

**24.03.21**

## **Antrag**

**der Freien Hansestadt Bremen**

---

### **Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung nationaler Regelungen an die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge**

Punkt 46 der 1002. Sitzung des Bundesrates am 26. März 2021

Der Bundesrat nimmt zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung:

Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc

(§ 31 Absatz 2 Nummer 16b LuftVG)

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc sind in § 31 Absatz 2 Nummer 16b die Wörter „sofern es sich um den Betrieb von unbemannten Fluggeräten mit einer Startmasse von weniger als 25 Kilogramm handelt, es sei denn, es geht um die Erteilung einer Betriebsgenehmigung nach Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947“ zu streichen.

Begründung:

Eine Zuständigkeitsaufteilung nach der Startmasse unbemannter Luftfahrzeugsysteme (UAS) bei den Betriebsgenehmigungen ergibt keinen Sinn und würde für die ordnungsgemäße Ausführung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 (DVO) hinderlich sein. Es werden damit nicht zu rechtfertigende bürokratische Hürden für KundInnen errichtet. Aus sachlichen Erwägungen ist die Zuständigkeit für die Betriebsgenehmigung in der speziellen Kategorie insgesamt den Landesluftfahrtbehörden zuzuordnen, da diese auch die Ausnahmengenehmigungen für die geografischen UAS-Gebiete erteilen werden und dies bei der Erteilung der Betriebsgenehmigung gleich berücksichtigt werden kann. Demzufolge ist der oben genannte Halbsatz im zukünftigen § 31 Absatz 2 Nummer 16b (neu) des Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuch-

stabe cc zu streichen. Zum einen soll es gemäß der DVO, Artikel 12, nur eine Betriebsgenehmigung für einen Betreiber geben, die um Einsatzorte erweitert wird. Eine Aufteilung nach Startmasse würde dies unmöglich machen, sofern der Betreiber UAS mit Startmassen über und unter 25 Kilogramm besitzt. Auch eine vernünftige Audit-/Inspektionsplanung gemäß Artikel 18 Buchstabe i und j der DVO würde erschwert.

Zum anderen ist die Gesetzesbegründung hierzu nicht plausibel. Bislang waren die Landesluftfahrtbehörden auch schon für UAS über 25 Kilogramm gemäß § 21b LuftVO zuständig. Lediglich die Verfahren hierzu waren nicht durch den Gesetzgeber präzisiert, die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erlaubniserteilung gaben lediglich Verfahren für UAS bis 25 Kilogramm Startmasse vor. Nichts desto trotz wurden auch schon UAS über 25 Kilogramm durch die Landesluftfahrtbehörden genehmigt. Weiterhin ergibt diese Massengrenze in Zusammenhang mit den akzeptierten Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance – AMC) zu Artikel 11 (Risikobewertung; Specific Operation Risk Assessment – SORA-EASA) keinen Sinn. Die Prozesse sind für UAS unter 25 Kilogramm dieselben wie die für UAS über 25 Kilogramm. Beispielsweise wird das Bodenrisiko durch die Abmaße, die kinetische Energie und den Einsatzort bestimmt, die Masse ist lediglich ein Faktor in dieser Betrachtung.

Die Ausführungen zur hohen technischen Komplexität des Gerätes sind ebenfalls als Begründung zur Übertragung der Aufgaben an das LBA nicht nachvollziehbar. Zum einen sind es dieselben Prozesse im SORA, zum anderen sind es dieselben Risikominimierungsmaßnahmen unabhängig von der Masse (beispielsweise ADS-B/FLARM-Receiver egal ob 15 Kilogramm oder 150 Kilogramm zur Minimierung des Luftrisikos). Das einzige was sich ändern könnte, wären die Anforderungsnachweise ans Gerät (Assurance Level). Hierfür hat aber die EASA bereits folgendes in AMC1 Artikel 11 geregelt: „[...] According to Regulation (EU) 2018/1139 3 (the EASA ‘Basic Regulation’), EASA is the authority competent in the European Union to verify compliance of the UAS design and its components with the applicable rules, while the authority that is designated by the Member State is competent to verify compliance with the operational requirements and compliance of the personnel’s competency with those rules. [...] The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity [...]“.

Im Bedarfsfall kann auf Basis des neuen Absatzes 3a im § 31 LuftVG Unterstützung beim LBA angefragt werden, oder aber gemäß dem neuen Absatz 2a eine Aufgabenrückübertragung eines Landes an den Bund in Gänze erfolgen.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass diese Zuständigkeitsverteilung nach Masse weder förderlich für die Verwaltungsverfahren der Luftfahrtbehörden und der KundInnen ist, noch die technische Komplexität eine solche Unterteilung erfordert. Zudem sind die Landesluftfahrtbehörden bis zum Inkrafttreten eines geänderten Luftverkehrsgesetzes beziehungsweise einer geänderten Luftverkehrs-Ordnung ohnehin bereits für alle Betriebsgenehmigungen, unabhängig von der höchstzulässigen Startmasse, für die Kategorie „speziell“ zuständig. Es ist somit nicht nachvollziehbar, warum sich mit einem geänderten Luftverkehrsgesetz beziehungsweise einer geänderten Luftverkehrs-Ordnung plötzlich die Komplexität erhöht.

In diesem Zusammenhang erscheint dann auch die Streichung des im Gesetzentwurf enthaltenen Hinweises auf Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 geboten. Diese Aufgabe (Betriebsgenehmigungen) sollte gänzlich den Landesluftfahrtbehörden obliegen und das Leicht-UAS Betreiberzeugnis hiervon unbeschadet bleiben.