



**Schwerpunktthema: Medien und soziale Netzwerke**

WANTED! BITTE DIESES BILD TEILEN

Grund und Grenzen der Öffentlichkeitsfahndung im Internet

*Hao-Hao Wu*

WEM GEHÖRT DAS FACEBOOK-KONTO?

Digitaler Nachlass und das IPR

*Bernhard Brechmann*

**Gastbeitrag:**

SCHMÄHKRITIK

*Eva-Maria Spangler*

**Reihe: Innovation und Recht**

INDUSTRIE 4.0

Zwischen Selbstregulierung und staatlicher Intervention

*Lukas Hufeld*

NUTZUNG IN (ENGEN) GRENZEN?

Der neue Rechtsrahmen für den Betrieb ziviler Drohnen

*Sebastian Mayr*

AUTONOMES FAHREN - WER HAFTET?

Die zukünftige Rolle der Hersteller bei Unfällen mit autonomen Fahrsystemen

*Benedikt Xylander*

# Nutzung in (engen) Grenzen?

Der neue Rechtsrahmen für den Betrieb ziviler Drohnen

*Sebastian Mayr*

*Mit der „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten“ hat das Bundesverkehrsministerium den Rechtsrahmen für den Betrieb ziviler Drohnen in Deutschland erneuert und damit auf den technischen Fortschritt, sowie die zunehmende Verbreitung von Drohnen im privaten Sektor reagiert.*

## I. Drohne – Chance oder Risiko?

Bereits heute finden Drohnen Verwendung zu gewerblichen (z. B. Landwirtschaft, Film- und Fotoindustrie, Journalismus, Logistik<sup>1</sup>) und wissenschaftlichen Zwecken (z. B. Meteorologie), bei der Erledigung staatlicher Aufgaben (z. B. Katastrophenschutz, Infrastrukturüberwachung, Grenzüberwachung, Strafverfolgung) sowie nicht zuletzt zur privaten Freizeitgestaltung.<sup>2</sup> Die rasante Entwicklung in der Drohnenindustrie hat es ermöglicht, immer kompaktere und günstigere Drohnen auf dem Markt anzubieten, sodass diese mittlerweile auch für Privatpersonen erschwinglich sind. Das Potential der Drohnentechnologie erscheint riesig. Gleichzeitig birgt diese Entwicklung aber auch neue Herausforderungen. Besonders dann, wenn Drohnen im nicht reservierten Luftraum auf bemannte Luftfahrzeuge treffen, bestehen nach wie vor große Risiken. Dass solche Aufeinandertreffen von Drohnen und Flugzeugen keine Seltenheit mehr sind, zeigen die Zahlen der Deutschen Flugsicherheit aus 2015/16. Demnach haben sie sich im Jahr 2016 auf 63 Zwischenfälle verfünffacht.<sup>3</sup> Nicht zuletzt aufgrund dieses Anstiegs hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) jüngst den Betrieb von unbemannten Fluggeräten neu geregelt.<sup>4</sup> Die aufgezeigte Aktualität der Thematik, die neue Rechtslage sowie die noch wenigen gerichtlichen Entscheidungen zu zivilen Drohnen geben Anlass sich mit den rechtlichen Aspekten beim Betrieb von zivilen Drohnen auseinanderzusetzen.

Im Folgenden sollen deshalb die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb von zivilen Drohnen in Deutschland aufgezeigt werden. Dabei werden die luftverkehrsrechtlichen Regularien aufgezeigt (III.), die Haftungsfragen besprochen (IV.) und es wird ein Überblick über die möglichen zivilrechtlichen Abwehrensprüche Dritter gegen Überflüge und Bildaufnahmen von Drohnen gegeben (V.). Weiter werden die Bemühungen der EU, einen einheitlichen Rechtsrahmen für Drohnen zu schaffen, dargestellt (VI.). Schließlich wird die kürzlich in Kraft getretene „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten“ des Bundesministeriums für

---

*Der Verfasser studiert Rechtswissenschaften an der LMU München und dankt Frau Prof. Dr. Ann-Katrin Kaufhold für die Durchsicht und die wertvollen Hinweise.*

1 Donath, Wo Drohnen noch Drohnen sein dürfen, in: Zeit Online, <http://www.zeit.de/digital/mobil/2016-10/lieferdrohnen-amazon-dhl-testgelaende> (Stand: 01.09.2017).

2 Kornmeier, Der Einsatz von Drohnen zur Bildaufnahme, 2012, S. 30 ff.

3 Stürzenhofecker, Zahl der Zwischenfälle mit Drohnen steigt, in: Zeit Online, <http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-12/deutsche-flugsicherheit-drohnen-gefahr-flugbetrieb-hobbypiloten> (Stand: 01.09.2017).

4 BGBl. I 2017, S. 683.

Verkehr und digitale Infrastruktur analysiert und bewertet (VII.).

## II. Was sind zivile Drohnen?

„Drohne“ ist zunächst der umgangssprachlich gebräuchliche Begriff für ein unbemanntes Luftfahrzeug (engl.: *Unmanned Aerial Vehicle* – UAV).<sup>5</sup> Unter einem UAV versteht man ein Luftfahrzeug, das sich automatisch und/oder ferngesteuert fortbewegt und an Board dessen sich kein Luftfahrzeugführer befindet.<sup>6</sup> Mit dem Begriff „Drohne“ wird also keine Aussage über den Verwendungszweck, die Ausstattung (Kamera, GPS), die Größe, das Gewicht oder die Art der Steuerung getroffen. Die gängigste Untergruppe von UAVs ist das Remotely Piloted Aircraft System (RPAS). Dabei handelt es sich um ein UAV, das ausschließlich von einem Menschen ferngesteuert wird. Das genaue Gegenteil ist die autonome UAV, die von einem Computer ohne jedes menschliche Eingreifen gesteuert wird. Ausschlaggebendes Kriterium für die Qualifikation als Drohne ist letztlich nur die Tatsache, dass das Luftfahrzeug unbemannt ist. Eine zivile Drohne ist also ein UAV, das zu zivilen Zwecken (v. a. Freizeitgestaltung) eingesetzt wird.

## III. Luftverkehrsrechtliche Betrachtung

Bei einer luftverkehrsrechtlichen Betrachtung des Betriebs ziviler Drohnen ist vor allem die neue „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten“ des BMVI, die grundlegend erneuerte Vorschriften für die Drohnenutzung einführt, zu berücksichtigen.

### 1. Grundsatz des freien Luftraums für Luftfahrzeuge über Deutschland

§ 1 Abs. 1 LuftVG konstatiert den Grundsatz, dass die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge in Deutschland grundsätzlich frei ist. Diese „Magna Charta der deutschen Luftfahrt“<sup>7</sup> wird aber durch die darauffolgenden Bestimmungen des LuftVG und andere zu dessen Konkretisierung erlassene Rechtsvorschriften (LuftVO und LuftVZO) abhängig vom verwendeten Luftfahrzeugtyp eingeschränkt.<sup>8</sup> Dieser Grundsatz gilt zunächst auch für die Benutzung des Luftraums durch Drohnen.

### 2. Beschränkung des Grundsatzes des freien Luftraums für Drohnen

#### a) Abgrenzung Flugmodell und unbemanntes Luftfahrtsystem

Um die gesetzlichen Beschränkungen aufzuzeigen, muss zunächst geklärt werden, welche Art von Luftfahrzeugtyp i. S. d. § 1 Abs. 2 LuftVG eine Drohne ist. Grundsätzlich sind Luftfahrzeuge Geräte, die der Tragfähigkeit der Luft bedürfen, um sich in der Luft zu halten.<sup>9</sup> Aus dem Auffangtatbe-

stand des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 11 LuftVG ergibt sich, dass eine Drohne nur dann nicht dem LuftVG unterfällt und somit als luftverkehrsrechtlich unbedenkliches „Spielzeug“ gilt, wenn es nicht möglich ist mit ihr eine Höhe von mehr als 30 Metern zu erreichen.<sup>10</sup> Bei Drohnen handelt es sich entweder um ein Flugmodell i. S. d. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 9 LuftVG oder ein unbemanntes Luftfahrtsystem i. S. d. § 1 Abs. 2 S. 3 LuftVG. Dabei wendet der Gesetzgeber eine zweckgebundene Abgrenzungsmethode an.<sup>11</sup> Erfolgt der Betrieb der Drohne nicht ausschließlich zum Zweck des Sports oder der Freizeitgestaltung, handelt es sich um ein unbemanntes Luftfahrtsystem (engl.: *Unmanned Aircraft System* – UAS), das als zertifizierungsbedürftiges Gesamtsystem aus dem fliegenden Luftfahrzeug selbst, der Datenverbindung und der zugehörigen Bodenstation besteht.<sup>12</sup>

#### b) Aufstiegsvoraussetzungen für zivile Drohnen

Bis zum Inkrafttreten der neuen Drohnen-Verordnung war es entscheidend, ob die zivile Drohne im konkreten Fall als Flugmodell oder unbemanntes Luftfahrtsystem klassifiziert war, denn daran haben sich grundlegend verschiedene Aufstiegsvoraussetzungen geknüpft. Die Aufstiegsvoraussetzungen wurden nun aufgrund der vergleichbaren Betriebsgefahr weitestgehend angeglichen und in dem neuen Abschnitt 5a „Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen“ der LuftVO zusammengefasst.<sup>13</sup>

Grundsätzlich ist der Betrieb von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen erlaubnisfrei. Wann eine Erlaubnis zu deren Betrieb erforderlich ist, ergibt sich aus § 21a Abs. 1 Nr. 1 – 5 LuftVO. Demnach ist eine Erlaubnis u. a. erforderlich, wenn die Startmasse der Drohne mehr als 5 kg beträgt, sie in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometer von der Begrenzung von Flugplätzen oder bei Nacht betrieben wird. Die Erlaubnis wird gem. § 20 Abs. 2 LuftVO durch die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes erteilt, soweit die Voraussetzungen des § 21a Abs. 3 LuftVO vorliegen. Weiter trifft den Steuerer einer Drohne mit einer Startmasse von mehr als 2 kg gem. § 21a Abs. 4 S. 1 LuftVO ab 1. Oktober 2017 unabhängig von dem Erfordernis einer Erlaubnis die Pflicht zur Vorlage einer Bescheinigung über ausreichende Kenntnisse über den Betrieb einer zivilen Drohne.<sup>14</sup> Diese Bescheinigung, die gem. § 21a Abs. 4 S. 3 LuftVO nachzuweisen ist, ist als eine Art Drohnen-Führerschein zu verstehen. Damit soll dem mit zunehmendem Gewicht steigendem Schadenspotential Rechnung getragen werden.

Eine handelsübliche, hochwertige Kameradrohne für den Einsteiger hat in etwa ein Gewicht von 1–3 Kilogramm.

5 Solmecke/Nowak, MMR 2014, 431 (432).

6 BT-Drs. 816/09, S. 22.

7 Vgl. BT-Drs. 13/9513, S. 25; Giemulla, in: Giemulla/Schmid, LuftVG, 72. Erg.-Lief., § 1 Rn. 1 m. w. N.

8 Giemulla (Fn. 7), § 1 Rn. 41.

9 Giemulla (Fn. 7), § 1 Rn. 27.

10 Felling, Chancen und Grenzen des Rechts auf freie Nutzung des Luftraums durch Flugmodelle, 1. Aufl. 2008, S. 52; Schultz, InTeR 2014, 209 (210).

11 In Literatur umstritten: Felling, MODELL 2/2009, S. 50; Brahms/Maslaton, NVwZ 2016, 1125 (1127); Schultz, InTeR 2014, 209 (211); Giemulla, in Giemulla/Schmid, LuftVOen, 47. Erg.-Lief., § 16 LuftVO, Rn. 11a.

12 Vgl. Felling (Fn. 10), S. 45; BR-Drs. 571/11, S. 15.

13 BR-Drucks. 39/17 S. 2.

14 BR-Drucks. 39/17 S. 21.

Damit den Steuerer möglichst wenige gesetzliche Erfordernisse treffen, ist zu empfehlen, unbedingt eine Drohne mit einer Startmasse unter 2 Kilogramm zu erwerben.

In § 21b Abs. 1 Nr. 1–11 LuftVO finden sich die Betriebsverbote für unbemannte Luftfahrtsysteme und Flugmodelle. Der Betrieb ist u. a. verboten, wenn er außerhalb der Sichtweite des Steuerers, über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von Menschenansammlungen, Unglücksorten oder Bundesfernstraßen oder stattfindet. Das Merkmal der Sichtweite des Steuerers ist in § 21b Abs. 1 S. 2 LuftVO definiert, als der Bereich, in dem es dem Steuerer ohne besondere optische Hilfsmittel möglich ist das unbemannte Fluggerät zu sehen und seine Fluglage zu erkennen. Explizit als Betrieb in Sichtweite des Steuerers wird in § 21b Abs. 1 S. 3 LuftVO ein Flug mithilfe eines visuellen Ausgabegeräts (z. B. Videobrille) aufgeführt, wenn er unterhalb von 30 Metern erfolgt und die Startmasse des Fluggeräts nicht mehr als 0,25 kg beträgt oder neben dem Steuerer eine andere Person das Fluggerät in ständiger Sichtweite hat und den Steuerer auf Gefahren hinweisen kann. Weiter gilt gemäß § 21b Abs. 1 Nr. 8 LuftVO ein Betriebsverbot in Flughöhen über 100 Meter, es sei denn, innerhalb der Sichtweite des Steuerers ist eine Flughöhe über 100 Meter möglich und der Betrieb findet auf einem Modellfluggelände statt oder der Steuerer besitzt einen Kenntnissnachweis gem. § 21a Abs. 4 LuftVO. Besonders interessant ist das mit der Drohnen-Verordnung in § 21b Abs. 1 Nr. 7 LuftVO neu eingeführte Betriebsverbot über Wohngrundstücken. Dieses greift, wenn die Startmasse der Drohne mehr als 0,25 kg beträgt oder die Drohne in der Lage ist, optische, akustische oder Funksignale zu empfangen, zu übertragen oder aufzuzeichnen (z. B. Ausstattung mit einem Kamerasystem) und der durch den Überflug in seinen Rechten betroffene Eigentümer nicht ausdrücklich zugestimmt hat. Die zuständige Behörde kann gem. § 21b Abs. 3 S. 1 LuftVO unter den Voraussetzungen des § 21a Abs. 3 S. 1 LuftVO eine Ausnahme von den Betriebsverboten gem. § 21b Abs. 1 Nr. 1–9 LuftVO zulassen.

Einer der letzten Punkte, in denen Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme nicht gleichgestellt wurden, ist das Betriebsverbot in § 21b Abs. 2 S. 1 LuftVO, dass mit der Möglichkeit einer Ausnahme den Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen mit einer Startmasse von über 25 kg verbietet. Dies gründet darin, dass es bisher keine entsprechenden Musterzulassungsvorschriften für unbemannte Luftfahrtsysteme gibt und zunächst die Entwicklungen auf europäischer Ebene abzuwarten ist.<sup>15</sup>

Schließlich ist nach § 21 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 1 und Nr. 5 LuftVO von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine Flugverkehrsfreigabe einzuholen, wenn der Flug innerhalb des kontrollierten Luftraums stattfinden soll. Diese Flugverkehrsfreigabe gilt unter Einhaltung bestimmter Auflagen als generell erteilt.<sup>16</sup>

#### c) Kennzeichnungs- und Versicherungspflicht

Mit der neuen Drohnen-Verordnung ist in § 19 Abs. 3 LuftVZO eine Kennzeichnungspflicht für Eigentümer eines Flugmodells oder unbemannten Luftfahrtsystems mit jeweils einer Startmasse von mehr als 0,25 kg aufgenommen worden. Damit wird der Eigentümer verpflichtet, an einer sichtbaren Stelle seinen Namen und seine Anschrift in dauerhafter und feuerfester Beschriftung an dem Fluggerät anzubringen, um eine eindeutige Zuordnung des Fluggeräts zum Halter zu ermöglichen. Die Änderung der LuftVZO tritt mit Wirkung zum 1. Oktober 2017 in Kraft. Die Ratio der Regelung liegt darin, das Problem der Identifikation des Drohnenneigentümers bei Zwischenfällen mit Drohnen zu verringern. Bisher konnte der Eigentümer einer abgestürzten Drohne häufig nicht ausfindig gemacht und damit auch nicht rechtlich belangt werden.

Weiter ist der Halter eines Luftfahrzeugs – egal, ob im Einzelfall Modellflugzeug oder unbemanntes Luftfahrtsystem – nach § 43 Abs. 2 S. 1 LuftVG i.V.m. § 102 LuftVZO verpflichtet, zur Deckung seiner Haftung auf Schadensersatz eine ausreichende Haftpflichtversicherung zu unterhalten. Die Deckungssumme ist zugleich die Höchstgrenze für den Haftungsbetrag des Halters aus § 33 Abs. 1 LuftVG.<sup>17</sup> Die üblichen Haftpflichtversicherungen decken Schäden, die durch Drohnen verursacht wurden, vertraglich nicht ab, sodass eine spezielle Versicherung abgeschlossen werden muss.<sup>18</sup>

#### IV. Haftungsfragen bei der Verletzung von Personen oder der Beschädigung von Sachen durch Drohnen

Nach § 33 Abs. 1 LuftVG haftet der Halter eines Luftfahrzeugs stets bei Tötung sowie bei der Körper- oder Gesundheitsverletzung einer anderen Person und bei der Beschädigung einer fremden Sache. Hierzu bedarf es keines weiteren Verschuldens. Andere Rechtsverletzungen, etwa des Persönlichkeitsrechts, werden von § 33 Abs. 1 LuftVG nicht erfasst.<sup>19</sup> Selbst wenn der Halter einer Drohne nicht der den Unfall auslösende Steuerer ist, haftet er, es sei denn, eine der Haftungseinschränkungen des § 33 Abs. 2 LuftVG greift. Die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des Halters gilt allerdings nicht grenzenlos, vielmehr wird sie durch § 37 LuftVG begrenzt. Zudem sieht § 41 LuftVG eine Haftungsverteilung bei mehreren Verantwortlichen vor. Dies könnte in der Praxis eine Rolle spielen, wenn zwei Drohnen, die von unterschiedlichen Personen gesteuert werden, miteinander kollidieren und durch ihren Absturz einen Schaden verursachen. Ferner ist nach § 34 LuftVG der Schadensersatzanspruch des Geschädigten bei Mitverschulden gem. § 254 BGB herabzusetzen.

Nach § 42 LuftVG bleibt die deliktische Haftung aus § 823 ff. BGB unberührt.

15 BR-Drs. 39/17, S. 11.

16 Deutsche Flugsicherung (DFS), NFL 1-681-16.

17 Schmid, AnwZert ITR 11/2016 Anm. 3.

18 Solmecke/Novak, MMR 2014, 431 (432); Schultz, InTeR 2014, 209 (214).

19 Schmid, AnwZert ITR 11/2016 Anm. 3.

## V. Zivilrechtliche Abwehransprüche Dritter gegen Überflüge und Bildaufnahmen von Drohnen

Im Folgenden werden die möglichen zivilrechtlichen Abwehransprüche eines Dritten gegen seinen Nachbarn, der mit einer (Kamera-)Drohne in dessen (Wohn-)Grundstück eindringt bzw. Luftbildaufnahmen davon anfertigt, aufgezeigt.

### 1. Überflug ohne Luftbildaufnahme

Bereits ein Überflug ohne Luftbildaufnahme kann eine belästigende Wirkung für den Grundstückseigentümer darstellen und somit einen Unterlassungsanspruch nach §§ 823 Abs. 1, 1004 BGB begründen. Nach § 905 S. 1 BGB erstreckt sich das Eigentum an einem Grundstück auch auf den Raum über der Oberfläche, sodass das Überfliegen eines Grundstücks ohne Einwilligung eine Eigentumsbeeinträchtigung darstellt. Allerdings kann ein Grundstückseigentümer nach § 905 S. 2 BGB Einwirkungen nicht untersagen, wenn sie in einer solchen Höhe erfolgen, dass er an der Ausschließung kein Interesse hat. Genau diese Duldungspflicht wird in § 1 Abs. 1 LuftVG, der eine Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 S. 1 u. 2 GG) beinhaltet,<sup>20</sup> konkretisiert.<sup>21</sup> Diese Regelung führt dazu, dass der Grundstückseigentümer Überflüge, die sich im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Regeln bewegen auch dann zu dulden hat, wenn ein entsprechendes Interesse am Nichtüberfliegen vorhanden ist.<sup>22</sup> Damit aber diese Regelung des Eigentums vor der Eigentumsgarantie bestehen kann, dürfen mit ihr keine übermäßigen Auswirkungen verbunden sein, sodass die Duldungspflicht nur den Überflug als solchen und die damit einhergehende gewöhnliche Geräuschbelastung durch die Drohne umfasst.<sup>23</sup> Demzufolge sind Unterlassungsansprüche des Grundstückseigentümers, die sich aus anderen rechtlichen Gesichtspunkten ergeben, nicht ausgeschlossen. Das bedeutet, sobald der Überflug nicht mehr unter Einhaltung der luftverkehrsrechtlichen Regeln, in regelmäßigen Abständen, unter enormer Geräuschmission oder in unnötig niedriger Höhe erfolgt, kann das Eigentum über die nach § 1 Abs. 1 LuftVG zu duldende Beeinträchtigung hinaus unangemessen beeinträchtigt sein und folglich ein Unterlassungsanspruch nach §§ 823 Abs. 1, 1004 BGB bestehen.<sup>24</sup> Besonders, wenn es sich bei dem überflogenen Grundstück um ein Wohngrundstück handelt, der Eigentümer dem Überflug nicht ausdrücklich zugestimmt hat, die Drohne mehr als 0,25 kg wiegt und dem Steuerer keine Ausnahme gemäß § 21b Abs. 3 LuftVO erteilt wurde, besteht ein Unterlassungsanspruch des Dritten, denn dann verstößt der Steuerer gegen das neue Betriebsverbot des § 21b Abs. 1 Nr. 7 LuftVO und der Überflug findet nicht mehr unter

Einhaltung der luftverkehrsrechtlichen Regeln statt. Ferner ist die Berufung des Steuerers auf § 1 Abs. 1 LuftVG auch nach der allgemeinen Rechtsausübungsschranke des § 226 BGB ausgeschlossen, wenn der Überflug schikanös oder rechtsmissbräuchlich ist.<sup>25</sup> Freilich muss jeder Fall einzeln betrachtet werden.

### 2. Überflug mit Luftbildaufnahme

Bei einem Überflug mit Luftbildaufnahme kommen verschiedene weitere Abwehransprüche des (Wohn-)Grundstückseigentümers in Betracht. Dabei ist zu beachten, dass mit § 21b Abs. 1 Nr. 7 LuftVO ein Betriebsverbot mit Erlaubnisvorbehalt für Kameradrohnen über Wohngrundstücken besteht.

#### a) Recht am eigenen Bild (KUG)

Schutzgut des Kunsturhebergesetzes (KUG) ist das Bildnis des Betroffenen.<sup>26</sup> Ein Bildnis ist die Darstellung einer Person, die dessen äußere Erscheinung in einer für Dritte erkennbaren Weise wiedergibt.<sup>27</sup> Eine Verbreitung des Bildnisses einer Person ist aufgrund des intensiven Eingriffs nach dem System der §§ 22, 23 KUG stets rechtfertigungsbedürftig.<sup>28</sup> Dabei wird dem Abgebildeten allerdings nur Schutz gegen die Verbreitung oder öffentliche Zurschaustellung von Bildnissen und nicht bereits gegen die Herstellung gewährt.<sup>29</sup> Gem. § 22 S. 1 KUG dürfen Bildnisse nur mit Einwilligung des Betroffenen verbreitet und öffentlich zur Schau gestellt werden. Im Regelfall wird der Nachbar die Luftbilder und Videos, auf denen das Wohngrundstück oder dessen Bewohner zu erkennen sind, soweit er diese überhaupt aufzeichnet, nicht veröffentlichen, sodass dieses Recht dem Dritten nicht weiterhilft.<sup>30</sup> Sollte der Nachbar die Aufnahmen, die der Anforderung eines Bildnisses i. S. d. KUG genügen, entgegen dieser Annahme doch verbreiten oder öffentlich zur Schau stellen (z. B. auf YouTube veröffentlichen), ohne dass gleichzeitig eine Ausnahme von der Pflicht zur Einwilligung des Abgebildeten gem. § 23 KUG greift, macht er sich gem. § 823 Abs. 2 i.V.m. § 22 KUG gegenüber dem abgebildeten Nachbarn schadensersatzpflichtig. Als Ausnahme beim Drohnenflug kommt hier vor allem § 23 Abs. 1 Nr. 2 KUG in Betracht, der von einer Einwilligungspflicht absieht, wenn die abgebildete Person nur als Beiwerk neben einer Landschaft oder sonstigen Örtlichkeit erscheint. Entscheidend ist, dass die Person eine untergeordnete Rolle neben der Landschaft bzw. Örtlichkeit spielt.<sup>31</sup>

#### b) § 823 Abs. 1 BGB i.V.m. dem allgemeinen Persönlichkeitsrecht

Neben dem in V.1. ausgeführten, kann sich ein Unterlassungsanspruch aus §§ 823 Abs. 1, 1004 BGB auch durch

20 Regenfus, Zivilrechtliche Abwehransprüche gegen Überflüge und Bildaufnahmen von Drohnen, in: Tagung aus Anlass des 20-jährigen Bestehens des Instituts für Recht und Technik am 13./14. Mai 2011 in Erlangen, [http://www.irut.jura.uni-erlangen.de/Forschung/Tagungen/Beitraege\\_IRuT\\_2011/Regenfus.pdf](http://www.irut.jura.uni-erlangen.de/Forschung/Tagungen/Beitraege_IRuT_2011/Regenfus.pdf), S. 8.

21 Kornmeier (Fn. 2), S. 98.

22 Giemulla (Fn. 7), § 1 Rn. 20.

23 Regenfus (Fn. 20), S. 8; Giemulla (Fn. 7), § 1 Rn. 21.

24 Schultz, InTeR 2014, 209 (216); Giemulla (Fn. 7), § 1 Rn. 22.

25 Regenfus (Fn. 20), S. 8 f.; Giemulla (Fn. 7), § 1 Rn. 17a.

26 Uschkerit/Zdanowiecki, NJW 2016, 444 (448).

27 Engels, in: Beck'scher Online-Kommentar, KUG, 15. Ed. (Stand: 01.09.2017) § 22, Rn. 19.

28 BVerfG NJW 2011, 740 (742).

29 BGH NJW 1966, 2353 (2354).

30 So auch Regenfus (Fn. 20), S. 11.

31 Engels (Fn. 27), § 23 KUG, Rn. 12.

die Verletzung des allgemeine Persönlichkeitsrecht (APR), das aus dem Recht auf freie Entfaltung der Person (Art. 2 Abs. 1 GG) und der Menschenwürde (Art. 1 Abs. 1 GG) abgeleitet wird,<sup>32</sup> ergeben. Das APR umfasst das Recht auf Achtung der Privatsphäre, das die Integrität des räumlichen Bereichs, in dem der Einzelne für sich sein kann und sich entfalten kann, garantiert.<sup>33</sup> Im Unterschied zur Reichweite der Ansprüche nach §§ 22 f. KUG kann bereits die bloße Anfertigung von Luftbildaufnahmen eine Verletzung des APR darstellen.<sup>34</sup> Zudem kann das APR verletzt sein, wenn der Dritte von einer Luftaufnahme, die auch verbreitet oder öffentlich zur Schau gestellt worden ist, zwar erfasst wurde, mangels Erkennbarkeit aber § 22 KUG nicht einschlägig ist.<sup>35</sup> Eine Verletzung des APR erfolgt durch Eindringen sowie Beobachten des geschützten Rückzugsort, da bereits dadurch ein Für-Sich-Sein und ein ungezwungenes Verhalten ausgeschlossen ist.<sup>36</sup> Unerheblich ist daher, ob eine Aufzeichnung des beobachteten Geschehens oder gar eine Verbreitung der Aufnahmen erfolgt.<sup>37</sup> Als Rückzugsorte kommen Bereiche eines Wohngrundstücks, die von öffentlichen Flächen oder angrenzenden Privatgrundstücken aus tatsächlich nicht ohne Weiteres einsehbar sind, in Betracht, wobei die Eigentumsverhältnisse nicht von Bedeutung sind.<sup>38</sup> Da die Rechtswidrigkeit bei der Verletzung des APR im Rahmen des § 823 I BGB nicht vermutet wird, muss diese in Abwägung der Interessen aller Beteiligten anhand der Umstände des Einzelfalls geprüft werden.<sup>39</sup> Je nachdem, welches Unterlassungsbegehren der Dritte stellt, kann die Prüfung anders ausfallen.

*aa) Unzulässigkeit jeglicher Überflüge mit Luftbildaufnahme*

Zu klären ist, ob bereits jeder Überflug mit Luftbildaufnahme einen rechtswidrigen Eingriff in das APR bedeutet. Bei einem Drohnenflug in einer Wohngegend erhält der Drohnenführer unausweichlich auch Einblick auf angrenzende Wohngrundstücke und die darauf befindlichen Personen. Um dabei aber von einer „Ausspähung“ sprechen zu können, fehlt es dem redlichen Drohnenbesitzer, der nur seine Freizeit gestalten will und gerade keinen Wert auf die Ausspähung abgeschirmter Bereiche legt, an der Zielgerichtetheit sowie der Planmäßigkeit.<sup>40</sup> Allerdings gilt mit § 21b Abs. 1 Nr. 7 LuftVO nun ein Betriebsverbot über Wohngrundstücken, das für alle mit einem Kamerasystem ausgestatteten Drohnen gilt. Zwar spricht § 21b Abs. 1 Nr. 7 LuftVO im Gegensatz zu anderen Betriebsverboten in § 21b Abs. 1 LuftVO nicht von einem zwingenden seitlichen Min-

destabstand zu Wohngrundstücken, dennoch ist auch der Betrieb über dem eigenen Wohngrundstück untersagt, wenn der Drohnenflug luftseitige Einblicke in geschützte Bereiche Dritter ermöglicht und damit deren Recht auf Achtung der Privatsphäre verletzt.<sup>41</sup> Nur wenn der Steuerer von jedem beeinträchtigten Nachbarn die ausdrückliche Zustimmung zum Überflug oder von der zuständigen Landesluftfahrtbehörde gem. § 21b Abs. 3 LuftVO eine Ausnahme erhalten hat, ist ein Drohnenflug gestattet. Somit setzt sich im Wege der Interessensabwägung aufgrund des neuen Betriebsverbots über Wohngrundstücken beinahe immer das Recht auf Achtung der Privatsphäre gegen die allgemeine Handlungsfreiheit des Steuerers aus Art. 2 Abs. 1 GG durch.<sup>42</sup> Dasselbe gilt erst recht für regelmäßige Überflüge sowie für gezielte Beobachtungsflüge.<sup>43</sup> Weiter hat die Rechtsprechung zu treffend festgestellt, dass niemand eine Ausspähung seiner Privatsphäre unter Überwindung bestehender Hindernisse mittels entsprechender Hilfsmittel hinzunehmen hat.<sup>44</sup> Der BGH nennt zwar als Hilfsmittel neben Teleobjektiv, Leiter und Flugzeug die Drohne nicht explizit, diese ist allerdings auch ein geeignetes Hilfsmittel im Sinne der BGH-Entscheidung, denn mit ihr lassen sich bestehende Hindernisse ebenso überwinden.<sup>45</sup> Diese Ansicht hat jüngst auch das AG Potsdam in einem Urteil bestätigt.<sup>46</sup> Darin wird ein gezielter Beobachtungsflug in einer Wohngegend, der bereits Züge von Mobbing aufweist, als unzulässige Verletzung des APR eingestuft und dem Beeinträchtigten ein Unterlassungsanspruch nach § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB analog i.V.m. § 823 Abs. 1 BGB gegen den Drohnenführer zugesprochen, der sich sogar auf Überflüge ohne Kameraausrüstung erstreckt.

Im Ergebnis sind damit Drohnenflüge mit Luftbildaufnahme in Wohngebieten rechtlich fast unmöglich, da sie regelmäßig einen rechtswidrigen Eingriff in das APR der beeinträchtigten Nachbarn darstellen.

*bb) Unterlassung der Speicherung beim Flug erlangter Bilder*

Luftbildaufnahmen, die bei einem an sich bereits unzulässigen Überflug gewonnen wurden sind soweit sie gespeichert werden ohne jede Frage unverzüglich zu löschen. Anders kann es sein, wenn die Luftbildaufnahmen bei einem erlaubten Überflug gewonnen wurden. Die dauerhafte Fixierung durch Abspeichern der Luftbildaufnahmen ist für die sichere Steuerung der Drohne nicht erforderlich und folglich auch nicht von § 1 Abs. 1 LuftVG mittelbar legitimiert.<sup>47</sup> Lediglich Luftbildaufnahmen, die unter § 23 Abs. 1 Nr. 2 und 3 KUG fallen, sind zulässig. Die Pflicht zur Lö-

32 BVerfGE 27, 344 (350 f.); 35, 202 (220); 54, 148 (153).

33 BVerfGE 101, 361 (382 f.).

34 Solmecke/Novak, MMR 2014, 431 (434).

35 Engels (Fn. 27), § 22 KUG, Rn. 27.

36 Regenfus (Fn. 20), S. 13.

37 BGHZ 24, 200 (208).

38 Regenfus (Fn. 20), S. 14.

39 Wagner, in: Münchener Kommentar, BGB, Bd. 6, 7. Aufl. 2017, § 823 Rn. 364.

40 Horst, NZM 2000, 937 (940); Solmecke/Nowak, MMR 2014, 431 (434).

41 BR-Drs. 39/17, S. 25 f.

42 Anders Regenfus (Fn. 20), S. 18, der vor Verabschiedung dieses Betriebsverbots bei einzelnen Überflügen mit einer Kameradrohne, die zu gelegentlichen Einblick auf das Wohngrundstück des Nachbarn führen, das Betätigungsinteresse des Drohnensteuerers für schutzwürdiger gehalten hat.

43 So auch Regenfus (Fn. 20), S. 18.

44 BGH NJW 2004, 762; Schmid, K u. R 2015, 217 (220).

45 Kornmeier (Fn. 2), S. 100.

46 AG Potsdam, Urteil vom 16.04.2015 – 37 C 454/13; ZD 2016, 236.

47 Regenfus (Fn. 20), S. 19.

schung setzt ein, sobald verbotenerweise Luftbildaufnahmen angefertigt worden sind.<sup>48</sup>

*cc) Kein präventiver Unterlassungsanspruch gegen einen Überflug mit Luftbildaufnahme als solchen*

Einen präventiven Anspruch des Dritten auf Unterlassung eines Drohnenflugs, der Einblick auf dessen Wohngrundstück ermöglicht, kann es in Anbetracht des § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB, der zumindest die Besorgnis einer wahrscheinlichen Rechtsverletzung voraussetzt, nicht geben. Auch wenn die Erbringung eines Beweises, der die Unzulässigkeit eines Überflugs darlegt und zur Durchsetzung der Abwehransprüche nötig ist, problematisch erscheint, genügt eine rein theoretische Möglichkeit eines unzulässigen Überflugs durch den Nachbar nicht für einen solchen Anspruch, da dem Nachbar ansonsten auch der erlaubte Gebrauch seiner Drohne verwehrt werden würde.<sup>49</sup> Sobald sich allerdings ein unerlaubter Überflug ereignet hat, besteht bei Wiederholungsgefahr ein Anspruch auf Unterlassung zukünftiger Drohnenflüge jeglicher Art gemäß § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB analog.<sup>50</sup>

## VI. Bemühungen um einen einheitlichen Rechtsrahmen für den Betrieb ziviler Drohnen auf europäischer Ebene

### 1. Aktueller Rechtsrahmen auf europäischer Ebene

Bisher gilt auf europäischer Ebene die zivile Luftverkehrsverordnung (EG) Nr. 216/2008, die vorsieht, dass zivile unbemannte Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von nicht mehr als 150 kg vom Anwendungsbereich weitgehend ausgeschlossen sind.<sup>51</sup> Demzufolge liegt bisher die Regulierungskompetenz für zivile Drohnen bis 150 kg bei den Mitgliedstaaten.<sup>52</sup> Bislang haben 18 Mitgliedstaaten – unter ihnen auch Deutschland – einen Rechtsrahmen für zivile Drohnen bis 150 kg geschaffen oder sind derzeit damit beschäftigt.<sup>53</sup> Folglich gibt es auf europäischer Ebene statt eines harmonisierten Rechtsrahmens für den Einsatz von zivilen Drohnen, die eine Startmasse von 150 kg nicht überschreiten, viele zum Teil sehr verschiedene Rechtsrahmen.

### 2. Angestrebter Rechtsrahmen auf europäischer Ebene

Die zunehmend wachsende internationale Bedeutung von unbemannten Luftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 150 kg und das damit verbundene rasante Wachstum dieses Marktes ist Ausgangspunkt der regulatorischen Aktivität der Europäischen Union.<sup>54</sup> Seit 2012 beschäftigt sich die Europäische Kommission intensiv mit

den verschiedenen Aspekten der Drohnentechnologie.<sup>55</sup> Darauf aufbauend hat die Europäische Kommission 2014 eine Strategie zur Öffnung des Luftverkehrsmarktes für eine zivile Nutzung pilotenferngesteuerter Luftfahrtsysteme veröffentlicht, in der sie die momentane Beschränkung der Zuständigkeit der europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) auf unbemannte Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 150 kg als willkürlich bezeichnet und eine Überprüfung einfordert.<sup>56</sup> Gleichzeitig hat die Europäische Kommission die EASA mit der Ausarbeitung von Vorschlägen für einen einheitlichen europäischen Rechtsrahmen für die zivile Drohnenutzung beauftragt, den die EASA im Dezember 2015 veröffentlicht hat.<sup>57</sup> Aus diesem Vorschlag geht hervor, dass sich die EASA Sicherheitsvorschriften unabhängig von dem Gewicht der Drohne vorstellt. Stattdessen schlägt sie vor, einen proportionalen und einsatzorientierten Ansatz zu verfolgen. Weiter sollen sowohl kommerzielle als auch nicht-kommerzielle Drohneneinsätze gleichermaßen geregelt werden. Die zentrale Idee des Vorschlags liegt darin drei Kategorien festzulegen, die nach dem Risiko, das für Dritte beim Drohneneinsatz besteht, abgestuft sind. Als Kategorien werden die „offene“ Kategorie (geringes Risiko), die „spezifische“ Kategorie (mittleres Risiko) und die „zertifizierte“ Kategorie (hohes Risiko) vorgeschlagen. Weiter ist je nach zutreffender Kategorie ein Kenntnissnachweis über Luftfahrtregeln durch den Steuerer vorzulegen. Schließlich ist eine Unterkategorie für „harmlose“ Drohnen, deren Startmasse unter 0,25 kg liegt, vorgesehen, die dem vorgeschlagenen Rechtsrahmen nicht unterliegen sollen. Die Vorschläge der EASA sind bisher nicht verbindlich, da ihr die nötige Kompetenz zur Verwaltung und Regelung von zivilen Drohnen bis 150 kg fehlt. Vielmehr sollen die Vorschläge der Europäischen Kommission sowie den Mitgliedstaaten zunächst als Orientierungshilfe und Leitfaden für ihre eigene Gesetzgebung dienen. Ebenfalls im Dezember 2015 hat die Europäische Kommission Drohnen zu einem wesentlichen Teil ihrer Luftfahrtstrategie für Europa erklärt.<sup>58</sup> Gleichzeitig hat sie einen Verordnungsvorschlag vorgelegt, der unter anderem vorsieht, der EASA auch die Kompetenz zur Regelung von zivilen Drohnen bis 150 kg zukommen zu lassen, damit diese einen einheitlichen Rechtsrahmen für den Betrieb von zivilen Drohnen in der Europäischen Union verbindlich für alle Mitgliedstaaten realisieren kann.<sup>59</sup> Dieser Verordnungsvorschlag befindet

48 *Regenfus* (Fn. 20), S. 20.

49 Vgl. *Regenfus* (Fn. 20), S. 21.

50 AG Potsdam, Urteil vom 16.04.2015 – 37 C 454/13; ZD 2016, 236.

51 Anhang II, Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. L 79 vom 19.03.2008, S. 33.

52 *Giemulla* (Fn. 7), § 1 Rn. 66.

53 ZAP 2015, 956.

54 So auch *Uschkereit/Zdanowiecki* NJW 2016, 444 (444).

55 Commission Staff Working Document, Towards a European Strategy for the Development of civil applications of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), SWD (2012) 259 final.

56 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat, Ein neues Zeitalter der Luftfahrt – Öffnung des Luftverkehrsmarktes für eine sichere und nachhaltige zivile Nutzung pilotenferngesteuerter Luftfahrtsysteme, COM (2014) 207 final, S. 6.

57 EASA, Technical Opinion – Introduction of a regulatory framework for the operation of unmanned aircraft, 18.12.15.

58 An Aviation Strategy for Europe, COM (2015) 589 final.

59 Europäische Kommission, Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt

sich momentan noch im Gesetzgebungsverfahren im Europäischen Parlament. Im August 2016 hat die EASA einen ersten Prototyp für einen möglichen Rechtsrahmen für die „offene“ und die „spezifische“ Kategorie veröffentlicht, der weitestgehend mit dem ursprünglichen Vorschlag übereinstimmt und diesen konkretisiert.<sup>60</sup> Es scheint nur noch einer Frage der Zeit zu sein, bis die EASA auch die Kompetenz zur Regelung von zivilen Drohnen bis 150 kg erhält. Da die EASA bereits jetzt intensiv an einem Rechtsrahmen arbeitet, könnte dieser sehr schnell nach Kompetenzzuweisung verbindlich für alle Mitgliedsstaaten erlassen werden.

#### VII. Bewertung der „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten“

Die Verordnung wurde unter Berücksichtigung der Bestrebungen auf europäischer Ebene erarbeitet und lässt deshalb einige Parallelen zu den Vorschlägen der EASA erkennen. Beide enthalten eine Kennzeichnungspflicht und fordern einen Kenntnissnachweis für den Betrieb von zivilen Drohnen. Der größte Unterschied liegt darin, dass auf der einen Seite das BMVI – unverständlicherweise – an einer verwendungszweckorientierten Unterscheidung zwischen Flugmodell und unbemanntem Luftfahrtsystem festhält, die aber durch eine weitestgehende Angleichung aufgrund vergleichbarer Betriebsgefahr aufgeweicht wird. Auf der anderen Seite verfolgt die EASA einen proportionalen und einsatzortorientierten Ansatz für die Einstufung der zivilen Drohne. Die Tatsache, dass die neue Kennzeichnungspflicht sowie die Einführung einer Pflicht zum Kenntnissnachweis unabhängig vom Einsatzzweck gelten soll, ist grundsätzlich zu begrüßen.<sup>61</sup> Allerdings gibt es Forderungen von Seiten der Deutschen Flugsicherheit, wonach die neue Kennzeichnungspflicht nicht weit genug geht. Sie fordern – wie in den USA schon eingeführt und auch im Prototyp des EASA Vorschlags enthalten – zusätzlich eine Registrierungspflicht sowie die Ausrüstung der Drohnen mit Transpondern, damit diese eindeutig geortet werden können.<sup>62</sup> Mit dem Betriebsverbot über Wohngrundstücken schützt die Verordnung besonders den Kernbereich privater Lebensführung.<sup>63</sup> Dies erfreut die Anwohner, macht den Drohnenflug in Wohngebieten aber rechtlich weitestgehend unmöglich. Vor dem Hintergrund, dass die Verwendung von Drohnen in Wohngebieten keine grundsätzlich neuen Fragen aufgeworfen hat,<sup>64</sup> und mit dem bisherigen Regelungsregime eine ausgewo-

gene Lösung der entgegenstehenden Interessen erreicht werden konnte,<sup>65</sup> stellt sich die Frage, wieso der Verordnungsgeber dieses Verbot eingeführt hat. Es scheint, dass der Verordnungsgeber zur Schaffung einer allgemeinen Akzeptanz der Drohnentechnologie in der Gesellschaft dem Schutz der individuellen Privatsphäre die größere Bedeutung zugesprochen hat. Gleichwohl bleibt der Drohnenflug außerhalb von Wohngebieten unter Einhaltung der oben genannten Voraussetzungen möglich. Für die Entwicklung der Drohnentechnologie im gewerblichen Sektor ist die Zulassung des Drohnenfluges mittels einer Videobrille – auch wenn diese nur unter engen Voraussetzungen möglich ist – eine innovationsfördernde Anpassung. Insgesamt ist der neue Rechtsrahmen auf Bundesebene, gleichwohl er nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zu einem einheitlichen Regelungsrahmen auf europäischer Ebene ist, ein Fortschritt in Richtung der Integration von Drohnen in den Alltag sowie in den Luftfahrtverkehr und er wird der Drohnentechnologie, die noch viel Potential für die Zukunft bietet, als auch den damit einhergehenden Risiken weitestgehend gerecht.

und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, COM (2015) 613 final.

60 EASA, „Prototype“ Commission Regulation on Unmanned Aircraft Operations, 22.08.2016.

61 So auch *Brahms/Maslaton*, NVwZ 2016, 1125 (1128); *Dust*, ZRP 2016, 198 (200).

62 *Kühl*, Erst registrieren, dann abheben, in: *Zeit Online*, <http://www.zeit.de/digital/mobil/2016-06/drohnen-multicopter-regelungs-sicherung> (Stand: 01.09.2017).

63 BR-Drs. 39/17, S. 26.

64 So auch *Kornmeier* (Fn. 2), S. 100 f.

65 So auch *Regenfus* (Fn. 20), S. 27.

## HERAUSGEBER

*rescriptum* - Akademischer Verein für rechtswissenschaftliche Publikation e.V.

Registernummer: VR 204487

Registergericht: Amtsgericht München

Vertreten durch die 1. Vorsitzende Katharina Baudisch (V.i.S.d.P.)

Stellv. Vorsitzende: Dominik Dahlhaus, Martin Heidebach, Robin Leick, Michael Rapp, Quirin Weinzierl

## KONTAKT

[redaktion@rescriptum.org](mailto:redaktion@rescriptum.org)

[www.rescriptum.org](http://www.rescriptum.org)

## POSTADRESSE

*rescriptum*

Ludwig-Maximilians-Universität München

Juristische Fakultät

Prof.-Huber-Platz 2

80539 München

## ABONNEMENT/ BESTELLUNG

Bestellungen richten Sie bitte an:

[verkauf@rescriptum.org](mailto:verkauf@rescriptum.org). Der Abopreis beträgt 6 € pro Jahr (inkl. Versand).

## DRUCK

Lichtpunkt Medien

Lothstrasse 78a

80797 München

## AUFLAGENHÖHE

500 Exemplare

## ERSCHEINUNGSWEISE

*rescriptum* erscheint zweimal jährlich, jeweils im Mai und November.

## EINSENDEN VON BEITRÄGEN

*rescriptum* veröffentlicht Beiträge von Studierenden und jungen WissenschaftlerInnen. Exposés können stets an [inhalte@rescriptum.org](mailto:inhalte@rescriptum.org) eingesandt werden. Wir bitten um Beachtung der Formalia (siehe [www.rescriptum.org](http://www.rescriptum.org)).

## COPYRIGHT

Das Anfertigen von Abschriften und Vervielfältigungen gleich welcher Art, der gesamten Zeitschrift oder einzelner Teile ist nur nach vorheriger Zustimmung der Redaktion erlaubt.

ISSN : 2195-3120

Gegründet von Katharina Baudisch, Florian Knerr und Quirin Weinzierl.

## WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Prof. Dr. Martin Burgi

Prof. Dr. Anatol Dutta, M. Jur. (Oxford)

Prof. Dr. Richard Giesen

Prof. Dr. Dr. Elmar Güthoff

Prof. Dr. Mathias Habersack

Prof. Dr. Hans-Georg Hermann

Prof. Dr. Daniel-Erasmus Khan

Prof. Dr. Jens Kersten

Prof. Dr. Stefan Koriath

Prof. Dr. Matthias Krüger

Prof. Dr. Michael Lehmann, Dipl.-Kfm.

Prof. Dr. Stephan Lorenz

Prof. Dr. Ansgar Ohly, LL.M. (Cambridge)

Prof. Dr. Tobias Reinbacher

Prof. Dr. Volker Rieble

Prof. Dr. Bruno Rimmelspacher

Prof. Dr. Frank Saliger

Prof. Dr. Helmut Satzger

Prof. Dr. Birgit Schmidt am Busch, LL.M. (Iowa)

Prof. Dr. Ulrich Schroth

Prof. Dr. Jens Sickor

Prof. Dr. Andreas Spickhoff

Prof. Dr. Rudolf Streinz

Prof. Dr. Christian Walter

Prof. Dr. Petra Wittig

In freundlicher Kooperation mit



## REDAKTION

### CHEFREDAKTION

*redaktion@rescriptum.org*

**Sonja Heimrath**

**Michael Münzner**

### INHALTE

*inhalte@rescriptum.org*

**Philip Nedelcu**

**Hao-Hao Wu**

Mahja Afrosheh

Lisa Baisl

Yelena Bonzel

Bernhard Brechmann

Julia Ciric

Dominik Dahlhaus

Moritz Fleig

Lorcán Hyde

Leonard Lusznat

Hannah Nover

Mona Röser

Stefanie Schäfer

Elena Stoltner

Michael Wuschko

### MARKETING/VERKAUF

*verkauf@rescriptum.org*

**Isabel Fuhrmann**

Marisa Bruckmann

Cara-Marlene Fuchs

Philipp Kellner

### PARTNERSCHAFT/EVENTS

*partner@rescriptum.org*

**Lorcán Hyde**

Vanessa Ackva

Lukas Bock

Jennifer Deiwick

Cecilia Dreiling

Mona Röser

Alexandra Wehowsky

### SATZ

*layout@rescriptum.org*

**Angelina Binder**

Annika Mette

Michael Rapp

Samy Sharaf

Isabel Vicaría Barker

### HEFTUMSCHLAG/IDENTITY/HOMEPAGE

**Carolina Vogt**