

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/21394 –**

Erprobung von Flugtaxis und der Aktionsplan der Bundesregierung für Drohnen und Flugtaxis

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Aktionsplan der Bundesregierung für Drohnen und Flugtaxis soll Unmanned Aircraft Systems (UAS) zum Durchbruch verhelfen. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, will damit u. a. Forschung und Entwicklung sowie den Übergang von UAS in die Praxisanwendung fördern (vgl. Bundestagsdrucksache 18800).

In Bezug auf Flugtaxis heißt dies, dass Zertifizierungen für Fluggerät und Flugplätze sowie Piloten erarbeitet werden müssen. Hier gibt es großen Abstimmungsbedarf auf europäischer und internationaler Ebene. Trotzdem werden dem Thema Flugtaxis im Aktionsplan nur zwei Seiten gewidmet.

Nachfolgend soll daher erörtert werden, welche Schritte genau nötig sind, um auch Flugtaxis in unserem Land zum Durchbruch zu verhelfen.

1. Welche Hürden sieht die Bundesregierung bei der Zertifizierung von Flugtaxis?
2. Wie sollen diese Hürden nach Ansicht der Bundesregierung beseitigt werden?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Zertifizierung (Musterzulassung) von Luftfahrzeugen, welche sich autonom im Luftraum bewegen, wird in Europa von der European Union Aviation Safety Agency (EASA) erarbeitet. Damit ist sichergestellt, dass in ganz Europa einheitliche Bedingungen für die Zertifizierung solcher Luftfahrzeuge zur Anwendung kommen. Allerdings sind die Zertifizierungsvorschriften, d. h. die Grundlagen der technischen Prüfung (Bauvorschriften), welche den Maßstab für die Zertifizierung solcher Luftfahrzeuge darstellen, derzeit noch nicht abschließend festgelegt.

3. Welche Hürden sieht die Bundesregierung bei der Zertifizierung von Flugplätzen?
4. Wie sollen diese Hürden nach Ansicht der Bundesregierung beseitigt werden?
15. Sollen nach Ansicht der Bundesregierung Flugplätze für Flugtaxis in den Städten entstehen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, welche Anforderungen müssen diese Flugplätze nach Ansicht der Bundesregierung erfüllen?

Die Fragen 3, 4 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Solange die Einstufung der eingesetzten Luftfahrzeuge und deren Zulassung sowie der vorgesehene Flugbetrieb und die hierfür anzuwendenden Verkehrsregeln nicht europaweit einheitlich definiert sind und die Auswirkungen auf Menschen und Umwelt nicht abgeschätzt werden können, sind generelle Aussagen zu dauerhaften Genehmigungsvoraussetzungen und technischen Anforderungen für besondere Flugplätze für Flugtaxis beziehungsweise für bestehende Flugplätze nicht möglich. Die Erarbeitung von Anforderungen an die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugtaxis wird auf internationaler und europäischer Ebene begleitet.

Für den Betrieb von Flugtaxis können speziell im urbanen Raum Start- und Landeplätze vorgesehen werden, um einen geordneten Personenverkehr zu gewährleisten. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18435 verwiesen

5. Wie viele Passagiere sollten nach Ansicht der Bundesregierung mit einem Flugtaxi befördert werden dürfen?

Die maximal zulässige Anzahl von Passagieren sollte an der Art des Luftfahrzeuges und den dafür anzuwendenden Bauvorschriften sowie dem vorgesehenen Einsatzszenario festgemacht werden. So sind z. B. „leichte Luftfahrzeuge“, welche nach der Bauvorschrift CS-VLA zugelassen werden, auf zwei Insassen beschränkt, „Commuter-Flugzeuge“ nach der Bauvorschrift CS-23 können bis zu 19 Passagiere befördern.

6. Welche sicherheitsrelevanten Redundanzen müssen sich nach Ansicht der Bundesregierung an Board von Flugtaxis befinden?

Das Konstruktionsprinzip des Luftfahrzeuges (Drehflügel, Starrflügel, Kombiniertes Hybrid-Luftfahrzeug) wird auf die vorzusehenden Sicherheitssysteme einen starken Einfluss haben. Dabei wird die Lösung plötzlich auftretender Störungen, welche die Systeme selbstständig als solche erkennen und bewältigen müssen, die vorzusehenden Sicherheitseinrichtungen und Redundanzen bestimmen.

7. Welche Zulassung benötigen Flugtaxi-Piloten nach Ansicht der Bundesregierung?
8. Plant die Bundesregierung, grundlegend neue Definitionen in Bezug auf Anforderungen an den Beruf des Flugtaxi-Piloten zu erarbeiten?
9. Plant die Bundesregierung, die klassische Ausbildung zum Verkehrs-piloten auch auf Flugtaxis auszuweiten?
10. Plant die Bundesregierung, die Privatpiloten-Lizenz um die Anforderungen des gewerblichen Personentransports zu erweitern, sodass auch Flugtaxi-Piloten berücksichtigt werden?
11. Bis wann soll es nach Kenntnis der Bundesregierung eine eindeutige Zulassung für Flugtaxi-Piloten geben?
12. Mit wie vielen Lizenzen für Flugtaxi-Piloten rechnet die Bundesregierung künftig?
13. Werden nach Ansicht der Bundesregierung weitere Kapazitäten in den Luftfahrtbehörden für die Lizenzvergabe an Flugtaxi-Piloten benötigt?
14. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die EASA erarbeitet zurzeit Vorschriften für die Ausbildung von Steuerern unbemannter Fluggeräte in der sogenannten zulassungspflichtigen Kategorie, zu der auch Flugtaxis gehören. Die Regelungen werden sich in Bezug auf die Anspruchshöhe und die Inhalte an den Bestimmungen für die reguläre bemannte Luftfahrt orientieren. Die EU-Mitgliedstaaten werden durch ihre Mitwirkung in den entsprechenden Arbeitsgruppen und Gremien eingebunden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3, 4 und 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18435 verwiesen.

16. Bis wann will die Bundesregierung Anflugverfahren und Abflugverfahren von Flugtaxis an Flughäfen entwickelt haben?

Flugverfahren können erst in die Projektplanung aufgenommen werden, wenn ein konkreter Bedarf an einem Flugplatz vorliegt.

17. Wie viele weitere Testfelder für die Erprobung von Flugtaxis sind nach Kenntnis der Bundesregierung geplant?
18. Wo sollen weitere Testfelder für die Erprobung von Flugtaxis nach Kenntnis der Bundesregierung entstehen?

Fragen 17 und 18 werden aufgrund Ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung plant zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Testfelder für Flugtaxis. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

19. Um wie viel wird die Forschungsförderung für Flugtaxi ausgebaut?

Aussagen zur Höhe der Forschungsförderung für Flugtaxi können erst nach Beschluss des Bundeshaushalts für das Jahr 2021 getroffen werden.