



# DEUTSCHER AERO CLUB E.V.

MITGLIED DER FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE  
UND DES DEUTSCHEN OLYMPISCHEN SPORTBUNDES

07.08.2009

Sehr geehrte Frau Cramer,

der Deutsche Aero Club bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfes zur Änderung der Luftverkehrsordnung und anderer luftrechtlicher Vorschriften. Die Spezialisten unseres Verbandes haben die folgenden Punkte herausgearbeitet, und wir beantragen die Änderungen wie nachfolgend dargestellt in die Verordnung aufzunehmen.

Seite 16, 1. §1 Absatz 4, 1.

Der DAeC freut sich, dass der von uns unterstützte und am 2. Juli noch einmal in Bonn vorgetragene Antrag für den Wegfall der Zulassungspflicht für alle Luftsportgeräte (also nun auch für die dreiachsgesteuerten Luftsportgeräte) bis 120 kg Leermasse den Weg in die LuftVZO gefunden hat.

Damit wird den "Einfachstgeräten" wieder die Chance gegeben, sich preisgünstig zu etablieren. Zusätzlich freuen sich die Piloten über die zusätzliche Erleichterung durch den Verzicht auf den Nachweis der medizinischen Fliegertauglichkeit und die unbefristete Lizenz.

Die vorgesehene Änderung der LuftVO / LuftVZO entsprechend Datenblatt Nr. 16/12183 betrifft auch den Modellflug. Die beabsichtigten neuen Regelungen in LuftVO § 15a, b), (3) und § 16, b) 7. in Verbindung mit den Begründungen II. zu Artikel 1 schränken den Modellflug unzumutbar ein und machen den Betrieb von Freiflugmodellen (Modelle ohne Radio Control = Funkfernsteuerung) nach den geltenden sportlichen Regeln der Fédération Aéronautique (FAI) unmöglich. Mit dieser Einschränkung werden die Modellflugsportler dieser Kategorie vom internationalen Modellflugsport ausgeschlossen. Damit gäbe es keine Möglichkeit mehr, Meisterschaften in dieser Disziplin in Deutschland durchzuführen.

Grundsätzlich begrüßen wir eine Abgrenzung zwischen Flugmodellen nach LuftVG §1, (2), 9. und Unmanned Aerial Vehicles (UAVs) nach LuftVG §1, (2), 11. Insbesondere autonom fliegende UAVs (beispielsweise GPS-gesteuerte) gehören nach unserer Auffassung nicht zu den Flugmodellen.

Bis heute gibt es keine eindeutige allgemeine Definition für Flugmodelle in Abgrenzung zu anderen unbemannten Flugkörpern bzw. Luftfahrzeugen. Die Definition in LuftVZO §1, (1), 8. bezieht sich auf Flugmodelle, die schwerer als 25 kg sind und lässt Freiflugmodelle völlig außer acht, da diese keinen Steuerer haben.

In Anbetracht der vorgesehenen Änderungen sollte der Gesetzgeber an geeigneter Stelle in LuftVG oder LuftVO eine Definition einfügen, die für alle Flugmodelle gilt. Die Definition könnte wie folgt lauten:

Flugmodelle sind unbemannte Luftfahrzeuge, die in Sichtweite des Steuerers oder Starters überwiegend zum Zweck des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden.

Dazu folgende Anmerkungen: Das Wort „Starter“ ist eingefügt, um die Freiflugmodelle mit zu erfassen, da diese nicht gesteuert werden und folglich keinen Steuerer haben. Freiflugmodelle haben eine Masse von weniger als 5 kg.

Die Definition der Sichtweite aus der vorgesehenen Ergänzung LuftVO §15a, b), (3) „Der Betrieb erfolgt außerhalb der Sichtweite des Steuerers, wenn das Luftfahrtgerät ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr zu sehen oder eindeutig zu erkennen ist“ ist für den Sportbetrieb nicht akzeptabel, da bereits Ferngläser in der Begründung auf Seite 27 zu besonderen optischen Hilfsmittel gezählt werden.

Die Sportregeln der FAI schreiben bei Freiflugmodellen die Beobachtung mit Ferngläsern zur genauen Erfassung der Flugzeit vor. Mit der obigen Formulierung wäre ein großer Bereich des internationalen Modellflugsports in Deutschland nicht mehr möglich! Um den Modellflugsport in dieser traditionellen und ursprünglichen Form zu erhalten, sind entweder Ferngläser als übliche optische Hilfsmittel zuzulassen oder die Worte „ohne besondere optische Hilfsmittel“ sind zu streichen.

Das Wort „überwiegend“ ersetzt das bisherige Wort „ausschließlich“, da die Abgrenzung zwischen „Sport und Freizeit“ einerseits und „gewerblich“ andererseits nicht eindeutig ist. Es handelt sich in beiden Fällen um dieselben Luftfahrzeuge, die heute überwiegend fertig oder fast fertig gekauft und nicht mehr vom Anwender selbst gebaut werden.

Neben größeren mittelständischen Unternehmen gibt es eine Vielzahl von Kleinherstellern von Flugmodellen und Zubehör für den Sport- und Freizeitbereich. Diese Flugmodelle nebst Zubehör werden erprobt, getestet und auf Veranstaltungen zum Zwecke der Vorstellung und Werbung vorgefliegen. Das ist wohl möglicherweise als gewerblich einzustufen und bedarf nach LuftVO neu §15a, b), (3) oder LuftVO §16, (1), 7. grundsätzlich einer Genehmigung. Das ist unnötiger bürokratischer Aufwand, weil unmittelbar nach Verkauf dasselbe unbemannte Luftfahrzeug im Sport- und Freizeiteinsatz genehmigungsfrei geflogen werden darf. Ein unterschiedliches Gefährdungspotenzial ist nicht ersichtlich.

Auf Seite 28 der Begründungen wird davon ausgegangen, dass allein die Montage einer Kamera aus einem Flugmodell ein gewerbliches UAV macht. Das ist nach unserer Überzeugung nicht richtig. Auf fast allen Modellfluggeländen gibt es inzwischen Flugmodelle, die temporär mit einer Kamera ohne jede gewerbliche Absicht ausgerüstet sind. Der eigentliche Sport- und Freizeitweck wird damit nicht verändert. Die Möglichkeit von Fotos und Videoaufnahmen dient lediglich privaten Zwecken. Auch das Gefährdungspotenzial wird durch das Anbringen einer Kamera nicht verändert.

Weiter sind auf Grund von neuen technischen Möglichkeiten neue sportliche Wettbewerbsformen in der Entwicklung, die zum Zwecke der Dokumentation den Einsatz von Kameras am Flugmodell erforderlich machen, z. B. die Dokumentation der Umrundung von Wendepunkten. Die technische Ausrüstung von Flugmodellen, ist gänzlich ungeeignet, als Kriterium für den gewerblichen Einsatz herangezogen zu werden.

Zusätzlich möchte der DAeC noch zur Änderung der LuftVO vom 17. November 2006 Stellung nehmen:

„§16, (1), 1. d) aller Art in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen, auf Flugplätzen bedarf der Betrieb von Flugmodellen darüber hinaus der Zustimmung der Luftaufsichtsstelle oder der Flugleitung,“

Wider Erwarten hat diese Passage zu großem bürokratischem Aufwand und damit zu viel Ärger bei den Modellfliegern und Haltern von Flugplätzen / Fluggeländen geführt. Die Genehmigungspraxis der regional zuständigen Behörden ist extrem unterschiedlich, von einfachem „Durchwinken“ bis hin zu Forderungen von aufwendigen Gutachten und Geländeneuzulassung. Außer Aufwand und Ärger bei Behörden und Anwendern hat die Neuregelung von 2006 keine Vorteile gebracht. Es ist sinnvoll, wenn wieder die alte Regelung, die vor November 2006 galt eingeführt wird. Sie fordert, dass für den Betrieb von Flugmodellen auf Flugplätzen allein die Zustimmung der Luftaufsichtsstelle oder der Flugleitung ausreichend ist. Für die Korrektur wären nur die Worte „darüber hinaus“ zu streichen.

Wir möchten daher anregen, was prinzipiell auch durch das BMVBS wie auf Seite 3 des Vorblattes unter Punkt F., Ziffer 2, zweiter Absatz aufskizziert wird, dass sich das BMVBS mit einer kleinen Expertengruppe aus der Modellflugsportsparte zusammensetzt und austauscht, um einerseits das derzeit bereits gegebene Einsatzspektrum von Modellflugzeugen umfassender einschätzen zu können und andererseits eine konkretere und ziel führende Abgrenzung von UAV's zu dem Einsatz von Modellflugzeugen für sportliche Zwecke vornehmen zu können.

Für weitere Fragen zu der Kommentierung des DAeC stehen Ihnen die Mitarbeiter der Bundesgeschäftsstelle des DAeC in Braunschweig gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß



Günter Bertram  
Generalsekretär