

DEUTSCHER FEUERWEHRVERBAND e.V.  
Reinhardtstraße 25 · 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Robert-Schumann-Platz 1  
53175 Bonn

per Email: [ref-lf11@bmvi.bund.de](mailto:ref-lf11@bmvi.bund.de)

Ihre Zeichen/Nachricht  
LF11/61811.8/7

Unsere Zeichen  
32.04 rö

Berlin, den  
21. Oktober 2016

Entwurf

## Verordnung zur Regelung des Betriebes von unbemannten Fluggeräten

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Deutsche Feuerwehrverband (DFV) begrüßt eine verbindliche Regelung, sieht aber nach Prüfung durch seine zuständigen Fachgremien sowie durch Feuerwehren mit entsprechenden Erfahrungen in dem Einsatz unbemannter Flugsysteme noch Änderungsbedarf.


Zu A. Problem und Ziel

Ergänzend zu der Problemdarstellung in dem vorgelegten Entwurf erkennt der DFV noch folgendes sehr wesentliches Problem:

Mit unbemannten Fluggeräten können die Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) bei der Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Pflichtaufgaben sehr effektiv Kameras, Wärmebildkameras und Schadstoffsensoren bei der Erkundung konkreter Einsatz- und Schadenlagen einsetzen. Die vorgelegte Verordnung muss auch diesen Verwendungsbereich betrachten und angemessen regulieren.

**Bundesgeschäftsstelle**  
Reinhardtstraße 25  
10117 Berlin  
*Telefon*  
(030) 2888488-00  
*Telefax*  
(030) 2888488-09  
*E-Mail*  
info@dfv.org  
*Internet*  
www.feuerwehrverband.de

**Präsident**  
Hartmut Ziebs



Zu B. Lösung

Der Einsatz unbemannter Flugsysteme bei den Einsätzen der BOS ist weder räumlich noch zeitlich planbar und muss 365 d/24 h funktionieren. Aus unserer Sicht sind daher die Ansätze für die Lösung um folgenden Punkt zu ergänzen:

- Der Betrieb unbemannter Luftfahrtsysteme durch die BOS wird aufgrund seiner Besonderheiten in den jeweiligen Bestimmungen besonders betrachtet.

Zu der Verordnung selbst:

Zu § 21a Abs. 2 Nr. 2:

Folgende Ergänzungen (blau gedruckt, Verordnungstext kursiv) sind erforderlich:

Organisationen mit Sicherheitsaufgaben bei Einsätzen anlässlich von Bränden, Unglücksfällen und Katastrophen, wenn dies von der Einsatzleitung angeordnet ist.

Begründung:

Die Ergänzung um „Brände“ stellt klar, dass auch genau dieses Einsatzszenario mit erfasst ist. Bei Großschadenlagen können neben Behörden (die unter Nr. 1 fallen) auch verschiedene Organisationen mit Sicherheitsaufgaben eingesetzt sein. Nach Maßgabe der jeweiligen maßgebenden Bundes- und Landesgesetzgebung wird der Einsatz dieser Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben durch eine „Einsatzleitung“ geführt. Durch diese ergänzende Festlegung wird auch der Einsatz u.U. mehrerer unbemannter Luftfahrtsysteme durch die Einsatzleitung koordiniert und überwacht, was sowohl zu einer deutlich höheren Effizienz der eingesetzten unbemannten Luftfahrtsysteme als auch zu der notwendigen Sicherheit im Luftraum über einer Großschadenlage führt.

Zu § 21b Abs. 1 Nr. 2:

...über Menschenansammlungen, Bränden, Unglücksorten, Katastrophengebieten und anderen Einsatzorten von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben, ...

Begründung:

Damit ist eindeutig festgelegt, dass auch über Bränden nur unbemannte Luftfahrtsysteme der BOS betrieben werden dürfen.

Zu § 21b, neuer Absatz 2:

Von den in Absatz 1 genannten Verboten sind die in § 21a Absatz 2 genannten Stellen in einem konkreten Einsatzfall ausgenommen sind.

Damit kann der zweite Halbsatz in der Nr. 2 entfallen.

Begründung:

Wo ein Schadenereignis eintritt, ist nicht vorhersehbar. Daher kann es keine räumliche Begrenzung geben. Gerade bei der Freisetzung großer Rauchgasmengen oder sonstiger Schadstoffwolken ist ein Steuern auf Sicht nicht durchgängig möglich. Da der Betrieb auch in Höhen größer 30 Meter erfolgen können muss und die Startmasse des eingesetzten unbemannten Fluggerätes über 0,25 kg liegen wird, können die in dem Entwurf genannten Ausnahmetatbestände nicht greifen. Daher ist eine generelle Ausnahme für die Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben erforderlich. Unbemannte Flugsysteme können besonders bei Bränden in Hochhäusern, Fernsehtürmen usw. – also baulichen Anlagen mit einer Höhe über 100 m- schnell wertvolle Informationen für die Lagebeurteilung liefern. Bei diesen Einsätzen sind die in § 21a Absatz 5 genannten besonderen Kenntnisse – mit Ausnahme der umfassenden Einweisung in den Betrieb des Fluggerätes sowie in allgemeinen praktischen Kenntnisse und Fertigkeiten in der Anwendung des Fluggerätes – sicher nicht erforderlich.

Die BOS stellen die umfassende Einweisung in den Betrieb des Fluggerätes sowie in die allgemeinen praktischen Kenntnisse und Fertigkeiten in der Anwendung des Fluggerätes über entsprechende Aus- und Fortbildungen z. B. an den Landesfeuerwehrschulen sicher. Die Begrenzung auf den konkreten Einsatzfall stellt sicher, dass nur dann von generellen Verboten abgewichen werden darf, wenn dies konkret zur Abwehr von Gefahr für Menschen, Tiere, Umwelt und/oder Sachwerte notwendig ist.

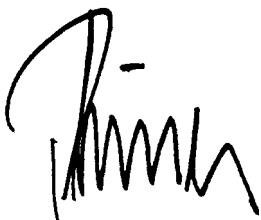
Zu § 21d, neuer Absatz 8:

Bei den unter § 21a Absatz 2 genannten Stellen sind die BOS für die notwendige Ausbildung verantwortlich, die an geeigneten zentralen Ausbildungsstellen dieser Behörden und Organisationen im Einvernehmen mit dem Luftfahrt-Bundesamt durchgeführt werden.

Begründung:

Alle Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben verfügen - i.d.R. auf Landesebene - über offizielle und zentrale Ausbildungseinrichtungen (z.B. Landesfeuerwehrschulen), die - nach vorheriger Abstimmung mit dem Luftfahrt-Bundesamt - eine ordnungsgemäße Ausbildung sicherstellen können. Dadurch werden Kosten für die Kommunen, Landkreise und Länder sowie die übrigen Träger der BOS-Organisationen vermieden.

Mit freundlichen Grüßen



Rudolf Römer

Stv. Bundesgeschäftsführer