

Dario Manns, FairFleet GmbH, München

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)480-G

Stellungnahme zur 109. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 19.04.2021

15.04.2021

Schriftliche Stellungnahme

zum „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“

BT-Drucksache 19/...

BR-Drucksache 159/21

Sehr geehrter Herr Cem Özdemir,
sehr geehrte Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur,

ich bedanke mich für Ihre Einladung zu dieser öffentlichen Anhörung als Sachverständigen. Gerne nehme ich nachfolgend Stellung und beziehe mich dabei auf die anwendungsbezogenen Aspekte des Gesetzentwurfs. Es liegt noch reichlich Arbeit vor uns, um die Vorgaben aus Europa sinnvoll umzusetzen. Zunächst möchte ich zusammenfassen:

- Die im Bundestag avisierte Änderung der für Drohnen relevanten Gesetze ist in vorliegender Form innovationsfeindlich und wird ihre wirtschaftliche und technologische Entwicklung in Deutschland hindern, weil stark durch Verbote belasten.
- Ziel sollte es sein, ein optimiertes Gesamtpaket noch in dieser Legislaturperiode in die Umsetzung zu überführen. Zeit ist Geld. Und Deutschland verpasst gerade den Anschluss.
- Es sind überarbeitete LuftVG und LuftVO Varianten im Umlauf, die eine praktikable Anwendung gewährleisten und gleichzeitig gesamtgesellschaftlichen Interessen in Hinblick auf Öko-Bilanz, Sicherheits-Aspekte und wirtschaftlichem Nutzen Rechnung tragen.

Auch im Aktionsplan der Bundesregierung für „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“ findet sich eine Zahl wieder, die die Brisanz deutlich macht: *UAS-basierte Dienstleistungen summieren sich auf 127 Mrd. US-Dollar – jährlich.*¹ In Deutschland gibt es sie noch, die sagemumwobenen Einhörner – sogenannte Unicorns, die in diesem globalen Markt vorne mitmischen. Deutschland hat also eine Vorreiterrolle. Doch wir laufen gerade Gefahr diese zu verspielen.

¹ PricewaterhouseCoopers (2016): Clarity from above – PwC global report on the commercial applications of drone technology

Marktsituation & Reglementierung:

Die Zahl privat genutzter Drohnen in Deutschland liegt aktuell bei beachtlichen 385.000 – kommerziell werden aktuell lediglich rund 45.000 betrieben. Während das Wachstum im Bereich privater Nutzung schrumpft, verdreifacht sich die Zahl kommerziell genutzter Drohnen bis 2025 auf über 130.000. In Deutschland wird also aktuell nur eine von neun Drohnen kommerziell betrieben, 2025 wird es bereits jede dritte Drohne sein.

Die ehemals als Nische der Spielzeug-Branche belächelte Technologie hat also Fuß gefasst. Es wird ein jährliches durchschnittliches Markt Wachstum von 14,5 Prozent erwartet. Vor allem durch den kommerziellen Markt getrieben.

Durch die Möglichkeiten vertikaler Mobilität, Logistik und auch Datenerfassung sind neue Lösungen für alte Probleme entstanden. Darauf fußen zahlreiche Existenzgründungen, die durch ein unnötig strenges Korsett empfindliche, bis Existenz-bedrohende Einbußen erfahren würden.

Diesen Markt sollten wir daher nicht überreglementieren. Sonst wandern die klugen Köpfe ab – und nicht nur die. Ein junger Markt braucht Gelder, die Anschub leisten. Auch die sehen wir schon jetzt häufig andernorts im Einsatz. Pfati Know-how, Ade Innovation und Servus Technologie.

Öffentliche Wahrnehmung:

Negative Schlagzeilen zu Drohnen lassen sich stets auf einzelne schwarze Schafe zurückführen – diese bringt man nicht durch Verbote von ihren Untaten ab. Allerdings erschweren Verbote professionellen Drohnenpiloten die Arbeit. Man bestraft also jene, die mit der Technologie ihr tägliches Brot verdienen.

Wir können von zahlreichen, positiven Erfahrungen berichten. So fliegen wir Drohnen beispielsweise im Umweltschutz (selektive biologische Schädlingsbekämpfung, Rehkitzrettung, etc.). Auch bei der Inspektion kritischer Infrastrukturen wie Hochspannungsleitungen und Pipelines zeigen unsere Einsätze, dass kleine, leichte, emissionsarme Drohnen oftmals die perfekte Alternative zu bemannten Luftfahrzeugen sind. Die Vorteile werden sowohl von Betreibern der Infrastrukturen als auch von den beteiligten Naturschutzbehörden bestätigt. Häufig erfahren wir gerade in diesem Bereich Lob und Anerkennung für unsere minimal-invasive Arbeit in sensiblen Arealen. Da ist es befremdlich, dass Verbote jenseits jeglicher Verhältnismäßigkeit uns Aussperren sollen.

Diese Meinung teilt vermehrt auch die breite Öffentlichkeit. Die Drohne wird als Werkzeug und Hilfsmittel wahrgenommen. Entsprechend sollte die Politik auch mit ihr umgehen.

Sinnvolle Strukturen bedeuten verlässlichen Fortschritt:

Entsprechend ist zum Beispiel eine differenzierte Auseinandersetzung bei der Festlegung geographischer Gebiete als solides Fundament für wirtschaftlichen Drohnenflugbetrieb unumgänglich. Der vorgelegte Entwurf verwehrt den Anwendern dies. Es gibt bewerte Verfahren, die Zeit verschaffen und Lufträume zur sinnvollen Nutzung offenhalten und gleichzeitig adäquat reglementieren.

Ich beziehe hier fraglos Stellung als kommerzieller Anwender, mit eigenen Interessen. Doch ich vertrete dabei nicht nur meine eigenen. Wir agieren als Netzwerk von Tausenden Piloten. Wir unterstützen kleine Piloten im Aufbau ihrer Existenz und schaffen Arbeitsplätze. Weg von high-risk low-skill und hinzu high-tech low-risk. Wir sind eine Plattform, die Austausch und Innovation gewährleistet. Wir schaffen Zugang zu Technologie – angewandter Technologie im Schulterschluss mit Digitalisierung. Doch trotz mannigfaltiger Vorteile werden uns vom Gesetzgeber die Flügel gestutzt. Das Gegenteil wäre nötig. Professionelle Piloten sind der Schlüssel zu Sicherheit und Qualität. So unterstützen wir Baufirmen ihre Projekte termin- und budget-gerecht fertigzustellen und treiben die Digitalisierung in der Baubranche voran. Versicherungen digitalisieren dank Drohnen Daten ganze Prozessketten, Sachverständige arbeiten effizienter und Geschädigten kann in der Not schneller geholfen werden. Doch nur wenn der rechtliche Rahmen stimmt.

Wir setzen uns ein für eine ausnahmslose Anmeldung aller Flüge. Jeder Aufstieg wird bei uns minutiös geplant und rechtlich geprüft. Für einen wenige Minuten dauernden Flug muss ich jedoch mittlerweile mitunter seitenweise Formulare ausfüllen und natürlich auch prüfen lassen. Wir unterstützen die Behörden bei ihrer Arbeit. Doch selbst mit schlanken Prozessen und Digitalisierung führt die sich abzeichnende Situation ad absurdum – ein work-overload für die Ämter, denen schon heute die Ressourcen fehlen. Ein Dogma nachdem erst alles verboten und dann vielleicht wieder erlaubt wird, ist einfach unangebracht.

Nötige Änderungen:

Der Entwurf der unsererseits befürworteten Änderung der LuftVO beinhaltet vier wesentliche Veränderungen, die ich folgenden ohne gewichtete Reihenfolge aufliste:

1. Beseitigung weit aufgefächerter und zersplitterter Zuständigkeit für Betriebsgenehmigungen und Betriebserklärungen sowie Ausnahmegenehmigungen, die sonst zur Folge hätte, dass sich Antragsteller für ein und denselben Flugbetrieb mit mehreren Behörden befassen. Die Zuständigkeiten werden ohne Aufteilung nach Massengrenzen etc. auf das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) und die Landesluftfahrtbehörden (LLB) wie folgt vorgenommen:
 - a. Prüfungen und Erteilung von Kompetenznachweisen/Fernpilotenlizenzen in allen Betriebskategorien: LBA

- b. Betriebsgenehmigungen und Bestätigung von Betriebsanzeigen sowie Ausnahmegenehmigungen im Inland: LLB
 - c. Betreiberzeugnisse für LUC und in der „zulassungspflichtigen“ Betriebskategorie einschließlich Zulassung von UAS: LBA
 - d. Betriebsgenehmigungen und -erklärungen ausländischer Betreiber (Europäische Union und Drittstaaten): LBA
 - e. Zusammenfassung von Betriebsgenehmigungen und Ausnahmegenehmigungen in einen Prozess
2. Eliminierung der strittigen Betriebsverbote/geografischen UAS-Gebiete zugunsten grundsätzlicher Verfahrensregelungen und Zuständigkeiten für die Festlegung von Betriebsbeschränkungen. Geografische UAS-Gebiete sollten, genauso wie andere Lufträume, in einem seit vielen Jahren bewährten Verfahren, außerhalb von LuftVG und LuftVO festgelegt und bekannt gemacht werden (Luftraumkriterienkatalog, Allgemeinverfügungen, Nachrichten für Luftfahrer).
 3. Klarstellung der Ausnahmen/Nichtgültigkeit von Regelungen für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben.
 4. Vereinfachung der Regelungen für den Modellflug, die bewährten nationalen Regelungen folgen – dank diesen gewachsenen Strukturen blüht Deutschland bei der sich aktuell vollziehenden Revolution in der Luftfahrt. Als Quelle qualifizierten Nachwuchs und innovative Ideenschmiede muss der Modellflug in seiner Form erhalten bleiben.

Ziel sollte es sein in Europa nicht den Anschluss zu verlieren. Andere Länder sind uns mittlerweile längst voraus. Trotz unserer ehemaligen Vorreiterrolle. In der Luftfahrt Industrie 4.0 zu etablieren ist ein ambitioniertes Ziel. Doch bei dem wenig vorbelasteten Teilbereich Drohnenflug können wir im Kleinen die Umsetzung eines *Single European Sky* proben. Natürlich ohne den Blick für das große Ganze zu verlieren. Insbesondere die Automatisierung der Flugsicherungsdienste mit nutzergerecht standardisierten Technologien wäre wünschenswert und sollte so im Gesetzentwurf Berücksichtigung finden. Wichtig ist es einen wirtschaftlich förderlichen, sinnvoll strukturierten, organisatorischen Rahmen für den sicheren und effizienten Einsatz gewerblicher Drohnen zu gewährleisten.

Mit freundlichen Grüßen



Dario Manns

CIO & Co-Founder FairFleet GmbH

