

2024-1-3081  
hebt auf 2023-1-2888

**Bekanntmachung über die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen innerhalb von Kontrollzonen der Flugplätze Augsburg, Heringsdorf, Lübeck, Hof/Plauen, Kassel/Calden, Sylt und Frankfurt/Hahn**

02.04.2024

gültig ab: 02.04.2024

NfL 2023-1-2888 wird hiermit aufgehoben

---

**Bekanntmachung über die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen innerhalb von Kontrollzonen der Flugplätze Augsburg, Heringsdorf, Lübeck, Hof/Plauen, Kassel/Calden, Sylt und Frankfurt/Hahn**

03 APR 2024

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Nachrichten für Luftfahrer

## **Allgemeinverfügung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen von Flugplätzen nach § 27d Abs. 4 LuftVG an Flugplätzen mit Flugplatzkontrolle der Austro Control**

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 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1766), gibt die Austro Control die Allgemeinverfügung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen der Flugplätze Augsburg, Heringsdorf, Lübeck, Hof/Plauen, Kassel/Calden, Sylt und Frankfurt/Hahn bekannt.

### **1. Allgemeines**

#### **1.1 Begriffsbestimmung**

Die nachfolgenden Festlegungen betreffen Flugmodelle im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 9 LuftVG sowie unbemannte Luftfahrtsysteme im Sinne von § 1 Abs. 2 LuftVG.

Bezüglich der Abgrenzung zwischen Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen wird auf § 1 Abs. 2 LuftVG verwiesen:

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

#### **1.2 Ausweichregeln für unbemannte Fluggeräte**

Fernpiloten von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen haben bemannten Luftfahrzeugen und unbemannten Freiballonen im Sinne von Anlage 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ausweichen.

### **2. Flugverkehrskontrollfreigabe für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme in der Kontrollzone**

#### **2.1 Allgemeines**

Der Aufstieg von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen bedarf bei Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraumes nach § 21 Abs. 1 Nr. 2 bzw. 5 LuftVO einer Flugverkehrskontrollfreigabe.

Mit der Flugverkehrskontrollfreigabe erhält der Luftfahrzeugführer die Genehmigung, seinen Flug unter bestimmten Auflagen oder Bedingungen durchzuführen.

Der Flugbetrieb für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme kann in der Kontrollzone aus Sicherheitsgründen oder aufgrund hohen Verkehrsaufkommens jederzeit eingestellt werden. Alle bereits erteilten Flugverkehrskontrollfreigaben verlieren dann ihre Gültigkeit.

## 2.2 Flugverkehrskontrollfreigaben und Auflagen in der Kontrollzone

### 2.2.1 Flugmodelle

Sofern nicht in Betriebsabsprachen zwischen Modellflugvereinen in den am Anfang genannten Kontrollzonen und der ACG anderslautend vereinbart, wird die Flugverkehrskontrollfreigabe für Flüge von Flugmodellen mit einer maximalen Startmasse von 5 Kilogramm und unter den Voraussetzungen, dass

- der Flugbetrieb nur unter folgenden Wetterbedingungen stattfindet (maßgeblich ist das Flugplatzwetter in der betroffenen Kontrollzone):
  1. Bodensicht mindestens fünf Kilometer und
  2. Hauptwolkenuntergrenze mindestens 1.500 Fuß über Grund und
- der Flugbetrieb außerhalb eines Rechtecks, 4km ab dem jeweiligen Pistenende in der verlängerten Pistenachse und einem seitlichen Abstand von 2,5km zur Pistenmittellinie, statt findet
- eine Flughöhe von 50 Meter über Grund nicht überschritten wird
- der Flug nicht als Formation (mit zwei oder mehr gleichzeitig und in räumlicher Nähe zueinander stattfindenden koordinierten Flugbewegungen) sowie
- nicht autonom (d.h. ohne direkte Eingriffsmöglichkeit des Fernpiloten) durchgeführt wird,

hiermit vorbehaltlich anderer Genehmigungen – unter folgenden Auflagen – erteilt:

- a. Während der gesamten Flugdauer ist das Flugmodell vom Fernpiloten zu beobachten und in Sichtweite zu halten. Ferngläser, On-Board Kameras, Nachtsichtgeräte oder ähnliche technische Hilfsmittel fallen nicht unter den Begriff der direkten Sichtweite.
- b. Der Luftraum ist während des Fluges, insbesondere im Hinblick auf anderen Verkehr, ständig vom Fernpiloten oder einer zweiten Person, die mit dem Fernpiloten in direktem Kontakt steht, zu beobachten.
- c. Außer Kontrolle geratene Flugmodelle sind unverzüglich telefonisch der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu melden.
- d. Bei Notfällen, Unfällen und Großschadensereignissen sind Flugmodelle umgehend zur Landung zu bringen.

Zusätzlich ergehen folgende Hinweise:

- e. Die Vorgaben der Luftverkehrsordnung (LuftVO), der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) sowie der „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten“ sind einzuhalten.
- f. Die Vorgaben des NfL 1-1430-18 „Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen“ sind einzuhalten.
- g. Informationen über den geplanten Flugweg und den zu benutzenden Luftraum (insbesondere zu Flugbeschränkungsgebieten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur) sind zu beachten.
- h. Die Vorgaben des §21h „Regelungen für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten in geografischen Gebieten nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 “ LuftVO sind zu beachten
- i. Dem Fernpiloten werden durch die zuständige Flugplatzkontrollstelle keine Verkehrsinformationen über anderen Luftverkehr erteilt.
- j. Regelungen zu Erlaubnispflicht, Kennzeichnungspflicht, Kenntnissnachweis, Verbotenem Betrieb, Aufstiegsgenehmigung des Grundstückseigentümers, Haftpflichtversicherung und Datenschutzbestimmungen bleiben von diesen Regelungen unberührt und sind zu beachten.

## 2.2.2 Unbemannte Luftfahrtsysteme

Sofern nicht in Betriebsabsprachen zwischen UAS-Betreibern in den am Anfang genannten Kontrollzonen und der ACG anderslautend vereinbart, wird die Flugverkehrskontrollfreigabe für Flüge von unbemannten Luftfahrtsystemen mit einer maximalen Startmasse von 25 Kilogramm und unter den Voraussetzungen, dass

- der Flugbetrieb nur unter folgenden Wetterbedingungen stattfindet (maßgeblich ist das Flugplatzwetter in der betroffenen Kontrollzone):
  1. Bodensicht mindestens fünf Kilometer und
  2. Hauptwolkenuntergrenze mindestens 1.500 Fuß über Grund und
- der Flugbetrieb außerhalb eines Rechtecks, 4km ab dem jeweiligen Pistenende in der verlängerten Pistenachse und einem seitlichen Abstand von 2,5km zur Pistenmittellinie, statt findet
- eine Flughöhe von 50 Meter über Grund nicht überschritten wird
- der Flug nicht als Formation (mit zwei oder mehr gleichzeitig und in räumlicher Nähe zueinander stattfindenden koordinierten Flugbewegungen) sowie

hiermit vorbehaltlich anderer Genehmigungen – unter folgenden Auflagen – erteilt:

- a. Während der gesamten Flugdauer ist das unbemannte Luftfahrtsystem vom Fernpiloten zu beobachten und in Sichtweite zu halten. Ferngläser, On-Board Kameras, Nachtsichtgeräte oder ähnliche technische Hilfsmittel fallen nicht unter

- den Begriff der direkten Sichtweite.
- b. Der Luftraum ist während des Fluges, insbesondere im Hinblick auf anderen Verkehr, ständig vom Fernpiloten oder einer zweiten Person, die mit dem Fernpiloten in direktem Kontakt steht, zu beobachten.
  - c. Außer Kontrolle geratene unbemannte Luftfahrtsysteme sind unverzüglich telefonisch der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu melden.
  - d. Bei Notfällen, Unfällen und Großschadensereignissen sind unbemannte Luftfahrtsysteme grundsätzlich umgehend zur Landung zu bringen. Ausnahmen gelten insbesondere für unbemannte Luftfahrtsysteme von Feuerwehr, Rettungskräften und Polizei.

Zusätzlich ergehen folgende Hinweise:

- e. Die Vorgaben der Luftverkehrsordnung (insbesondere §21a - §21k LuftVO), der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) sowie der „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten“ sind einzuhalten.
- f. Informationen über den geplanten Flugweg und den zu benutzenden Luftraum (insbesondere zu Flugbeschränkungsgebieten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur) sind zu beachten.
- g. Dem Fernpiloten werden durch die zuständige Flugplatzkontrollstelle keine Verkehrsinformationen über anderen Luftverkehr erteilt.
- h. Beim Betrieb eines unbemannten Luftfahrtsystems bei Nacht ist das unbemannte Luftfahrtsystem mit einer Beleuchtung nach Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 Punkt SERA.3215 (von Luftfahrzeugen zu führende Lichter) auszurüsten.
- i. Regelungen zu Erlaubnispflicht, Kennzeichnungspflicht, Kenntnissnachweis, Verbotenem Betrieb, Aufstiegs Genehmigung des Grundstückseigentümers, Haftpflichtversicherung und Datenschutzbestimmungen bleiben von diesen Regelungen unberührt und sind zu beachten.

### **3. Individuelle Flugverkehrskontrollfreigaben für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme in Kontrollzonen**

#### **3.1 Vorrangberechtigte Flüge**

Bei der Erteilung von individuellen Flugverkehrskontrollfreigaben für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge wird folgenden unbemannten Luftfahrzeugen in der angegebenen Reihenfolge Vorrang eingeräumt beziehungsweise erhalten diese Flüge eine bevorzugte Flugverkehrskontrollfreigabe:

- Flüge im Such- und Rettungseinsatz,

- Flüge der Feuerwehr und der Polizei im Einsatz,
- Flüge die zur lebenserhaltenden ärztlichen Versorgung von Kranken oder Verletzten dringend erforderlich sind.

Anmerkung: Hierunter fallen sowohl Flüge, die Transplantate, Blutkonserven und Medikamente transportieren, als auch Flüge, die durchgeführt werden müssen, um am Zielort Transplantate, Blutkonserven oder Medikamente aufzunehmen.

Finden vorrangberechtigte Flüge statt, kann es nötig sein, individuelle Flugverkehrskontrollfreigaben für nicht-vorrangberechtigte Flüge mit unbemannten Luftfahrtsystemen jederzeit kurzfristig zu widerrufen.

Bei Flügen mit unbemannten Luftfahrtsystemen durch Polizei und Feuerwehr sowie Organisationen im Zusammenhang mit Not- und Unglücksfällen sowie Katastrophen haben diese die zuständige Flugsicherungskontrolle umgehend über Aufstiegsort, Flughöhe und Beendigung des Fluges zu informieren.

### **3.2 Flugmodelle**

Können die Voraussetzungen und Auflagen unter Ziffer 2 in Bezug auf die maximale Flughöhe von 50 Meter über Grund und / oder der erforderliche Abstand zur Piste durch den Fernpiloten eines Flugmodells nicht eingehalten werden, ist eine Flugverkehrskontrollfreigabe gemäß Ziffer 3.3.1 bei der zuständigen Flugplatzkontrolle zu beantragen. Die Flugplatzkontrolle wird bei Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe individuelle Auflagen festlegen.

### **3.3 Unbemannte Luftfahrtsysteme**

Können die Voraussetzungen und Auflagen unter Ziffer 2 in Bezug auf die maximale Flughöhe von 50 Meter über Grund und / oder der erforderliche Abstand zur Piste durch den Fernpiloten eines unbemannten Luftfahrtsystems nicht eingehalten werden, ist eine Flugverkehrskontrollfreigabe bei der zuständigen Flugplatzkontrolle zu beantragen. Dies gilt auch für autonome Flüge, Schwarmflüge, Flüge außerhalb der Sichtweite des Fernpiloten oder für Flüge mit unbemannten Luftfahrtsystemen, welche eine Masse von mehr als 25 Kilogramm aufweisen und dafür die entsprechende Ausnahmeerlaubnis besitzen.

Die nachfolgenden Abschnitte dieses NfL erteilen ausdrücklich keine Flugverkehrskontrollfreigabe an den Fernpiloten. Sofern möglich, wird die individuelle Flugverkehrskontrollfreigabe, auf Basis der nachfolgenden Hinweise, erst am Ereignistag durch die Flugplatzkontrolle erteilt.

#### **3.3.1 Hinweise zur Erteilung einer individuellen Flugverkehrskontrollfreigabe**

- a. Der Antrag auf Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe ist bei der zuständigen Flugplatzkontrollstelle schriftlich zu stellen.
- b. Die maximale Flughöhe wird bei Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe individuell durch die Flugplatzkontrollstelle festgelegt.
- c. In der Regel werden die Flugverkehrskontrollfreigaben mit den unter Ziffer 2.2.2 genannten Auflagen verbunden.
- d. 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.

### **3.3.2 Besondere Hinweise für Flüge in Höhen von mehr als 50 Meter über Grund und/oder innerhalb eines Rechtecks von 4km ab dem jeweiligen Pistenende in der verlängerten Pistenachse und einem seitlichen Abstand von 2,5km zur Pistenmittellinie sowie Flüge, welche eine Masse von mehr als 25 Kilogramm aufweisen**

- a. Für Flüge in Höhen von mehr als 50 Meter über Grund und / oder innerhalb eines Rechtecks von 4km ab dem jeweiligen Pistenende in der verlängerten Pistenachse und einem seitlichen Abstand von 2,5km zur Pistenmittellinie sowie Flüge, welche eine Masse von mehr als 25 Kilogramm aufweisen, gelten die Ausführungen unter Ziffer 3.3.1 entsprechend.
- b. Vor Beginn des Fluges ist die Flugplatzkontrollstelle telefonisch zu kontaktieren, um den genauen Zeitpunkt des Flugbeginns abzustimmen. Die Flugplatzkontrollstelle kann den geplanten Aufstiegszeitraum (insbesondere aus Verkehrsgründen) verschieben und ggf. bereits schriftlich vorab erteilte Flugverkehrskontrollfreigaben ändern oder widerrufen.
- c. In der Regel wird die Flugverkehrskontrollfreigabe mit folgenden zusätzlichen Auflagen verbunden:
  - die ständige telefonische Erreichbarkeit des Fernpiloten, z.B. durch eine zweite Person, die in direktem Kontakt mit dem Fernpiloten steht, ist jederzeit sicher zu stellen. Eine entsprechende Telefonnummer ist bei der Flugplatzkontrollstelle zu hinterlegen.
  - die Beendigung des Fluges ist der Flugplatzkontrollstelle unverzüglich telefonisch mitzuteilen.

### **3.3.3 Besondere Hinweise für Flüge innerhalb der Flugplatzbegrenzung**

- a. Für Flüge innerhalb der Flugplatzbegrenzung gelten die Ausführungen unter Ziffer 3.3.1 entsprechend.
- b. Fünfzehn Minuten vor Beginn des Fluges ist die Flugplatzkontrollstelle telefonisch zu kontaktieren, um den genauen Zeitpunkt des Flugbeginns abzustimmen. Die Flugplatzkontrollstelle kann den geplanten Aufstiegszeitraum (insbesondere aus Verkehrsgründen) verschieben und ggf. bereits schriftlich vorab erteilte Flugverkehrskontrollfreigaben ändern oder widerrufen.
- c. Unmittelbar vor Beginn des Fluges ist die Flugplatzkontrollstelle über die Zugewiesene Flugfunkfrequenz zu kontaktieren, um den genauen Zeitpunkt des Flugbeginns abzustimmen. Die Flugplatzkontrollstelle kann den geplanten Aufstiegszeitraum (insbesondere aus Verkehrsgründen) verschieben und ggf. bereits vorab erteilte Flugverkehrskontrollfreigaben ändern oder widerrufen.
- d. In der Regel wird die Flugverkehrskontrollfreigabe mit folgenden zusätzlichen Auflagen verbunden:
  - Die ständige Erreichbarkeit des Fernpiloten über Flugfunk mittels Sprechfunkverfahren (Voraussetzung AZF/BZF) ist, z.B. durch eine zweite Person, die in direktem Kontakt mit dem Fernpiloten steht, jederzeit sicher zu stellen, sofern in der Auflage nicht ausdrücklich darauf verzichtet wird.
  - Die Beendigung des Fluges ist der Flugplatzkontrollstelle unverzüglich über Flugfunk mitzuteilen.
  - An Flugplatzkontrollstellen welche über ein Luftlagedarstellungssystem verfügen, muss das unbemannte Luftfahrtsystem grundsätzlich mit einem nach Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) zertifizierten Transponder ausgerüstet sein. Der von der Flugplatzkontrollstelle übermittelte Transpondercode ist während des gesamten Fluges abzustrahlen. Bei Ausfall des Transponders ist das unbemannte Luftfahrtsystem umgehend zur Landung zu bringen. In Abhängigkeit vom zu erwartenden Flugplatzverkehr kann eine Freigabe auch ohne Ausrüstung mit einem Transponder erteilt werden.
  - Eine Erläuterung zum Verhalten des unbemannten Fluggeräts bei Daten-Link-Verlust oder technischen Fehlfunktionen ist mit schriftlicher Antragstellung der Flugplatzkontrollstelle vorzulegen.

#### **4. Individuelle Flugverkehrskontrollfreigaben für Flüge außerhalb der Sichtweite des Fernpiloten in der Kontrollzone**



- a. Der Betrieb erfolgt außerhalb der Sichtweite des Fernpiloten, wenn der Fernpilot das Flugmodell oder unbemannte Luftfahrtsystem ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr sehen oder seine Fluglage nicht mehr eindeutig erkennen kann.
- b. Für Flüge außerhalb der Sichtweite des Fernpiloten wird hiermit ausdrücklich keine Flugverkehrskontrollfreigabe erteilt. Sofern möglich, wird die individuelle Flugverkehrskontrollfreigabe, auf Basis der nachfolgenden Hinweise, erst am Ereignistag durch die Flugplatzkontrollstelle erteilt.

#### **4.1 Hinweise zur Erteilung einer individuellen Flugverkehrskontrollfreigabe**

- a. Der Antrag auf Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe ist mit dem Verweis auf das Fliegen außerhalb der Sichtweite des Steuerers bei der Zuständigen Flugplatzkontrollstelle schriftlich zu stellen
- b. Die maximale Flughöhe wird bei Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe individuell durch die Flugplatzkontrollstelle festgelegt.
- c. Dem Antrag auf Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe ist die Ausnahmegenehmigung der Landesluftfahrtbehörde zum Fliegen außerhalb der Sichtweite des Fernpiloten beizufügen.
- d. 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.

#### **4.2 Zusätzliche Auflagen**

In der Regel wird die Freigabe mit folgenden zusätzlichen Auflagen verbunden:

- An Flugplatzkontrollstellen welche über ein Luftlagedarstellungssystem verfügen, muss das Flugmodell oder unbemannte Luftfahrtsystem grundsätzlich mit einem nach Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) zertifizierten Transponder ausgerüstet sein. Der von der Flugplatzkontrollstelle übermittelte Transpondercode ist während des gesamten Fluges abzustrahlen. Bei Ausfall des Transponders ist das Flugmodell/unbemannte Luftfahrtsystem umgehend zur Landung zu bringen.
- Die ständige telefonische Erreichbarkeit des Fernpiloten, ist z.B. durch eine zweite Person, die in direktem Kontakt mit dem Fernpiloten steht, jederzeit sicherzustellen. Eine entsprechende Telefonnummer ist bei der Flugplatzkontrollstelle zu hinterlegen.

- Die individuell erteilte Flugverkehrskontrollfreigabe für Flüge außerhalb der Sichtweite des Fernpiloten hat grundsätzlich eine Dauer von maximal einer Stunde.
- Der Luftraum ist während des gesamten Fluges, z.B. mithilfe technischer Systeme, zu überwachen und anderem Flugverkehr ist stets auszuweichen, vorrangig durch die Verringerung der Flughöhe oder durch Landung.
- Außer Kontrolle geratene Flugmodelle/unbemannte Luftfahrtsysteme sind unverzüglich telefonisch der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu melden.
- Bei Notfällen, Unfällen und Großschadensereignissen sind Flugmodelle/unbemannte Luftfahrtsysteme grundsätzlich umgehend zur Landung zu bringen. Ausnahmen gelten insbesondere für unbemannte Luftfahrtsysteme von Feuerwehr, Rettungskräften und Polizei.

Zusätzlich ergehen folgende Hinweise:

- für Flugmodelle siehe Hinweise in Punkt 2.2.1
- für unbemannte Luftfahrtsysteme siehe Hinweise in Punkt 2.2.2

## 5. Inkrafttreten

Diese Regelung tritt am 02.04.2024 in Kraft. Gleichzeitig wird NfL 2023-1-2888 aufgehoben.

Wien, den 02.04.2024

Austro Control,



Markus ALTMANN

Regionalmanager Deutschland