



Ratgeber Freizeit und Natur

Rechtliche Hinweise zum Luftsport und Naturschutz

Damit Sie die Schönheiten der Natur genießen und sich erholen können - aber nicht mit dem Gesetz in Konflikt kommen!

Welche Grundregeln sollten Sie stets beachten?

Führer und Betreiber von Luftfahrzeugen - dazu gehören neben (Motor-) Flugzeugen und Hubschraubern auch Segelflugzeuge, Motorsegler, bemannte Freiballone, Flugmodelle, unbemannte Luftfahrtsysteme (sog. Drohnen), sowie Luftsportgeräte wie Ultraleichtflugzeuge, Hängegleiter, Gleitsegel und Sprungfallschirme - sollten stets die luftrechtlichen Grundregeln beachten:

- Luftfahrzeuge dürfen nicht in fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Weise so betrieben werden, dass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden (Anhang SERA 3101 der VO (EU) Nr. 923/2012).
- Der Lärm, der bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht wird, darf nicht stärker sein, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung unvermeidbar erfordert (§ 5 LuftVO).

(...)

Was sollten Sie bei Starts und Landungen beachten?

Starts und Landungen unterliegen grundsätzlich dem Flugplatzzwang und sind nur auf dafür genehmigten Flugplätzen zulässig (§ 25 Abs. 1 in Verbindung mit §§ 6 ff. LuftVG). Außenstarts und Außenlandungen außerhalb der dafür genehmigten Plätze bedürfen

- einer luftrechtlichen Erlaubnis des Luftamts für Flugzeuge, Hubschrauber, Ultraleichtflugzeuge, Reisemotorsegler sowie - nur bei Außenstarts - für Segelflugzeuge, Motorsegler (außer Reisemotorsegler) und bemannte Freiballone (§ 25 Abs. 1 LuftVG, § 18 Abs. 1 und 3 LuftVO) bzw.
- einer luftrechtlichen Erlaubnis des beauftragten Luftsportverbands
 - nur bei Außenstarts - für Hängegleiter und Gleitsegel sowie - nur bei Außenlandungen - für Sprungfallschirme (§ 25 Abs. 1 LuftVG, § 18 Abs. 1, 2 und 3 LuftVO)
- sowie der Zustimmung des Grundstücksberechtigten (§ 25 Abs. 1 LuftVG). Vor der Entscheidung über eine Erlaubnis ist die Naturschutzbehörde zu beteiligen (§ 3 Abs. 5 BNatSchG).

(...)

Welche Ausnahmen gelten für Drohnen und Flugmodelle?

Keiner luftrechtlichen Erlaubnispflicht unterliegt der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen

- mit weniger als 5 kg Startmasse (§ 21a Abs. 1 Nr. 1 LuftVO),
 - mit Raketenantrieb, deren Treibsatz nicht mehr als 20 g beträgt (§ 21a Abs. 1 Nr. 2 LuftVO),
 - mit Verbrennungsmotoren in einer Entfernung von mindestens 1,5 km von Wohngebieten (§ 21a Abs. 1 Nr. 3 LuftVO),
 - aller Art in einer Entfernung von mindestens 1,5 km von der Begrenzung von Flugplätzen (§ 21a Abs. 1 Nr. 4 LuftVO),
 - am Tag (§ 21a Abs. 1 Nr. 5 LuftVO).
- Liegen diese Voraussetzungen nicht vor, ist eine Erlaubnis des Luftamts erforderlich. Vor der Entscheidung über eine Erlaubnis ist die Naturschutzbehörde zu beteiligen (§ 3 Abs. 5 BNatSchG). Ergänzend wird auf folgende Links hingewiesen:
- Klare Regeln für den Betrieb von Drohnen:
<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LR/151108-drohnen.html>
 - Informationen zum sicheren Drohnenflug:
www.sicherer-drohnenflug.de

(...)

Fluggelände Schnaittach-Rothenberg

(Gleitschirm- und Modellflug)

FSC FRANKEN e.V.



Zu Drohnenflug im Fluggelände

So man alle anderen Voraussetzungen einhält, kann und darf man bestimmte Drohnen auch in Deutschland in etlichen Bereichen ansonsten luftrechtlich "erlaubnisfrei" fliegen - grundsätzlich dann und dort, wo es eben nicht explizit verboten ist und solange es einem dort legal möglich ist und nicht ggf. individuell verboten wird oder sich aufgrund der Umstände doch selbst verbietet. Bezgl. Ersterem können Drohnenapps wie **Droniq App (frühere DFS-DrohnenApp)** helfen, die grundsätzlich jedoch nur Anhaltspunkt sind, wo man ggf. *grundsätzlich* fliegen darf. Sie bieten i.d.R. keine 100%-ige Sicherheit für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der Informationen und betreffen primär den "Luftraum". Vor dem *FLIEGEN* aber steht das *STARTEN* und erst mit dem *LANDEN* ist es beendet. Alle drei Phasen unterliegen aber einschränkenden Bedingungen!

Neben Luftraumbeschränkungen haben also auch bestimmte Vorgänge und Verhältnisse am Boden einen Einfluss darauf, ob ein gewisser Flug mit einem unbemannten Luftfahrzeugsystem (UAS) (Drohnen und Flugmodelle) letztlich tatsächlich "erlaubt" - oder sagen wir besser insgesamt legal durchführbar - ist oder eben nicht. Rein praktisch hilft die "luftrechtliche Erlaubnisfreiheit" bzw. die Tatsache, daß man irgendwo in einem bestimmten Luftraum, einer Region, einem Bereich bzw. in bestimmten "geografischen UAS-Zonen" luftrechtlich grundsätzlich berechtigt fliegen könnte, alleine erstmal ebensowenig, wie die hehre Bestimmung in § 1 LuftVG (1) ("Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, (...).". Das heißt verständlicherweise auch nicht, daß jederman "einfach" fliegen kann bzw. voraussetzungslos das Recht dazu hat.

Es kann auch in luftrechtlich grundsätzlich "offenen/erlaubten" bzw. "erlaubnisfreien" Fällen und den in Drohnen-Apps als "erlaubt" bezeichneten Bereichen "verboten" sein, wenn schlicht andere öffentlich-/ordnungsrechtliche oder zivilrechtliche Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Eine ganz grundlegende Anforderung ergibt sich dabei aus LuftVG § 25 (!): "*Luftfahrzeuge dürfen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze nur starten und landen, wenn der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte zugestimmt (...) hat.*" Auch das ist eine luftrechtliche Vorschrift und wer zwar "erlaubt" fliegt, dazu aber "verboten" startet und landet, dessen luftrechtlicher Verstoß hat ggf. nur einen anderen Namen.

Im Fluggelände Schnaittach-Rothenberg (zugelassenes Gleitschirm-Fluggelände nach LuftVG § 25) ist der FSC FRANKEN e.V. als Geländehalter sowohl luftrechtlich Berechtigter wie "sonst Berechtigter" (s.a. FlugBO § 1 und § 2). Für eine Genehmigung zum "Drohnen-Fliegen" oder besser zum *Starten* und *Landen* im Gelände ist daher auch für Drohnenpiloten der FSC FRANKEN zuständig und eine solche kann ausschließlich auf Basis der FlugBO erteilt werden. (Für Drohnen sind dabei letztlich die Modellflug-Regelungen anwendbar.)

Bei Einhaltung des entsprechenden Drohnen vorgeschriebenen Betriebs im direkten Sichtbereich (VLOS, visual line of sight) des Remote Pilot dürfte ein Fliegen im Fluggelände Rothenberg mit Starts und Landungen "außerhalb" (nach Einholung der dann ohnehin auch dort nötigen Genehmigung der betreffenden anderen Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigten!) schwierig bis unmöglich sein. Spätestens dann, wenn der Drohnen-Pilot Flugbetrieb im Fluggelände Rothenberg feststellt, müßte er seinen Flug dort beenden, auch und gerade wegen des "außerhalb" und unter Sicherheitsaspekten ggf. grundsätzlich ungeeignet gelegenen Standorts.

Drohnenpiloten seien ausdrücklich darauf hingewiesen, daß entsprechende luftrechtliche Bestimmungen sowie die FlugBO des Fluggeländes der Sicherheit des Luftverkehrs und/oder der öffentlichen Sicherheit und/oder Ordnung dienen und diese sowie ggf. insbesondere entsprechende luftaufsichtliche Verfügungen nach § 29 LuftVG (s.a. FlugBO § 1 (9)) auch für sie verbindlich sind.