

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Markus Herbrand, Dr. Gero Clemens Hocker, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung

– Drucksachen 19/28179, 19/29354 –

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung nationaler Regelungen an die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die unbemannte Luftfahrt mittels Cargodrohnen und Flugtaxis ist ein vielversprechender Wirtschaftszweig, der sich immer schneller weiterentwickelt. Unmanned Aircraft Systems (UAS) sind längst keine Spielzeuge mehr, sondern Werkzeuge mit vielfältigen Einsatzbereichen. So beschäftigt die sogenannte Drone Economy in Deutschland bereits rund 10.000 Arbeitnehmer, die mit innovativen Lösungen in Landwirtschaft, Gesundheit, Verkehr, Logistik und vielen weiteren Bereichen Wertschöpfung und Wohlstand in Deutschland schafft. Das weitere Potenzial des Marktes ist gewaltig und wird auf 90 Milliarden Euro in den nächsten zehn Jahren bis hin zu etwa 1,5 Billionen Euro bis zum Jahr 2040 geschätzt.

Eine besondere Relevanz bringt die Drone Economy für den Wirtschaftsstandort Deutschland mit. Sie führt die hochinnovative Gründerszene mit Universitäten, Forschungseinrichtungen, Softwareentwicklern, der Kommunikationsbranche und der

klassischen Luftfahrtindustrie zusammen und erzeugt dadurch wichtige Synergieeffekte. Deswegen muss es Ziel sein, dieses Potenzial zu heben und Deutschland langfristig als Leitmarkt für unbemannte Luftfahrtsysteme zu etablieren. Hierfür ist allerdings die unbürokratische Anwendung und Nutzung von UAS ein zentraler Bestandteil, ohne den dieses Ziel nicht erreicht werden wird.

Die Europäische Kommission hat mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge gute Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche europäische Drone Economy geschaffen. Diese muss nun in nationales Recht überführt werden. Dazu bedarf es einerseits eines Genehmigungsverfahrens, das die Anwendung und Nutzung von UAS vor allem für kommerzielle Zwecke einfach und unbürokratisch ermöglicht. Andererseits sollten Flugverbotszonen nur dort ausgewiesen werden, wo tatsächlich Gefahr für Mensch und Umwelt besteht.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Zuständigkeit für alle Betriebserlaubnisse der „speziellen“ Kategorie dem Luftfahrt-Bundesamt zuzuweisen, um ein bundesweit einheitliches Genehmigungsverfahren zu garantieren;
2. die in der Luftverkehrsverordnung vorgesehenen Regelungen und Beschränkungen für den Betrieb unbemannter Flugobjekte streng am europäischen Recht auszurichten;
3. die von der Europäischen Kommission vorgenommene Kategorisierung in „offen“, „speziell“ und „zulassungspflichtig“ nicht mit weiteren Regeln zu ergänzen;
4. Pilotregionen und Pilotprojekte in Deutschland zu definieren, bei denen offenere Regelungen für die Erprobung von Drohnen und Flugtaxi gelten können.

Berlin, den 4. Mai 2021

Christian Lindner und Fraktion

Begründung

Deutschland soll Leitmarkt für unbemannte Luftfahrt werden. Damit einher geht unweigerlich die Möglichkeit der Nutzung von UAS ohne überbordende Bürokratie. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung leistet dies allerdings nicht. Im Gegenteil werden unnötige bürokratische Hürden und Verbote für die Nutzer von UAS geschaffen. Dabei stellt der europäische Rahmen bereits eine überaus solide Grundlage für den sicheren Betrieb unbemannter Luftfahrzeugsysteme dar. Zu Recht hat der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Gesetzentwurf empfohlen, die geplanten Änderungen der LuftVO insgesamt zu streichen.

Die Bundesregierung hat sich 2020 in ihrem Aktionsplan „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“ klar dazu bekannt, in Deutschland einen Leitmarkt für die Nutzung unbemannter Luftfahrtsysteme etablieren zu wollen. Diesem Anspruch wird der Gesetzentwurf der Bundesregierung nicht gerecht. Denn durch die Pläne der Bundesregierung würden sogenannte geographische Gebiete geschaffen werden, die UAS-Anwendungen systematisch unterdrücken. Mit insgesamt 37 Verboten (vgl. § 21h Absatz 1 und 2 des Entwurfs der LuftVO) würden die Erbringung von nützlichen Dienstleistungen mit unbemannten Fluggeräten zum Wohl der Gesellschaft erschwert, verhindert oder unwirtschaftlich gemacht werden. Daran ändern auch die teilweisen Erlaubnisvorbehalte und Ausnahmebestimmungen nichts. Die geltenden Flugverbotszonen, insbesondere in Bezug auf Wohngebiete, bestimmte Industrieanlagen und Einsatzorte von Polizei und Rettungskräfte sind entsprechend anzupassen, da sie den nutzbringenden Einsatz von UAS in unnötiger Weise verhindern. Dabei sollte die Bundesregierung sich nicht von Stigmatisierungen leiten lassen (Ausspähen, Ausforschung, Irritierung, Behinderung, Natur- und Umweltfeindlichkeit), sondern die positiven Aspekte von UAS im Blick haben (ressourcenschonend, umweltfreundlich, emissionsarm im Gegensatz zur bemannten Luftfahrt). Die Regelungen in § 21h Absatz 1 und 2 des Entwurfs der LuftVO sind daher noch einmal auf den Prüfstand zu stellen und im Lichte einer wirklich anwenderfreundlichen Regulatorik abzumildern. Anders wird sich ein deutscher Leitmarkt für unbemannte Luftfahrtsysteme nicht etablieren.

Die von der Europäischen Kommission vorgenommene Kategorisierung anhand einer Risikobewertung in „offen“, „speziell“ und „zulassungspflichtig“ darf nicht weiter geregelt werden. Ansonsten wird die LuftVO eine fachgerechte Beurteilung beschneiden oder mit kritischen Vorgaben versehen. Besonders die Nutzung von UAS in der „offenen“ und in der „speziellen“ Kategorie haben in diesem Zusammenhang enormes Potenzial für kommerzielle Anwendungen und haben nichts mit der Drohnennutzung als Freizeitvergnügen gemein.

Darüber hinaus plant die Bundesregierung einen bürokratischen Flickenteppich, der die kluge und effiziente Anwendung von UAS ver- und behindert. Anstatt eine dezentrale Behördenstruktur für die Genehmigung von Betriebserlaubnissen der „speziellen“ Kategorie beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) anzusiedeln, sollen die Landesluftfahrtbehörden diese Aufgabe übernehmen. Dabei heißt es explizit im Gesetzentwurf, dass ohne den Aufbau eines behördeneigenen (Spezial-)Fachwissens der Prüfungsaufwand „künftig kaum sachgerecht zu bewerkstelligen sein“ wird. Auch wird darauf hingewiesen, dass es für die Landesluftfahrtbehörden schwierig werden könnte, „eigenes geeignetes Fachpersonal dauerhaft aufzubauen, zumal nicht sicher ist, ob dieses in entsprechender Zahl und Qualifikation auf dem Arbeitsmarkt verfügbar wäre“.

Momentan werden von der Bevölkerung lediglich Transportdrohnen für medizinische Zwecke akzeptiert. Angesichts der Vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten wie z. B. Flugtaxis kann hier für mehr Akzeptanz gesorgt werden. Dafür wird es zumindest für eine Übergangsphase auch erforderlich sein, Pilotregionen und Pilotprojekte in Deutschland zu ermöglichen, bei denen offenere Regelungen für die Erprobung von Drohnen und Flugtaxis gelten. Solche Projekte können einen entscheidenden Beitrag dazu leisten, der Bevölkerung zu zeigen, dass die unbemannte Luftfahrt in vielen Lebensbereichen einen großen Nutzen hat.

