



DIALOGPOST
Ein Service der Deutschen Post

ALLEMAGNE Port payé



Foto: Nataliya Hora

BAVC-Bruderhilfe e.V. | Automobil- und Verkehrssicherheitsclub | www.bavc-automobilclub.de

Digitalstrategie und Autoindustrie

Wer gewinnt das Rennen um die Zukunft des Autos: Die Traditionalisten oder die Newcomer aus dem Silicon Valley? Diese Frage beschäftigt Branchenexperten bereits seit einigen Jahren. Noch ist das Rennen nicht gelaufen. Aber es wird knapp. Denn für traditionelle Automobilhersteller reicht es heutzutage nicht mehr, mit Innovationen an Karosserie, Innenraum, Fahrwerk und Antrieb zu punkten. Sie sollten in ihrer Digitalisierungsstrategie nicht nur die komplette Wertschöpfungskette im Blick haben. Sie sollten auch fähig sein, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln und das sich ändernde Mobilitätsverhalten zu bedienen.

Ende 2020 hat BMW gemeinsam mit dem Software-Konzern SAP, der Deutschen Telekom und seinen wichtigsten Zulieferern eine Allianz für unternehmensübergreifenden Datenaustausch initiiert. Seit Jahresbeginn wird nun daran gearbeitet, einen umfassenden Datentransfer zu entwickeln, der alle Branchen und die gesamte Wertschöpfungskette einbezieht.

Von dieser Allianz erhoffen sich die Initiatoren positive Effekte auf die Effizienz und die Nachhaltigkeit des gesamten Herstellungsprozesses – von der Rohstoffgewinnung bis zum fertigen Fahrzeug. Und je mehr Daten auf diesem Wege gesammelt werden, desto schneller und präziser lassen sich unterschiedlichste Fragen beantworten: etwa wieviel CO₂ die Produktion eines bestimmten Fahrzeugmodells verursacht. Oder welche Fahrzeuge ein fehlerhaftes Bauteil erhalten haben und zurückgerufen werden müssen, anstatt die komplette Baureihe zur Werkstattvisite zu bitten.

Vor diesem Hintergrund ist es einleuchtend, dass die bisherigen Partner der Automotive Alliance auch möglichst viele weitere Zulieferbetriebe – insbesondere auch kleine und mittelständische Unternehmen – gewinnen möchten. Auf den Standards der europäischen Cloud-Initiative GAIA-X basierend, soll die Plattform bereits Mitte/Ende 2021 für erste Anwendungen genutzt werden können.

„Daten haben in der Automobilindustrie und für das Auto selber eine enorme Bedeutung“, so BMW-Chef Oliver Zipse bei einer Podiumsdiskussion auf dem Digitalgipfel der Bundesregierung im Dezember. Fabriken und Maschinen zu vernetzen, war das Programm von Industrie 4.0. Der „nächste folgerichtige Schritt“ sei laut Zipse nun, das auf ganze Industrien und Wertschöpfungsketten auszudehnen. Auf diese Weise soll die Automotive Alliance deutschland- und europaweit einen neuen Industriestandard setzen.

In den USA sind Konsumenten-Plattformen wie Amazon dabei, traditionelle Unternehmen aus dem Markt zu drängen. Sie haben uneinholbar riesige Datenschätze angehäuft und nutzen diese, um in weitere Märkte vorzudringen. Die europäische und damit auch deutsche Antwort darauf lautet, einen eigenen Datenschatz zusammenzutragen und nutzbar zu machen: die Datenpools der Industrieunternehmen.

Neben der Automotive Alliance verfolgt das Bundesverkehrsministerium noch das Projekt „Datenraum Mobilität“, an dem Volkswagen und Daimler beteiligt sind. Dieses Vorhaben

(Fortsetzung auf Seite 2)

Liebes BAVC-Mitglied,

Corona hat das öffentliche Leben weiterhin fest im Griff. Das Reisen ist noch immer stark eingeschränkt. Alle hoffen, dass mit Fortschreiten der schleppend begonnenen Impfkampagne die Normalität allmählich zurückkehrt.

So befasst sich diese Ausgabe der BAVC info mit Themen, die auch ohne oder trotz Corona relevant sind: Weichenstellungen in der Automobilindustrie, Forderungen und Konzepte für fußgängerfreundliche Städte sowie rechtliche Rahmenbedingungen von digitaler Technik, die in unseren Alltag Einzug gehalten hat. Die Perspektive der Zweiradenthusiasten – motorisiert wie unmotorisiert – ist ebenfalls mit Beiträgen vertreten. Diese Fortbewegungsart dürfte zweifelsohne zu den Gewinnern der Pandemie zählen.

Wenn immer mehr Menschen immer häufiger auf zwei Rädern unterwegs sind, so ist dies eine gute Gelegenheit, hier einen Trick zu verraten, den Motorradfahrer nutzen, um konzentriert zu bleiben: Sie führen mit den anderen Verkehrsteilnehmern ein mentales Zwiegespräch: „Na, Du willst wohl abbiegen. Wartest Du, bis ich vorbei bin oder hast Du's eilig?“ Das hört der andere zwar nicht. Aber es hilft dem Biker, geistesgegenwärtig reagieren zu können. Funktioniert übrigens auch, wenn Ihr Fahrzeug mehr Räder hat.

Blieben Sie gesund und seien Sie sicher unterwegs

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand

(Fortsetzung von Seite 1)

setzt auf die Infrastruktur der International Data Spaces Association (IDSA) und wird ebenfalls mit Steuergeldern gefördert. Sein Akzent liegt darauf, die Industriedaten auch mit den Daten anderer Infrastruktur-Teilnehmer zu vernetzen – öffentlichem Nahverkehr, Taxis, Fahrrädern und Leih-Fahrrädern. Zudem soll auch die Entwicklung des autonomen Fahrens vorangebracht werden. So will zum Beispiel Volkswagen digitale Dienste zur Kernkompetenz und zu einer neuen Einnahme-

quelle ausbauen. Denn die Digitalisierung, nicht die Elektromobilität, sei „der wahre Gamechanger“, so VW-Markenchef Ralf Brandstätter bei der Präsentation des Konzepts Anfang März. Teil dieser Ausrichtung ist auch das autonome Fahren. Laut VW-Chef Herbert Diess könnten Kunden diese Option auf Wunsch tageweise buchen. Voraussetzung dafür wäre, dass alle Modelle serienmäßig mit der erforderlichen Technik ausgerüstet wären, ohne dass die Kosten dafür

den Neuwagenpreis erhöhen. Diese Mehrkosten sollen stattdessen über die gebuchte Nutzung und über Kosteneinsparungen aufgrund geringerer Modellvielfalt kompensiert werden.

Es bleibt also abzuwarten, wie gut die Vernetzung der Daten und Plattformen gelingt. An Ideen zur Nutzung und zur Monetarisierung scheint es jedenfalls auch hierzulande nicht zu mangeln.



Aus dem Alltag der Radprofis

Früher hatte jeder Kaufmannsladen seinen eigenen Lieferservice. Dieser bestand in der Regel aus einem schwarzen, schweren Lastenfahrrad, ohne Elektroantrieb, und dem Kaufmannslehrling. Dieser durfte gegen kleines Trinkgeld die Bestellungen der Frau Bürgermeister oder des Herrn Direktor im Ort ausfahren. Auch Briefträger sind seit Generationen bei Wind und Wetter per Fahrrad unterwegs. Ihnen hat das französische Filmgenie Jacques Tati 1949 mit *Tatis Schützenfest (Jour de fête)* ein Denkmal gesetzt. Auch Vittorio de Sicas neorealitisches Meisterwerk *Fahrraddiebe (Ladri di biciclette)* von 1948 erzählt die tragische Geschichte eines Plakatklebers, dessen Leben aus den Fugen gerät, als ihm sein Fahrrad geklaut wird. Und wie sieht das Leben der Berufsradfahrer heute aus?

Vor allem in Dienstleistungsmetropolen wie Berlin, Hamburg und München sind Fahrradkurier aus dem Stadtbild nicht mehr wegzu-denken. Wenngleich heutzutage vieles auf elektronischem Weg transportiert wird, bleibt genug, das in Windeseile per Fahrradkurier durch die Stadt geschickt wird. Mit dem Rad geht es meist schneller als per Pkw, der im Verkehrsstrom mitschwimmen oder -stehen muss und nicht so einfach zwischen Fahrbahn, Rad- und manchmal auch Fußweg hin- und herwechseln kann. Fahrradkurier genießen, vorsichtig formuliert, nicht den besten Ruf. Oft als Kampfradler verschrien, sind sie vor allem für Taxi- und Lkw-Fahrer ein rotes Tuch, was auch umgekehrt gilt.

Schaut man sich die Arbeitsbedingungen an, wird schnell klar: Das Ausliefern von Konserven und Karbonadenfleisch damals hat mit dem Job eines Fahrradkuriers heute wenig gemeinsam. Hoher Termindruck, Eigenverantwortlichkeit und mangelnder Sozialversicherungsschutz kennzeichnen eine prekäre berufliche Existenz. Im Auftrag webbasierter

international agierender Kurierdienstvermittler befördern sie für kargen Lohn bestelltes Essen, wichtige Dokumente und andere Expressgüter, mitunter durch fragwürdige Anreizsysteme bei der Stange gehalten, getröstet mit dem Versprechen, Teil einer großen Familie zu sein.

Doch inzwischen begehren die Kurier auf. Sie gründen Kollektive, schultern gemeinsam Risiken, teilen den Ertrag in genossenschaftlichen Strukturen und verbessern so die Zustände eines Metiers, von dem viele selbst sagen, dass es nur eine Nebenbeschäftigung sein kann. Diesen Job hält man nur ein paar Jahre durch, weil er einfach zu sehr auf die Knochen geht. Die Logistikbranche war noch nie ein Kurbetrieb.

E-Bikes sind unter Kurieren verpönt. Sie setzen eher auf robuste Rennräder mit schmalem Lenker, damit sie gut zwischen den Autoschlängen durchkommen. Manche schwören auch auf sogenannte Fixies, auf das Wesentliche reduzierte Leichtvehikel aus dem Radbahnsport – mit fester Übersetzung, ohne Leerlauf und Schnickschnack. Postbedienstete, die inzwischen häufig auch keine Beamten mehr sind, radeln dafür hauptsächlich elektrisch und das oft auf drei Rädern, weil der Anteil der Päckchen zu- und der der Briefe abgenommen hat.

Der Markt für Lastenräder mit Elektroantrieb boomt. Vielleicht auch ein Zeichen dafür, dass die Verkehrswende allmählich in Gang kommt, die streng genommen eine Mobilitätswende ist. Denn nicht das Verkehrsaufkommen ändert sich, sondern die Fortbewegungsarten. Ob irgendwann auch die Fahrradkurier die Vorzüge des E-Antriebs für sich entdecken? Fragen Sie doch bei Gelegenheit einfach mal einen Fahrradkurier. Aber nicht wundern, wenn Sie nur ein verächtliches Schnauben und Kopfschütteln ernten.

Kirchliche Dienste im Tourismus

Für nicht wenige gehören Kirchenräume und kirchliche Angebote auch in der Urlaubszeit fest ins Programm. So halten die Landeskirchen in Deutschland ein vielfältiges Angebot für die Urlaubsregionen bereit. Hier ein paar Beispiele:

Kirche Unterwegs

Auf rund zehn Campingplätzen in Niedersachsen, darunter Sahlenburg, Otterndorf, der Alffsee und Harlesiel, wird die Kirche jedes Jahr neu aufgebaut – als Kirchenzelt. Ehrenamtliche aus ganz Deutschland verbringen im Rahmen von Kirche Unterwegs mehrere Wochen auf den Plätzen und gestalten dort das Programm einer „Kirchengemeinde auf Zeit.“



Verlässlich offene Kirchen

Bei Kirchen, an deren Eingang dieses Schild prangt, lohnt es, die Klinke zu drücken. 1999 von der Landeskirche Hannover

initiiert, beteiligen sich deutschlandweit 14 von 20 Landeskirchen an der Aktion:

- Die Kirche ist in der Regel vom 1. April bis 30. September geöffnet, regelmäßig an mindestens fünf Tagen pro Woche je vier Stunden.
- In der Kirche liegen Informationen zu Gebäude und Gemeindeleben aus.
- Die Kirche wird in einem einladend geordneten Zustand gehalten.

Bedingt durch die Coronakrise sind z. Zt. nicht alle Kirchen wieder verlässlich geöffnet.

Motorradgottesdienste

Viele Motorradbegeisterte freuen sich schon auf die ersten Ausfahrten in der Frühlings-sonne auf kurvenreichen Strecken. Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer, die diese Freude gerne mit Gleichgesinnten teilen und neben einwandfreier Technik und umsichtiger Fahrweise auch auf Gottvertrauen setzen, laden die Missionarischen Dienste der Evangelischen Landeskirche Württemberg herzlich zu Motorrad-Gottesdiensten ein.

Weitere Informationen hier:

www.missionarische-dienste.de



Foto: Anselm Baumgärtner

Schritt für Schritt zu fußgängerfreundlichen Städten

Zu Fuß unterwegs zu sein, ist für uns eigentlich selbstverständlich. Leider werden die Unfallrisiken häufig unterschätzt. Laut Destatis starben 2020 zwischen Januar und November 336 Fußgänger auf deutschen Straßen. Es gab 22.861 Unfälle mit Fußgängern. Dabei verunglückten 21.578 Menschen, 5.146 wurden schwer verletzt, 4.733 davon bei Unfällen innerorts. Städte wie Kopenhagen, Oslo und Helsinki hingegen haben 2020 keinen einzigen Fußgängerunfall verzeichnet. Kann Vision Zero auch hierzulande klappen?

Beim Kolloquium des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), das am 5. März und zum ersten Mal rein digital stattfand, wurden Probleme und Lösungsansätze dazu diskutiert. Dabei wurde als ein Hauptdefizit die noch immer mangelnde Sensibilisierung der Öffentlichkeit und der Entscheidungsträger für die Kriterien einer fußgängergerechten Gestaltung des öffentlichen Raumes erachtet. Die Formulierung von Paragraf 25 der Straßenverkehrsordnung (StVO) spricht ebenfalls Bände: „Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten“, heißt es dort. Gleichrangige Behandlung von Verkehrsteilnehmern klingt anders.

So stellt der Fachverband Fußverkehr e.V. einen Katalog mit insgesamt 66 Vorschlägen zur Diskussion. Sie sollen helfen, das mobile Miteinander fußgängergerechter und sicherer zu machen. Abrufbar unter: www.fuss-ev.de.

Vier wichtige Punkte aus diesem Papier lauten:

- 2,50 Meter Mindestbreite für Gehwege
- Regeltempo für Fahrzeuge innerorts: 30 km/h in Ausnahmefällen 50 km/h
- Bei schlecht nutzbaren Gehwegen dürfen Fußgänger auf der Fahrbahn gehen
- Nähert sich kein Fahrzeug, dürfen Fußgänger bei Rot über die Ampel

Natürlich gibt es Kommunen, die die Defizite bereits erkannt haben und bei der Um- oder

Neugestaltung von öffentlichem Raum neue Wege gehen und dabei den Belangen der Fußgänger mehr Rechnung tragen. Nicht immer und überall lassen sich Bedingungen wie etwa 2,50 Meter Gehwegbreite schaffen. Aber auch so lässt sich einiges bewerkstelligen. Etwa durch die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern oder die Umwidmung von Flächen.

Ist es notwendig, dass der „ruhende Verkehr“ in den Städten ganze Straßenzüge zuparkt? Wäre es nicht sinnvoller, Parkraum anderswo zu schaffen, etwa unter- oder außerhalb der Stadt, ausgestattet mit der in Zukunft immer notwendigen Ladeinfrastruktur, gut erreichbar zu Fuß, per Rad und mit dem Öffentlichen Nahverkehr? Diese Fragen stellt z. B. der Verkehrsplaner Prof. Jürgen Gerlach. Wer sein Auto nicht mehr dazu nutzt, um Wege von weniger als 5 km zurückzulegen – sie machen noch immer einen beträchtlichen Anteil aller Pkw-Fahrten aus –, muss es auch nicht dauerhaft direkt vor der Tür parken. Vor allem nicht, wenn er mitten in der Stadt wohnt.

Bestrebungen, den innerstädtischen Parkraum und damit auch den Autoverkehr zu reduzieren, kommen vielerorts noch immer politischem Selbstmord gleich. Selbst in klima- und verkehrspolitisch ambitionierten Städten wie dem beschaulichen Tübingen werden derartige Pläne der Stadtverwaltung von der Öffentlichkeit kritisch beäugt oder gar als Angriff auf das wirtschaftliche Wohlergehen der Stadt betrachtet. So kann eine zeitgemäße Verkehrsplanung vermutlich dann am besten gelingen, wenn sie nicht verbietet, sondern ermöglicht und Anreize bietet.

Wenn das Parken in den Innenstädten immer teurer wird, im Gegenzug aber der öffentliche Nahverkehr immer besser und günstiger, wenn die innerstädtischen Wege für Fußgänger und Radverkehr möglichst barrierefrei und immer komfortabler und sicherer werden, steigert das nicht nur die Aufenthaltsqualität. Es dürfte auch die Bereitschaft des Einzelnen erhöhen, sich häufiger als das fortzubewegen, was wir letztendlich alle sind: Fußgänger.

Früher lästig und heute?

Mit früher meine ich die 1980er- und 1990er-Jahre. Nach 10 km war das Visier vom Mopedhelm mit Insektenleichen zugekleistert. Heute putze ich das Ding manchmal eine Woche lang nicht und die Scheibe am Auto sogar noch seltener. Eine Plage weniger?

Der Rückgang der Biodiversität, das Insektensterben, mir macht das Angst. Diese fliegenden Krabbler spielen eine tragende Rolle als Pflanzenbestäuber. Nicht nur die Honigbienen. Aber wie kann ich, wie können wir sie schützen? Radikal umdenken? Ökologischen Fussabdruck verkleinern? Was kann ich als Einzelner schon bewirken? Aber wenn alle so denken? Die meisten von uns haben doch entsprechende Ideen im Kopf: weniger Fleisch essen, mehr Bio, ÖPNV, Fahrrad, reparieren statt wegwerfen, anders Urlaub machen, Wasser sparen, heimische Erzeuger unterstützen. Puh, davon tut mir einiges weh.

Veränderung wollen die Wenigsten, Verzicht schon gar nicht. Aber muss es gleich radikal sein? Anfangen kann ja jede/r im Kleinen. So, wie es in einem Kinderlied gesungen wird: „Viele kleine Leute an vielen kleinen Orten, die viele kleine Dinge tun, können das Gesicht der Welt verändern.“ Und ja, ich werde weiterhin Mopped fahren – überlegter und sicher auch weniger, aber es gehört nun mal zu meinem Leben. Was mich nicht hindert, in anderen Bereichen, z. B. beim Einkaufen auf Nachhaltigkeit zu achten. Übrigens, Blühstreifen finde ich sympathisch, Giftspritzverbot notwendig, und ich bin bereit, Nahrungsmittel etwas teurer einzukaufen. Und bestimmt werde ich mich nicht beklagen, wenn ich wieder täglich mein Visier putzen muss.

Seien Sie sicher unterwegs.

Ihr Michael Aschermann | www.kradapostel.de
Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm) | www.verkehrscoach.com

IMPRESSUM

Herausgeber:

BAVC-Bruderhilfe e.V., Automobil- und Verkehrssicherheitsclub, Karthäuserstraße 3a, 34117 Kassel, Telefon 05 61/7 09 94-0
www.bavc-automobilclub.de

Verantwortlich i.S.d.P.:

Katrin Sießl, Geschäftsführender Vorstand
Konzeption, Layout/Realisation:
PEAK.B Agentur für Kommunikation GmbH, Tübingen
Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



Bruderhilfe e.V.
Automobil- und
Verkehrssicherheitsclub



Digitale Helferlein und rechtliche Grauzonen

Die Digitalisierung hat auch viele neue Gadgets fürs Autofahren möglich und beliebt gemacht. Jedoch ist nicht jedes Gerät von der Polizei erlaubt. Wir möchten Ihnen ein paar Beispiele und die rechtlichen Probleme darstellen. So werden wir uns dem Radarwarner, der digitalen Parkuhr und der Dashcam widmen, da sie am weitesten verbreitet sind.

Bei den Radarwarngeräten handelt es sich um solche, die einem Autofahrer im Vorfeld sagen sollen, ob sich ein „Blitzer“ auf der Fahrbahn befindet. Durch unterschiedliche Warnsignale wird der Fahrer auf den bevorstehenden „Blitzer“ aufmerksam gemacht und kann seine Geschwindigkeit rechtzeitig anpassen. Nur ein Teil der Nutzer ist sich jedoch bewusst, dass sie sich im Bereich des Unerlaubten befinden. Die Nutzung eines solchen Geräts kann zu erheblichen Bußgeldern und Punkten im Fahrtenregister führen. Wird man von der Polizei ertappt, kann diese das Gerät einziehen und vernichten. Es wird oft das Argument herangezogen, dass Radiosender auch Blitzerstandorte melden. Dieser Vergleich

hinkt jedoch. Blitzerwarnungen im Radio sind zulässig, da sie unabhängig vom Standort des Empfängers erfolgen.

Digitale Parkuhren hingegen stellen objektiv kein Problem dar. Für sie gibt es sogar Regeln. So muss sich eine digitale Parkuhr mithilfe eines elektronischen Bewegungsmelders beim Ausschalten des Motors auf den Anfang der Parkzeit einstellen. Zudem muss sie eine Typengenehmigung aufweisen. Einer gewissen Beliebtheit erfreuen sich auch mitlaufende Parkuhren, die sich automatisch umstellen. Die Verwendung dieser Modelle ist hingegen verboten. Sollte man bei der Nutzung erwischt werden, droht ein Bußgeld. Auf einem privaten Parkplatz könnte zudem eine Straftat, wie Erschleichen von Leistungen oder sogar Betrug im Raum stehen.

Die Dashcam, die Videokamera auf dem Armaturenbrett, ist ebenfalls häufiger in Fahrzeugen zu finden. Ihre Nutzer vertrauen darauf, im Falle eines Unfalls Beweise sichern zu können. Generell verboten ist die Dashcam nicht. Jedoch muss gewährleistet sein, dass

sie nicht permanent aufzeichnet. Datenschützer sehen genau diesen Punkt kritisch. Zudem ist die Beweisverwertbarkeit in gerichtlichen Verfahren noch nicht gänzlich geklärt. Mit dem BGH-Urteil Az.: VI ZR 233/17 wurde jedoch ein Signal gesetzt, dass Aufzeichnungen von Dashcams nicht automatisch von der Verwertbarkeit ausgeschlossen sind. Aber auch hier wurde erklärt, dass eine durchgehende Aufzeichnung unzulässig ist und Aufnahmen in kurzen Abständen überschrieben werden sollten. Erst beim Unfall wird eine langfristige Speicherung legitimiert.

Der Trend, Fahrzeuge mit digitalen Hilfsmitteln auszurüsten, wird sich weiter verstärken. Es bleibt zu beobachten, wie diese Errungenschaften rechtlich zu bewerten sind.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert:

Rechtsanwalt Steven Selvanayagam
Kanzlei Korzus und Partner
Hemmstraße 165 | 28215 Bremen
Telefon 04 21/37 77 90 | Telefax 04 21/376 00 86
rae@korzus-partner.de | www.korzus-partner.de

Foto: cegli

EU-Drohnenverordnung

Der Umgang mit den Corona-bedingten Reiseeinschränkungen treibt manchmal seltsame Blüten. Im Sommer waren plötzlich Swimmingpool-Bausätze für den heimischen Garten sogar online komplett ausverkauft. Auch Flugdrohnen erfreuten sich großer Beliebtheit. Wenn man schon selbst nicht in den Urlaub fliegen sollte, so konnte man zumindest auf diesem Wege dem Corona-Alltag entfliehen und etwas Freiheit genießen. Die einen sind fasziniert von diesen fliegenden Augen, die gestochen scharfe Aufnahmen aus der Luft zum Kinderspiel werden lassen. Die anderen sehen in ihnen nur ein neues Voyeuristen-Spielzeug mit dem Charme von Laubbläsern. Nun hat sich die EU der Sache angenommen.

Seit 1. Januar gibt es eine EU-weite Drohnenverordnung. Dies sind ihre Bestandteile:

- Registrierungspflicht für Drohnenpiloten
- Zertifizierung von Drohnenmodellen nach Risikoklassen
- Definierte Anwendungsszenarien
- Zwei Arten des Drohnen-Führerscheins

Neue Drohnen werden künftig in fünf Risikoklassen unterteilt, für die Hersteller ihre Modelle zertifizieren lassen müssen. Für bereits in Gebrauch befindliche Drohnen (Bestandsdrohnen) gibt es Sonderregeln und eine befristete Übergangsregelung. Darüber hinaus definiert die EU-Verordnung drei Anwendungsszenarien für den Einsatz von Drohnen, für die unterschiedliche Auflagen gelten: open (offen), specific (spezifisch) und certified (zertifiziert).

Das Open-Szenario dürfte auf die meisten Hobby-Piloten und kommerziellen Kamera-Drohnen zutreffen:

- Max. Flughöhe 120 Meter über Grund
- Flug nur in Sichtweite, Ausnahme: die Drohne fliegt im Follow-Me-Modus (Auto-Verfolgungsmodus auf den Piloten ausgerichtet) mit einer maximalen Entfernung von 50 Metern zum Piloten oder es steht ein Beobachter neben dem Piloten, der die Drohne im Blick hat und in ständigem Kontakt mit dem Piloten ist.
- Drohnen-Haftpflichtversicherung
- Mindestalter 16 Jahre (ausgenommen: Spielzeugdrohnen oder Eigenbau-Drohne mit Startmasse unter 250 g)
- Registrierungspflicht: Jeder Drohnen-Pilot muss sich online beim LBA (Luftfahrt Bundesamt) registrieren und erhält eine Registrierungsnummer (e-ID), die auf der Drohne

sichtbar angebracht (EU-Drohnenplakette) und bei einigen Drohnenklassen auch in die Software eingetragen werden muss, damit sie permanent ihre ID sendet. Ausnahme: Drohnen unter 250 Gramm ohne Kamera (und ohne Sensoren zur Erfassung persönlicher Daten) sowie Spielzeugdrohnen unter 250 Gramm.

Wo man fliegen darf, überlässt die Verordnung den EU-Ländern. Jedoch soll jedes Land ein System mit Flug- und Flugverbotszonen schaffen. Die Daten sollen voraussichtlich ab Mitte 2021 online zur Verfügung stehen und die Vorgaben der alten Verordnung ersetzen.

Der kleine Drohnenführerschein (EU A1/A3) umfasst ein kompaktes Führerschein-Online-training mit anschließendem Test und Online-Prüfung. Er soll das nötige Grundwissen vermitteln, um eine Drohne sicher steuern zu können. Der große EU-Drohnenführerschein (EU A2) – das EU-Fernpiloten-Zeugnis – verlangt etwas mehr: den kleinen Drohnenführerschein, ein Selbst-Training in der Praxis auf offenem Feld sowie eine kostenpflichtige Theorie-Prüfung bei einer zertifizierten Prüfstelle. Bei einigen Prüfstellen kann der komplette Drohnenführerschein online absolviert werden. Weitere Informationen zum Thema u.a. hier: www.drohnen.de | www.kopterzentrale.de