

Grundsätze des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen in Lufträumen der Klasse D (Kontrollzone)

Der Einsatz unbemannter Luftfahrzeugsysteme (Unmanned Aircraft Systems, UAS) hat während der letzten Jahre eine erhebliche Bedeutung erlangt. Da UAS „Luftfahrzeuge“ im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sind, finden für ihren Betrieb grundsätzlich die gleichen Regelungen wie für die bemannte Luftfahrt Anwendung. Die luftrechtlichen Regelungen der Europäischen Union (EU) sind noch nicht vollständig und umfassend auf den Betrieb von UAS ausgelegt und infolgedessen in sich bislang nicht konsistent. Daher können aufgrund der technischen Natur und des Betriebsprofils von UAS nicht alle für die bemannte Luftfahrt ausgelegten Regelungen unmittelbar Anwendung finden. Dennoch kann auf den Einsatz von UAS nicht mehr verzichtet werden. Besondere Bedeutung erlangt diese Problematik im Zusammenhang mit UAS-Flügen in Kontrollzonen (CTR).

Die nachfolgenden Festlegungen sind in allen CTR deutscher Flugplätze anwendbar, gelten ab sofort und mindestens bis zum Inkrafttreten entsprechender Regelungen zum Betrieb von UAS auf EU-Ebene. Sie stehen unter Vorbehalt des sofortigen Widerrufs.

Die jeweiligen CTR, in denen diese Festlegungen angewendet werden, werden im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP GERMANY) veröffentlicht. Dort werden auch die jeweils örtlichen Bedingungen bekannt gegeben.

Das BMV teilt nach Rücksprache mit der örtlichen Flugsicherung die CTR in zwei Bereiche ein, in denen grundsätzlich unterschiedliche Bedingungen gelten:

- I. CTR-Außenbereich bis max. 100 m über Flugplatzhöhe (wenn keine niedrigere Höhe vorgesehen ist) / max. 100 m über Grund (der niedrigere Wert ist maßgeblich),

In diesem Bereich kann von der örtlich zuständigen Flugsicherung eine Freigabe per Allgemeinverfügung für Flüge mit UAS erteilt werden.

- II. CTR-Innenbereich und CTR-Außenbereich über 100 m über Flugplatzhöhe / 100 m über Grund (der niedrigere Wert ist maßgeblich)

In diesem Bereich bedarf es einer individuellen Flugverkehrskontrollfreigabe des UAS-Fluges durch die örtlich zuständige Flugsicherung. Die jeweiligen Verfahren zur Einholung einer Flugverkehrskontrollfreigabe werden im AIP veröffentlicht.

Um die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des bemannten Luftverkehrs zu gewährleisten, kann im CTR-Bereich nach II. der Aufstieg von UAS räumlich und zeitlich durch die zuständige Flugsicherung beschränkt werden.

Die jeweils örtlichen CTR-Bereiche nach I. und II. werden vom BMV im AIP bekanntgegeben.

Unbeschadet der ggf. im AIP für die jeweilige CTR im Einzelfall festgelegten besonderen Bedingungen, gelten In den Bereichen grundsätzlich die nachfolgenden allgemeinen Bedingungen:

1. Für den UAS-Flug liegt eine allgemeine oder individuelle Flugverkehrskontrollfreigabe der Flugsicherung vor.
2. Die Mindestsichtweite darf 800 m grundsätzlich nicht unterschreiten. Die Mindestsichtweite gilt nicht bei UAS-Flügen nach Nr. 4 und bei UAS-Flügen mit individueller Flugverkehrskontrollfreigabe.
3. UAS-Flüge sind grundsätzlich bis max. 100 m über Flugplatzhöhe/ 100 m über Grund (der niedrigere Wert ist maßgeblich) zulässig. Ausgenommen hiervon sind UAS-Flüge nach Nr. 4 dieser Regelung. Das Befliegen mit einem UAS des CTR-Bereichs nach II bleibt unberührt.
4. UAS-Flüge in einem maximalen CTR-Bereich von 30 m lateral und 15 m vertikal von einem Hindernis sind grundsätzlich zulässig.
5. UAS-Flüge außerhalb der Sichtweite (BVLOS) sind grundsätzlich zulässig, sofern der UAS-Fernpilot sich jederzeit über die räumliche Position seines unbemannten Luftfahrzeugs bewusst ist.
6. Autonome UAS-Flüge sind nicht zulässig.
7. Schwarmflüge sind grundsätzlich zulässig. Die Kollisionsvermeidung zwischen den einzelnen Schwarmelementen obliegt dem UAS-Betreiber.
8. Für UAS wird keine Staffelung (auch keine Wirbelschleppenstaffelung) zu bemanntem Verkehr oder zu anderen UAS durch die Flugsicherung hergestellt.
9. Die Regelung nach 8. gilt auch zu und innerhalb von ggf. erteilten räumlichen Geltungsbereichen von Flugverkehrskontrollfreigaben.
10. Die Flugsicherung erteilt grundsätzlich keine Verkehrsinformationen an UAS-Fernpiloten. Bemannter Luftverkehr erhält durch die Flugsicherung einen allgemeinen Hinweis in geeigneter Form auf möglichen UAS-Betrieb unterhalb 100 m über Grund, sofern der bemannte Flug eine Flughöhe von 150 m/500 ft über Grund unterschreitet und sich nicht im Endanflug auf den zur CTR gehörenden Flugplatz befindet.
11. Die zuständige Flugsicherung kann örtlich weitere Auflagen im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe erteilen.
12. Etwaige andere erforderliche Genehmigungen bleiben unberührt.
13. Bei UAS-Flügen, die gemäß dieser Bekanntmachung durchgeführt werden, stellt der UAS-Betreiber das BMV und die örtlich zuständige Flugsicherungsorganisation von der Haftung im Zusammenhang mit dem UAS-Betrieb nach dieser Bekanntmachung entstehenden Schäden und Folgeschäden frei.

Bundesministerium für Verkehr
Referat LF17
Bonn, 24.04.2026
AZ: 601080104#00008#0014