

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

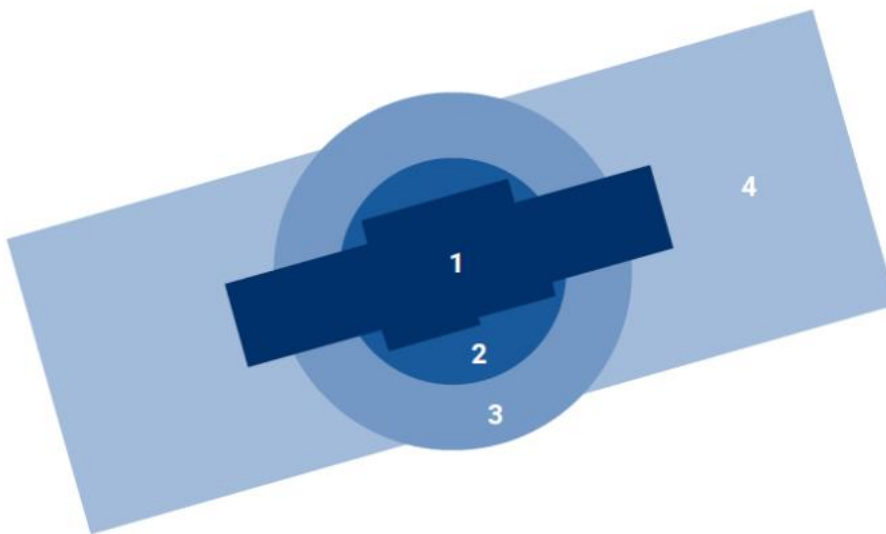
Die Kontrollzonen der DFS werden für den UAS-Betrieb nun in einen Innen- und einen Außenbereich eingeteilt. Hierfür werden insgesamt 4 Zonen definiert. Der CTR-Innenbereich entspricht Zone 1. Der CTR-Außenbereich setzt sich aus den Zonen 2 bis 4 zusammen.

- **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 Flugplatzbezugspunkt außerhalb der Zone 1
- **Zone 3:** Bereich innerhalb eines 6 km-Kreises um den Flugplatzbezugspunkt 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

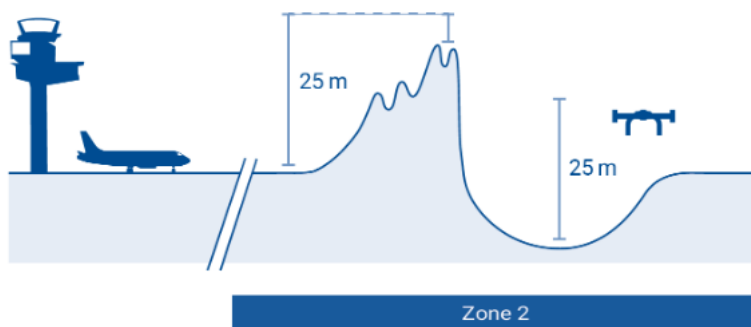
Im CTR-Außenbereich wird durch die neue Allgemeinverfügung der DFS (NfL 2026-1-3960) eine allgemeine FVK-Freigabe für Flüge in den Zonen 2 bis 4 automatisch erteilt, sofern alle in NfL 2026-1-3960 Abschnitt 2 genannten Auflagen und Bedingungen eingehalten werden. Die freigegebenen maximalen Flughöhen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



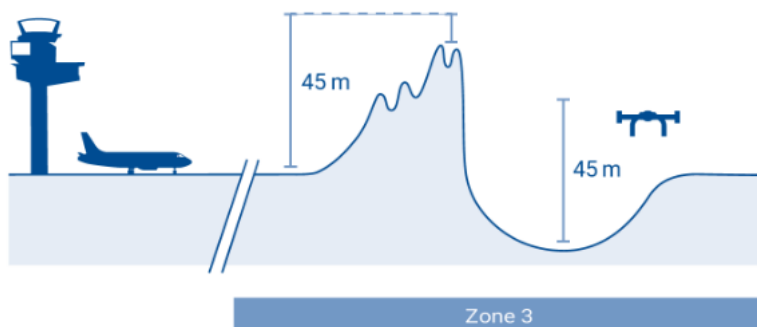
DFS Deutsche Flugsicherung



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



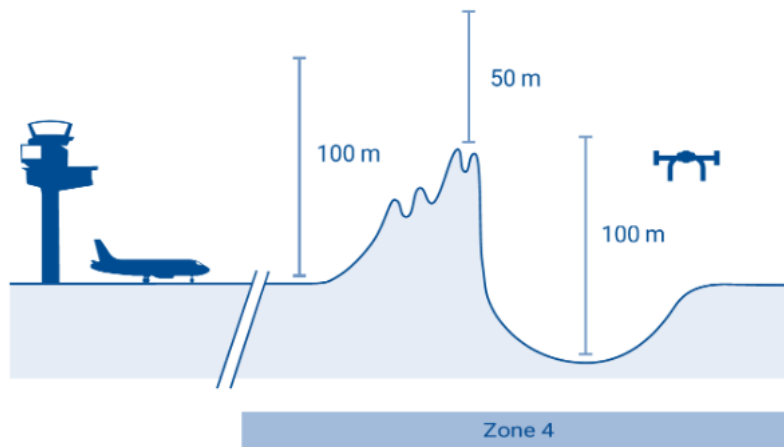
Zone 3: 45 m über der Flugplatzhöhe oder über Grund (die kleinere Höhe ist maßgeblich)



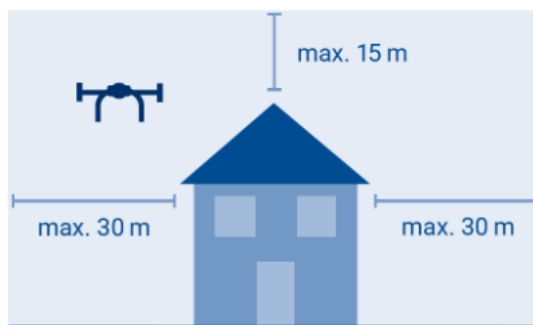
Zone 4: 100 m über der Flugplatzhöhe oder 50 m über Grund (die größere Höhe ist maßgeblich). Sollte der UAS-Aufstiegsort in Zone 4 unter der Flugplatzhöhe liegen, beträgt die maximal zulässige Flughöhe 100 m über Grund.



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.

**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.

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

Flugmodell¹:

„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 Luftfahrzeug²:

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

Betrieb in direkter Sicht³ (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 Sicht⁴ (beyond visual line of sight operation, BVLOS):

„eine UAS-Betriebsart, die nicht in VLOS durchgeführt wird;“

Bodensicht⁵:

„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.

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)

- 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.

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 schriftlich⁶ 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.

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.