

men einsetzen – fertig. Ich merke: notfalls geht es sogar noch einfacher und billiger!

An dieser Stelle breche ich den Vorgang nun ab, denn ich wollte ja nur wissen, wie schnell und günstig man in Deutschland an einen „Kenntnisnachweis“ gelangen kann. Meine Freunde bei Facebook hatten also Recht. Schnell, einfach und billig. Das Angebot des DMFV ist schön bunt, gut gemacht und der Begriff „Kenntnisnachweis“ wird irreführend für Modellflugzeuge genauso verwendet wie

für kommerziell genutzte Multicopter. Das Problem ist nun aber, dass ich immer noch nicht weiß, ob ich mit dem DMFV-Kenntnisnachweis meine Inspire privat fliegen darf. Was ist überhaupt privat? Ja, es hängt eine Kamera dran - aber die benutze ich ja nicht immer. Manchmal will ich einfach nur so fliegen. Ein anderes Mal mache ich tatsächlich Bilder... wenn die gut werden, zeige ich sie bei Facebook. Und wenn die sehr gut werden, dann kommen die bei uns zu Hause an die Wand. ■

» Ein Problem stellen die Freizeitpiloten dar, die nicht an Luftsportvereine angebunden sind und deshalb selbst nach **einer Einweisung über das Internet weder über die erforderlichen Kenntnisse noch Fertigkeiten verfügen** «



Dr. Ulrich Dieckert

Rechtsanwalt aus Berlin, www.drohnenrecht.de

Offensichtlich gibt es zwei Welten von Kenntnissnachweisen. Welche Vorgaben an die Qualität macht hier eigentlich der Gesetzgeber?

In der Tat gibt es zwei Welten von Kenntnissnachweisen, die sich nach dem Verwendungszweck der Drohne richten: Das sind zum einen solche, die für den kommerziell-professionellen Betrieb von Drohnen (unbemannten Luftfahrtsystemen) benötigt werden und nach bestandener Prüfung ausgestellt werden. Und das sind solche, die nur zum Betrieb zu Sport und Freizeit Zwecken (Flugmodelle) ausreichen und nach einer Einweisung erteilt werden. Die Anforderungen an diese Kenntnissnachweise finden sich in der novellierten LuftVO und sind leider nur sehr dürftig formuliert; insbesondere die Unterschiede werden erst

nach Lesen mehrerer Fundstellen einigermaßen klar. Gemäß § 21a Abs. 4 LuftVO haben Steuerer von unbemannten Fluggeräten (dies betrifft sowohl gewerblich eingesetzte UAS als auch zu Sport- und Freizeit Zwecken betriebene Multikopter oder Flugmodelle) Kenntnisse in folgenden Bereichen nachzuweisen: „Anwendung und Navigation der Fluggeräte, einschlägige luftrechtliche Grundlagen und die örtliche Luftraumordnung“. Der Nachweis wird im Falle von UAS durch die Bescheinigung über eine bestandene Prüfung vor einer vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Stelle erbracht (das Verfahren ist in § 21d LuftVO geregelt), im Falle von Flugmodellen durch eine Bescheinigung über eine erfolgreiche Einweisung durch einen Luftsportverband oder einen beauftragten Luftsportverein (Verfahrensregelung in

§ 21e LuftVO). Wie eine solche Prüfung oder Einweisung im Einzelnen aussehen soll und welche Anforderungen zu stellen sind, verraten die einschlägigen Regeln der LuftVO nicht. Der einzige Unterschied besteht darin, dass die Stellen, welche die Prüfungen für die Betreiber von gewerblich betriebenen UAS durchführen wollen, nur dann vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) anerkannt werden, wenn „der Prüfungsumfang geeignet ist, die Qualifikation des Steuerers festzustellen“, während die Luftsportverbände die Anforderungen für die Einweisung selbst bestimmen können und der Kenntnissnachweis ohne Prüfung ausgestellt wird. Für die anerkannten Stellen hat allerdings das LBA einige Vorgaben gemacht (Prüfungsablauf, Bewertungsverfahren, Qualitätssicherung) und den Prüfungsfragenkatalog geprüft und genehmigt. So sind in der Prüfung mindestens 75% von 51 Fragen aus den Fachgebieten Luftrecht, Meteorologie, Flugbetrieb und Navigation richtig zu beantworten.

Wie ist „Sport und Freizeit“ in Bezug auf den § 1 LuftVG als Trennlinie zwischen Flugmodell und UAS genau zu verstehen?

Nach der unveränderten Definition in § 1 Abs. 2 letzter Satz LuftVG wird zwischen „unbemannten Luftfahrtssystemen“, die nicht zu Zwecken des Sports und der Freizeitgestaltung (d.h. also kommerziell-professionell) betrieben werden einerseits, und „Flugmodellen“, „Luftsportgeräten“ sowie „sonstigen für die Benutzung des Luftraumes bestimmten Geräte“ andererseits differenziert. Die Abgrenzung zwischen Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtssystemen richtet sich also im Wesentlichen nach dem Zweck der Nutzung des unbemannten Fluggerätes: erfolgt der Einsatz zu Zwecken des Sportes (z.B. der Betrieb eines Jagdfliegerclubs im Modellflugverein) oder der Freizeitgestaltung (z.B. der private Betrieb des als Weihnachtsgeschenk erhaltenen Multikopters im Stadtpark), so handelt es sich im rechtlichen Sinne um ein Flugmodell. Wurde hierunter bisher der verkleinerte Nachbau von existierenden Vorbildern aus dem Luftverkehr verstanden, so umfasst der Begriff des „Flugmodells“ nunmehr auch freizeitmäßig betriebene Drohnen, ohne dass dies so ausdrücklich aus den Gesetzes- bzw. Verordnungstexten hervorgeht.

Läuft eine rein private Nutzung auch unter „Freizeit“ und reicht deshalb ein Kenntnissnachweis des DMFV aus?

Nach einer offiziellen Verlautbarung des Luftfahrt-Bundesamtes zum Kenntnissnachweis heißt es zu den Befugnissen der Modellfliegerverbände wörtlich wie folgt: „Die von diesen Verbänden ausgestellte Bescheinigung berechtigt zum Steuern von unbemannten Fluggeräten über 2 kg Startmasse, sofern diese Geräte ausschließlich zu Sport- und Freizeitzwecken betrieben werden“. Für das rein private Steuern von Flugmodellen mit mehr als 2 kg Startmasse reicht demnach der Kenntnissnachweis des DMFV aus. Spannend ist aber die Frage, ab wann man beim Drohnenflug von einer kommerziellen Tätigkeit sprechen kann, für die der

DMFV-Kenntnissnachweis nicht mehr ausreichend wäre? Fertigt man beispielsweise mit einer Bordkamera ein Video an und stellt dieses bei YouTube ein, dann könnte kommerzielles Tätigwerden angenommen werden. Nach der Rechtsprechung braucht man nicht direkt mit seinem Handeln Geld zu verdienen. Es reicht aus, wenn ein anderer damit Geld verdient, z.B. durch den Betrieb einer Internet-Plattform, die u.a. deshalb besucht wird, weil dort entsprechende Filme laufen. Es gibt hier jedenfalls einen Graubereich, in dem jeder Einzelfall gesondert zu prüfen wäre. Eine Drohne über 2 kg kann trotz Kamera ja tatsächlich „um des Fliegens willen“ betrieben werden.

In welche Argumentationszwickmühle begibt sich dann der Steuerer bei einer Kontrolle?

Wer seine Drohne (ganz oder teilweise) kommerziell nutzt, sollte in jedem Fall einen Kenntnissnachweis nach § 21d LuftVO erwerben, unabhängig davon, ob er damit ab und zu auch „privat“ herumfliegt. Dann kommt man auch nicht in irgendwelche „Zwickmühlen“. Nur bei einer ausschließlich freizeitmäßigen Benutzung dürfte man gegenüber den Aufsichtsbehörden mit einer Bescheinigung im Sinne von § 21e keine Probleme bekommen.

Wie lautet Ihre persönliche Einschätzung der aktuellen Rechtslage in Bezug auf die Kenntnissnachweise bei Modellflug bzw. bei UAS?

Ich hätte mir bei den Regelungen mehr Klarheit gewünscht (s.o.). Festzuhalten bleibt, dass der von den Modellflugverbänden bzw. Vereinen verliehene Kenntnissnachweis für den kommerziellen Betrieb von Drohnen nicht ausreicht. Wer sein Gerät nicht ausschließlich als Modellflieger oder zur Freizeitgestaltung betreibt, sollte eine Prüfung vor den anerkannten Stellen gemäß § 21d LuftVO ablegen. Ein Problem stellen die Freizeitdrohnenpiloten dar, die nicht an Luftsportvereine angebunden sind und deshalb selbst nach einer über das Internet absolvierten Einweisung weder über die erforderlichen Kenntnisse noch Fertigkeiten verfügen, ein über 2 Kilogramm schweres unbemanntes Fluggerät sicher zu betreiben. Für diese stetig wachsende Gruppe hätte der Verordnungsgeber z.B. eine Verpflichtung vorsehen sollen, die Einweisung in persönlicher Präsenz bei einem Luftsportverein zu absolvieren, um dort ein besseres Verständnis für die Risiken vermittelt zu bekommen, die mit dem unsachgemäßen Betrieb derartiger Geräte verbunden sind. Ohnehin sollte man sich zur Vermeidung persönlicher Haftung so gut wie möglich über die rechtlichen und technischen Voraussetzungen des Drohnenfluges informieren. Mit einer Fluglizenz ist der Kenntnissnachweis allerdings nicht zu verwechseln, weil damit keine „amtliche“ Flugzeugerlaubnis erteilt wird. Insofern ist auch der vom Bundesverkehrsministerium mehrfach gebrauchte Begriff des „Drohnenführerscheins“ irreführend. Wer jedoch als Steuerer ohne den Kenntnissnachweis angetroffen wird, riskiert ein Bußgeld, weil dies gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 17c LuftVO als Ordnungswidrigkeit eingestuft wird. ■