2026-1-3960
hebt auf 2023-1-2705

19 JUN 2026 Eff. 06 AUG 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

Allgemeinverfügung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben für Flüge mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrzeugen in Kontrollzonen mit DFS-Flugplatzkontrolle

Auf Grund des § 31 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894) zuletzt geändert durch Artikel 28 des Gesetzes vom 18. Dezember 2025 (BGBl. I Nr. 347 S. 64), und gemäß NfL 2026-1-3959 und 2026-1-3885 gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) die Allgemeinverfügung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben nach § 21 Absatz 1 Nummer 5 LuftVO für Flüge mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen mit DFS-Flugplatzkontrolle bekannt.

1 Allgemeines

(1) Die Festlegungen finden Anwendung in den Kontrollzonen folgender Flugplätze, an denen die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Flugplatzkontrolldienste erbringt:

Berlin Brandenburg, Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt-Weimar, Frankfurt Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart.

(2) Der Flug von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen bedarf gemäß § 21 Abs.1 Nr. 5 LuftVO bei Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraumes einer Flugverkehrskontrollfreigabe.

(3) Innerhalb der Kontrollzone ist jederzeit mit anderem bemannten und unbemannten Flugverkehr zu rechnen. Der Fernpilot muss Kollisionen mit anderen Luftfahrzeugen vermeiden und bemannten Luftfahrzeugen ausweichen.

(4) Die Kontrollzonen sind in zwei Bereiche eingeteilt, in denen grundsätzlich unterschiedliche Bedingungen gelten:

I. CTR-Außenbereich (Zone 2 bis 4) bis maximal 100 m über Flugplatzhöhe/über Grund (wenn keine niedrigere Flughöhe, siehe Abschnitt 2 Nummer 9, vorgesehen ist).

In diesem Bereich wird von der DFS eine allgemeine Freigabe für Flüge mit UAS gemäß den Bedingungen (siehe Abschnitt 2) erteilt.

II. CTR-Innenbereich (Zone 1) und CTR-Außenbereich (Zone 2 bis 4) über 100 m über Flugplatzhöhe/über Grund (wenn keine niedrigere Flughöhe, siehe Abschnitt 2 Nummer 9, vorgesehen ist).

In diesem Bereich bedarf es einer individuellen Flugverkehrskontrollfreigabe des UAS-Fluges durch die DFS gemäß den Bedingungen in Abschnitt 3. Um die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des bemannten Luftverkehrs zu gewährleisten, können im CTR-Bereich nach II. UAS-Flüge räumlich und zeitlich durch die DFS beschränkt werden.

Die jeweils örtlichen CTR-Bereiche und Zonen nach I. und II. werden im Luftfahrthandbuch Deutschland (https://aip.dfs.de/basicAIP/) als Ergänzung (SUP) bekanntgegeben.

(5) Mit der Flugverkehrskontrollfreigabe erhält der Fernpilot die Genehmigung, seinen Flug unter bestimmten Auflagen oder Bedingungen durchzuführen.

2026-1-3960
hebt auf 2023-1-2705

(6) Für die nachfolgenden Festlegungen gelten die folgenden Definitionen.

Flugmodell[1]:
„ein unbemanntes Luftfahrzeug außer einem Spielzeugluftfahrzeug mit einer Betriebsmasse, die die von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Höchstwerte nicht überschreitet, das zum Dauerflug in der Atmosphäre fähig ist und ausschließlich für Vorführungen oder Freizeitaktivitäten verwendet wird;“

Unbemanntes Luftfahrzeug[2]:
„bezeichnet ein Luftfahrzeug, das ohne einen an Bord befindlichen Piloten autonom oder ferngesteuert betrieben wird oder dafür konstruiert ist;“

Betrieb in direkter Sicht[3] (visual line of sight operation, VLOS):
„eine UAS-Betriebsart, bei der der Fernpilot in der Lage ist, einen ununterbrochenen und nicht unterstützten Sichtkontakt mit dem unbemannten Luftfahrzeug aufrechtzuerhalten, sodass er dessen Flugweg so steuern kann, dass Kollisionen mit anderen Luftfahrzeugen, Menschen und Hindernissen vermieden werden;“

Betrieb außerhalb direkter Sicht[4] (beyond visual line of sight operation, BVLOS):
„eine UAS-Betriebsart, die nicht in VLOS durchgeführt wird;“

Bodensicht[5]:
„bezeichnet die Sicht an einem Flugplatz, wie sie von einem zugelassenen Beobachter oder durch automatische Systeme gemeldet und in der Flugplatzwettermeldung veröffentlicht wird.“

(7) Bezüglich der Abgrenzung zwischen Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Deutschland wird zusätzlich auf § 1 Abs. 2 S. 3 LuftVG verwiesen:

„Ebenfalls als Luftfahrzeuge gelten unbemannte Fluggeräte einschließlich ihrer Kontrollstation, die nicht zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden (unbemannte Luftfahrtsysteme).“

(8) Weitere Begrifflichkeiten sind in den Verordnungen (EU) 2019/945 und 2019/947 in ihrer jeweils gültigen Fassung erklärt.

19 JUN 2026 Eff. 06 AUG 2026

2 Flüge von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen mit allgemeiner Flugverkehrskontrollfreigabe im Außenbereich von Kontrollzonen

Sofern nicht in Betriebsabsprachen zwischen der DFS und Modellflugvereinen und/oder Betreibern von unbemannten Luftfahrtsystemen in den unter Abschnitt 1 Satz (1) genannten Kontrollzonen anderslautend vereinbart, wird die Flugverkehrskontrollfreigabe für Flüge von Flugmodellen mit einer maximalen Startmasse von 5 kg und unbemannten Luftfahrtsystemen mit einer maximalen Startmasse von 25 kg für

- VLOS- und BVLOS-Flüge;
- UAS-Schwarmflüge;
- UAS-Flüge in einem maximalen Abstand von 30 m lateral und 15 m vertikal von einem Hindernis;

in Kontrollzonen mit DFS-Flugplatzkontrolle hiermit vorbehaltlich anderer Genehmigungen unter Einhaltung **aller** folgenden Auflagen erteilt:

[1] DVO (EU) 2016/1185 (Begriffsbestimmungen)
[2] VO (EU) 2018/1139 (Begriffsbestimmungen)
[3] DVO (EU) 2019/947 (Begriffsbestimmungen)
[4] DVO (EU) 2019/947 (Begriffsbestimmungen)
[5] DVO (EU) 923/2012 (Begriffsbestimmungen)

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3960
hebt auf 2023-1-2705

1) Innerhalb der Kontrollzone können kurzfristig zeitweilige Gebiete mit Flugbeschränkungen oder Lufträume mit Durchflugverbot festgelegt werden, um Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit durch die Luftfahrt abzuwehren. Diese Gebiete und Lufträume werden als Nachrichten für Luftfahrer (https://nfl.dfs.de/basic/) oder per NOTAM bekannt gegeben. Die allgemeinen Flugverkehrskontrollfreigaben sind in diesen Gebieten und Lufträumen nicht gültig. Der Fernpilot hat vor Beginn des Fluges zu prüfen, ob entlang des geplanten Flugwegs bzw. im zu benutzenden Luftraum geografische Gebiete nach § 21h LuftVO bestehen und hat diese entsprechend zu beachten bzw. zu meiden.
2) Der UAS-Flugbetrieb darf nur stattfinden, wenn die Bodensicht mindestens 800 m beträgt.
3) Zur Bestimmung der maximalen Entfernung zwischen Fernpilot und unbemanntem Luftfahrzeug in der Betriebsart VLOS sind die Festlegungen des NfL „Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen“ in der jeweils gültigen Fassung anzuwenden.
4) BVLOS-Flüge dürfen nur durchgeführt werden, wenn der UAS-Fernpilot sich jederzeit über die räumliche Position seines unbemannten Luftfahrzeugs bewusst ist.
5) Der UAS-Flug wird nicht autonom durchgeführt.
6) Die Kollisionsvermeidung bei Schwarmflügen zwischen den einzelnen Schwarmelementen obliegt dem UAS-Betreiber.
7) Der UAS-Flugbetrieb findet nicht im Innenbereich der CTR (Zone 1) über und innerhalb eines seitlichen Abstands von 1000 m von der Begrenzung von Flughäfen sowie innerhalb einer seitlichen Entfernung von weniger als 1000 m aller in beide An- und Abflugrichtungen um jeweils 5 km verlängerten Bahnmittellinien von Flughäfen statt. Hier ist ausnahmslos eine individuelle Flugverkehrskontrollfreigabe gemäß Abschnitt 3 notwendig.
8) Der UAS-Flugbetrieb findet im Außenbereich der CTR (in Zone 2, 3 oder 4) statt.
9) Folgende Flughöhen dürfen grundsätzlich nicht überschritten werden:
   - in Zone 2: 25 m über Flugplatzhöhe/über Grund (der niedrigere Wert ist maßgeblich)
   - in Zone 3: 45 m über Flugplatzhöhe/über Grund (der niedrigere Wert ist maßgeblich)
   - in Zone 4: 100 m über Flugplatzhöhe oder 50 m über Grund (der höhere Wert ist maßgeblich). Sollte der Aufstiegsort unter der Flugplatzhöhe liegen, beträgt die maximale Aufstiegshöhe 100 m über Grund.

   Die genannten Flughöhen dürfen nur überschritten werden, wenn der UAS-Flug in einem maximalen Abstand von 30 m lateral und 15 m vertikal von einem Hindernis stattfindet.
10) Die Festlegungen der NfL „Grundsätze des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen in Lufträumen der Klasse D (Kontrollzone)“ und „Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr über den Einsatz von unbemannten Luftfahrzeugsystemen durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben in Lufträumen der Klasse D (Kontrollzone)“ sind zu beachten.

19 JUN 2026 Eff. 06 AUG 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3960
hebt auf 2023-1-2705

3 Flüge von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen mit individueller Flugverkehrskontrollfreigabe

3.1 Allgemeines

(1) Für UAS-Flüge, die nicht gemäß Abschnitt 2 durchgeführt werden können, ist eine individuelle Flugverkehrskontrollfreigabe bei der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu beantragen.

(2) Ein Anspruch auf Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe besteht nicht. Die Flugplatzkontrollstelle kann insbesondere aufgrund des Verkehrsaufkommens die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben an Auflagen knüpfen oder auch Flugverkehrskontrollfreigaben verweigern oder zurückziehen.

(3) Die Flugplatzkontrollstelle wird bei Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe die maximale Flughöhe und individuelle Auflagen festlegen.

(4) Finden vorrangberechtigte Flüge statt, können im Einzelfall (individuelle) Flugverkehrskontrollfreigaben für nicht-vorrangberechtigte Flüge mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen jederzeit kurzfristig widerrufen werden.

(5) Darüber hinaus sind Flugunfälle und außer Kontrolle geratene unbemannte Luftfahrtsysteme unverzüglich der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu melden.

3.2 Hinweise zur Beantragung einer individuellen Flugverkehrskontrollfreigabe

(1) Der Antrag auf Erteilung einer individuellen Flugverkehrskontrollfreigabe ist bei der zuständigen Flugplatzkontrollstelle grundsätzlich schriftlich[6] zu stellen. Die Bearbeitungszeit beträgt in der Regel 14 Kalendertage. In Abhängigkeit von der Komplexität des beantragten Flugvorhabens kann ein umfangreicher Bearbeitungsprozess und damit eine längere Bearbeitungszeit erforderlich sein.

(2) Ist beabsichtigt, dass unbemannte Luftfahrzeugsysteme der speziellen Kategorie wiederholt gleiche Flugvorhaben am selben Ort durchführen, ist dem Antrag auf Erteilung einer individuellen Flugverkehrskontrollfreigabe an die zuständige Flugplatzkontrollstelle die Betriebsgenehmigung sowie eine Beschreibung des beantragten Bereichs des Luftraums beizufügen. Für diese Vorhaben kann ein vereinfachter Prozess für die wiederholte Erteilung der individuellen Freigabe für die Gültigkeitsdauer der Betriebsgenehmigung festgelegt werden.

(3) In der Regel werden individuelle Flugverkehrskontrollfreigaben mit den unter Abschnitt 2 Nr. 1) bis 6) sowie 10) genannten Auflagen verbunden.

(4) Als Ergebnis des Beantragungsprozesses erhält der Antragsteller eine Mitteilung über die Durchführbarkeit seines Vorhabens und Hinweise zum weiteren Vorgehen.

5 Inkrafttreten

Diese Regelung tritt am 06.08.2026 in Kraft. Gleichzeitig wird NfL 2023-1-2705 aufgehoben.

Langen, den 08.07.2026
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i.V. Dr. Markus Biedermann

i.V. Christian Bork

[6] Dies kann für unbemannte Luftfahrtsysteme auch über https://ais.dfs.de online erfolgen.

19 JUN 2026 Eff. 06 AUG 2026
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3960
hebt auf 2023-1-2705

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bereich VR, Am DFS-Campus 10 in 63225 Langen, eingelegt werden.

19 JUN 2026 Eff. 06 AUG 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer