

Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr über den Einsatz von unbemannten Luftfahrzeugsystemen durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben in Kontrollzonen

Das Bundesministerium für Verkehr macht Folgendes bekannt:

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 gelten (§ 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.

I. Betrieb von UAS auf Basis von § 30 LuftVG

UAS-Betrieb innerhalb von Kontrollzonen auf Basis von § 30 Absätze 1 und 1a LuftVG kann zum Zwecke der Ausbildung, Übung, Einsatzvorbereitung und Einsatzdurchführung durchgeführt werden. Etwaige weitere erforderliche Genehmigungen bleiben unberührt. Folgende Annahmen und Auflagen sind dabei zugrunde zu legen:

1. Staffelungsverpflichtung in CTR

Im Luftraum D(CTR) wird nach Nummer SERA.6001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 keine Staffelung zwischen Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) und Flügen nach Instrumentenflugregeln (IFR) hergestellt. Mangels für UAS geeigneter Flugregeln wird für den UAS-Betrieb innerhalb der Sichtweite (VLOS) für diese Betrachtung hilfsweise vorerst davon ausgegangen, dass VLOS am ehesten den Flugregeln für VFR zugeordnet werden kann. Demzufolge muss keine Staffelung zwischen einem VLOS-UAS und einem IFR-Flug hergestellt werden. Das Kollisionsrisiko ist durch die zuständige Flugsicherung durch räumlich und ggf. zeitlich begrenzte Aufstiegsräume bzw. Flugverkehrskontrollfreigaben zu mindern. Hierbei können auch Betriebsabsprachen zwischen der Flugsicherung und dem UAS-Betreiber zur Anwendung kommen.

2. Wirbelschleppenstaffelung in CTR

Bei der Betrachtung des Risikos durch Wirbelschleppen auf die beteiligten Luftfahrzeuge sind zwei Fälle zu unterscheiden:

a) Risiko für das bemannte Luftfahrzeug durch Wirbelschleppen des UAS

Basierend auf den Wirbelschleppenstaffelungsminima der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bestehen Risiken durch Wirbelschleppen vor allem für Luftfahrzeuge, die leichter sind als das vorausfliegende Luftfahrzeug. Überträgt man diesen Sachverhalt auf die Situation, dass ein bemanntes Luftfahrzeug in die Wirbelschleppen eines typischen UAS (Abfluggewicht < 25 kg) gerät, kann angenommen werden, dass keine risikoerhöhenden Auswirkungen durch die Wirbelschleppen des UAS auf den bemannten Verkehr entstehen. Somit kann für die Aufrechterhaltung der Sicherheit des bemannten Luftfahrzeugs die Wirbelschleppenstaffelung entfallen.

b) Risiko für UAS durch Wirbelschleppen des bemannten Luftfahrzeugs

Dass ein UAS außer Kontrolle geraten könnte, kann bei einem Einflug in eine Wirbelschleppe eines bemannten Luftfahrzeugs nicht ausgeschlossen werden. Die Risikobetrachtung und die Umsetzung ggf. notwendiger Risikominderungsmaßnahmen bezüglich eines möglichen Absturzes eines UAS und ggf. eintretender Folgeschäden obliegen dem UAS-Betreiber.

3. Auflagen für den UAS-Betreiber

Wenn eine Behörde von diesem Erlass Gebrauch machen möchte, ist vor der erstmaligen Nutzung eine Absprache mit der zuständigen Flugsicherung zu vereinbaren. Nach erfolgter Absprache ist die zuständige Landesluftfahrtbehörde zu informieren.

Es darf nur Personal für den Aufstieg des UAS eingesetzt werden, das entsprechend geschult ist.

Sofern dieser Erlass keine niedrigere maximale Flughöhe des UAS vorsieht, ist eine Flughöhe von 100 m über Grund grundsätzlich nicht zu überschreiten.

II. Betrieb von UAS in CTR durch BOS

BOS können UAS-Flüge innerhalb von CTRs, aber außerhalb des Bauschutzbereichs (§§ 12 und 17 LuftVG), 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. Einsatzflüge innerhalb des Bauschutzbereichs bedürfen einer vorherigen Abstimmung mit der zuständigen Flugsicherung im Einzelfall. Die Annahmen und Auflagen nach den Nummern 1 bis 3 des Abschnitts I gelten entsprechend. Etwaige weitere erforderliche Genehmigungen bleiben unberührt.

AZ: 601080104#00008#0011
Bonn, 24.10.2025
Bundesministerium für Verkehr