



STS Standardszenario für Drohnen Lernhandbuch

STS-01 & STS-02 Vorbereitung auf die Theorieprüfung

Eine umfassende Lernressource, die alle acht EASA-
Themenbereiche für die Theorieprüfung zum
Standardszenario abdeckt.

Inhalt

TEIL I - REGULIERUNGSRAHMEN

- Kapitel 1: Der EU-Drohnen-Regulierungsrahmen
- Kapitel 2: STS-01 und STS-02 - Anforderungen und Unterschiede
- Kapitel 3: Pflichten des Betreibers und des Fernpiloten
- Kapitel 4: Compliance-Dokumentation

TEIL II - LUFTRAUM UND METEOROLOGIE

- Kapitel 5: Luftraum und Luftverkehr
- Kapitel 6: Meteorologie - Wind
- Kapitel 7: Meteorologie - Temperatur und Wettervorhersage

TEIL III - RISIKOBEURTEILUNG UND RISIKOMANAGEMENT

- Kapitel 8: Betriebsvolumen und Bodenrisiko
- Kapitel 9: Luftrisikobeurteilung und Abhilfemaßnahmen

TEIL IV - MENSCHLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

- Kapitel 10: Grenzen der menschlichen Leistungsfähigkeit
- Kapitel 11: Automatisierung, Situationsbewusstsein und Entscheidungsfindung (inkl. 11.6 Bedrohungs- und Fehlermanagement)

TEIL V - BETRIEBLICHE VERFAHREN

- Kapitel 12: Planung und Durchführung von Einsätzen

TEIL VI - TECHNISCHES WISSEN

- Kapitel 13: UAS-Design und Flugleistung
- Kapitel 14: Drohnenanatomie und Systeme

TEIL VII - PRÜFUNGSVORBEREITUNG

- Kapitel 15: Vorbereitung auf die STS-Theorieprüfung

TEIL VIII - TESTFRAGEN

- Kapitel 16: Luftfahrtvorschriften und Rechtsrahmen
- Kapitel 17: Luftraum und Meteorologie
- Kapitel 18: Betriebliche Planung und Verfahren
- Kapitel 19: Menschliche Leistungsfähigkeit und Sicherheitskultur

KOMPLETTPAKET

Bestehen Sie die Prüfung beim ersten Versuch

Alles, was Sie zum Bestehen der Theorieprüfung brauchen - **an einem Ort.**

- ✓ **Hunderte Prüfungsfragen im Stil der echten Prüfung**
- ✓ **Ausführliche Erklärung zu jeder Antwort**
- ✓ **Sofortiger Zugang direkt nach dem Kauf**
- ✓ **Und viele weitere Informationen**

Hier kaufen →

drohnenfuhrerschein.de

TEIL I

Regulierungsrahmen

Die rechtliche Grundlage des Drohnenbetriebs in Europa - vom Kategoriensystem bis zu den spezifischen Vorschriften für Standardszenarien.



KAPITEL 01

Der EU-Drohnen-Regulierungsrahmen

Bevor Sie die Standardszenarien verstehen können, müssen Sie das Regulierungssystem verstehen, in das sie eingebettet sind. Die Europäische Union hat einen umfassenden Rahmen für den Drohnenbetrieb aufgebaut, der in allen Mitgliedstaaten gilt. Dieses Kapitel vermittelt Ihnen die Grundlage - das Kategoriensystem, die Rolle der Standardszenarien darin sowie die wichtigsten Verordnungen, die Sie kennen müssen.

1.1 Die drei Betriebskategorien

In der Europäischen Union werden alle Drohnenoperationen in eine von drei risikobasierten Kategorien eingeordnet: **offen**, **spezifisch** und **zulassungspflichtig**. Die Kategorie, in die Ihr Betrieb fällt, bestimmt, welche Genehmigungen, Ausbildungen und Ausrüstungen erforderlich sind.

Die **offene Kategorie** umfasst die risikoärmsten Operationen. Wenn Ihr Flug innerhalb festgelegter Grenzen bleibt - geringe Höhe, leichte Drohne, VLOS, abseits von Menschenmengen - können Sie ohne besondere Genehmigung fliegen. Sie benötigen eine einfache Registrierung und einen Kompetenznachweis, jedoch keine behördliche Genehmigung für jeden einzelnen Flug.

Die **spezifische Kategorie** umfasst Operationen, die ein höheres Risikoniveau aufweisen - beispielsweise den Betrieb einer schwereren Drohne über einem bewohnten Gebiet oder den Betrieb im BVLOS-Modus. Diese Operationen erfordern entweder eine vollständige Risikobeurteilung (als SORA bekannt) oder die Einhaltung eines vorab genehmigten Standardszenarios. Hier sind STS-01 und STS-02 angesiedelt.

Die **zulassungspflichtige Kategorie** umfasst Operationen mit dem höchsten Risiko - solche, die hinsichtlich des von ihnen ausgehenden Risikos mit der bemannten Luftfahrt vergleichbar sind. Dazu gehören Operationen über Menschenansammlungen mit großen Drohnen oder der Transport von Passagieren. Zulassungspflichtige Operationen erfordern Musterzulassungen, Betreiberzertifikate und eine Pilotenlizenzierung, die den Standards der bemannten Luftfahrt entspricht. Die zulassungspflichtige Kategorie liegt außerhalb des Geltungsbereichs der STS-Prüfung.

Schlüsselkonzept

Das Kategoriensystem ist risikobasiert, nicht luftfahrzeugbasiert. Dieselbe Drohne kann je nachdem, wie, wo und unter welchen Bedingungen sie betrieben wird, in verschiedenen Kategorien eingesetzt werden.



Abbildung 1.1 - Die drei EASA-Betriebskategorien

1.2 Die offene Kategorie - Kontext und Grenzen

Die offene Kategorie ist in drei Unterkategorien unterteilt - A1, A2 und A3 - jede mit eigenen Regeln darüber, wo und wie nah an Personen geflogen werden darf.

Unterkategorie A1 umfasst die risikoärmsten Operationen in der Nähe von Personen. Mit Drohnen unter 250 Gramm (ob privat gebaut oder die Anforderungen der Klasse **C0** erfüllend) darf der Fernpilot über unbeteiligte Personen, jedoch niemals über Menschenansammlungen fliegen. Drohnen der Klasse **C1** sind in A1 ebenfalls zugelassen, jedoch mit einer strengeren Regelung: *kein vorsätzlicher Überflug über unbeteiligte Personen*. Dies ist die am wenigsten einschränkende Unterkategorie.

Unterkategorie A2 erlaubt Flüge in der Nähe von Personen mit Drohnen, die die Anforderungen der Klasse C2 erfüllen, sofern der Fernpilot einen A2-Kompetenznachweis besitzt und einen sicheren horizontalen Abstand von mindestens 30 Metern zu unbeteiligten Personen einhält. Dieser Abstand kann auf 5 Meter reduziert werden, wenn sich die Drohne im Langsamflugmodus befindet.

Unterkategorie A3 erlaubt Flüge weit entfernt von Personen - in Bereichen, in denen vernünftigerweise nicht zu erwarten ist, dass eine unbeteiligte Person gefährdet wird - mit Drohnen bis zu 25 Kilogramm, die die Anforderungen der Klassen C2, C3 oder C4 erfüllen.

Alle Operationen der offenen Kategorie unterliegen bestimmten gemeinsamen Beschränkungen:

- Maximale Höhe von **120 Metern** über Grund
- VLOS muss jederzeit aufrechterhalten werden
- Kein Transport gefährlicher Güter
- Kein Abwerfen von Materialien

- Der UAS-Betreiber muss bei der nationalen Luftfahrtbehörde registriert sein
- Der Fernpilot muss mindestens einen einfachen Online-Kompetenznachweis (A1/A3) besitzen

Prüfungshinweis

Die Unterscheidung zwischen *Betreiber* und *Fernpilot* wird geprüft. Der Betreiber ist die Person oder Organisation, die für den Betrieb verantwortlich ist (und registriert sein muss). Der Fernpilot ist die Person, die das Luftfahrzeug tatsächlich fliegt. Es kann sich um verschiedene Personen handeln.

Wenn eine Operation eine der Grenzen der offenen Kategorie überschreitet - beispielsweise der Flug in einem bewohnten Gebiet mit einer Drohne, die schwerer als 4 Kilogramm ist, der Flug im BVLOS-Betrieb oder der Flug über 120 Meter - fällt sie in die spezifische Kategorie. Das Verständnis davon, wo die offene Kategorie endet und die spezifische Kategorie beginnt, hilft Ihnen zu erkennen, welche Operationen STS-Konformität erfordern.

1.3 Die spezifische Kategorie - Anwendungsbereich

Die spezifische Kategorie gilt für Operationen, die mehr Risiko aufweisen als die offene Kategorie zulässt, jedoch nicht die vollständige Aufsicht der zulassungspflichtigen Kategorie erfordern. Wenn Ihr geplanter Betrieb eine Grenze der offenen Kategorie überschreitet, befinden Sie sich in der spezifischen Kategorie.

Normalerweise erfordert eine Operation in der spezifischen Kategorie die Durchführung einer vollständigen **spezifischen Betriebsrisikobeurteilung (SORA)** - ein komplexer, mehrstufiger Prozess, der sowohl das Luftrisiko als auch das Bodenrisiko bewertet und entsprechende Abhilfemaßnahmen vorschreibt. Diese Beurteilung wird anschließend der zuständigen nationalen Behörde vorgelegt, und vor dem Flug wird eine Betriebsgenehmigung eingeholt.

Die EU hat jedoch erkannt, dass viele Operationen in der spezifischen Kategorie gängigen, gut verstandenen Mustern folgen. Anstatt von jedem Betreiber eine maßgeschneiderte SORA für diese Routineoperationen zu verlangen, hat die EU **Standardszenarien** definiert - vorab genehmigte Konformitätspakete, bei denen die Risikobeurteilung bereits durchgeführt wurde. Solange Ihr Betrieb den definierten Bedingungen entspricht, können Sie die Konformität erklären und ohne vollständige SORA-Einreichung fliegen.

1.4 Standardszenarien: Was sie sind und warum sie existieren

Ein Standardszenario ist ein vorab definierter Satz von Betriebsbedingungen, Anforderungen und Abhilfemaßnahmen, die zusammen eine bestimmte Art von Operation in der spezifischen Kategorie beschreiben. Betrachten Sie es als Konformitätsvorlage: Jemand hat bereits die Risikobeurteilung für Sie

durchgeführt, und solange Sie alle erforderlichen Bedingungen erfüllen, sind Sie rechtlich zum Fliegen berechtigt.

Derzeit gibt es zwei von der EU definierte Standardszenarien:

- **STS-01:** VLOS-Betrieb über einem kontrollierten Bodenbereich in einer bewohnten Umgebung
- **STS-02:** BVLOS-Betrieb mit Luftraumbeobachtern über einem kontrollierten Bodenbereich in einem dünn besiedelten Gebiet

Um unter einem Standardszenario zu operieren, reicht der Betreiber eine **Erklärung** bei der zuständigen nationalen Behörde ein - keine Genehmigungsbeantragung. Die Erklärung besagt, dass der Betreiber und der Fernpilot alle Bedingungen des gewählten Szenarios erfüllen. Es gibt keine behördliche Genehmigung von Flug zu Flug. Stattdessen erklärt der Betreiber eigenständig die Konformität, und die Behörde kann jederzeit eine Überprüfung durchführen.

Dieses Selbsterklärungsmodell überträgt die direkte Verantwortung auf den Betreiber und den Fernpiloten. Sie warten nicht darauf, dass jemand Ihre Arbeit prüft - Sie bestätigen, dass Ihr Betrieb dem Standard entspricht. Wenn eine Überprüfung ergibt, dass dies nicht der Fall ist, fallen die Konsequenzen auf Sie zurück.

TEIL VIII

Testfragen

440 Multiple-Choice-Fragen zu allen fünf Themenbereichen der theoretischen STS-Prüfung. Jede Frage enthält die richtige Antwort und eine fachliche Erklärung.

KAPITEL 16

Luftfahrtvorschriften und Rechtsrahmen

Dieses Kapitel enthält 96 Testfragen aus dem Bereich *Luftfahrtvorschriften und Rechtsrahmen*.

Q001

Wo reicht ein in Deutschland ansässiger UAS-Betreiber seine STS-Erklärung nach EU 2019/947 ein?

- A) Bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) per E-Mail an die zuständige Bezirkskontrollstelle
- B) Direkt bei der EASA in Köln über das europäische Antragsportal
- C) Beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) über das Online-Portal des LBA ✓**
- D) Bei der zuständigen Landesluftfahrtbehörde des Wohnsitz-Bundeslandes

Erklärung: STS-Erklärungen werden in Deutschland zentral beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) eingereicht. Das LBA stellt hierfür ein eigenes Online-Portal bereit; weder die Deutsche Flugsicherung (DFS) noch die EASA bearbeitet diese Erklärungen. Die Landesluftfahrtbehörden sind für Aufstiegserlaubnisse nach Landesrecht zuständig, nicht jedoch für Erklärungen nach Anhang 1 EU 2019/947.

Q002

Welche Mindestdeckungssumme schreibt die EU-Verordnung 785/2004 für Drohnen unter 500 kg vor – und welches deutsche Gesetz macht die Versicherung verbindlich?

- A) 750.000 Sonderziehungsrechte (SZR), in Deutschland verbindlich gemacht durch § 43 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ✓**
- B) 500.000 SZR, geregelt im § 21 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)
- C) 1.000.000 Euro, geregelt im § 27c LuftVG
- D) 100.000 Euro, geregelt in der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)

Erklärung: § 43 LuftVG verpflichtet jeden Halter eines Luftfahrzeugs – einschließlich Drohnen – zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung. Die Mindestdeckungssumme richtet sich nach EU 785/2004 und beträgt für UAS unter 500 kg 750.000 SZR (rund 900.000 – 1.000.000 Euro). Versicherer bieten in der Praxis Summen von 1,5 bis 5 Mio. Euro an. SZR ist die deutsche Abkürzung für „Sonderziehungsrechte“ (international: SDR).

Q005

Während eines STS-01-Einsatzes über einem öffentlichen Park werden Personen erkennbar aufgenommen. Welche deutsche Rechtsgrundlage – über die DSGVO hinaus – ist für die Veröffentlichung dieser Aufnahmen einschlägig?

- A) § 21h LuftVO – geografische Gebiete
- B) § 43 LuftVG – Haftpflichtversicherung
- C) § 22 Kunsturhebergesetz (KUG) – Recht am eigenen Bild ✓**
- D) § 4 LuftVO – Fluguntauglichkeit

Erklärung: Die Verbreitung erkennbarer Personenaufnahmen unterliegt in Deutschland § 22 Kunsturhebergesetz (KUG) – „Recht am eigenen Bild“. Die DSGVO regelt die Verarbeitung personenbezogener Daten, das KUG zusätzlich die Veröffentlichung. Ausnahmen ergeben sich aus § 23 KUG (z. B. Personen der Zeitgeschichte, Beiwerk). § 21h LuftVO, § 43 LuftVG und § 4 LuftVO betreffen nicht den Personenbildschutz.

Q007

Welches Mindestalter hat Deutschland für Fernpiloten in der „speziellen“ Kategorie nach EU 2019/947 festgelegt – und wo ist dies dokumentiert?

- A) 14 Jahre, festgelegt im § 27c LuftVG
- B) 16 Jahre – Deutschland hat keine Reduktion gegenüber dem EU-Standardalter aus Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a EU 2019/947 vorgenommen; dokumentiert in der FAQ des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) ✓**
- C) 18 Jahre, festgelegt durch nationale Umsetzung des BMDV
- D) 15 Jahre, festgelegt durch das LBA in der FAQ zu Drohnenführerschein

Erklärung: Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a EU 2019/947 erlaubt Mitgliedstaaten, das Mindestalter für Fernpiloten in der speziellen Kategorie auf bis zu 14 Jahre zu reduzieren (offene Kategorie: bis zu 12 Jahre). Deutschland hat von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht – es gilt durchgängig 16 Jahre, sowohl in der offenen als auch in der speziellen Kategorie. Dies ist auf der FAQ-Seite des LBA dokumentiert.

Q009

Welche Beschränkung gilt im Bereich des Berliner Regierungsviertels für UAS-Flüge unterhalb der bemannten Luftfahrt?

- A) Eine reine Höhenbeschränkung von 30 m über Grund ohne radialen Sperrbereich
- B) Keine Sonderregelung; es gilt nur das allgemeine § 21h LuftVO mit 100 m Mindesthöhe
- C) Eine Sperrzone nur während Bundestagssitzungen, durch NOTAM aktiv geschaltet
- D) ED-R 146 mit einem Radius von etwa 5,6 km um den Reichstag; im inneren Bereich von rund 1,85 km (eine Seemeile) sind UAS-Flüge praktisch vollständig untersagt – Ausnahmen erteilt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nur sehr restriktiv ✓**

Erklärung: Das Berliner Regierungsviertel ist als Flugbeschränkungsgebiet ED-R 146 mit einem Radius von ca. 5,6 km um den Reichstag eingerichtet. Im inneren Bereich (ca. 1,85 km / eine Seemeile) ist UAS-Betrieb faktisch verboten; selbst gewerbliche Ausnahmen werden durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nur sehr restriktiv erteilt und erfordern u. a. die Vorabunterrichtung des Lagezentrums der Polizei.

Q012

Wer ist in Deutschland der primäre Adressat einer UAS-Ereignismeldung nach EU 376/2014, und welcher zusätzliche Adressat ist bei Unfällen und schweren Störungen verpflichtend?

- A) Primär die DFS, zusätzlich die EASA per Web-Formular
- B) Primär das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) – per E-Mail an occurrence@lba.de oder über das europäische Aviation Reporting Portal (ECCAIRS2) – und bei Unfällen und schweren Störungen zusätzlich unverzüglich die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU, [bfu-web.de](https://www.bfu-web.de)) ✓**
- C) Primär die Landespolizei, zusätzlich das BMDV
- D) Primär das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), zusätzlich die DFS

Erklärung: Ereignismeldungen nach EU 376/2014 sind in Deutschland an das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zu richten – per E-Mail an occurrence@lba.de oder seit Februar 2023 zentral über das europäische Aviation Reporting Portal (ECCAIRS2). Bei Unfällen und schweren Störungen ist zusätzlich unverzüglich die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU, <https://www.bfu-web.de>) zu benachrichtigen. Diese Doppelpflicht trifft auch UAS-Betreiber.

Q014

Wer stellt in Deutschland den STS-Fernpilotenkompetenznachweis nach bestandener praktischer Prüfung aus, und wo wird die Prüfung abgelegt?

A) Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) stellt den Nachweis aus; die praktische Prüfung wird bei einer vom LBA anerkannten Stelle für die praktische Ausbildung und Prüfung von Fernpiloten (PStF-P) abgelegt, die in der Liste der anerkannten Stellen auf lba.de geführt ist ✓

B) Die DFS auf Grundlage der EASA-Prüfungsdatenbank; Prüfung in jedem Modellflugverein

C) Der Bundesverband Copter Piloten (BVCP) stellt den Nachweis aus; Prüfung beim Hersteller

D) Die EASA stellt den Nachweis direkt aus; Prüfung an einer beliebigen ATO innerhalb der EU

Erklärung: Der STS-Fernpilotenkompetenznachweis wird in Deutschland ausschließlich vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ausgestellt. Die zugehörige praktische Prüfung muss bei einer vom LBA anerkannten Stelle für die praktische Ausbildung und Prüfung von Fernpiloten (PStF-P) erfolgen. Die Liste der anerkannten Stellen ist auf der LBA-Website veröffentlicht – Betreiber sollten dort die Aktualität der Anerkennung vor jeder Buchung prüfen.

Q018

Welche Aussage zum nationalen Standardszenario DE.STS.FARM trifft zu?

A) DE.STS.FARM ist ein EU-weites Standardszenario gemäß Anhang 1 EU 2019/947 und steht allen Mitgliedstaaten zur Verfügung

B) DE.STS.FARM ist ein rein nationales Standardszenario für landwirtschaftliche UAS-Einsätze bis 50 kg MTOM; neue Erklärungen werden seit dem 01.01.2024 nicht mehr angenommen, und bestehende Erklärungen verlieren ihre Gültigkeit zum 01.01.2026 ✓

C) DE.STS.FARM gilt unbefristet und ersetzt STS-01 und STS-02 für landwirtschaftliche Einsätze in Deutschland

D) DE.STS.FARM ist eine Betriebsgenehmigung ausschließlich für Modellflugvereine

Erklärung: DE.STS.FARM ist ein rein nationales Standardszenario, das das BMDV gemeinsam mit dem LBA für den landwirtschaftlichen UAS-Einsatz bis 50 kg MTOM (z. B. Pflanzenschutzmittel, Düngemittel und Saatgut) entwickelt hatte. Mit Wirkung zum 01.01.2024 werden keine neuen Erklärungen mehr angenommen – bereits eingereichte Erklärungen verlieren ihre Gültigkeit zum 01.01.2026. Die EU-weiten Standardszenarien STS-01 und STS-02 nach Anhang 1 EU 2019/947 bleiben davon unberührt.

Q021

Welches Verfahren bearbeiten in Deutschland die Landesluftfahrtbehörden (LLB), und welches Verfahren bleibt dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) vorbehalten?

- A) LLB bearbeiten STS-Erklärungen; das LBA bearbeitet ausschließlich Open-Category-Anfragen
- B) LLB bearbeiten nationale Open-Category-Aufstiegserlaubnisse (z. B. bei Abweichungen vom Standard-Open-Rahmen); STS-Erklärungen, Betriebsgenehmigungen nach Artikel 12 EU 2019/947 sowie LUC bleiben zentral beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ✓**
- C) LLB und LBA bearbeiten beide Verfahren parallel; der Antragsteller wählt frei
- D) LLB bearbeiten nur Modellflug; jegliches UAS-bezogene Verfahren liegt ausschließlich beim LBA

Erklärung: Die Zuständigkeiten sind in Deutschland klar getrennt. Die Landesluftfahrtbehörden (LLB) bearbeiten nationale Open-Category-Aufstiegserlaubnisse (z. B. bei Abweichungen von den Standard-Open-Bedingungen, häufig für gewerbliche Flüge in einzelnen Bundesländern). Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) bearbeitet zentral alle Specific-Category-Verfahren: STS-Erklärungen, Betriebsgenehmigungen nach Artikel 12 EU 2019/947 sowie das Light UAS Operator Certificate (LUC). Ein STS-Pilot wendet sich für seine Erklärung immer an das LBA.

Q022

Über welche Klasse von Anlagen verbietet § 21h LuftVO den UAS-Betrieb ohne ausdrückliche Zustimmung der jeweils zuständigen Stelle?

- A) Nur über bemannten Verkehrsflughäfen
- B) Nur über Bahnhöfen mit Fernverkehrshaltepunkt
- C) Nur über zoologischen Gärten
- D) Über Anlagen und Bereichen nach § 21h Absatz 3 LuftVO – u. a. Industrieanlagen, Justizvollzugsanstalten, Einrichtungen des Maßregelvollzugs, militärische Anlagen und Organisationen, Anlagen der zentralen Energieerzeugung und Energieverteilung, Einrichtungen der biologischen Schutzstufe BSL-4, Liegenschaften der Polizei sowie Einsatzorte von Polizei, Feuerwehr und Katastrophenschutz ✓**

Erklärung: § 21h Absatz 3 LuftVO listet in mehreren Nummern Anlagen und Bereiche auf, über denen UAS-Betrieb grundsätzlich nur mit ausdrücklicher Zustimmung der zuständigen Stelle zulässig ist: Nummer 3 erfasst Industrieanlagen (einschließlich kerntechnischer Anlagen), Justizvollzugsanstalten, Einrichtungen des Maßregelvollzugs, militärische Anlagen und Organisationen, Anlagen der zentralen Energieerzeugung und -verteilung sowie BSL-4-Einrichtungen; Nummer 4 nennt Liegenschaften der Polizei und sonstiger Sicherheitsbehörden; Nummer 11 betrifft Einsatzorte von Polizei, Feuerwehr und Katastrophenschutz. Diese Bereiche sind auf dipul kartografisch hinterlegt; ein Verstoß ist nach § 58 LuftVG bußgeldbewehrt und kann im Einzelfall nach § 315 StGB (Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr) strafbar sein.

KOMPLETTPAKET**Bestehen Sie die Prüfung beim ersten Versuch**

Alles, was Sie zum Bestehen der Theorieprüfung brauchen - **an einem Ort.**

- ✓ **Hunderte Prüfungsfragen im Stil der echten Prüfung**
- ✓ **Ausführliche Erklärung zu jeder Antwort**
- ✓ **Sofortiger Zugang direkt nach dem Kauf**
- ✓ **Und viele weitere Informationen**

Hier kaufen →

drohnenfuhrerschein.de