



Drone Innovation Day NRW 2026

Luftrecht für unbemannte Luftfahrzeuge – Bericht zu den Ergebnissen des VGT 2026

Rechtsanwalt Dr. Oliver Heinrich

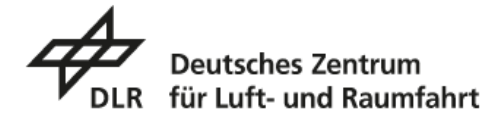
Partner, BHO Legal

Wer wir sind: BHO Legal

- Boutique-Kanzlei für das nationale und internationale Technologierecht
- 2008 von RAen Dr. Baumann, Dr. Heinrich und Dr. Ortner gegründet
- 2010 Kanzleigründerpreis der F.A.Z. / Soldan
- 20+ Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte
- Nationale, europa- und weltweite Projekte im Bereich der Hochtechnologie
 - nationales und europäisches Vergaberecht
 - Europa- und Völkerrecht
 - Luft- und Weltraumrecht
 - Gewerblicher Rechtsschutz
 - Datenschutz
 - IT-Recht / Frequenzregulierung
- Beratung zu unbemannten Fluggeräten seit 2012

Wen wir beraten: Unsere Mandanten (Auszug)

BHO
LEGAL



Bericht zu aktuellen Entwicklungen – VGT 2026

- Größte verkehrsrechtliche Konferenz in Deutschland – seit 1963
- Über 1.760 Teilnehmer
- Acht Arbeitskreise
- Luftrechtliche Themen in Arbeitskreis VIII – Thema

Wie viele und welche Drohnen verträgt der Luftraum?

- Erarbeitung von Empfehlungen durch die Arbeitskreise



Arbeit und Empfehlungen des AK VIII – DVT 2026



64. Deutscher Verkehrsgerichtstag

28. bis 30. Januar 2026 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VIII

Wie viele und welche Drohnen trägt der Luftraum?

1. Die zunehmende Zahl von Unbemannten Luftfahrtssystemen (UAS) erfordert verbindliche Strukturen für Planung, Überwachung und Kollisionsvermeidung. Ein eingerichteter Raum für koordinierte UAS-Verkehre (U-Space) gemäß Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 kann diese Strukturen schaffen, insbesondere in urbanen Räumen. Die europäischen Vorgaben zum U-Space sollten zügig in nationales Recht überführt werden.
2. Die Erhöhung der Sicherheit durch weitere technische Maßnahmen ist notwendig. Die verpflichtende elektronische Erkennbarkeit der UAS (Systeme wie z. B. FLARM, ADS-B, Remote ID) sollte durch den EU-Verordnungsgeber eingeführt werden. Auch „Geofencing“ kann eine Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit sein. Die EU-Regeln zum Ausweichen von Luftfahrzeugen sollten zudem mit Blick auf die besonderen Eigenschaften von UAS präzisiert werden.
3. Der Verordnungsgeber sollte klarstellen, dass das Behördenprivileg des § 21k Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) für sämtliche Behörden gilt (funktionaler Behördenbegriff). Hierbei ist die Pflicht einzuführen, die Sicherheitsziele der Verordnung (EU) 2018/1139 zu berücksichtigen. Die Regelungen des § 30 Luftverkehrsgesetz bleiben unberührt. Die Ausnahme von der Pflicht zur Fernidentifizierung nach § 21k Abs. 3 LuftVO sollte auf ein für die Erfüllung der jeweiligen Aufgabe im öffentlichen Interesse erforderliches Maß reduziert werden.

Arbeit und Empfehlungen des AK VIII – DVT 2026

1. Die zunehmende Zahl von Unbemannten Luftfahrtsystemen (UAS) erfordert verbindliche Strukturen für Planung, Überwachung und Kollisionsvermeidung. Ein eingerichteter Raum für koordinierte UAS-Verkehre (U-Space) gemäß Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 kann diese Strukturen schaffen, insbesondere in urbanen Räumen. Die europäischen Vorgaben zum U-Space sollten zügig in nationales Recht überführt werden.

2. Die Erhöhung der Sicherheit durch weitere technische Maßnahmen ist notwendig. Die verpflichtende elektronische Erkennbarkeit der UAS (Systeme wie z. B. FLARM, ADSB, Remote ID) sollte durch den EU-Verordnungsgeber eingeführt werden. Auch „Geofencing“ kann eine Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit sein. Die EU-Regeln zum Ausweichen von Luftfahrzeugen sollten zudem mit Blick auf die besonderen Eigenschaften von UAS präzisiert werden.

→ Letzter Punkt betrifft Anpassung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012) – SERA an die Besonderheiten von Drohnen (z.B. Mindestflughöhen etc.)

Arbeit und Empfehlungen des AK VIII – DVT 2026

3. Der Verordnungsgeber sollte klarstellen, dass das Behördenprivileg des § 21k Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) für sämtliche Behörden gilt (funktionaler Behördenbegriff). Hierbei ist die Pflicht einzuführen, die Sicherheitsziele der Verordnung (EU) 2018/1139 zu berücksichtigen. Die Regelungen des § 30 Luftverkehrsgesetz bleiben unberührt. Die Ausnahme von der Pflicht zur Fernidentifizierung nach § 21k Abs. 3 LuftVO sollte auf ein für die Erfüllung der jeweiligen Aufgabe im öffentlichen Interesse erforderliches Maß reduziert werden.

§ 21k LuftVO – „privilegiertes“ Fliegen - zusammengefasst

Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben

- ✓ dürfen **genehmigungsfrei** Drohnen fliegen;
- ✓ deren Betrieb von Drohnen in **geografischen Gebieten** ist **zustimmungs- und genehmigungsfrei**;
- ✓ sind von der Pflicht zum Betrieb von Zusatzgeräten für die direkte **Fernidentifizierung** ausgenommen;
- allerdings nur für jeweilige **behördliche Tätigkeit**.

Regelungstext des § 21k LuftVO...was ist die Grundlage?

§ 21k Betrieb von unbemannten Fluggeräten
durch **Behörden** und **Organisationen mit Sicherheitsaufgaben**

(1) **Keiner Genehmigung** nach Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bedarf der **Betrieb** von unbemannten Fluggeräten mit weniger als 25 Kilogramm Startmasse durch oder unter Aufsicht von

1. **Behörden**, wenn der Betrieb **zur Erfüllung ihrer Aufgaben** stattfindet,
2. **Organisationen mit Sicherheitsaufgaben im Zusammenhang mit Not- und Unglücksfällen sowie Katastrophen.**

VO (EU) 2018/1139 – „EASA Basic Regulation“ als Basis der Drohnen-VO – Artikel 2(3) Anwendungsbereich...was darf ausgenommen werden?

(3) Diese Verordnung gilt nicht für

*a) Luftfahrzeuge und ihre Motoren, Propeller, Teile, ihre nicht eingebaute Ausrüstung und die Ausrüstung zur Fernsteuerung von Luftfahrzeugen, 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**, sowie das an den Tätigkeiten und Diensten dieser Luftfahrzeuge beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten und Diensten beteiligten Organisationen;*

*(3) This Regulation shall not apply to...***AUSNAHME...**

a) aircraft, and their engines, propellers, parts, non-installed equipment and equipment to control aircraft remotely, while carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, border control, coastguard or similar activities or services under the control and responsibility of a Member State, undertaken in the public interest by or on behalf of a body vested with the powers of a public authority, and the personnel and organisations involved in the activities and services performed by those aircraft;

Schlussfolgerung der rechtlichen Textanalyse...

... der privilegierte Betrieb von Drohnen durch **Behörden im weiteren Sinne** nach § 21k LuftVO nicht rechtswidrig und daher zulässig ist.

...eine **Beschränkung der Privilegierung auf Behörden mit Sicherheitsaufgaben** ist auch EU-rechtlich nicht zwingend.

Die Frage ist, wie sollte der Betrieb erfolgen?

Oberste Priorität im Luftverkehr muss die Sicherheit sein ...nochmals ein Blick in die Basic Regulation – Artikel 2 Absatz 3:

„Hinsichtlich Buchstabe a müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Sicherheitsziele der vorliegenden Verordnung bei der Durchführung von Tätigkeiten und Diensten mit den unter jenem Buchstaben genannten Luftfahrzeugen angemessen berücksichtigt werden. Zudem müssen die Mitgliedstaaten gegebenenfalls für eine sichere Staffelung zwischen diesen und anderen Luftfahrzeugen sorgen.“

Ergebnis der „weiten“ Auslegung

Behörden mit
Sicherheitsaufgaben!



Jede Behörde!



Vorteile:

- ✓ Verfahrensvereinfachung,
- ✓ Bürokratieabbau und Entlastung der Verwaltung
- ✓ Förderung der Dynamik in der Verwaltungsdigitalisierung

...eine Einschränkung mit Blick auf die Sicherheitsziele...

Mit Blick auf die Sicherheitsziele erscheint es angemessen, die Ausnahme von der „Pflicht zum Betrieb von Zusatzgeräten für die **direkte Fernidentifizierung**“ auf solche Behörden und Organisationen zu begrenzen, welche hierauf zur Aufgabenerfüllung wirklich angewiesen sind.

Fliegen unter Aufsicht - § 21k Absatz 2 LuftVO

Ganz wichtig – der Drohnenbetrieb unter Aufsicht erweitert die Möglichkeiten des privilegierten Fliegens enorm.

Dies darf nicht missbraucht werden.

Die betreffende Organisation und Behörde bleibt verantwortlich – sie muss sicherstellen, dass die Sicherziele weiterhin erreicht werden!

Es dürfen nur Stellen beauftragt werden, die hierzu die notwendige Sicherheit gewährleisten.

Dies muss auch im laufenden Betrieb überwacht werden.

Der bloße Abschluss eines Dienstleistungsvertrag reicht nicht!

Leitlinien und Fortbildung

Behörden sind keine geborenen Experten im Betrieb von Drohnen – auch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben nicht.

Wenn Behörden Drohnen nutzen, müssen sich mit den Betriebsanforderungen vertraut machen, um die Sicherheitsziele rechtskonform erfüllen zu können.

Der Ansatz des BBK auf Initiative des BMI sollte diesbezüglich Vorbild für andere Behörden sein:

"Empfehlungen für Gemeinsame Regelungen zum Einsatz von Drohnen im Bevölkerungsschutz" - mittlerweile in Überarbeitung (EGRED 2) verfügbar und vom LBA vorgeführt.



Ansonsten gilt:

Aus großer Macht folgt große Verantwortung...



...fly safe!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Kontakt

BHO Legal

RA Dr. Oliver Heinrich

Hohenstaufenring 29-37

50674 Köln

Tel.: + 49 (0) 221 270 956 0

oliver.heinrich@bho-legal.com

