

Mitteilung

Langen, 14. Juli 2026

Information der DFS über neue Verfahren für UAS-Flüge in Kontrollzonen

Mit Wirkung zum 06.08.2026 führt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH neue Verfahren für UAS-Flüge in den Kontrollzonen (CTR) folgender Flughäfen ein:

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

1. Grundlage

Für UAS-Flüge im kontrollierten Luftraum (z.B. in Kontrollzonen) ist nach § 21 Abs. 1 Nr. 5 LuftVO eine Flugverkehrskontrollfreigabe (FVK-Freigabe) erforderlich. Für UAS-Flüge, die bestimmte Bedingungen erfüllen, besteht diese automatisch. Dies wird als „allgemeine FVK-Freigabe“ bezeichnet. Für alle anderen UAS-Flüge muss eine individuelle FVK-Freigabe beantragt werden.

Die hierfür geltenden Regelungen wurden überarbeitet und sind in NfL 2026-1-3960 veröffentlicht. Mit Inkrafttreten wird die bisherige DFS-Allgemeinverfügung NfL 2023-1-2705 aufgehoben. Dieses Informationsschreiben stellt die wichtigsten Inhalte der neuen DFS-Regelungen vor.

2. Einteilung der Kontrollzonen für UAS-Betrieb in Innen- und Außenbereich

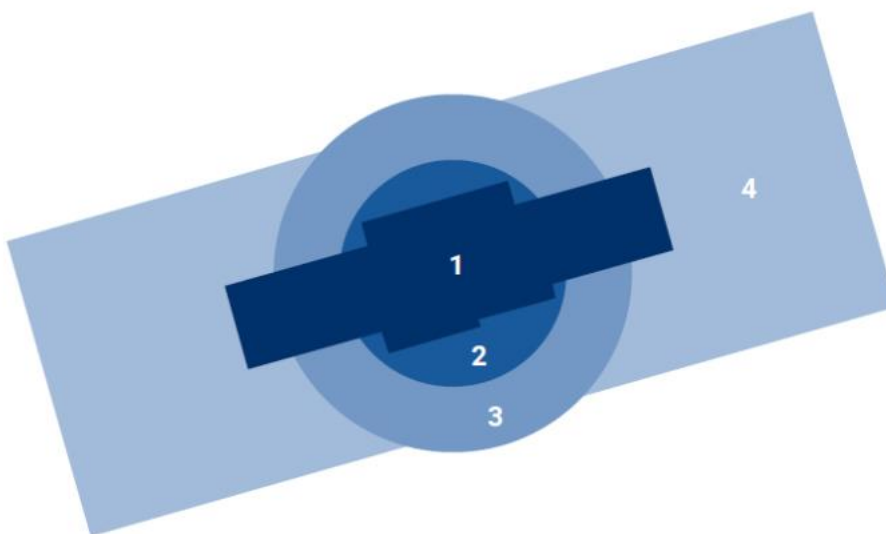
Die Kontrollzonen der DFS werden für den UAS-Betrieb nun in einen Innen- und einen Außenbereich eingeteilt. Hierfür werden insgesamt 4 Zonen definiert. Der CTR-Innenbereich entspricht Zone 1. Der CTR-Außenbereich setzt sich aus den Zonen 2 bis 4 zusammen.

- **Zone 1:** Bereich über dem Flughafen und innerhalb eines seitlichen Abstands von 1 km ab dessen Begrenzung, sowie von 5 km hinter dem Anfang bzw. Ende der Start-



und Landebahnen – über eine Breite von 1 km links und rechts der Bahnmittellinie (entspricht dem geografischen Gebiet nach § 21h Absatz 3 Nummer 2 LuftVO)

- **Zone 2:** Bereich innerhalb eines 4 km-Kreises um den Flughafenbezugspunkt außerhalb der Zone 1
- **Zone 3:** Bereich innerhalb eines 6 km-Kreises um den Flughafenbezugspunkt außerhalb der Zonen 1 und 2
- **Zone 4:** Gesamter verbleibender Bereich der Kontrollzone außerhalb der Zonen 1 bis 3



3. Zulässige Flughöhen bei der allgemeinen FVK-Freigabe und Notwendigkeit einer individuellen FVK-Freigabe

3.1 Im CTR-Innenbereich

Im CTR-Innenbereich (Zone 1) ist immer und unabhängig von der beabsichtigten UAS-Flughöhe eine individuelle FVK-Freigabe erforderlich und zu beantragen. Dies kann über die DFS-Homepage unter <https://ais.dfs.de> online erfolgen. Sie erhalten daraufhin per E-Mail weitere Informationen dazu, ob eine FVK-Freigabe erteilt wird, bzw. wie Sie diese einholen können, und welche Auflagen gelten. Bitte beachten Sie, dass für die Bearbeitung des Antrags in der Regel eine Vorlaufzeit von 14 Tagen notwendig ist.

3.2 Im CTR-Außenbereich

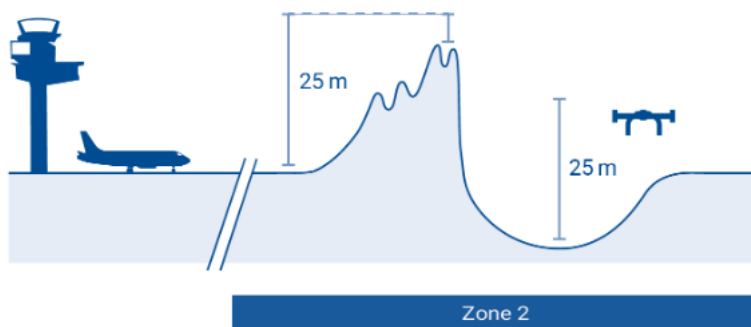
Im CTR-Außenbereich wird durch die neue Allgemeinverfügung der DFS (NfL 2026-1-3960) eine allgemeine FVK-Freigabe für Flüge in den Zonen 2 bis 4 automatisch erteilt, sofern alle in NfL 2026-1-3960 Abschnitt 2 genannten Auflagen und Bedingungen eingehalten werden. Die freigegebenen maximalen Flughöhen sind grundsätzlich:



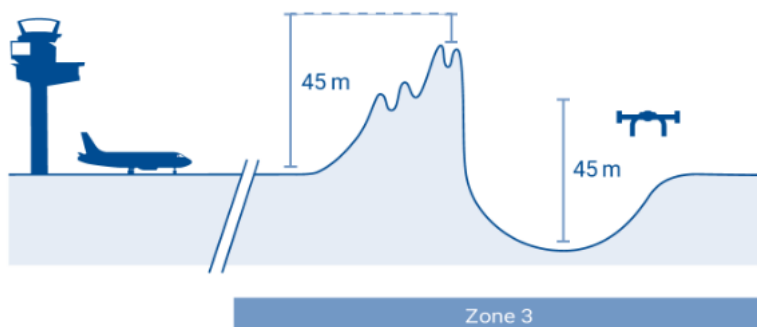
DFS Deutsche Flugsicherung



Zone 2: 25 m über der Flugplatzhöhe oder über Grund (die kleinere Höhe ist maßgeblich)



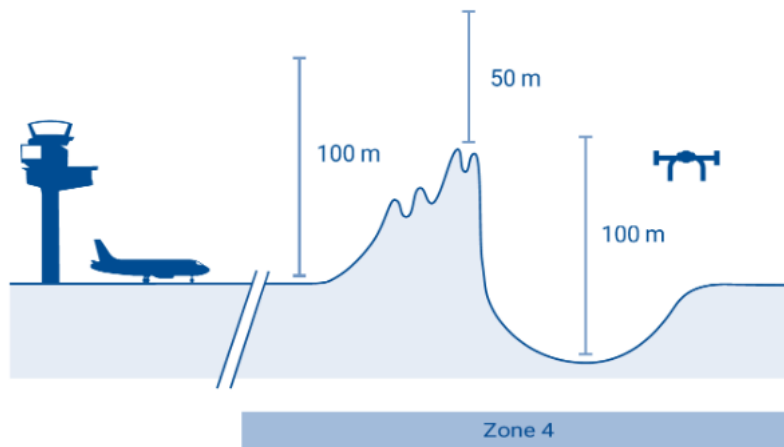
Zone 3: 45 m über der Flugplatzhöhe oder über Grund (die kleinere Höhe ist maßgeblich)



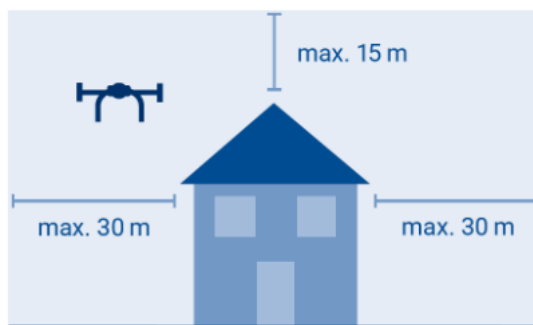
Zone 4: 100 m über der Flugplatzhöhe oder 50 m über Grund (die größere Höhe ist maßgeblich). Sollte der UAS-Aufstiegsort in Zone 4 unter der Flugplatzhöhe liegen, beträgt die maximal zulässige Flughöhe 100 m über Grund.



DFS Deutsche Flugsicherung



Zusätzlich besteht für UAS-Flüge im CTR-Außenbereich eine allgemeine FVK-Freigabe, sofern diese hindernisnah durchgeführt werden. Als hindernisnah gilt ein Flug, bei dem sich das UAS zu keinem Zeitpunkt weiter als 30 m seitlich und 15 m oberhalb eines Hindernisses befindet. Dies gilt unabhängig von der Höhe des Hindernisses.



3.3 Bestimmung der maximal zulässigen Flughöhe

Der Fernpilot muss nun bei der Bestimmung der maximalen UAS-Flughöhe mit allgemeiner FVK-Freigabe die Lage des UAS-Fluggebiets in der Kontrollzone, die dortige Geländehöhe sowie die Flugplatzhöhe (Elevation) berücksichtigen. Sollten die oben genannten maximalen Flughöhen überschritten oder die in NfL 2026-1-3960 genannten Auflagen nicht eingehalten werden können, muss eine individuelle FVK-Freigabe wie für Zone 1 (s. 3.1) beantragt werden.

Beispiele:

1. Bestimmung der maximal erlaubten UAS-Flughöhe mit allgemeiner FVK-Freigabe durch NfL 2026-1-3960 bei UAS-Flug in Zone 4 einer Kontrollzone mit Flugplatzhöhe 48 m MSL (Höhe bezogen auf Meeresspiegel)
 - a. Höhe des Aufstiegsortes: 55 m MSL (d.h. oberhalb der Flugplatzhöhe)



- Max. UAS-Flughöhe am Aufstiegsort über Grund mit allgemeiner FVK-Freigabe:
 $100\text{ m} - (55\text{ m} - 48\text{ m}) = 93\text{ m}$, $93\text{ m} > 50\text{ m}$ (größerer Wert gilt) → 93 m über Grund
- b. Höhe des Aufstiegsortes: 105 m MSL (d.h. oberhalb der Flugplatzhöhe)
 - Max. UAS-Flughöhe am Aufstiegsort über Grund mit allgemeiner FVK-Freigabe:
 $100\text{ m} - (105\text{ m} - 48\text{ m}) = 43\text{ m}$, $43\text{ m} < 50\text{ m}$ (größerer Wert gilt) → 50 m über Grund
- c. Höhe des Aufstiegsortes: 40 m MSL (d.h. unterhalb der Flugplatzhöhe)
 - damit gilt → 100 m über Grund
- 2. Befliegen eines 150 m hohen Windrades in Zone 4 unter Einhaltung eines Abstandes von maximal 30 m neben und 15 m über dem Windrad
 - hindernisnahes Fliegen -> Höhe des Hindernisses (150 m) + 15 m → 165 m über Grund

4. Detaillierte Informationen zu den Zonen und Höhen von Kontrollzonen

Die Zonen und Flugplatzhöhen werden

- als Ergänzung (SUP) im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP IFR) (<https://aip.dfs.de/basicAIP>) und
- auf der Digitalen Plattform Unbemannte Luftfahrt (dipul) des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) (dipul.de)

veröffentlicht. Es wird empfohlen, zur Bestimmung der Geländehöhe am UAS-Aufstiegsort das Maptool von dipul zu nutzen (maptool-dipul.dfs.de).

5. Weitere wichtige Regelungen

Mit der Neuregelung werden UAS-Flüge innerhalb der Sichtweite (VLOS) und außerhalb der Sichtweite (BVLOS) sowie als Schwarmflug grundsätzlich ermöglicht. In allen Fällen gilt, dass der Fernpilot:

- vor Beginn des Fluges prüfen und sicherstellen muss, dass für den geplanten UAS-Betrieb alle sonstigen Voraussetzungen erfüllt sind (z.B. Betriebsgenehmigung, kein Flug in Gebieten mit Flugbeschränkungen oder Flugverboten, Beachtung geografischer Gebiete nach § 21h LuftVO, kein autonomer Betrieb),
- keine Verkehrsinformation über andere bemannte oder unbemannte Luftfahrzeuge durch die örtliche Flugplatzkontrollstelle erhält,
- innerhalb der Kontrollzone jederzeit mit anderem bemanntem und unbemanntem Flugverkehr rechnen muss,
- für die Vermeidung von Kollisionen mit anderen bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen verantwortlich ist und insbesondere bemannten Luftfahrzeugen ausweichen muss,
- sicherstellen muss, dass eine Bodensicht von mindestens 800 Metern vorliegt,

- keinen Anspruch auf Erteilung einer individuellen FVK-Freigabe hat. Die Flugplatzkontrollstelle kann insbesondere aufgrund des Verkehrsaufkommens die Erteilung von FVK-Freigaben an weitere Auflagen knüpfen oder auch FVK-Freigaben verweigern oder zurückziehen.

Die vollständigen und genauen Auflagen/Bedingungen sind in NfL 2026-1-3960 veröffentlicht. Allein diese sind bindend.

Bei weiterem Klärungsbedarf zu den neuen Verfahren kann eine Anfrage an futureairmobility@dfs.de gerichtet werden.

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** ist ein bundeseigenes, privatrechtlich organisiertes Unternehmen mit rund 5.900 Mitarbeitern (Stand: 30.06.2026). Die DFS sorgt für einen sicheren und pünktlichen Flugverlauf. Die rund 2.200 Fluglotsinnen und Fluglotsen leiten in Spitzenjahren mehr als drei Millionen Flüge durch den deutschen Luftraum, täglich bis zu 10.000. Das Unternehmen betreibt Kontrollzentralen in Bremen, Karlsruhe, Langen und München sowie Tower an den 15 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland. Die Tochtergesellschaft DFS Aviation Services GmbH vermarktet flugsicherungsnahe Produkte und Dienstleistungen und ist für die Flugverkehrskontrolle an neun deutschen Regionalflughäfen sowie am Flughafen Edinburgh verantwortlich. Die DFS arbeitet maßgeblich an der Integration von Drohnen in den Luftverkehr und hat mit der Deutschen Telekom das Joint Venture Droniq GmbH gegründet. Das Tochterunternehmen R. Eisenschmidt GmbH vertreibt Publikationen und Produkte für die Allgemeine Luftfahrt, die Kaufbeuren ATM Training (KAT) bildet militärisches Flugsicherungspersonal aus, und das Joint Venture FCS Flight Calibration Services bietet Flugvermessungsdienstleistungen an.