UAVDACH
ASSOCIATION FOR UNMANNED AVIATION

INFORM | CONNECT | SHAPE

Grundlegende Forderungen F2618 des UAV DACH

DIS

Version	Date	Changes/Status
0.1	01.05.2026	Aus der Sammlung der Themen der EU-Strategie abgeleitete Anfangsphase
0.2	03.06.2026	Vom Vorstand auf einer Klausurtagung präzisierte Anforderungen - Arbeitsdokument
0.3	16.06.2026	Fassung zur Mitwirkung der Mitglieder
0.4	24.07.2026	Vom Advisory Committee geprüfte Fassung nach Zusammenführung aller Kommentare
1.0	25.09.2026	Grundlegende Forderungen des UAV DACH – Bereit zur Veröffentlichung
1.1	01.10.2026	Vom Advisory Committee zur Veröffentlichung freigegeben
1.2	07.10.2026	Vom Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben

Grundlegende Forderungen des UAV DACH

1. Rahmen für eine starke europäische UAS-Industrie

Die grundlegenden Forderungen operationalisieren die in der Satzung des UAV DACH e.V. verankerten Ziele und überführen sie in konkrete politische Forderungen, Prioritäten und Maßnahmen. Sie wurden von den im UAV DACH vereinigten Mitgliedern aus Industrie und Forschung für die Mitglieder und die gesamte UAS-Branche entwickelt.

Der Forderungskatalog ist das Ergebnis einer strukturierten, von den Mitgliedern getragenen Redaktionsphase. Die Grundlage wurde von einem Fachausschuss erstellt. In einer Mitgliederbeteiligungsphase, in der alle Mitglieder Zeit erhalten Kommentare einzureichen, wurde diese vom Fachausschuss geprüft, bewertet und entsprechend berücksichtigt. Das konsolidierte Dokument wurde anschließend vom Advisory Committee bestätigt und vom Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben.

Der Forderungskatalog bildet den gemeinsamen strategischen Rahmen für alle Arbeitsgruppen des UAV DACH und dient als Leitfaden für deren politische Positionen und Regulierungsvorschläge.

2. Sieben strategische Themenbereiche:

Die grundlegenden Forderungen umfassen sieben strategische Themenbereiche:

1. Industriepolitik
2. Luftraumzugang
3. Luftlagebild
4. Effiziente Designregulierung
5. Vorschriftsmäßiger Flugbetrieb
6. Marktzugang
7. Effektive Strafverfolgung

Jede Forderung beinhaltet eine spezifische Beschreibung des beabsichtigten Einsatzzwecks und der regulatorischen, operativen oder strategischen Ziele, die damit erreicht werden sollen.

3. Aufbau und Anwendung der grundlegenden Forderungen

Die grundlegenden Forderungen werden in einer übersichtlichen Tabelle dargestellt, die entsprechend der Ebene der regulatorischen und politischen Verantwortung in zwei Abschnitte unterteilt ist:

- **Nationale Ebene:** Forderungen, die sich in erster Linie an deutsche Entscheidungsträger, Aufsichtsbehörden und nationale Institutionen richten.
- **Europäische Ebene:** Forderungen, die Maßnahmen auf EU-Ebene erfordern, insbesondere durch die Europäische Kommission, die EASA und andere europäische Aufsichtsbehörden, um einen harmonisierten Rahmen in allen Mitgliedstaaten zu schaffen.

4. Nationale Ebene

#	Themenbereich	Forderung	Erläuterung
1	Industriepolitik	Größere Einbindung der deutschen Regierung in internationale Gesetze und Regelungen.	Deutschland sollte eine aktive Führungsrolle bei der Gestaltung der europäischen Luftfahrt- und UAS-Regulierung übernehmen. Die nationalen Interessen der Industrie, der Behörden und der Nutzer sollten frühzeitig in die Prozesse der EASA, der Europäischen Kommission, der ICAO, von Eurocontrol und JARUS einbezogen werden. Die Umsetzung der Luftfahrtstrategie muss finanziell und mit den verfügbaren Ressourcen unterstützt werden.
2	Vorschriftsmäßiger Flugbetrieb	Der Einsatz von Kameradrohnen durch Hobbyflieger ist nur über Privatgrundstücken mit Genehmigung des Grundstückseigentümers gestattet.	Klare Regeln für den Betrieb von Kameradrohnen durch Hobbyflieger, um kommerzielle Anwendungen zu ermöglichen und auszuweiten. Flüge von Hobbyfliegern mit Kameradrohnen sollten grundsätzlich nur über Privatgrundstücken mit vorheriger Zustimmung des Grundstückseigentümers (einschließlich des eigenen Grundstücks) oder auf Flugplätzen von Modellflugvereinen gestattet sein. Die Behörden sollten erwägen, Hobbyfliegern, die Mitglied in einem Modellflugverein sind, zusätzliche Privilegien für Drohnenflüge zu gewähren.
3	Luftraumzugang	Einführung der Kategorie „Unbemannte Luftfahrzeuge“ in § 1 des deutschen Luftverkehrsgesetzes, gleichgestellt mit den anderen Kategorien.	Unbemannte Luftfahrzeuge sollten im deutschen Luftverkehrsgesetz als eigenständige und gleichgestellte Kategorie von Luftfahrzeugen verankert werden. Die rechtliche Gleichstellung mit anderen Luftfahrzeugen soll Diskriminierungen verhindern und die Grundlage für eine technologieneutrale Weiterentwicklung des Luftverkehrsrechts schaffen.
4	Marktzugang	Einbindung der UAS-Infrastruktur in die kommunale Bau- und Entwicklungsplanung.	Kommunale, regionale und nationale Planungsverfahren sollten die künftige Nutzung von UAS systematisch berücksichtigen. Dazu gehören Start- und Landeplätze, Logistikstandorte, Ladeinfrastruktur, Kommunikationsnetze und digitale Flugsicherungsinfrastruktur. UAS sollten als integraler Bestandteil moderner Mobilitäts-, Infrastruktur- und Versorgungskonzepte anerkannt werden.

5. Europäische Ebene

#	Themenbereich	Forderung	Erläuterung
5	Vorschriftsmäßiger Flugbetrieb	Kein Start oder Betrieb einer Drohne ohne gültigen Identitätsnachweis	Einführung einer verpflichtenden digitalen Betreiberidentität als Voraussetzung für den Betrieb von UAS. Die Betreiber-ID muss eindeutig zuordenbar, elektronisch überprüfbar und ähnlich einem Kfz-Kennzeichen – über ADS-L übertragbar sein. Mehrere UAS desselben Betreibers können einer einzigen Betreiberidentität zugeordnet werden.
6	Vorschriftsmäßiger Flugbetrieb	Klare Unterscheidung zwischen rechtmäßigem und rechtswidrigem Drohnenbetrieb	Regulierung, Kommunikation und Durchsetzungsmaßnahmen müssen zwischen rechtmäßigen, genehmigten UAS-Betrieben und rechtswidrigen Aktivitäten unterscheiden. Rechtmäßige Betreiber dürfen nicht unter Generalverdacht gestellt werden. Maßnahmen zur Drohnenabwehr und Sicherheitsvorschriften müssen risikobasiert sein und den kommerziellen Betrieb schützen.
7	Luftraumzugang	Verpflichtende Einführung von ADS-L für alle Luftfahrzeuge in Europa, die kein ADS-B nutzen	Verpflichtende elektronische Sichtbarkeit aller Luftfahrzeuge und Luftraumnutzer im unteren Luftraum über ADS-B oder ADS-L. ADS-B und ADS-L bilden gemeinsam den interoperablen Mindeststandard; die ergänzende Nutzung weiterer kompatibler Broadcast-Technologien und Systeme bleibt möglich. Ziel sind ein gemeinsames Lagebild, die direkte Erkennung von Luftfahrzeugen untereinander, mehr Sicherheit, die effiziente Integration von UAS und die Nutzung einer gemeinsamen europäischen Infrastruktur.
8	Luftraumzugang	ADS-L europaweit als Network ID oder Remote ID anerkennen und diese künftig ersetzen	ADS-L soll als vollwertige europäische Lösung zur elektronischen Identifizierung von Luftfahrzeugen anerkannt werden. Parallele Systeme für Remote ID, Network ID und elektronische Sichtbarkeit sollen vermieden werden. Ein einheitlicher, europaweit interoperabler Standard soll sowohl die Identifizierung als auch die Luftraumlageerfassung ermöglichen.
9	Vorschriftsmäßiger Flugbetrieb	Drohnenbetrieb klar in vier Kategorien unterteilen	Die europäische Regulierung sollte zwischen Hobbybetrieb, kommerziellem Betrieb, behördlichem Betrieb (öffentliche Dienste und Behörden) sowie militärischem Betrieb unterscheiden. Anforderungen, Genehmigungsverfahren und Sicherheitsmaßnahmen müssen risikobasiert sein und auf die jeweilige Betriebsart zugeschnitten werden.
10	Vorschriftsmäßiger Flugbetrieb	Hobbyflüge mit Kameradrohnen sind nur mit Zustimmung des Grundstückseigentümers über Privatgrundstücken zulässig	Klare Regeln für den Hobbybetrieb mit Kameradrohnen schaffen die Voraussetzung dafür, kommerzielle Anwendungen zu ermöglichen und auszubauen. Hobbyflüge mit Kameradrohnen sollten grundsätzlich nur mit vorheriger Zustimmung des Grundstückseigentümers über Privatgrundstücken (einschließlich des eigenen Grundstücks) oder auf Flugplätzen von Modellflugvereinen zulässig sein. Behörden sollten erwägen, Mitgliedern eines Modellflugvereins zusätzliche Privilegien für den Drohnenbetrieb einzuräumen.
11	Luftraumzugang	Den deutschen Ansatz für Zugangsgenehmigungen zu	Die Struktur des kontrollierten Luftraums in niedrigen Höhen sollte harmonisiert werden. Der deutsche Ansatz

#	Themenbereich	Forderung	Erläuterung
		Kontrollzonen der Klasse D (D-CTR) europaweit übernehmen	zur Genehmigung des Zugangs zu D-CTR sollte europaweit angewendet werden, damit Flüge innerhalb von D-CTR sowie Durchflüge und Überflüge im Bereich von Flughäfen genehmigt werden können.
12	Effiziente Designregulierung	EU-Vorschriften zur Zertifizierung von KI-Systemen im Drohnenbetrieb und in der Luftfahrt entwickeln	Schaffung eines spezifischen europäischen Zertifizierungsrahmens für den Einsatz von maschinellem Lernen und künstlicher Intelligenz in UAS. Er soll unter anderem automatisierte Flugsteuerung, Erkennung, Navigation, Missionsplanung, DAA-Systeme, Lageerfassung, Risikobewertung und autonome Entscheidungsunterstützung umfassen. Europa sollte Innovation ermöglichen und zugleich transparente Sicherheitsstandards festlegen.
13	Luftraumzugang	U-Space-Vorschriften müssen ADS-L verbindlich vorsehen	Jede Lageerfassung zur Koordinierung des Luftraums (UTM oder U-Space) sollte auf ADS-L-Standards beruhen. Bei der Auswahl von Identifizierungs- und Sichtbarkeitssystemen muss Raum für europäische Entwicklungen und künftige Standards bleiben.
14	Luftraumzugang	Eine EU-weite Experimentierklausel für die Erprobung von Prototypen unter realen Bedingungen einführen	Schaffung eines vereinfachten Rechtsrahmens für Forschung, Entwicklung und Erprobung innovativer UAS-Technologien. Unternehmen und Forschungseinrichtungen sollen neue Technologien unter kontrollierten realen Betriebsbedingungen erproben und weiterentwickeln können, ohne dafür das vollständige Zertifizierungsverfahren durchlaufen zu müssen.
15	Industriepolitik	Ein eigenes EU-Förderprogramm für UAS mit mindestens fünf Milliarden Euro einführen	Einrichtung eines europäischen Innovations- und Skalierungsfonds mit klaren Meilensteinen für UAS-, eConspicuity- und C-UAS-Technologien. Ziel ist es, europäische Technologieanbieter zu stärken, strategische Abhängigkeiten zu verringern und Industrialisierung sowie Markteinführung zu beschleunigen. Start-ups und KMU sind dabei angemessen zu berücksichtigen. Vergleichbare Programme bestehen bereits in den USA und China.
16	Industriepolitik	Den UAS-Sektor als eigenständigen Industriezweig anerkennen	Die UAS-Industrie soll in Europa als strategischer Schlüsselindustriezweig mit hoher Bedeutung für Sicherheit, Infrastruktur, Digitalisierung, Logistik, Landwirtschaft, Umwelt und Verteidigung anerkannt werden. Dies muss sich in Förderprogrammen, Investitionsprioritäten, Regulierungsentscheidungen und politischen Agenden widerspiegeln.
17	Industriepolitik	Beschaffungsverfahren für UAS-Technologien beschleunigen und an Meilensteinen ausrichten	Die öffentliche Beschaffung muss die Innovationszyklen der Technologie berücksichtigen und schneller, modularer sowie ergebnisorientierter werden. Pilotprojekte, schrittweise Skalierung und technologieoffene Ausschreibungen sollten Vorrang vor langfristigen Großprojekten haben.
18	Marktzugang	Bei der öffentlichen Beschaffung von UAS-Technologien in der EU müssen mindestens 75 Prozent der Komponenten aus der EU stammen oder dort gefertigt werden	Resilienz- und Sicherheitsanforderungen für öffentlich beschaffte UAS-Systeme einführen. Herkunft kritischer Komponenten, vertikale Integration, Eigentumsverhältnisse und Risiken in der Lieferkette müssen ausschlaggebend sein. Die Anforderungen sollten Teil eines „Trusted EU Label" werden und die europäische Wertschöpfung stärken. Zur Herkunft zählt auch der

#	Themenbereich	Forderung	Erläuterung
			wirtschaftlich Berechtigte. Für kritische Infrastrukturen und militärische Technologie muss eine vollständig europäische Herkunft vorgeschrieben werden.
19	Industriepolitik	PCP und PPI für UAS-Technologien häufiger einsetzen	Die vorkommerzielle Auftragsvergabe (Pre-Commercial Procurement, PCP) und die öffentliche Beschaffung innovativer Lösungen (Public Procurement of Innovative Solutions, PPI) sollen häufiger genutzt werden, um Innovationen schneller aus Forschung und Entwicklung in den operativen Einsatz zu überführen. Öffentliche Auftraggeber sollen neue europäische UAS-Technologien frühzeitig als Ankerkunden erproben und skalieren können.
20	Effiziente Designregulierung	Bestrebungen zur Einführung der EASA-Kategorie „Certified" einstellen	Die Kategorie „Certified" hat bislang keinen relevanten europäischen Markt hervorgebracht, bindet jedoch erhebliche regulatorische Ressourcen bei Behörden und Industrie. Die EASA und die begrenzten Ressourcen sollten sich auf marktrelevante Betriebsarten, risikobasierte Genehmigungsverfahren und die Weiterentwicklung der Kategorie „Specific" konzentrieren. (EASA-Luftfahrzeuge nach Part 21 mit Musterzulassung umfassen auch Luftfahrzeuge mit Elektroantrieb, Ein-Personen-Besatzung oder Fernsteuerung.)
21	Luftraumzugang	Genehmigungsanforderungen und -verfahren in der EU analog zur kommerziellen Luftfahrt harmonisieren	Betriebsgenehmigungen, Verfahren, Zertifizierungen und Aufsichtsprozesse müssen innerhalb der Europäischen Union harmonisiert werden. Ein in einem Mitgliedstaat genehmigter Betrieb sollte grundsätzlich in allen Mitgliedstaaten anerkannt werden, damit ein europäischer Binnenmarkt für UAS-Dienstleistungen entstehen kann. Dies schließt den Zugang zum Luftraum ausdrücklich ein.
22	Luftraumzugang	Die „Robustness Levels" der JARUS-Leitlinien unverändert übernehmen	Die von JARUS entwickelten Robustheitsstufen sollten unverändert und ohne zusätzliche nationale oder europäische Anforderungen übernommen werden. Zusätzliche Nachweis- und Bewertungsverfahren erhöhen die Kosten, verlängern Genehmigungsprozesse und gefährden die internationale Harmonisierung. Entsprechend dem JARUS-Vorschlag sollten die EASA-DVRs noch nicht für SAIL IV gelten.
23	Luftraumzugang	Einen europäischen Kompetenzrahmen (ECF) für die UAS-Industrie festlegen	Entwicklung eines europaweit harmonisierten Kompetenzrahmens für Berufe und Tätigkeiten in der UAS-Industrie. Der Rahmen sollte Qualifikationen, Ausbildungswege, Rollenprofile und Kompetenzanforderungen festlegen und die gegenseitige Anerkennung innerhalb Europas ermöglichen.
24	Effiziente Designregulierung	Für Drohnensysteme standardisierte Instandhaltungsprogramme für Bodeninfrastruktur, UAS und Zusatzausrüstung vorschreiben	Eine Drohne sollte nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn der OEM ein Instandhaltungshandbuch (Maintenance Manual, MM) bereitstellt. Das Handbuch sollte so aufgebaut sein, dass eine unabhängige Organisation die Instandhaltung über ein einem CAMO vergleichbares System und ein Instandhaltungsprogramm durchführen kann. So bleiben Betreiber während des gesamten Lebenszyklus des Luftfahrzeugs für einen sicheren und vorschriftsmäßigen Betrieb unabhängig vom ursprünglichen Hersteller. Das MM enthält üblicherweise

#	Themenbereich	Forderung	Erläuterung
			Instandhaltungsanweisungen, -aufgaben und -stufen sowie Angaben zu Bauteilgrenzen, Software- und Konfigurationskontrolle und Dokumentationsanforderungen.
25	Marktzugang	Europaweite Lärmgrenzwerte und standardisierte Prüfverfahren für die Luftfahrt in niedrigen Höhen und für Drohnenflugplätze festlegen	Ein harmonisierter Lärmrahmen mit Grenzwerten und standardisierten Prüfverfahren für Drohnenflugplätze schafft eine verlässliche Grundlage für Genehmigungsentscheidungen. Er sollte zulässige Lärmwerte und an das lokale Umfeld angepasste Prüfverfahren festlegen und zugleich Anreize für leisere UAS-Betriebe setzen. Gezielte Forschungsförderung sollte gemeinsame Messmethoden und Technologien zur Lärmminderung unterstützen, damit Genehmigungen europaweit einheitlich erfolgen.
26	Effektive Strafverfolgung	Eine konsequente Durchsetzung der UAS-Vorschriften sicherstellen	Vorschriften sind ohne glaubwürdige Durchsetzung wirkungslos. Behörden sollten Verstöße aller Betreiber, auch einzelner Personen, systematisch erkennen, untersuchen und ahnden. Drohnendetektionseinheiten sollten den Schutz sensibler Standorte und die Identifizierung rechtswidriger Betriebsarten unterstützen. Einsatzkräfte der Strafverfolgungsbehörden müssen angemessen geschult sein.
27	Luftraumzugang	Gleichberechtigten Zugang zu Luftraum und Luftfahrtinfrastruktur für kommerzielle UAS-Betreiber gewährleisten	kommerzielle UAS-Betreiber müssen gleichberechtigten und diskriminierungsfreien Zugang zum Luftraum neben der bemannten Luftfahrt erhalten und dürfen nicht auf eine Flughöhe von 500 ft AGL beschränkt werden. Transparente, harmonisierte und risikobasierte Verfahren sollen pauschale Beschränkungen ersetzen und den sicheren Zugang zu kontrolliertem Luftraum und zur Luftfahrtinfrastruktur ermöglichen.
28	Luftlagebild	Ein europäisches Forschungs- und Entwicklungsprogramm für ADS-L und interoperable Technologien zur umfassenden Lageerfassung im unteren Luftraum sowie für eine sichere Luftfahrzeug-zu-Luftfahrzeug-Kommunikation einrichten	Ein Forschungsprojekt soll ADS-L und weitere relevante Technologien umfassend bewerten und weiterentwickeln. Ziel sind ein vollständiges Luftlagebild (kooperative und nichtkooperative Luftfahrzeuge und Drohnen) sowie eine sichere Luftfahrzeug-zu-Luftfahrzeug-Kommunikation im unteren Luftraum. Die EASA und die Europäische Kommission sollen das Projekt aktiv begleiten und unterstützen.

COPYRIGHT

SOFERN NICHT AUSDRÜCKLICH ANDERS ANGEGEBEN ODER FÜR DIE UMSETZUNG ERFORDERLICH, DARF KEIN TEIL DIESER VERÖFFENTLICHUNG OHNE VORHERIGE SCHRIFTLICHE GENEHMIGUNG IN IRGENDEINER FORM – ELEKTRONISCH, MECHANISCH ODER ANDERWEITIG, EINSCHLIESSLICH FOTOKOPIEREN, DIGITALER ÜBERTRAGUNG ODER ONLINE-VERÖFFENTLICHUNG – VERVIELFÄLTIGT, VERBREITET ODER GENUTZT WERDEN.

DIESES DOKUMENT WURDE IM RAHMEN DER COMMUNITY DES UAV DACH ERSTELLT. FÜR GENEHMIGUNGSANTRÄGE WENDEN SIE SICH BITTE AN:

UAV DACH E.V.
FISCHERINSEL 16
10179 BERLIN
DEUTSCHLAND
TELEFON: +49 30 220 116 32-0
E-MAIL: INFO@UAVDACH.ORG

VERÖFFENTLICHT IN DEUTSCHLAND