

Antrag

der Abg. Paul Locherer u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Rahmenbedingungen und Einsatzmöglichkeiten für die Nutzung von zivilen unbemannten Luftfahrt- systemen (UAS) in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wo der Einsatz von zivil genutzten unbemannten Luftfahrtsystemen (umgangssprachlich Drohnen) in Baden-Württemberg gestattet ist;
2. welche Auflagen an die Erteilung einer Aufstiegserlaubnis von zivilen unbemannten Fluggeräten gekoppelt sind;
3. welches Potenzial sie bei der Nutzung derartiger Fluggeräte sieht;
4. wie sie dem Einsatz solcher Geräte gegenübersteht;
5. inwieweit sie eine Anpassung der derzeitigen (Bundes-)Gesetzeslage an diese neue Technologie für sinnvoll erachtet, um die Nutzung zu erleichtern;
6. ob es ggf. Initiativen im Bundesrat gibt, um den Einsatz zu erleichtern;
7. welche Möglichkeiten sie sieht, um den Einsatz von Drohnen – unter Wahrung berechtigter Eigentümerinteressen und Beachtung des Datenschutzes – zu entbürokratisieren bzw. die Genehmigungsverfahren zu beschleunigen;

8. wie sich die Anzahl der Genehmigungsanträge in den vergangenen Jahren entwickelt hat (untergliedert nach Regierungspräsidien);
9. wie viel Personal in den Regierungspräsidien zur Bearbeitung der Anträge zur Verfügung steht.

22.07.2014

Locherer, Brunnemer, Burger, Dr. Rapp,
Reuther, Rombach, Rüeck, Traub CDU

Begründung

Die Nutzung von unbemannten Luftfahrtsystemen (umgangssprachlich: Drohnen) für zivile Zwecke erfährt seit einiger Zeit eine wachsende Bedeutung. Die Drohnen werden dabei für Vermessungszwecke, in der Landwirtschaft und für den Natur- und Tierschutz (z.B. Vogel- und Rehkitzschutz) eingesetzt. Die Nutzung von Fluggeräten wird in Deutschland im Luftverkehrsgesetz und in der Luftverkehrsordnung geregelt. Zuständig für die Erteilung einer Erlaubnis (Aufstiegs-erlaubnis) zur Nutzung von Drohnen sind die Luftfahrtbehörden der Länder. In Baden-Württemberg fällt diese Aufgabe den Regierungspräsidien zu. Zentrale Grundregeln für den Betrieb sind: der Betrieb muss in Sichtweite des „Piloten“ liegen, die maximale Flughöhe beträgt 100 Meter über Grund und ein Einsatz über Menschen und Menschenansammlungen ist nicht gestattet. Aufgrund der umfassenden Grundregeln und Nebenbestimmungen, die die Genehmigungsverfahren beinhalten, wird an den Einsatz der Drohnen eine Vielzahl an Auflagen gestellt. Dies gilt insbesondere für die Erteilung von Einzelerlaubnissen, die u. a. den Nachweis eines individuell zu erstellenden Lageplans des Aufstiegsortes und Flugraums sowie die Einverständniserklärung der Grundstückseigentümer erfordert. Auf diese Weise gehen den Einsatzzeiten der Geräte, die oftmals nur wenige Minuten andauern, mehrtägige, wenn nicht gar mehrwöchige Genehmigungsverfahren voraus. Dabei wird nicht verkannt, dass die bestehenden Restriktionen ihren Hintergrund vielfach in der Wahrung berechtigter Eigentümerinteressen und den Vorgaben des Datenschutzes haben. Gleichwohl sollte es möglich sein, in der Praxis zu Erleichterungen zu gelangen. Der Antrag soll klären, wie die Landesregierung den Einsatz solcher Geräte im zivilen Bereich bewertet und welche Möglichkeiten sie sieht, um diese Technologie unter Berücksichtigung und Einhaltung aller (datenschutz-)rechtlichen Aspekte zu fördern.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. August 2014 Nr. 3-3848.7/122 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Innenministerium, dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wo der Einsatz von zivil genutzten unbemannten Luftfahrtsystemen (umgangssprachlich Drohnen) in Baden-Württemberg gestattet ist;

Unbemannte Luftfahrtsysteme sind Fluggeräte i. S. d. § 1 Abs. 2 S. 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Dabei erfolgt die im Einzelfall erforderliche Abgrenzung zu Flugmodellen im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 9 LuftVG ausschließlich über den Zweck der Nutzung. Dient die Nutzung des Geräts dem Zwecke des Sports oder der Freizeitgestaltung, so gelten die Regelungen über Flugmodelle. Deren Aufstieg ist nur unter den Voraussetzungen des § 16 Abs. 1 Nr. 1 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) erlaubnispflichtig. Ist mit dem Einsatz hingegen ein sonstiger, insbesondere gewerblicher Zweck verbunden (z. B. Bildaufnahmen mit dem Ziel des Verkaufs), so handelt es sich um ein unbemanntes Luftfahrtsystem, dessen Betrieb unabhängig von seinem Gewicht gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 7 LuftVO stets erlaubnispflichtig ist.

Zuständig für die Erlaubniserteilung sind die Regierungspräsidien.

Der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen ist über den nachfolgend aufgeführten Örtlichkeiten generell nicht erlaubnisfähig:

- Menschen und Menschenansammlungen,
- Unglücksorten, Katastrophengebieten und anderen Einsatzorten von Polizei oder anderen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS),
- Justizvollzugsanstalten, militärischen Anlagen, Industrieanlagen, Kraftwerken und Anlagen der Energieerzeugung und -verteilung, soweit diese Stellen den Betrieb nicht ausdrücklich gestattet haben,
- oder in Luftsperrgebieten und Gebieten mit Flugbeschränkungen (§ 11 LuftVO).

Darüber hinaus können für den Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen ohne Verbrennungsmotor bis 5 kg Gesamtmasse Allgemeinerlaubnisse mit landesweit einheitlichem Regelungsinhalt erteilt werden. Für den Aufstieg innerhalb geschlossener Ortschaften werden Allgemeinerlaubnisse jedoch generell nicht erteilt.

Für den Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen mit Verbrennungsmotor oder einer Gesamtmasse von mehr als 5 kg bis maximal 25 kg oder mit beabsichtigtem Aufstieg mit einem erhöhten Gefahrenpotenzial müssen Einzelerlaubnisse erteilt werden. Ein erhöhtes Gefährdungspotenzial in diesem Sinne ist beispielsweise mit dem Betrieb innerhalb geschlossener Ortschaften verbunden.

2. welche Auflagen an die Erteilung einer Aufstiegserlaubnis von zivilen unbemannten Fluggeräten gekoppelt sind;

Die mit Allgemeinerlaubnissen verbundenen Auflagen betreffen in erster Linie Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Luftverkehrssicherheit und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung am Betriebsort sowie Dokumentations-, Informations- und Anzeigepflichten des Steuerers. Wegen der Einzelheiten wird auf die beige-fügte *Anlage* verwiesen.

Bei der Erteilung von Einzelerlaubnissen werden Auflagen in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen verfügt.

3. welches Potenzial sie bei der Nutzung derartiger Fluggeräte sieht;

Über den Einsatz von unbemannten Luftfahrtsystemen entscheiden im Rahmen des geltenden Rechts die jeweiligen Nutzer/innen. Es ist auch deren Aufgabe, das Potenzial derartiger Fluggeräte zu beurteilen.

Befliegungen mit UAS gewinnen nicht nur im privatwirtschaftlichen Sektor sondern auch bei der Erledigung öffentlicher Aufgaben zunehmend an Bedeutung.

Bei der Polizei des Landes Baden-Württemberg und im Bereich des Katastrophenschutzes sowie der Feuerwehr werden aktuell keine unbemannten Luftfahrtsysteme eingesetzt. Im Rahmen des vom MFW geförderten Innovationsclusters „Future Urban Security“ entwickelte das Fraunhofer-Institut für Optronik, Systemtechnik und Bildauswertung IOSB Leitsysteme für Quadrocopter und andere UAS zur effektiven Unterstützung von Rettungskräften im Katastrophenfall.

Eine vertiefende Betrachtung der potenziellen Einsatzmöglichkeiten kommt erst in Betracht, wenn sich die Technik der unbemannten Luftfahrtsysteme weiter fortentwickelt hat und datenschutzrechtliche Fragestellungen geklärt sind.

Die Vermessungs- und Flurneuordnungsverwaltungen sehen in der Nutzung der UAS ein flexibel einsetzbares und wirtschaftliches Verfahren zur Datenerfassung für kleinräumige Gebiete und haben in diesen Bereichen teilweise bereits Anwendungen erfolgreich durchgeführt.

Die Vermessungsverwaltung erhebt durch die Topographische Landesaufnahme aktuelle, qualitativ hochwertige und professionell weiterverwendbare Geobasisinformationen und stellt diese kundengerecht aufbereitet für vielfältige Anwendungen zu Verfügung. Beispiele hierfür sind die Digitalen Orthophotos (DOP), Digitalen Landschaftsmodelle (DLM) und Digitalen Geländemodelle (DGM), die jeweils flächendeckend für Baden-Württemberg vorliegen.

Da die Landschaft einem stetigen Veränderungsprozess durch natürliche Vorgänge und anthropogene Eingriffe unterworfen ist, werden 3D-Modelle und Darstellungen der Landschaft in immer kürzeren Perioden und in hoher Detaillierung von der Gesellschaft, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft gefordert. Die automatisierte Erfassung von Massendaten mittels flugzeuggetragener Sensoren ermöglicht eine bedarfsgerechte Modellierung und realistische Präsentation der realen Welt in Geo-Informationssystemen (GIS).

In der Flurneuordnung ergeben sich Vorteile von UAS vor allem bei der Dokumentation einzelner Verfahrensstände und beim Monitoring der Landschaft und des Naturraums. Beispielsweise besteht in den jeweiligen Projektphasen einer Flurneuordnung immer wieder ein Bedarf an aktuellen Bild- und 3D-Geländedaten.

4. wie sie dem Einsatz solcher Geräte gegenübersteht;

Bei kleinräumigen Veränderungen der Landschaft bietet der Einsatz von UAS zur Aktualisierung der Datenbestände der Vermessungsverwaltung wirtschaftliche und ökologische Vorteile gegenüber Befliegungen mit Großflugzeugen oder personalintensiven herkömmlichen Vermessungen vor Ort.

Mehrere UAS-Projekte der Vermessungsverwaltung mit wissenschaftlicher Begleitung seit dem Jahr 2012 lieferten sehr gute Ergebnisse. Das Institut für Photogrammetrie (IfP) der Universität Stuttgart hat in mehreren internationalen Publikationen und fachwissenschaftlichen Tagungen die erfolgreiche Durchführung der Projekte und die Tauglichkeit des Verfahrens für den Einsatz im Aufgabebereich der Vermessungsverwaltung dargestellt.

Mit dem Einsatz von UAS steht der Vermessungsverwaltung als Kompetenzzentrum für Fernerkundung und photogrammetrische Dienstleistungen für den öffentlichen Bereich in Baden-Württemberg künftig ein weiteres wirtschaftliches und flexibles Fernerkundungsverfahren zur Erfassung aktueller Daten im Bedarfsfall zur Verfügung.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3. verwiesen.

5. *inwieweit sie eine Anpassung der derzeitigen (Bundes-)Gesetzeslage an diese neue Technologie für sinnvoll erachtet, um die Nutzung zu erleichtern;*

Das wachsende Interesse einer zivilen Nutzung von unbemannten Luftfahrtsystemen und die evtl. damit verbundenen Gefahren (Betriebssicherheits- aber auch sonstige potenzielle Sicherheitsaspekte) müssen fortlaufend im Zuge der Weiterentwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen geprüft werden.

Im Dezember 2013 sind „Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen gemäß § 16 Abs. 1 Nummer 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)“ in Kraft getreten. Diese definieren den Handlungsrahmen der Länder bei der Erteilung von Allgemein- und Einzelerlaubnissen und dienen der Vereinheitlichung des Erlaubnisverfahrens.

Eine Änderung der Gesetzeslage zur Erleichterung der Nutzung von unbemannten Luftfahrtsystemen wird derzeit nicht für erforderlich erachtet. Zuständig für die Änderung der Gesetzeslage ist ausschließlich der Bund.

6. *ob es ggf. Initiativen im Bundesrat gibt, um den Einsatz zu erleichtern;*

Der Landesregierung sind derartige Initiativen nicht bekannt.

7. *welche Möglichkeiten sie sieht, um den Einsatz von Drohnen – unter Wahrung berechtigter Eigentümerinteressen und Beachtung des Datenschutzes – zu entbürokratisieren bzw. die Genehmigungsverfahren zu beschleunigen;*

Mit Blick auf das erhöhte Gefahrenpotenzial und die datenschutzrechtlichen Anforderungen beim Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen sieht die Landesregierung derzeit keine Möglichkeiten einer weiteren Entbürokratisierung bzw. Verfahrensbeschleunigung.

8. *wie sich die Anzahl der Genehmigungsanträge in den vergangenen Jahren entwickelt hat (untergliedert nach Regierungspräsidien);*

Die Anzahl der Genehmigungsanträge wurde nicht erhoben. Die Anzahl der erteilten Erlaubnisse in den Jahren 2012 und 2013 sowie im ersten Halbjahr 2014 stellt sich mit stark steigender Tendenz wie folgt dar:

(1) Regierungspräsidium Stuttgart

Allgemeinerlaubnisse

2012:	8
2013:	41
1. Hj. 2014:	28

Einzelerlaubnisse

2012:	21
2013:	67
1. Hj. 2014:	43

(2) Regierungspräsidium Karlsruhe

Allgemeinerlaubnisse

2012: 16

2013: 13

1. Hj. 2014: 23

Einzeleraubnisse

2012: 22

2013: 65

1. Hj. 2014: 63

(3) Regierungspräsidium Tübingen

Allgemeinerlaubnisse

2012: 10

2013: 17

1. Hj. 2014: 19

Einzeleraubnisse

2012: 14

2013: 51

1. Hj. 2014: 35

(4) Regierungspräsidium Freiburg

Allgemeinerlaubnisse

2012: 15

2013: 15

1. Hj. 2014: 24

Einzeleraubnisse

2012: 29

2013: 28

1. Hj. 2014: 43

9. wie viel Personal in den Regierungspräsidien zur Bearbeitung der Anträge zur Verfügung steht.

In den Regierungspräsidien steht hierfür folgendes Personal zur Verfügung (Vollzeitäquivalente im gehobenen Verwaltungsdienst):

Regierungspräsidium Stuttgart:	0,3 VZÄ
Regierungspräsidium Karlsruhe:	0,25 VZÄ
Regierungspräsidium Tübingen:	0,2 VZÄ
Regierungspräsidium Freiburg:	0,2 VZÄ

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur

II. Widerrufsvorbehalt und Vorbehalt weiterer Anordnungen

1. Die Erlaubnis wird unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs (§ 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)) erteilt.

Der Widerruf kommt insbesondere in Betracht, wenn

- nachträglich Tatsachen bekannt werden, bei deren Kenntnis die Erlaubnis nicht erteilt worden wäre,
 - nachträglich Änderungen in rechtlicher oder tatsächlicher Hinsicht eintreten, die zu Tatsachen führen, aufgrund deren die Behörde diese Erlaubnis nicht erteilt hätte, wenn sie bereits zum Zeitpunkt der Erlaubniserteilung bestanden hätten,
 - der Flugbetrieb zu Störungen oder Beeinträchtigungen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung führt und dies durch geeignete Nebenbestimmungen nicht vermieden werden kann,
 - fortgesetzt oder erheblich gegen die Festlegungen dieser Erlaubnis oder sonstige Rechtsvorschriften verstoßen wird.
2. Die mit dem Bescheid erteilten Nebenbestimmungen sind einzuhalten. Die Festlegung weiterer Nebenbestimmungen und Beschränkungen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs oder zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung bleibt vorbehalten.

III. Auflagen und Bedingungen

1. Die Zustimmung der Grundstückseigentümer oder sonstiger Berechtigter zur Benutzung der Aufstiegsgelände muss vorliegen und für die Dauer der Erlaubnis aufrechterhalten werden.
2. Das UAS darf nur in Betrieb genommen werden, wenn die Sichtflugregeln gemäß § 28 Luftverkehrs-Ordnung eingehalten werden können.
3. Bei böigem oder starkem Wind (> 7,5 m/s) ist der Flugbetrieb einzustellen.
4. Vor Aufnahme des Flugbetriebes ist die Ortpolizeibehörde und die entsprechende Polizeidienststelle zu unterrichten.

- 2 -

5. Innerhalb von naturschutzrechtlichen Schutzgebieten (z.B. Naturschutz- und FFH-Gebieten) darf von dieser Erlaubnis nur Gebrauch gemacht werden, wenn der Betrieb des UAS nicht aufgrund der Schutzgebietsverordnung untersagt oder unter Erlaubnisvorbehalt gestellt ist. In jedem Fall ist die zuständige Naturschutzbehörde rechtzeitig vor Beginn des Flugbetriebes zu informieren und eine evtl. Zustimmung einzuholen.
6. Das UAS darf nur von der in der Erlaubnis als „Steuerer“ genannten Person gesteuert werden.
7. Das UAS ist so zu betreiben, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere Personen, landwirtschaftliche Nutztiere und Sachen, nicht gefährdet oder gestört werden.
8. Das Anfliegen von Personen, Tieren oder Fahrzeugen sowie das Überfliegen von Personen ist nicht erlaubt.
9. Der Steuerer muss sich ausreichend mit dem UAS vertraut gemacht haben. Er legt selbstverantwortlich seinen Start- und Landeplatz fest. Auf einen ausreichenden Abstand zu Personen, Fahrzeugen, Gebäuden und Stromleitungen ist zu achten.
10. Durch die beantragte Nutzung des Luftraums dürfen datenschutzrechtliche Bestimmungen nicht verletzt werden (z.B. Persönlichkeitsrechte).
11. Der Start- und Landeplatz ist abzusichern, um eine Gefährdung von Dritten auszuschließen.
12. Beim Betrieb des UAS muss ein ausreichender Sicherheitsabstand zu dritten Personen, landwirtschaftlichen Nutztieren sowie zu öffentlichen Verkehrswegen, (z.B. Autobahnen, Eisenbahnstrecken usw.), Hochspannungsleitungen und anderen Hindernissen ein ausreichender Sicherheitsabstand eingehalten werden. Die Beurteilung eines ausreichenden Abstandes ist vom Steuerer so vorzunehmen, dass jegliche Beeinträchtigung und Gefährdung ausgeschlossen ist. Für eventuelle Notlandungen muss ausreichend geeignetes Gelände zur Verfügung stehen.
13. Das UAS muss während des gesamten Fluges ständig vom Steuerer beobachtet werden können. Es hat anderen, bemannten Luftfahrzeugen stets auszuweichen. Der Steuerer muss deshalb durch eine **zweite Person unterstützt werden**, welche den Luftraum in der Umgebung auf mantragende Luftfahrzeuge beobachtet. Die

- 3 -

Bedienung der Kamera oder des Videoaufzeichnungsgerätes muss unabhängig vom Steuerer erfolgen.

14. Für die Vorbereitung des Betriebes sind vom Steuerer alle wesentlichen Informationen über die örtlichen Gegebenheiten, wie z.B die zum Zeitpunkt des Einsatzes des UAS herrschenden meteorologische Bedingungen, die Luftraumverhältnisse (un-/kontrollierter Luftraum, Entfernung zu Flughäfen/Landeplätzen/ Segelfluggeländen, Flugsicherungsanlagen u. a.) einzuholen sowie, ein an den Einsatz angepasstes Notfallverfahren für das Notfallszenario Funkausfall, einzuholen bzw. festzulegen.

Für die Beurteilung der luftfahrtspezifischen Belange sind die von den Flugsicherungsorganisationen herausgegebenen aktuellen Luftfahrerkarten, -handbücher sowie das aktuelle VFR-Bulletin zu verwenden.

15. Der Betrieb des UAS in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometer von der Begrenzung von Flugplätzen (ausgenommen Flughäfen, siehe Nr. 16) sowie auf Flugplätzen bedarf der Zustimmung der Luftaufsicht oder der Flugleitung.
16. Vor dem Betrieb des UAS innerhalb des kontrollierten Luftraums ist eine Flugverkehrskontrollfreigabe bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle nach § 16a LuftVO einzuholen.
17. Beim Betrieb des UAS ist auf weiteren Flugverkehr zu achten. Bei Annäherung von mantragenden Luftfahrzeugen muss der Steuerer die sofortige Übernahme des UAS im klassischen Funkfernsteuerungsmodus übernehmen und dem mantragenden Luftfahrzeug schnellstmöglichst ausweichen. Im Einsatzraum von Luftfahrzeugen der Polizeien des Bundes oder des Landes und der Rettungsdienste ist der Betrieb nicht erlaubt bzw. umgehend einzustellen.
18. Der Betrieb des UAS darf nur unter den Bedingungen und innerhalb der Betriebsgrenzen der Betriebsanleitung bzw. der Gebrauchsanweisung des Herstellers und in Sichtweite des Steuerers¹ erfolgen. Der automatisch-autonome Betrieb (z.B. mittels GPS-waypoint-Navigation) ist nur erlaubt, wenn der Steuerer jederzeit mit Hilfe der Funkfernsteuerung manuell und in Echtzeit eingreifen kann.

¹ Erläuterung: Der Betrieb erfolgt außerhalb der Sichtweite des Steuerers, wenn das unbemannte Fluggerät ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr zu sehen oder eindeutig zu erkennen ist. (vgl. § 15a Absatz 3 Satz 2 LuftVO)

- 4 -

19. Es dürfen nur Funkanlagen (Telemetrieanlagen) verwendet werden, die den für solche Anlagen geltenden Vorschriften entsprechen. Die für diese Anlagen geltenden Bestimmungen und Verfügungen der Bundesnetzagentur sind zu beachten. Wenn dauerhafte oder wiederholte (Funk)Störungen auftreten sind hierzu die Bundesnetzagentur und die Luftfahrtbehörde zu informieren.
20. Bei Anzeichen von Funkstörungen ist der Flugbetrieb unverzüglich einzustellen bzw. das vorab festgelegte Notfallverfahren einzuleiten. Der Flugbetrieb ist solange einzustellen, bis die Störquelle eindeutig ermittelt und ausgeschaltet wurde.
21. Das Wifi der Kamera muss abgeschaltet sein, die Datenübertragung der Kamera darf nicht auf ein Smartphone erfolgen.
Das Wifi sollte generell nicht im Flug verwendet werden!
22. Bei einer Befliegung von bebautem Gebiet außerhalb einer geschlossenen Ortschaft, darf dieses nur im klassischen Funkfernsteuerungsmodus erfolgen.
Kein GPS-Betrieb.
23. Der Erlaubnisinhaber hat ein Hauptflugbuch mit folgenden Eintragungen zu führen und ggf. der Luftfahrtbehörde bzw. Polizeibeamten auf Verlangen vorzulegen:
 - Name des Steuerers und des Kamarabedieners
 - Datum, und Uhrzeit (Start- und Landzeiten)
 - Einsatzort mit genauen Angaben (Zweck, Gemarkung und Flurstücksnummer)
 - genaue Bezeichnung des UAS
 - Dauer des Einsatzes,
 - Anzahl von Starts und Landungen,
 - Gesamtflugzeit des Einsatzes,
 - Besonderheiten, Vorkommnisse, Betriebsstörungen
24. Die Aufzeichnungen sind zwei Jahre aufzubewahren und der ausstellenden Behörde auf Verlangen vorzulegen.
25. Unfälle mit Personen- oder schweren Sachschäden sowie sonstige nicht nur geringfügige Störungen im Zusammenhang mit der Ausübung dieser Erlaubnis sind der Erlaubnisbehörde unverzüglich anzuzeigen.
26. Für die Regulierung von Personen- und Sachschäden aus einem Unfall mit Flugmodellen muss eine Haftpflichtversicherung gemäß §§ 37, 43 Luftverkehrsgesetz

- 5 -

(LuftVG) i.V.m. §§ 101 ff Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) bestehen.
Entsprechende Versicherungen sind abzuschließen.

27. Die Allgemeinerlaubnis oder eine Abschrift dieser Erlaubnis ist beim Betrieb des UAS mitzuführen und auf Verlangen der Behörden vorzulegen.

IV. Hinweise:

1. Mit Hilfe des unbemannten Fluggerätes darf nicht in den räumlich-gegenständlichen Bereich der privaten Lebensgestaltung Dritter eingedrungen werden (z. B. Persönlichkeitsrecht, Urheberrecht).
2. Die Erlaubnis ersetzt nicht evtl nach anderen gesetzlichen Vorschriften erforderliche öffentlich- oder privatrechtliche Zustimmungen, Gestattungen, Genehmigungen oder Erlaubnisse, soweit dies nicht gesetzlich vorgesehen ist und befreit nicht von der Einhaltung der Vorschriften und sonstigen Bestimmungen, die bei der Teilnahme am Luftverkehr zu beachten sind.
3. Zuwiderhandlungen gegen die Auflagen und Bedingungen diese Aufstiegserlaubnis können gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 10 Luftverkehrsgesetz als Ordnungswidrigkeit geahndet werden, soweit sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind.
4. Die Erlaubnisbehörde ist berechtigt nachzuprüfen, ob die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Erlaubnis maßgebend waren, fortbestehen und ob der Flugbetrieb ordnungsgemäß durchgeführt wird. Sie kann die hierfür notwendigen Auskünfte verlangen, Überprüfungen durchführen und ggf. weitere Nebenbestimmungen festlegen.
5. Sofern für einen Einsatz des unbemannten Luftfahrtsystems von dieser Erlaubnis abgewichen werden soll, ist eine gesonderte Erlaubnis rechtzeitig bei der ausstellenden Behörde zu beantragen.