

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Leif-Erik Holm und der Fraktion der AfD

Handlungsfelder zur Etablierung unbemannter Luftfahrtsysteme als neue Verkehrsträger

Durch die vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten werden unbemannte Luftfahrtsysteme (UAS) zunehmend für die unterschiedlichsten gewerblichen Zwecke genutzt (<https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/zukunft-innenstaedte-warentransport-drohne-100.html>) und ergänzen die landwirtschaftliche Bewirtschaftung (<https://www.handelsblatt.com/technik/digitale-revolution/digitale-revolution-der-automatisierte-acker-wie-roboter-und-drohnen-die-landwirtschaft-umkrempeln/26266548.html>). Außerdem können UAS dringend benötigte Produkte in Gebiete liefern, die mit konventionellen Verkehrsmitteln nur schwer erreichbar sind. Mit dem gezielten Einsatz von UAS gewinnen solche Gebiete an Attraktivität. Das gilt nicht nur für abgelegene oder schwer zugängliche Gebiete, sondern für den ländlichen Raum in der Breite (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/aktionsplan-drohnen.pdf?__blob=publicationFile).

Mit ihrem Aktionsplan „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“ will die Bundesregierung den neuen Verkehrsträgern den Weg in die Anwendung ebnen und Deutschland als wettbewerbsfähigen Innovationsstandort etablieren – unter der Prämisse, gleichzeitig die öffentliche Sicherheit und Ordnung als höchstes Gut zu wahren (ebd.).

Seit 2018 findet die Rechtsetzung für den Betrieb unbemannter Fluggeräte auf EU-Ebene statt. Grundlage ist die sogenannte EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit)-Grundverordnung. Mit den am 1. Juli 2019 in Kraft getretenen EU-Verordnungen (EU) 2019/945 und (EU) 2019/947 sind weitere rechtliche Vorgaben ergangen und grundsätzlich ab dem 1. Juli 2020 von den EU-Mitgliedstaaten anzuwenden.

„Aufgrund der europäischen Regelungskompetenz entfällt die Möglichkeit, den Rechtsrahmen für die unbemannten Luftfahrtsysteme national selbständig zu gestalten. Die Mitgliedstaaten verfügen aber weiterhin über die Möglichkeit, Regelungen zum Schutz vor dem mutwilligen Missbrauch von UAS oder zum Schutz der Privatsphäre und der Umwelt zu treffen“ (ebd.).

In dieser Kleinen Anfrage möchten die Fragesteller von der Bundesregierung wissen, wie sie im Rahmen ihrer rechtlichen Regelungskompetenz den Aktionsplan „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“ umsetzt und welche weiteren Handlungsfelder sich aus Sicht der Bundesregierung bei der Etablierung unbemannter Luftfahrtsysteme als neue Verkehrsträger ergeben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sieht die Bundesregierung im Rahmen ihrer Regelungskompetenz aktuell rechtliche, regulative und technische Schwierigkeiten, die den gewerblichen Einsatz von UAS insbesondere bei der Versorgung ländlicher und abgelegener Gebiete in Deutschland behindern, und wenn ja, wie sollen diese Schwierigkeiten nach Ansicht der Bundesregierung beseitigt werden?
2. Sieht die Bundesregierung im Rahmen ihrer Regelungskompetenz aktuell rechtliche, regulative und technische Probleme, die den agrarwirtschaftlichen Einsatz von UAS u. a. zur gezielten Anwendung von Pflanzenschutz- und Düngemitteln behindern, und wenn ja, welche Lösungsansätze sieht die Bundesregierung vor?
3. Existieren aus Sicht der Bundesregierung rechtliche, regulative und technische Schwierigkeiten im Rahmen nationaler Regelungskompetenz, die den medizinischen Einsatz von UAS u. a. zum Transport von Arzneimitteln behindern, und falls die Bundesregierung Handlungsbedarf erkennt, wie will sie die bestehenden Probleme beseitigen?
4. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die derzeitigen gesetzlichen Regelungen ausreichend, einen datenschutzrechtlich sicheren gewerblichen Einsatz von UAS zu gewährleisten?
5. Ergreift die Bundesregierung im Rahmen ihrer eigenen Regelungskompetenz Maßnahmen, um die Gefahren durch unkooperative UAS im Umfeld von An- und Abflugbereichen von Flugplätzen zu minimieren, und wenn ja, welche?
6. Sieht die Bundesregierung derzeit Probleme bei der zuverlässigen Detektion und Abwehr potenziell gefährlicher UAS, und wenn ja, welche, und wie will die Bundesregierung diese Probleme beheben?
7. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf im Rahmen ihrer eigenen Regelungskompetenz, um die Kollisionsvermeidung zwischen bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen sicherstellen?
8. Sieht die Bundesregierung einen eigenen Handlungsbedarf, um den sicheren Betrieb automatisierter und autonomer UAS außerhalb der Sichtweise des Steuerers, insbesondere in der Kommunikation im Luftraum, sicherzustellen und mit welchen Maßnahmen will sie diese Herausforderungen ggf. angehen?
9. Welche sonstigen Maßnahmen ergreift die Bundesregierung ggf., um den Anteil kooperativer unbemannter Luftfahrzeuge zu erhöhen?
10. Wie wird bei der Kennzeichnung von UAS gewährleistet, dass die Kennzeichnung auch noch nach einem möglichen Absturz des Fluggerätes verwechslungsfrei auswertbar ist?
11. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung zielführend, die Drohnen im Bundesland des Firmen- oder Wohnsitzes zu registrieren und nicht im Gebiet der Flüge, und wenn ja, warum?
12. Sieht die Bundesregierung aktuell Handlungsbedarf, um im zivilen Bereich die Digitalisierung geografischer UAS- Gebiete dahin gehend zu optimieren, dass die Sichtbarkeit der Verbotsbereiche für die Steuerer z. B. durch optimierte Geo-Sensibilisierung erhöht wird?
13. Sieht die Bundesregierung für UAS besondere Herausforderungen bei Flügen im Gebirge und über See, und trägt nach Auffassung der Bundesregierung die derzeitige Gesetzeslage diesen Anforderungen Rechnung, und wenn jeweils ja, warum?

14. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Fortschritt bei der Umsetzung der europarechtlichen Rahmenbedingungen für den Einsatz von UAS im internationalen Vergleich und Wettbewerb, zum Beispiel im Vergleich mit Österreich, und wo sieht sie für Deutschland ggf. noch Nachholbedarf?
15. Wie hoch waren die gesamten Mittelansätze des Bundes für die Forschungs- und Entwicklungsförderung von UAS und Flugtaxi (vgl. „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“, Aktionsplan der Bundesregierung, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/aktionsplan-drohnen.pdf?__blob=publicationFile S. 29 ff.) sowie der für deren Betrieb erforderlichen Infrastruktur in den Jahren 2019, 2020, 2021 und 2022?
16. Welche Mittel für welche Projekte sind seitens des Bundes mit dem Ziel der raschen Marktreifeerlangung von UAS und Flugtaxi in den Jahren 2019, 2020, 2021 und 2022 in Forschungs- und Pilotvorhaben und in die Einrichtung von Testfeldern und Reallabore geflossen (vgl. „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“, Aktionsplan der Bundesregierung, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/aktionsplan-drohnen.pdf?__blob=publicationFile, S. 31 ff.)?
17. Wie hoch sind die Mittelansätze des Bundes für die Forschungs- und Entwicklungsförderung von UAS und Flugtaxi sowie die für deren Betrieb erforderliche Infrastruktur im Jahr 2023, und welche Instrumente richten sich hierbei ggf. insbesondere an kleine und mittlere Unternehmen und Start-ups?

Berlin, den 24. Januar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

