

Multicopter und Recht (Teil 1): Niemals ohne Haftpflicht

01. Juli 2015 – RA Nicolas Maekeler

Vom Spielzeug bis hin zum Top-Modell mit hochauflösender Kamera – Multicopter erfreuen sich dank einfacher Bedienung und niedriger Anschaffungskosten immer größerer Beliebtheit. Bevor man abhebt, sollte man sich jedoch mit den einschlägigen rechtlichen Rahmenbedingungen vertraut machen.

Nach **Paragraf 1 des Luftverkehrsgesetzes[1]** ist die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge grundsätzlich frei. Um Chaos am Himmel zu verhindern gibt es aber trotzdem jede Menge Vorschriften, die diese Freiheit über und unter den Wolken einschränken.

Brauche ich eine Genehmigung?

Die erste Frage, die sich jeder Pilot stellen sollte ist: **Brauche ich eine behördliche Genehmigung?**

Die Antwort darauf hängt maßgeblich von zwei Faktoren ab – nämlich von der Nutzungsart und dem Gewicht des Multicopters. Bei einer Verwendung zu Zwecken des Sports (Modellflugsport) oder der Freizeitgestaltung wird er vom Luftverkehrsgesetz als Flugmodell eingeordnet. Bei einem Gewicht von weniger als fünf Kilogramm benötigt der Hobby-Pilot für den Flug dann grundsätzlich keine spezielle Erlaubnis. Wiegt das Fluggerät jedoch mehr, muss zuvor bei der **zuständigen Landesluftfahrtbehörde[2]** eine sogenannte Aufstiegserlaubnis beantragt werden. Dies gilt auch (und zwar unabhängig vom Gewicht), wenn der Copter für gewerbliche Zwecke genutzt werden soll, wie zum Beispiel zur Anfertigung kommerzieller Luftbilder. Ein derart genutztes Fluggerät fällt dann in die Kategorie der unbemannten Luftfahrtsysteme (UAS).

Ein und dasselbe Luftfahrzeug kann also – je nach Art der Verwendung – einmal ein genehmigungsfreies Flugmodell und ein anderes Mal ein genehmigungsbedürftiges unbemanntes Flugobjekt sein. Dieser verwirrende Umstand ist der Tatsache geschuldet, dass zur Regulierung neuer technologischer Entwicklungen die bestehenden Gesetze erhalten müssen – den Begriff *Multicopter* oder *Drohne* sucht man in luftverkehrsrechtlichen Vorschriften vergebens.

Vorschriften des Datenschutzes verletzt?

Die benötigte Aufstiegserlaubnis wird nach **Paragraf 16 der Luftverkehrs-Ordnung[3]** erteilt, wenn die beabsichtigte Nutzung nicht zu einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs beziehungsweise die öffentliche Sicherheit oder Ordnung führen kann und die Vorschriften des Datenschutzes nicht verletzt werden. Für gewerblich genutzte Multicopter bis fünf Kilogramm wird in der Regel eine bis zu zwei Jahren gültige Allgemein-Erlaubnis erteilt (ca. 250 Euro), für gewichtigere Copter bis 25 Kilo gibt es zeitlich und örtlich begrenzte Einzel-Erlaubnisse (ca. 80 Euro). Oberhalb von 25 Kilo ist der Betrieb verboten.

Für die Erteilung der Erlaubnis benötigen die Behörden eine Vielzahl von Angaben. Neben den Daten des Antragstellers, dem Zweck des Betriebs, gegebenenfalls auch dem Einreichen

einer Bescheinigung über eine praktische Einweisung des Herstellers, eine Mitgliedschaft in einem Modellflugverein mit praktischer Flugerfahrung und Ähnliches, muss der Antragsteller unter anderem einen Nachweis über den Abschluss einer Haftpflichtversicherung erbringen. **Paragraf 33 Luftfahrtgesetz[4]** sieht nämlich eine besondere Gefährdungshaftung vor – ähnlich wie bei Kraftfahrzeugen: Demnach haftet der Halter eines Multicopters auch dann für Personen- und Sachschäden, wenn nicht er selbst, sondern ein Dritter geflogen ist; es sei denn, der Dritte flog ohne Wissen und Wollen des Halters.

Privathaftpflicht reicht nicht

Diese besondere Haftung ist von keiner normalen Privathaftpflichtversicherung abgedeckt, man braucht also eine spezielle Versicherung. Die Mitgliedschaft im **Deutschen Modellflieger Verband[5]** enthält beispielsweise eine entsprechende Basisversicherung. Die Verpflichtung eine solche Versicherung abzuschließen, betrifft übrigens auch Piloten, die ihren Copter für rein private Zwecke, also im Sinne eines Flugmodells, nutzen.

Beim Flugbetrieb ist stets ein entsprechender Versicherungsnachweis mitzuführen. Wer ohne Versicherung fliegt, begeht gemäß **Paragraf 58 Luftverkehrsgesetz[6]** eine Ordnungswidrigkeit und muss mit einem Bußgeld von bis zu 50.000 Euro rechnen, wenn er erwischt wird. Dies gilt übrigens auch, wenn ohne eine erforderliche Erlaubnis geflogen wird.

Multicopter und Recht (Teil 2): Spielregeln am Himmel

06. Juli 2015 – RA Nicolas Maekeler

Sie haben die richtige Versicherung, gegebenenfalls sogar eine Aufstiegserlaubnis und möchten endlich starten? Einen Moment noch! Hier sind einige Regeln für den Flugbetrieb, die man vorher kennen sollte.

Die zentrale Vorschrift für das Verhalten am Himmel ist **Paragraf 1 Luftverkehrs-Ordnung[1]**. Demnach hat man sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt, unnötig behindert oder belästigt wird.

Flughöhe, Flugverbotszonen und mehr

Neben diesen generellen Regeln, gilt es außerdem einige Besonderheiten zu beachten: So beträgt die von den Luftfahrtbehörden gestattete maximale Flughöhe in der Regel 100 Meter. Im Übrigen gelten die in den Karten der ICAO (International Civil Aviation Organisation) verzeichneten ortsabhängigen Flughöhen. Nach kostenloser Registrierung auf dem **AIS-Portal der Deutschen Flugsicherung[2]** können diese Karten eingesehen werden. Wichtig ist aus naheliegenden Gründen auch, einen Mindestabstand von 1,5 Kilometern zu Flughäfen einzuhalten. Daneben gibt es spezielle Flugverbotszonen, wie das Regierungsviertel in Berlin.

Multicopter und Recht

- **Multicopter und Recht (Teil 1)[3]:** Niemals ohne Haftpflicht

In den allermeisten Bundesländern ist der Überflug von Menschen beziehungsweise Menschenansammlungen, Unglücksorten, Justizvollzugsanstalten, militärischen Anlagen, Industrieanlagen und Kraftwerken verboten. Darüber hinaus darf der Flugbetrieb nur in Sichtweite des Steuerers erfolgen, das heißt es dürfen keine optischen Hilfsmittel, wie Ferngläser oder eingebaute Kameras, zu Hilfe genommen werden. Auf freier Fläche entspricht das einer Maximalentfernung zum Fluggerät von etwa 200 bis 300 Meter.

Freiheitsstrafe von mindestens drei Monaten

Besondere Vorsicht ist beim Flug innerhalb der Kontrollzonen von Flugplätzen geboten. Dies sind im Umkreis von Flughäfen durch die Deutsche Flugsicherung kontrollierte Gebiete. In Berlin erstreckt sich eine solche Zone zum Beispiel über das gesamte Stadtgebiet. Seit dem 01. Juni 2015 gelten für Flugkontrollzonen **neue Bestimmungen**[4] (PDF). Demnach wird grundsätzlich für Aufstiege innerhalb dieser Zonen eine sogenannte Flugverkehrskontrollfreigabe benötigt. Diese Freigabe gilt jedoch **unter engen Voraussetzungen**[5], wie zum Beispiel besonderen Gewichts- und Flughöhenbeschränkungen, generell als erteilt. Man sollte sich allerdings der Tatsache bewusst sein, dass man gerade innerhalb von Kontrollzonen Gefahr läuft, einen, nach **Paragraf 315 Strafbuch**[6] strafbaren, gefährlichen Eingriff in den Luftverkehr zu begehen. Dieser Tatbestand ist schon dann erfüllt, wenn durch den Eingriff Personen oder Sachen von bedeutendem Wert lediglich gefährdet werden, zu einem tatsächlichen Unfall muss es also gar nicht kommen. Taucht beispielsweise ein unkontrolliert fliegender Copter auf dem Radar der Flugsicherung auf und ist diese gezwungen den gesamten Flugverkehr umzuleiten, liegt eine solche Gefährdung bereits vor. Selbst in einem minder schweren Fall kommt man nicht mehr mit einer Geldstrafe davon, das Gesetz sieht eine Freiheitsstrafe von mindestens drei Monaten vor.

Neben diesen zahlreichen luftverkehrsrechtlichen Regularien muss beim Flug über privaten Grund selbstverständlich Rücksicht auf die Belange von Anwohnern und Nachbarn genommen werden. Möchte ich von einem fremden Grundstück aus starten, versteht es sich von selbst, dass die Zustimmung des Eigentümers vorliegen muss. Nach **Paragraf 905 des Bürgerlichen Gesetzbuches**[7] erstreckt sich das Eigentum an einem Grundstück auch auf den Raum über der Oberfläche. Dennoch muss der Eigentümer Überflüge dulden, die im Rahmen gesetzlicher Regeln stattfinden. Erfolgt der Überflug jedoch geräuschvoll in unnötig geringer Höhe oder in regelmäßigen Abständen, kann eine unangemessene Beeinträchtigung vorliegen. Der Eigentümer hat dann einen Unterlassungsanspruch, das heißt er kann künftige Beeinträchtigungen oder drohende Störungen rechtlich abwehren.

- *Rechtsanwalt Nicolas Maekeler ist seit 2014 als Syndikus bei Heise Medien beschäftigt. Während seines Jurastudiums in Hannover beschäftigte er sich schwerpunktmäßig mit Themen des IT-Rechts. Neben seiner Haupttätigkeit schreibt er gelegentlich für Heise über Rechtsthemen.*

URL dieses Artikels:

<http://www.heise.de/-2736213>

Links in diesem Artikel:

[1] <http://www.gesetze-im-internet.de/luftvo/BJNR006520963.html>

[2] <https://secais.dfs.de/pilotservice/home.jsp>

[3] <http://www.heise.de/foto/artikel/Multicopter-und-Recht-Teil-1-Niemals-ohne-Haftpflicht-2732507.html>

[4] https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Services/Luftsport%20&%20Freizeit/Flugmodelle%20|%20%22Drohnen%22/1-437-15_DFS_Drohnen_CTR.PDF

[5] https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Services/Luftsport%20&%20Freizeit/Flugmodelle%20|%20%22Drohnen%22/

[6] http://www.gesetze-im-internet.de/stgb/__315.html

[7] http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/__905.html

URL dieses Artikels:

<http://www.heise.de/-2732507>

Links in diesem Artikel:

[1] http://www.gesetze-im-internet.de/luftvg/__1.html

[2] https://www.lba.de/DE/Presse_POE/Landesluftfahrtbeh%C3%B6rden/A_Z_Landesluftfahrtbehoerden.html

[3] http://www.gesetze-im-internet.de/luftvo/__16.html

[4] http://www.gesetze-im-internet.de/luftvg/__33.html

[5] <http://dmfv.aero/>

[6] <http://www.gesetze-im-internet.de/luftvg/BJNR006810922.html#BJNR006810922BJNG001302301>