

Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr über den Einsatz von unbemannten Luftfahrzeugsystemen durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben in Lufträumen der Klasse D (Kontrollzone)

Der Einsatz unbemannter Luftfahrzeugsysteme (Unmanned Aircraft Systems, UAS) durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) besitzt eine herausgehobene Bedeutung für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung; insbesondere für die polizeiliche Gefahrenabwehr. Dies gilt auch für den Betrieb von UAS innerhalb von Kontrollzonen (CTR). Dabei muss der UAS-Einsatz zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung (gesetzlich) vorgeschrieben oder erforderlich sein (hoheitliche Aufgabenwahrnehmung im öffentlichen Interesse zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung).

Da UAS als „Luftfahrzeuge“ im Sinne von § 1 Absatz 2 Satz 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), finden für UAS grundsätzlich die gleichen rechtlichen Rahmenbedingungen für deren Betrieb wie für die bemannte Luftfahrt Anwendung. Die luftrechtlichen Regelungen der 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 angewendet werden. Dennoch kann auf den Einsatz von UAS nicht mehr verzichtet werden.

Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139, sieht eine umfassende Ausnahme für Luftfahrzeuge vor, wenn sie für Tätigkeiten oder Dienste für das Militär, den Zoll, die Polizei, Such- und Rettungsdienste, die Brandbekämpfung, die Grenzkontrolle und Küstenwache oder ähnliche Tätigkeiten oder Dienste eingesetzt werden, die unter der Kontrolle und Verantwortung eines Mitgliedstaats im öffentlichen Interesse von einer mit hoheitlichen Befugnissen ausgestatteten Stelle oder in deren Auftrag durchgeführt werden. Die unionsrechtliche Ausnahme in Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139 vom Anwendungsbereich der Verordnung („gilt nicht“), inklusive der auf die Verordnung (EU) 2018/1139 gestützten Rechtsakte, folgt insbesondere daraus, dass den EU-Mitgliedstaaten in diesem Bereich weiterhin unstrittig nationale Regelungskompetenzen zustehen (nicht „vergemeinschaftete“ Rechtsmaterie, vgl. Artikel 4 Absatz 1 und 2, Artikel 5 Absatz 2 EUV; Kernbereich nationaler Souveränität). Insbesondere die nationale Sicherheit fällt weiterhin in die alleinige Verantwortung der einzelnen Mitgliedstaaten (Artikel 4 Absatz 2 Satz 3 EUV).

Die nachfolgende Auslegung ist in allen CTRs deutscher Flugplätze anzuwenden. Sie gilt ab sofort und, unter Vorbehalt des sofortigen Widerrufs, mindestens bis zum Inkrafttreten geeigneter und konsistenter Regelungen zum Betrieb von UAS auf EU-Ebene.

- a) UAS-Betrieb der Bundeswehr, von Truppen der NATO-Vertragsstaaten sowie Truppen, die auf Grund einer gesonderten Vereinbarung in Deutschland üben, der Polizeien des Bundes und der Länder innerhalb von Kontrollzonen auf Basis von § 30 Absätze 1 und 1a LuftVG kann zum Zwecke der Ausbildung, Übung, Einsatzvorbereitung und Einsatzdurchführung durchgeführt werden.
- b) BOS (Staatliche sowie nichtstaatliche Akteure, die spezifische Aufgaben zur Bewahrung und/oder Wiedererlangung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung wahrnehmen) können UAS-Flüge innerhalb von CTR im Rahmen von geplanten Ausbildungsvorhaben, zur Einsatzvorbereitung und Einsatzdurchführung durchführen, sofern entsprechende gesetzliche Regelungen zur Haftung von Schäden und ggf. entstehender Folgeschäden durch den Betreiber des UAS bestehen. Die BOS-Organisation kann andere UAS-Betreiber mit der Durchführung der Flüge beauftragen. Wenn UAS-Flüge durch Dritte im Auftrag einer BOS erfolgen, muss die Beauftragung durch die BOS nachgewiesen werden können.

Folgende Auflagen und Einschränkungen sind durch den UAS-Betreiber dabei zu beachten:

1. Flüge im CTR-Innenbereich (siehe Nachrichten für Luftfahrer 2026-1-3884) oder in einer Höhe über 100 m über Grund bedürfen einer vorherigen Abstimmung mit der zuständigen Flugsicherung im Einzelfall.
2. UAS-Flüge in einem maximalen Abstand von 30 m lateral und 15 m vertikal von einem Hindernis sind grundsätzlich zulässig.
3. BVLOS-Flüge sind grundsätzlich zulässig, sofern der UAS-Fernpilot sich jederzeit über die räumliche Position seines unbemannten Luftfahrzeugs bewusst ist.
4. Autonome UAS-Flüge sind nicht zulässig.
5. Schwarmflüge sind grundsätzlich zulässig. Die Kollisionsvermeidung zwischen den einzelnen Schwarmelementen obliegt dem UAS-Betreiber.
6. Für UAS wird keine Staffelung (auch keine Wirbelschleppenstaffelung) zu bemanntem Verkehr oder zu anderen UAS durch die Flugsicherung hergestellt.
7. Die Regelung nach 6. gilt auch zu und innerhalb von ggf. erteilten räumlichen Geltungsbereichen von Flugverkehrskontrollfreigaben.
8. 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 über Grund unterschreitet und sich nicht im Endanflug auf den zur CTR gehörenden Flugplatz befindet.
9. Es darf nur Personal für den Aufstieg des UAS eingesetzt werden, das entsprechend geschult ist.
10. Etwaige andere erforderliche Genehmigungen bleiben unberührt.
11. Wenn UAS-Betrieb nach dieser Festlegung erfolgt, ist vor der erstmaligen Nutzung eine Absprache mit der zuständigen Flugsicherung zu vereinbaren. Nach erfolgter Absprache ist die zuständige Landesluftfahrtbehörde durch den UAS-Betreiber über die Absprache zu informieren.

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