

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Daniela Wagner, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Cem Özdemir, Markus Tressel, Lisa Badum, Harald Ebner, Kai Gehring, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**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:

Mit zivilen Drohnen und Flugtaxis kommt eine neue Verkehrssparte in Kombination mit der Eröffnung einer dritten Verkehrsebene auf uns zu. Entwickelt sich der Markt entsprechend den Erwartungen der Branche, bedeutet das eine historische Zäsur in der Nutzung des öffentlichen Raums. Es geht um nichts Geringeres als die Bewirtschaftung des äußerst sensiblen untersten Luftraums.

Mit der Aussicht auf einen massenhaften Einsatz unbemannter Luftfahrzeugsysteme muss die Frage nach dem Mehrwert des neuen Geschäftsfelds für die Gesellschaft, für die Mobilitätswende, für die Lösung des Klimaproblems des Verkehrssektors und für die Lebensqualität der Menschen gestellt werden. Es gibt eine Vielzahl hoch sinnvoller Anwendungen, wie beispielsweise im Sicherheitsbereich, bei der Kartographie und Vermessung, der Überprüfung von Infrastruktur und Bauwerken, dem Transport medizinischer Produkte oder auch der Belieferung abgelegener Gegenden. Für Sparten wie den Güter- und Personentransport, die künftig im städtischen Bereich die eigentliche Masse des Verkehrs generieren sollen, ist es aber bisher nicht gelungen, die zentrale Fragen nach dem Mehrwert für Gesellschaft und Klima überzeugend zu beantworten. Entsprechend bestätigen auch Umfragen seit Jahren immer wieder aufs Neue, dass die Bevölkerung einer solchen Entwicklung skeptisch bis ablehnend gegenübersteht.

Es zeichnet sich ab, dass die Energiebilanz von Beförderungsleistungen durch Drohnen im städtischen Umfeld gegenüber dem Bodenverkehr ungünstig ausfällt. Der Nachweis, dass dieses Geschäftsfeld einen Beitrag zur Lösung der massiven Klimaprobleme des Verkehrssektors leisten kann, wurde bisher nicht erbracht.

Es ist bekannt, dass Menschen auf Verkehr, der über ihren Köpfen stattfindet, besonders sensibel reagieren. So hat z. B. Fluglärm bei gleicher Lärmbelastung umfangreichere gesundheitliche Auswirkungen als andere Umgebungslärmquellen. Bei Drohnenflugbetrieb im untersten Luftraum treten neben dem Lärm weitere Probleme wie die mögliche Verletzung der Privatsphäre und ein allgemeines Gefühl der Bedrohung oder Belästigung hinzu. Unter anderem eine Umfrage von Sky Limits, einem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekt der TU Berlin zeigt, dass derartige Sorgen weit verbreitet sind und sich entsprechend die Akzeptanz für die Erbringung von Beförderungsleistungen durch Drohnen in engen Grenzen hält.

Angesichts dessen ist es vernünftig, dem neuen Geschäftsfeld nicht alle Schleusen zu öffnen, sondern sorgfältig abzuwägen, für welchen Zweck wann und wo geflogen werden darf. Dabei geht es selbstverständlich zuallererst um die Sicherheit in der Luft und auf dem Boden. Zugleich muss es aber auch triftige Gründe dafür geben, wenn Menschen Flüge über ihren Köpfen und im untersten Luftraum hinnehmen sollen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. darzulegen, welche Drohnenanwendungen einen echten Beitrag zur Energieeinsparung und zur Lösung der massiven Klimaprobleme des Verkehrssektors leisten können;
2. mit Blick auf die Lebensqualität der Menschen zu gewichten, welche Drohnenanwendungen einen Flugbetrieb im äußerst sensiblen untersten Luftraum und über bewohntem Gebiet rechtfertigen;
3. festzuhalten, dass wirtschaftliche Interessen allein keinen Rechtfertigungsgrund für Drohnenflüge im untersten Luftraum über bewohntem Gebiet und über Naturschutzgebieten darstellen;
4. entsprechend den Nummern 1 bis 3 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit allgemeine Vorgaben bezüglich der Genehmigung von Überflügen über bewohntem Gebiet zu machen;
5. festzulegen, dass die Lärmbelastung in der Umgebung der Landeplätze und unter den künftigen Drohnenflugrouten deutlich unter der Schwelle zur Gesundheitsschädlichkeit von Luftverkehr liegen muss, wie sie von der WHO im Jahr 2018 definiert wurde;
6. um der Willkür vorzubeugen, zu definieren, welcher Aufwand für den Drohnenbetreiber oder die -betreiberin als zumutbar gilt, wenn die Erlaubnis der Betroffenen für Überflüge über deren Wohngrundstücke eingeholt werden muss;
7. anders als im vorliegenden Gesetzentwurf, der keinerlei Abstand vorsieht, für Drohnenflüge einen seitlichen Abstand von 100 Metern zu Wohngrundstücken vorzuschreiben;
8. alle Wohngrundstücke als geographische Gebiete im Sinne von Flugverbots- oder Beschränkungszonen in die (elektronischen) Karten für Drohnenpilotinnen und -piloten aufzunehmen;
9. Vorkehrungen dafür zu treffen, dass Verstöße gegen Flugverbote über Wohngrundstücken und Naturschutzgebieten von berufener Seite erkannt und geahndet werden und die Aufgabe des Detektierens und Meldens nicht der Wohnbevölkerung zuzumuten;

10. dafür Sorge zu tragen, dass künftig für den Drohnenbetrieb anfallende Flugsicherungskosten und die Kosten für Errichtung und Betrieb von Flugsicherungsrichtungen von den Drohnenbetreibern vollständig getragen werden;
11. sich in der EU für verpflichtende technische/elektronische Vorrichtungen an den Drohnen für ein Geofencing einzusetzen, das den Einflug in Flugverbotszonen verhindert, sofern keine Einflugerlaubnis vorliegt, und in der Folge unter anderem alle Wohngrundstücke in das Geofencing einzubeziehen;
12. bei der EU für geeignete Messmethoden und Parameter für die Festlegung von Drohnenlärm-Grenzwerten einzutreten und deren Entwicklung zu unterstützen;
13. sich bei der EU für strenge Lärmgrenzwerte bei der Zulassung aller Drohnenklassen einzusetzen.

Berlin, den 4. Mai 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

