommen Festlegungen unter anderem im Hinblick auf den Schutz ruhiger Gebiete im Sinne von § 47d Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die Festlegung weiterer geografischer Gebiete würde dabei seitens des BMVI oder einer von ihm beauftragten Bundesbehörde analog zur Festlegung von Luftsperrgebieten und Gebieten mit Flugbeschränkungen für die bemannte Luftfahrt nach § 17 LuftVO erfolgen.

Zu Absatz 4

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

Zu Nummer 1

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

Zu Nummer 2

In Kombination mit den für die Betriebskategorie „speziell“ geltenden Anforderungen gewährleisten beide in § 21h Absatz 4 Nummer 2 erhaltenen Regelungen für den Infrastruktur-Überflugbereich die Sicherheit der dort genannten Verkehrswege. Das in Buchstabe a der Regelung beschriebene Verhältnis von Flughöhe und Abstand zur Infrastruktur (1:1-Regelung) entspricht der in den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder (NfL 1-1163-17) dargestellten einheitlichen Nebenbestimmung für Ausnahmen von den Betriebsverboten der derzeit geltenden Regelung des § 21b Absatz 1 Nummer 5 LuftVO. Die Wirksamkeit dieser in der Praxis regelmäßig angewendeten 1:1-Regelung zur Risikominimierung wurde mittlerweile auch von der Forschung bestätigt.

Zu Nummer 3

Anders als der bisherige § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 LuftVO erfasst das mit der Festlegung als geografisches Gebiet nach § 21h Absatz 2 Nummer 7 einhergehende Betriebsverbot alle unbemannten Fluggeräte der Betriebskategorien „offen“ und „speziell“ unabhängig von ihrer Startmasse und Sensorik. § 21h Absatz 4 Nummer 3 übernimmt daher die beiden Verbotsausnahmen des bisherigen § 21b Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 LuftVO. Wie bisher bleibt der Betrieb über Wohngrundstücken verboten, wenn die Startmasse des Gerätes mehr als 0,25 Kilogramm beträgt oder das Gerät oder seine Ausrüstung zum Empfang, zur Übertragung oder zur Aufzeichnung von optischen oder akustischen Signalen oder Funksignalen ausgestattet ist, wie zum Beispiel mit einem Kamerasystem. Signale für die bloße Flugsteuerung sind nicht gemeint.

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

Des staatlichen Schutzes des individuellen Lebensraumes bedarf es jedoch nicht, wenn die Betroffenen auf diesen Schutz ausdrücklich verzichtet haben. Soweit daher der Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte eines Wohngrundstücks dem Betrieb von unbemannten Fluggeräten über dem jeweiligen Grundstück zugestimmt hat, sind Überflüge über diesem Wohngrundstück möglich.

Es soll aber ein Überflug in der Betriebskategorie „speziell“ auch dann genehmigungsfrei möglich sein, wenn er in einer aus Lärmschutzgründen angemessenen Mindesthöhe von {250 / 120} Metern stattfindet, unumgänglich erforderlich ist, die Zustimmung des Grundstückseigentümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten nicht in zumutbarer Weise eingeholt werden kann, der Betrieb außerhalb der besonders lärmempfindlichen Zeiten stattfindet und nicht zu erwarten ist, dass durch den Betrieb die Immissionsrichtwerte der TA Lärm überschritten werden. Die hierfür in § 21h Absatz 4 Nummer 3 Buchstabe c aufgestellten Bedingungen entsprechen einerseits den in den Gemeinsamen Grundsätzen des

Bundes und der Länder (NfL 1-1163-17) dargestellten einheitlichen Nebenbestimmungen für Ausnahmen vom Betriebsverbot des derzeit geltenden § 21b Absatz 1 Nummer 7 LuftVO, die um weitere Vorgaben zum Schutz der Nutzungsberechtigten vor Lärm ergänzt werden. Sofern die in Nummer 3 genannten Bedingungen nicht eingehalten werden können, kann die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 21i Absatz 1 in Frage kommen.

Zu Nummer 4

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

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

Zu Absatz 5

Um die Stör- und Scheuchwirkung von unbemannten Fluggeräten auf Tiere in geschützten Gebieten näher ermitteln zu können, soll eine systematische Studie über einen Zeitraum von zwei Jahren durchgeführt werden. Dadurch sollen verschiedene Parameter des Betriebs, wie Flughöhe, Startmasse und Geschwindigkeit des Fluggeräts, auf ihre Störpotenzial hin untersucht und evaluiert werden, um mögliche Handlungsempfehlungen für mögliche weitere Maßnahmen zum Schutz der Fauna zu erarbeiten und zu der vier Jahre nach Inkrafttreten erstmals anstehenden Evaluierung der Regelung des § 21h LuftVO insgesamt mit Blick auf einen etwaigen diesbezüglichen Bedarf der Anpassung durch den Verordnungsgeber beizutragen.

Zu § 21i LuftVO

Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 21i Absatz 1 LuftVO soll die Regelungen zu den generellen Freistellungen für den Betrieb in geografischen Gebieten nach § 21h Absatz 4 LuftVO ergänzen und insoweit dem bisherigen Verfahren im Rahmen der Erteilung von Erlaubnissen oder der Zulassung von Ausnahmen nach den derzeit geltenden §§ 21a und 21b LuftVO entsprechen. Darum werden die Regelungen des § 21a Absatz 3 und 5 und 6 LuftVO hier übernommen. Damit steht weiterhin die Erteilung der Ausnahmegenehmigung im Ermessen der Behörde. Auch der Maßstab der behördlichen Prüfung für Erlaubniserteilung und Ausnahmezulassung aus § 21a Absatz 3 Satz 1 und § 21b Absatz 3 Satz 1 LuftVO in der derzeitigen Fassung bleibt mit § 21i Absatz 1 LuftVO für die Ausnahmegenehmigungserteilung erhalten. Die Erteilung der Ausnahmegenehmigung soll wegen der regelmäßig berührten Belange des Lärmschutzes und des Naturschutzes in Zukunft im {Einvernehmen / Benehmen} mit den für Immissions- und Naturschutz zuständigen Landesbehörden erfolgen.

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

{Zur Wahrung der naturschutzfachlichen Interessen und zu Zwecken des Lärmschutzes soll sich die zuständige Landesluftfahrtbehörde bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen mit der örtlich zuständigen Natur- und Immissionsschutzbehörde des Landes ins Benehmen setzen.}

Zu § 21j LuftVO

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

Zu Absatz 1

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

Zu Absatz 2

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

Zu § 21k LuftVO

Grundlage für die Ausnahmen für Behörden sowie Organisationen mit Sicherheitsaufgaben ist Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139. Nach Ansicht der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit EASA fallen unter diese Vorschrift solche Tätigkeiten oder Dienste, die mit den dort ausdrücklich genannten Behörden und Organisationen (u. a. Militär, Zoll, Polizei, Such- und Rettungsdienste) die folgende zwei Gemeinsamkeiten aufweisen: erstens, sie werden im öffentlichen Interesse vorgenommen und zweitens, sie erfordern dabei bisweilen ein anderes Risiko als der Zivilbetrieb. Eine Änderung der bisherigen Praxis ist nach Auskunft der EASA mit dieser Vorschrift nicht bezweckt.

Zu Absatz 1

Ein Betrieb unbemannter Fluggeräte durch oder unter Aufsicht von Behörden sowie Organisationen mit Sicherheitsaufgaben soll keiner Betriebsgenehmigung nach Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bedürfen. Damit wird die derzeitige Praxis der grundsätzlichen Genehmigungsfreiheit für den Betrieb durch oder unter Aufsicht von Behörden sowie Organisationen mit Sicherheitsaufgaben beibehalten. Die grundgesetzliche Bindung der Verwaltung an Recht und Gesetz sowie die Begrenzung auf kleinere Fluggeräte mit einer Startmasse von maximal 25 Kilogramm rechtfertigen diese Ausnahmeregelung vor dem Hintergrund einer risikobasierten Betrachtungsweise.

Zu Absatz 2

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

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

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

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

Die grundgesetzliche Bindung der Verwaltung an Recht und Gesetz gewährleistet hinreichend die Einhaltung der für den Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen maßgeblichen materiell-rechtlichen Bestimmungen.

Soweit der Einsatz auf einem Flugplatz stattfindet, ist weiterhin die Zustimmung der zuständigen Luftaufsichtsstelle und der Flugleitung einzuholen.

Zu Nummer 4

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

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

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

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

Zu Artikel 4 (Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung)

Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 entstehen im Bereich der unbemannten Luftfahrt neue Aufgaben für die Luftverkehrsverwaltung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, während bisherige nationale Regelungen in diesem Bereich aufgehoben werden und zu einem Wegfall von bisherigen Aufgaben führen. Diese Veränderungen haben auch Auswirkungen auf die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV), die Regelungen zur Erhebung von Kosten für Amtshandlungen der nationalen Luftfahrtbehörden trifft.

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

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

Zu Abschnitt III

Die Fernpiloten weisen ihre ausreichenden Kompetenzen durch das erfolgreiche Ablegen von Prüfungen nach, die je nach vorgesehener Betriebsart in der „offenen“ oder „speziellen“ Betriebskategorie eine Theorieprüfung und gegebenenfalls zusätzlich eine weitere Theorieprüfung oder praktische Prüfung erfordern. Diese Prüfungen werden entweder vom Luftfahrt-Bundesamt oder durch eine von ihm benannte oder anerkannte Stelle abgenommen, siehe die Regelungen in den §§ 21a ff. LuftVO. So ist zunächst vorgesehen, dass das Luftfahrt-Bundesamt die Online-Theorieprüfung für die Unterkategorien A1 und A3 der „offenen“ Betriebskategorie nach Punkt UAS.OPEN.020 Nummer 4 Buchstabe b in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 durchführen wird, die auch Bestandteil des Befähigungsnachweises für die Unterkategorie A2 (siehe Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 2 Buchstabe b in Teil A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947) sowie für die Standardszenarien in der „speziellen“ Betriebskategorie ist (siehe Punkt UAS.STS-01.020 Nummer 2 Buchstabe a und Punkt UAS.STS-02.020 Nummer 9 Buchstabe a in Anlage 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947). Für die Prüfung und Ausstellung des entsprechenden Kompetenznachweises A1 wird eine Gebühr von 25 Euro nach Abschnitt III Nummer 34 des Gebührenverzeichnisses der LuftKostV erhoben. Für eine Verlängerung oder Änderung der Bescheinigung, etwa im Falle einer Namensänderung, ist eine Gebühr in Höhe von 15 Euro zu entrichten (Abschnitt III Nummer 35 des Gebührenverzeichnisses). Die erhobenen Gebühren für die

Onlineprüfung für den Kompetenznachweis A1, der sich in erster Linie an private Haushalte und Bürger wendet, wurden so gewählt, dass die Kosten für die Erstellung und den Betrieb des Prüfungssystems voraussichtlich gedeckt werden. Es soll eine bewusst niedrige Schwelle zum Absolvieren der Prüfung bestehen und die Kenntnisse der Fernpiloten in der Breite durch den preiswerten Erwerb der Kompetenznachweise erhöht werden. Da diese Amtshandlungen zum Erwerb eines Kompetenznachweises für das Steuern eines unbemannten Fluggerätes dienen, werden sie in Abschnitt III des Gebührenverzeichnisses („Prüfungen und Überprüfungen von Luftfahrt- und Flugsicherungspersonal für den Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen“) eingefügt.

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

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

Als redaktionelle Folgeänderung zur Neufassung des Abschnitts 5a der LuftVO wird Nummer 25a in Abschnitt III des Gebührenverzeichnisses mangels Bezugsnorm aufgehoben.

Zu Abschnitt IV

Eine der Voraussetzungen zum Erhalt des Fernpilotenzeugnisses stellt neben der Online-Theorieprüfung der Unterkategorie A1 das Absolvieren einer zusätzlichen Theorieprüfung nach Punkt UAS.OPEN.030 Nummer 2 Buchstabe c in Teil A des Anhangs dar. Diese Prüfung kann durch Stellen angeboten und abgenommen werden, die vom Luftfahrt-Bundesamt nach § 21e Absatz 1 LuftVO benannt sind. Die Gebühr in Höhe von 1000 bis 3500 Euro für die Benennung einer Stelle beinhaltet neben der Prüfung der grundsätzlichen Geeignetheit der Stelle auch die Prüfung der Verfahren der Durchführung und der Inhalte der Prüfungen, mit denen die Theorieprüfung abgenommen werden soll, um hier ein vergleichbares und gleichbleibend hohes Prüfungsniveau in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben zu gewährleisten (siehe Abschnitt IV Nummer 21 des Gebührenverzeichnisses). Aufgrund der sehr großen Spanne an Antragstellern bei den benannten

Stellen (von z. B. Einzelpersonen bis zu Verbänden mit bis zu 50 Prüfstellen, die sich bei deren Verbandsmitgliedern befinden), ergeben sich unterschiedliche Prüfumfänge und ein unterschiedlicher Verwaltungsaufwand bei der Genehmigung und Überwachung dieser Stellen. Diesen Unterschieden trägt der Gebührenrahmen von 1000 bis 3500 Euro Rechnung. In der erhobenen Benennungsgebühr ist auch die Überprüfung des Fortbestehens der Benennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der Benennung enthalten. So kann die Behörde die Einhaltung der Vorgaben in einem überschaubaren Zeitraum – die Benennung wird für zwei Jahre ausgestellt – überprüfen und bietet der benannten Stelle zugleich Klarheit darüber, dass nicht mit weiteren Gebühren aufgrund stattfindender Überprüfungen in diesem Zeitraum zu rechnen ist. Selbige Planungssicherheit und Transparenz liegt der Gebühr in Höhe von 500 bis 2000 Euro zur Verlängerung der Benennung zugrunde, die die Überprüfung der weiteren Einhaltung der Benennungsvoraussetzungen und Einhaltung der Nebenbestimmungen während der Gültigkeitsdauer der verlängerten Benennung miteinschließt. Ferner trägt diese gegenüber der Erstgenehmigung reduzierte Gebühr dem Umstand Rechnung, dass die bei der Stelle etablierten Verfahren dem Luftfahrt-Bundesamt bereits bekannt sind und die Prüfungsinhalte und -abläufe bereits genehmigt sind. Wird eine Änderung oder Erweiterung der Benennung vorgenommen, so kann die Behörde hierfür eine Gebühr in Höhe von 35 bis 525 Euro erheben (siehe Abschnitt IV Nummer 21 Buchstabe b des Gebührenverzeichnisses).

Neben der Benennung einer Stelle nach § 21e Absatz 1 LuftVO kann das Luftfahrt-Bundesamt auch nach § 21e Absatz 2 LuftVO eine Stelle für die Durchführung einer praktischen Ausbildung von Fernpiloten und die Ausstellung der Akkreditierung für den Betrieb unter Standardszenarien nach Anlage 3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 anerkennen (siehe zu den unterschiedlichen Begrifflichkeiten bereits die Ausführungen zu § 21e LuftVO). Die hierzu erhobene Gebühr liegt in einem Rahmen von 500 bis 1500 Euro, ihre Verlängerung oder Änderung bei 250 Euro bis 1000 Euro (siehe Abschnitt IV Nummer 22 des Gebührenverzeichnisses). Der im Vergleich zu den benannten Stellen niedrigere Gebührenrahmen lässt sich auf den zu erwartenden geringeren Prüfaufwand für das Luftfahrt-Bundesamt und den geringeren wirtschaftlichen Nutzen für den Antragsteller zurückführen. Für das weitere Verwaltungshandeln des Luftfahrt-Bundesamtes im Zusammenhang mit benannten und anerkannten Stellen, etwa auf Veranlassung durch die Stellen (35 bis 225 Euro), oder zur Aufrechterhaltung der Benennung beziehungsweise Anerkennung (50 bis 250 Euro) werden in diesem Rahmen Gebühren entsprechend der im konkreten Fall durchzuführenden Amtshandlung erhoben.

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

Zu Abschnitt VI

Abschnitt VI widmet sich den Amtshandlungen im Bereich der Verwendung und des Betriebs von Luftfahrtgerät. Nach Nummer 16a und Nummer 16b dieses Abschnitts des derzeitigen Gebührenverzeichnisses kann für die Erteilung einer Erlaubnis für den Betrieb eines unbemannten Fluggerätes nach dem bisherigen § 21a Absatz 1 LuftVO eine Gebühr von 30 bis 3500 Euro, für die Zulassung einer Ausnahme von den Betriebsverboten

nach § 21b Absatz 2 oder 3 LuftVO eine Gebühr von 50 bis 3500 Euro erhoben werden. Die nunmehr im Rahmen der „speziellen“ Betriebskategorie geforderte Betriebsgenehmigung, Betriebserklärung oder ein Betreiberzeugnis für den Betrieb des unbemannten Fluggerätes werden daher ebenfalls in diesem Abschnitt in den Nummern 34 bis 36 des Gebührenverzeichnisses neu verortet.

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

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

Die Gebühr zur Erteilung der Betriebsgenehmigung umfasst auch die Überprüfung zur fortlaufenden Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen und Vorgaben in der Betriebsgenehmigung während der Gültigkeitsdauer der Betriebsgenehmigung. Nach Punkt UAS.SPEC.080 in Teil B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 trägt die zuständige Behörde die Geltungsdauer in die Betriebsgenehmigung ein. In diesen Zeitraum, der beispielsweise bei zwei Jahren liegen könnte, überprüft die Behörde auch die Einhaltung der infolge der Risikobewertung erteilten und gegebenenfalls mit dezidierten Vorgaben an den Betrieb (Ort, Zeit, etc.) versehenen Genehmigung. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist zu überwachen, um das potentiell vom Betrieb ausgehende Risiko durch Einhaltung der Vorgaben in der Betriebsgenehmigung zu mitigieren.

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

administrativen Aufwand nicht vorhersehbaren behördlichen Handelns auf Veranlassung des Antragstellers ab.

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

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

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

Für den Bereich des Modellflugs nach §§ 21f und 21g LuftVO und Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 wird durch die Änderung von Abschnitt IV des Gebührenverzeichnisses mit Nummer 39 ein neuer Gebührentatbestand für die Erteilung einer Erlaubnis zum Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Modellflugvereinen nach § 21f Absatz 2 LuftVO geschaffen. Der hierfür angesetzte Gebührenrahmen orientiert sich an

demjenigen der derzeitigen Nummer 16a. Die Luftsportverbände können eine Genehmigung nach Artikel 16 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in Verbindung mit § 21g LuftVO erhalten, für die eine Gebühr in Höhe von 2000 Euro zu entrichten sein wird (siehe Abschnitt VI Nummer 40 des Gebührenverzeichnisses).

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

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

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

Zu Nummer 1

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

Zu Nummer 2

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

Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)

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