



Wichtige Informationen für den Modellflugbetrieb

Bei Modellfluggeländen ist grundsätzlich zu unterscheiden:

- anzeigebedürftige Modellfluggelände und
- ausweisungsbedürftige Modellfluggelände

Während bei anzeigebedürftigen Modellfluggeländen die maximale Startmasse der Flugmodelle auf 12 kg begrenzt ist, kann auf ausgewiesenen Modellfluggeländen auch mit Flugmodellen über 12 kg Startmasse (bis maximal 150 kg) geflogen werden – je nachdem, bis zu welcher maximalen Startmasse das Gelände ausgewiesen ist.

Auf Modellfluggeländen gelten die vorbeschriebenen Regelungen für Modellflug außerhalb von Modellfluggeländen grundsätzlich ebenso.

Allerdings ist die Einhaltung von Flugverböten und die Anforderungen in den geographischen Gebieten gem. § 21h Abs. 3 LuftVO auf Modellfluggeländen deutlich leichter, denn diese Umstände werden bereits bei der Geländeeinrichtung durch den Geländehalter geprüft und ggf. notwendige Regelungen in die Flugordnung des Modellfluggeländes aufgenommen. Gleiches gilt für die Einhaltung der Anforderungen aus Gründen des Naturschutzes und des Lärmschutzes.

Geländeanzeige

Modellfluggelände, auf denen lediglich Modellflugzeuge mit einem Abfluggewicht bis zu zwölf Kilogramm betrieben werden, müssen lediglich beim DAeC/MFSD angezeigt werden und benötigen keine Ausweisung. Das Verfahren der Geländeanzeige beschränkt sich auf die einfache Bekanntmachung per Onlinetool beim MFSD. Ein Ausweisungsverfahren unter Beteiligung der Behörde ist nicht erforderlich. Sofern Verbrennungsmotoren in einem Abstand unter 1,5 Kilometer zu Wohnbebauung betrieben werden sollen, wird in jedem Fall eine Geländeausweisung benötigt.

Geländeausweisung

Im Rahmen des Anwendungsbereiches der StRfF wird es in Zukunft keine durch die Landesluftfahrtbehörden erteilten Aufstiegserlaubnisse in der bisherigen Form mehr geben. Diese werden ersetzt durch eine Ausweisung von Modellfluggeländen durch den DAeC/MFSD unter Aufsicht und in Abstimmung mit den Landesluftfahrtbehörden (RP-Kassel und Darmstadt). Diese Ausweisungen werden mit den lokalen Vereinen abgestimmt.

Dieses Verfahren hat den großen Vorteil, dass der lokale Verein vom bürokratischen Aufwand der Behandlung seiner Genehmigung befreit wird, es eine zentrale Stelle gibt, die für Geländeausweisungen zuständig ist und das Verfahren bundesweit vereinheitlicht werden kann.

Bestehende Aufstiegserlaubnisse

Bestehende Aufstiegserlaubnisse gelten zunächst automatisch für mindestens zwei Jahre nach dem „Inkrafttreten der StRfF“ als Geländeausweisungen im Sinne der StRfF, also konkret bis mindestens **zum 6. Juli 2024**. Innerhalb dieser zwei Jahre können bestehende Aufstiegserlaubnisse beim DAeC/MFSD zur Überprüfung zur Umstellung eingereicht werden. Der DAeC/MFSD erstellt sodann in enger Abstimmung mit dem lokalen Verein auf der Basis der bisherigen Aufstiegserlaubnis eine Geländeausweisung, die an den neuen Rechtsrahmen angepasst ist. Sofern rechtlich nötig und auch vom lokalen Verein gewünscht, stimmt der MFSD die neue Geländeausweisung mit den zuständigen Behörden ab. Ebenso erfolgt eine Abstimmung mit dem Hessischen Luftsportbund (HLB).

Bestehende Aufstiegserlaubnisse werden so nahtlos in aktualisierte Geländeausweisungen überführt, ohne dass der lokale Verein damit besonderen Aufwand hat. Inhaber der Geländeausweisung und auch der ggf. behördlich erforderlichen Zustimmungen ist stets der lokale Verein, während der DAeC/MFSD dafür den organisatorischen Rahmen mittels seiner Verbandsbetriebserlaubnis zentral vorhält.

Neben den abgefragten Daten werden dem DAeC/MFSD die bestehende Aufstiegserlaubnis, sofern das Gelände bereits als solches betrieben wird zugeschickt. Nachdem die Unterlagen eingegangen sind, setzt sich der DAeC/MFSD mit den jeweiligen Vereinen in Verbindung und erarbeiten alles um die Gelände rechtssicher und mit allen praktischen Regeln wie bisher auszuweisen, dies geschieht immer in enger Abstimmung mit den Modellflugvereinen die Mitglied im DAeC/MFSD sind.

Grüne Wiese

Hier dürfen die Modelle maximal zwölf Kilogramm wiegen. Veranstaltung auf der „Grünen Wiese“ unter der VBE des Veranstalters: Auch Mitglieder anderer Verbände oder Gastflieger aus dem Ausland dürfen an Veranstaltungen teilnehmen, die im Rahmen der VBE des DAeC/MFSD stattfinden. Für sie gelten die gleichen Regelungen wie für alle anderen Teilnehmer der Veranstaltung. Voraussetzung ist, dass sie sich beim MFSD als Gastflieger anmelden. DMFV-Mitglieder müssen sich nur einmalig anmelden. Modellflieger aus dem Ausland oder ohne Verbandszugehörigkeit in einem nationalen Verband können sich zweimal im Jahr mit einer Gültigkeit von drei Monaten anmelden.

Flugleiter

Bisher war ab drei Modellen in der Luft, ein Flugleiter erforderlich. Nun klingt es kompliziert, die Anforderungen wurden aber gesenkt:

Modelle: **Über drei Modellen ist kein Flugleiter erforderlich**, wenn die Kommunikation der Piloten untereinander sichergestellt ist. Über acht Modellen ist immer ein Flugleiter erforderlich. Zuschauer: Befinden sich mehr als zwölf Zuschauer näher als 50 Meter zur Start / Landezone, ist ein Flugleiter erforderlich – es sei denn, ein Sicherheitszaun ist vorhanden.

Flugbuch/Flugleiter: Ein Flugleiterwechsel muss ins Flugbuch eingetragen werden, ein fliegender Wechsel zweier Flugleiter ist möglich.

Betreiberregistrierung (e-ID)

Die Anforderung für eine e-ID gibt es schon zwei Jahre. Registrieren muss sich jeder Halter, der ein Modellflugzeug mit einer Höchstabflugmasse von 250 Gramm oder mehr betreibt oder

wenn das Modell mit einer Kamera oder einem Mikrofon ausgerüstet ist. Diese Nummer muss auf dem Modell stehen.

Halter und Pilot müssen nicht identisch sein. Man kann also ohne weiteres mit einem Modell eines anderen fliegen. Die e-ID gilt in der ganzen EU. Nicht EU-Ausländer müssen sich in dem EU-Land, in dem sie als erstes zu fliegen beabsichtigen, registrieren.

Wettbewerbe (GENERELL)

finden im Rahmen der Verbandsbetriebserlaubnis des MFSD statt. Die Regelungen der Standardisierten Regeln für Flugmodelle (StRfF) bzw. der BeMod sind maßgebend. **Gastpiloten** müssen sich unter:

<https://www.mfsd.de/flugbetrieb-im-verbandsrahmen-des-mfsd/gastflug-anmeldung>

anmelden und werden vor Ort mit den geltenden Regelungen vertraut gemacht. Ein Schulungsnachweis ist für Gastpiloten nicht erforderlich

Luftraum

Luftraum G (Golf) und E (Echo)

(1) Der Betrieb von Flugmodellen findet gemäß den Sichtflugregeln der vorstehenden Ziffer 6.2.5. Abs. 2 dieses Regelwerks im Luftraum G (Golf) statt.

(2) Erlauben die Sichtverhältnisse und die Größenverhältnisse des Flugmodells einen sicheren Flugbetrieb nach Sichtflugregeln gemäß vorstehender Ziffer 6.2.5. Abs. 2 auch im Luftraum E (Echo), ist vor der Nutzung des Luftraums E (Echo) vom Piloten des Flugmodells bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen.

(3) Der Betrieb von Multicoptern (Flugmodell mit mehr als zwei Rotoren zur Auftriebs erzeugung) in Flughöhen über 120 m über Grund ist außerhalb von Modellfluggeländen unzulässig. Ausnahmen können gemäß Ziff. 6.1.3 Abs. 2 und 3 dieses Regelwerks erteilt werden.

Schulungsnachweis

Aus dem Kenntnissnachweis wird der Schulungsnachweis. Die Wissensvermittlung und die Prüfung werden online, auf der Webseite „schulungsnachweis-modellflug.de“ abgelegt. Der hier erworbene Schulungsnachweis befähigt zum Betrieb von Flugmodellen mit einer Startmasse über zwei Kilogramm und/oder zum Betrieb von Flugmodellen höher als 120 Meter (ausgenommen Multicopter) über Grund (in der Regel im Luftraum G, d.h. bis 762 Meter, falls die Grenze nicht örtlich abgesenkt ist) im Rahmen der Regeln des DAeC (StRfF). Der Schulungsnachweis kostet 25 Euro plus MwSt – das ist gesetzlich vorgeben. Spätestens ab dem 1. Januar 2023 ist der neue Schulungsnachweis zum Fliegen erforderlich, denn dann endet die Übergangsfrist für die Nutzung des alten Rechts.

Anders als in der „alten“ Regelung in §21a LuftVO ist beim Modellflugbetrieb im Verbandsrahmen über zwei Kilogramm oder über 120 Meter Flughöhe in jedem Fall ein Schulungsnachweis erforderlich, auch auf Modellfluggeländen und auch mit Flugleiter.

Im Gegensatz zur Vergangenheit ersetzen Fluglizenzen nicht den Schulungsnachweis. DAeC/MFSD und DMFV erkennen die von ihnen ausgestellten Schulungsnachweise gegenseitig an. Die europäischen A1/A2/A3-Kompetenznachweise können nicht als

Schulungsnachweis für das Fliegen innerhalb der Verbandsbetriebserlaubnis des DAeC gelten. Sie berechtigen lediglich zum europaweiten Flugbetrieb in der Open Category (z.B. bis 120 Meter Flughöhe).

Das Alter des Piloten bestimmt, wie schwer sein Modell sein darf.

- bis 250 Gramm: keine Altersgrenze
- 250 g bis 2 kg: ab 7 Jahre (unter einer mindestens 18-jährigen Aufsicht; auch unter 14 Jahren bis 25 kg)
- 2 kg bis 25 kg: ab 14 Jahre
- 25 kg bis 150 kg: ab 16 Jahre

Drohnenflüge außerhalb der Sichtlinie

Bisher sind wir davon ausgegangen, dass erst ein U-Space eingerichtet werden muss bevor Drohnen außerhalb der Sichtlinie des „Piloten“ fliegen dürfen. U-Spaces sind abgegrenzte Bereiche im unteren Luftraum, zum Beispiel im urbanen bzw. städtischen Umfeld. In diesen Drohnenlufträumen werden nicht nur die Flüge von Drohnen, sondern auch von Hubschraubern und Flugzeugen koordiniert.

Die neuen **U-Spaces für Drohnen** sind seit 2023 vorgesehen und werden einige Veränderungen mit sich bringen.

Diese Drohnen dürfen bereits in der heutigen Luftraumstruktur fliegen, wenn die Genehmigung durch die zuständige Stelle eines Mitgliedstaates oder durch das Luftfahrtbundesamt (LBA) oder durch eine Landesluftfahrtbehörde sowie eine Sicherheitsbewertung nach **SORA** (Specific Operational Risk Assessment) vorliegt.

SORA umfasst eine Methodologie, mit der das Risiko bewilligungspflichtiger Drohnenoperationen systematisch identifiziert wird.

In Sachsen führt die Firma „flyXdrive GmbH“ seit dem 28. Juni 2023 solche Flüge bis zu einer Höhe von 110 m (Luftraum G) durch. Für Drohnen gilt auch weiterhin die **SERA-Regel**, dass dem bemannten Luftverkehr ausgewichen werden muss.

SERA ist eine Abkürzung und steht für „Standardised European Rules of the Air“. Gemeint ist eine Durchführungsverordnung der Europäischen Kommission, die in weiten Teilen die bisherigen nationalen Regelungen der LuftVO (Link) ersetzen wird.

Der jeweilige Flug ist automatisiert, wird aber durch „Fernpiloten“ überwacht. Diese haben ein aktuelles Luftlagebild basierend auf den empfangenen Daten von FLARM- und ADS-B-Signalen.

FLARM Geräte enthalten einen Empfänger für ADS-B und Transponder Signale. Dadurch können mit einem Transponder ausgestatteten Flugzeuge in der Kollisionswarnung berücksichtigt werden. Dies ist besonders von Vorteil, wenn in einem Luftraum mit hoher Verkehrsdichte geflogen wird.

Das Referat Luftraum, Flugsicherheit und Flugbetrieb befindet sich bereits in engem Austausch mit dem LBA und hat entsprechende Arbeitsgespräche vereinbart.