

Deutscher Aero Club - Spitzenverband des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt

Thesen zur Sicherstellung der Ausübung des Luftsports in Deutschland und Europa – Das Recht auf freie Luftraumnutzung für Luftsportteilnehmer

Ziel des vorliegenden Dokuments ist es, die Situation des deutschen Luftsports zu beschreiben, darauf aufbauend einige Thesen zur Zukunft des Luftsports zu formulieren und daraus Forderungen an die Landes- und Bundespolitik abzuleiten. Nicht nur auf den rasant wachsenden Markt sogenannter „Multikopter“ für Sport- und Freizeitwecke sondern auch auf die Entwicklung der gewerblichen unbemannten Luftfahrtsysteme (UAS), umgangssprachlich häufig als „Drohnen“ bezeichnet, muss Rücksicht genommen werden. Dazu ist es erforderlich, den sicherheitsrelevanten Einfluss dieser neuen Flugsysteme auf den bestehenden Luft(-sport)verkehr zu analysieren und zu bewerten.

- I. Sport und damit auch der Luftsport gelten der Politik als schützenswertes Gut. Dazu hat sich die aktuelle Regierung ausdrücklich in ihren Koalitionsvereinbarungen bekannt.
- II. Ohne Zugang zum Luftraum gibt es keinen Luftsport. Das Luftverkehrsgesetz legt im ersten Abschnitt fest: „Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei [...]“. Damit das so bleibt, muss der politische Rahmen gemeinsam von den Luftraumnutzern und den politisch Verantwortlichen weiterentwickelt werden.
- III. „Multikopter“ für Sport- und Freizeitwecke bergen ein hohes Potenzial an neuen und spektakulären nationalen und internationalen Wettbewerbsformen, die in dafür (oft temporär) reservierten Lufträumen stattfinden. Diese stoßen im Ausland bereits auf großes öffentliches Interesse. Diese Wettbewerbe sollten durch die Politik auf Bundes- und Landesebene gefördert werden und dadurch mehr auf deutschem Boden stattfinden. Neuartige Luftfahrzeuge, vor allem leicht zu beherrschende „Multikopter“, gestatten einen einfachen Einstieg in den Luftsport und die Luftfahrt. Verantwortungsvoll eingesetzt, sind sie ein Mittel zur Nachwuchsgewinnung und zum Heranführen an den Luftsport und die Luftfahrt.
- IV. „Drohnen“ als zusätzliche (neue) Luftverkehrsteilnehmer, beispielsweise in humanitären Missionen eingesetzt, bedürfen trotz ihres gesellschaftlichen Nutzens klarer Zulassungen und Regeln, die eine Gefährdung der bemannten Luftfahrt sowie der Gesellschaft reduzieren oder ausschließen.

- I. Sport und damit auch der Luftsport gelten der Politik als schützenswertes Gut. Dazu hat sich die aktuelle Regierung ausdrücklich in ihren Koalitionsvereinbarungen bekannt.

Auch wenn der Flugsport nie das Charisma einer Trendsportart hatte, so beschreibt er doch eine ähnliche Entwicklung wie heutige Trendsportarten. Eine Entwicklung von Versuch und Irrtum, von der Realisation eines Traumes hochgradig motivierter Enthusiasten hin zu einer Hochtechnologie-Sportart, die facettenreicher nicht sein könnte. Beispielsweise entwickelte sich der Segelflug aus einem Menschheitstraum, dem Traum des Fliegens. Aus der Vorstellung, dass man wie ein Adler am Himmel kreisen können müsste, hätte man doch nur das richtige Fluggerät dafür.

Neben einer weltweiten Begeisterung und Wetteifer in Sachen Fliegen, kann Deutschland als Wiege des Gleitfluges gesehen werden. Bedingt durch das temporäre Flugverbot für motorgetriebene Fluggeräte nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich in Deutschland eine Fliegerszene, die den lautlosen Flug bis heute weltweit vorantrieb.

Die Materialien, die Herstellungsverfahren, das theoretische und praktische fliegerische Know-how entwickelte sich, beginnend in dieser Zeit, rasant weiter. War man zu Beginn der Wettkampffliegerei noch mit langer Flugdauer oder Höhenrekorden zufrieden, entwickelte sie sich fortwährend weiter bis hin zu den heutigen Luftrennen.

Auch heute ist Deutschland neben weiteren Luftsportarten noch DIE SEGELFLUGNATION und dient in vielen Bereichen (Flugzeugherstellung, Wettkampfkonzeppte usw.) als Vorreiter.

Das hohe ehrenamtliche Engagement ermöglicht die Finanzierbarkeit vieler Luftsportarten. Während z. B. Tennisstunden zwischen 15 und 40 Euro pro Stunde kosten, vermitteln allein in Deutschland über 6.000 Fluglehrer, die eine mehrjährig laufende Ausbildung hinter sich haben, ihre Dienste völlig ehrenamtlich. So wird das Erlernen des Flugsports einer breiten Bevölkerungsschicht möglich. Je nach Vereinsgröße und -struktur bleibt es auch nach der Ausbildung möglich den Flugsport über günstige Jahrespauschalen auszuüben.

Deutschlandweit betreiben mehr als 100.000 Menschen den Flugsport, in den dem Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) angeschlossenen Verbänden.

DAeC-Medaillenspiegel 2016 bei internationalen Meisterschaften (FAI):

Sportart	Gold	Silber	Bronze	Weltrekord
Segelflug	1	2	4	2
Modellflug	5	6	4	
Motorflug	5		7	
Fallschirmsport		2	5	
Drachen-und Gleitschirm	1	2		
Ballonsport		1	1	

- II. Ohne Zugang zum Luftraum gibt es keinen Luftsport. Das Luftverkehrsgesetz legt im ersten Abschnitt fest: „Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei [...]“. Damit das so bleibt, muss der politische Rahmen gemeinsam von den Luftraumnutzern und den politisch Verantwortlichen weiterentwickelt werden.

Es ist nicht zu leugnen, dass es Sportarten gibt, in denen eine Umsetzung mit weniger Aufwand betrieben werden kann und die durch ihr Charisma des Spektakulären und Modernen auch mehr den Zeitgeist der modernen Gesellschaft treffen. Trendsportarten mit weniger Regeln sind häufig attraktiver als ein Sport der durch ein hohes Maß an gesetzlichen Restriktionen (vor allem in Sachen Luftverkehrsrecht) und Regelkonformität gekennzeichnet ist. Der Deutsche Aero Club (DAeC) und der Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) werden sich daher mit vereinten Kräften dafür einsetzen, dass sich die luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen für den Luftsport nicht weiter verschärfen, damit der Luftsport in Deutschland im internationalen Vergleich konkurrenzfähig bleibt.

- III. „Multikopter“ für Sport- und Freizeit Zwecke bergen ein hohes Potenzial an neuen und spektakulären nationalen und internationalen Wettbewerbsformen, die in dafür (oft temporär) reservierten Lufträumen stattfinden. Diese stoßen im Ausland bereits auf großes öffentliches Interesse. Diese Wettbewerbe sollten durch die Politik auf Bundes- und Landesebene gefördert werden und dadurch mehr auf deutschem Boden stattfinden. Neuartige Luftfahrzeuge, vor allem leicht zu beherrschende „Multikopter“, gestatten einen einfachen Einstieg in den Luftsport und die Luftfahrt. Verantwortungsvoll eingesetzt, sind sie ein Mittel zur Nachwuchsgewinnung und zum Heranführen an den Luftsport und die Luftfahrt.

Werden „Multikopter-Rennen“ zum Sport-Ereignis der Zukunft? Die Mischung aus spannenden Rennen, waghalsigen Manövern und Show könnte sogar eines Tages die Formel 1 ablösen, das behauptet jedenfalls der Gründer der Drone Racing League (DRL) Nicholas Horbaczewski.

Beim „First Person View-Rennen“ (FPV-Rennen) fliegen mehrere Multikopter-Piloten gegeneinander durch einen speziell errichteten Hindernisparcours. Diese neue Wettbewerbsform mit hohem Zuschauerpotenzial sollte als zukunftssträchtiger Träger für Sportveranstaltungen gefördert werden. Den Luftsportverbänden kann diese Entwicklung zudem helfen, den Luftsport auch für junge bzw. gänzlich neue Gruppen von Luftsportbegeisterten zu erschließen.

Erklärung:

Abhängig von der Betriebsart werden Multikopter als Flugmodelle oder sonstige Luftfahrtgeräte betrachtet. Der Betrieb ist genehmigungsfrei, sofern kein gewerblicher Betrieb vorliegt, der Multikopter nicht schwerer als 5 kg ist und nur in Sichtweite geflogen wird. Die maximale Flughöhe beträgt dabei 100 m. Nach aktueller Rechtslage (Drohnen-Verordnung) werden in Deutschland grundsätzlich zwei Betriebsarten dieser Multikopter unterschieden:

- a. Sport- und Freizeitbereich (Hobby) ist i.d.R. genehmigungsfrei (Modellflug)
- b. Gewerblicher Betrieb ist genehmigungspflichtig (z.B. Fotoflüge)

Verboten sind unter anderem jegliche Behinderung oder Gefährdung wie beispielsweise der Betrieb von Multikoptern (Flugmodelle) in und über sensiblen Bereichen wie Einsatzorten von Polizei und Rettungskräften, Menschenansammlungen, Hauptverkehrswegen, An- und Abflugbereichen von

Flugplätzen, der Betrieb eines Multikopters mit einem Gewicht von mehr als 0,25 Kilogramm über Wohngrundstücken (vollständig siehe Drogen-Verordnung).

Der Gesetzgeber fordert ab dem 1. Oktober 2017 für Multikopter-Piloten einen Kenntnissnachweis. Der Kenntnissnachweis wird von einem vom Bundesverkehrsministerium beauftragten Luftsportverband (z. B. dem DAeC) ausgestellt.

IV. „Drohnen“ als zusätzliche (neue) Luftverkehrsteilnehmer, beispielsweise in humanitären Missionen eingesetzt, bedürfen trotz ihres gesellschaftlichen Nutzens klarer Zulassungen und Regeln, die eine Gefährdung der bemannten Luftfahrt sowie der Gesellschaft reduzieren oder ausschließen.

Seit einigen Jahren sind unbemannte Flugsysteme (UAS) in verschiedenen Bereichen der zivilen Nutzung nicht mehr weg zu denken und neue Einsatzmöglichkeiten kommen fast täglich dazu. Wirtschaftsstarke Unternehmen arbeiten schon mit Hochdruck an neuen Entwicklungen für den Warentransport und andere gewinnorientierte Nutzung der unbemannten Flugzeuge. Das Luftrecht (Drogen-Verordnung) unterscheidet aktuell zwischen einem UAS („Drohne“) und den bereits genannten Flugmodellen (Multikoptern). Für den Betrieb von UAS über 5 kg ist eine Erlaubnis erforderlich. Diese wird von den Landesluftfahrtbehörden erteilt.

Um die Entwicklungschancen für die Zukunftstechnologie der UAS nicht grundsätzlich zu behindern, hat der Gesetzgeber Ausnahme-Regelungen zugelassen, soweit der Betrieb keine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder die öffentliche Sicherheit oder Ordnung darstellt. Grundsätzlich gilt, dass UAS verpflichtet sind, bemannten Luftfahrzeugen auszuweichen.

Beim Einsatz der Zukunftstechnologie UAS gibt es noch viele ungelöste Herausforderungen und offene Fragen. Dazu ist es erforderlich, den sicherheitsrelevanten Einfluss dieser neuen Flugsysteme auf den bestehenden Luft(-sport)verkehr zu analysieren und zu bewerten.

Der Deutsche Aero Club (DAeC) begrüßt daher die Entschließung der Bundesländer, in der sie die Evaluierung der Drogen-Verordnung alle zwei Jahre anregen. Zusätzlich sollte die Bundesregierung gezielt Forschungsarbeit finanziell fördern und unterstützen, um den sicherheitsrelevanten Einfluss dieser neuen Flugsysteme zu erfassen. Zukünftige europäische oder deutsche Verordnungen (Luftverkehrskonzepte) müssen allen Luftraumnutzern gerecht werden. Die Experten des DAeC sind gern bereit, die Arbeit zu unterstützen.

Über den Deutschen Aero Club:

Der Deutsche Aero Club e.V. (DAeC) ist der Spitzenverband des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt und der zweitgrößte Luftsportverband Europas. Seine Hauptaufgabe sind die Interessenvertretung und das Ausrichten sportlicher Wettbewerbe.

Als Verhandlungspartner von Politik, Behörden, Wirtschaft und Gesellschaft vertritt der DAeC mehr als 100.000 Sportler. In der nationalen Sportpolitik arbeitet er eng mit dem Deutschen Olympischen Sportbund zusammen. Auf internationaler Ebene gehört er zu Europe Airsports und der FAI (Fédération Aéronautique Internationale), dem Weltluftsportverband.

DAeC-Mitglieder sind in allen Luftsportarten aktiv: Segelfliegen, Motorfliegen, Modellfliegen, Fallschirmspringen, Ballonfahren, Ultraleicht-, Drachen- und Gleitschirmfliegen.

<https://www.daec.de/>