bvzd
DER DROHNENVERBAND

POSITIONSPAPIER
JUNI 2018

THEMENÜBERBLICK

UAV-Regulierung auf Bundesebene

Schutz kritischer Infrastrukturen

Reform der Einzelaufstiegsgenehmigungen

Out of Sight-Flüge und technologieneutrale Förderung der Erkennbarkeit von Fluggeräten

Nationaler Beirat unbemannte Luftfahrt (UAV-Beirat) beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

FLY HIGH – die Drohnenstudie 2017

UAV-REGULIERUNG AUF BUNDESEBENE

Die Regulierung von Drohnenflügen auf europäischer Gesetzgebungsebene kommt nicht voran. Die UAV-Regulierung auf Bundesebene muss daher entschieden vorangehen und für Planungs- und Rechtssicherheit für die innovative Drohnenwirtschaft sorgen. Wichtig hierbei ist, dass aktuelle und voraussichtliche Europäische Entwicklungen als Basis für eine nationale Regulierung dienen. Auf nationaler Ebene muss dabei zwingend verhindert werden, dass die Interessen der Drohnenwirtschaft zwischen den singulären Regulierungsansätzen der Bundesländer aufgerieben werden.

SCHUTZ KRITISCHER INFRASTRUKTUREN

Es darf nicht der Drohnenwirtschaft überlassen bleiben, für den Schutz kritischer und technisch sensibler Infrastrukturen sorgen zu müssen. Vielmehr bedarf es eines Miteinanders zwischen Wirtschaft, Politik und Drohnenindustrie, um ein für alle Seiten zufriedenstellendes Ergebnis zu erreichen. Flächendeckende „no fly zones“ können keine Lösung sein, da sie de facto eine zivile, gewerbliche Drohnennutzung unmöglich machen. Aktuelle technologische Entwicklungen zeigen, dass es durchaus andere effektive Methoden der Drohnenabwehr gibt. Daher ist es sinnvoll, im Einzelfall zu entscheiden, welche Maßnahme im konkreten Fall angemessen ist. Hier sind wiederum alle Akteure gefragt und aufgefordert mitzuarbeiten. Zweifelsohne erkennen wir in Zeiten terroristischer Bedrohung auch das vereinzelte Einrichten von Flugverbotszonen an. Da selbst diese jedoch keinen absoluten Schutz bieten, müssen auch Alternativen diskutiert werden.

So ist aus Sicht des BVZD die Erkennbarkeit von Drohnen mittels technischer Hilfsmittel ein Aspekt, dem deutlich mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, unabhängig von der Art der Drohnenabwehr. Besonders Flughäfen oder Industrieanlagen zeichnen sich u.a. dadurch aus, dass sie nicht immer klar abgrenzbar sind. Ohne eine entsprechende Erkennbarkeit von Drohnen und einer dann folgenden Abwehr wird es immer wieder zu kritischen Zwischenfällen mit Drohnen kommen. Deshalb sollte auf diese Entwicklung ein Hauptaugenmerk gelegt werden, nicht auf die Einrichtung von Flugverbotszonen.

REFORM DER EINZELAUFSTIEGSGENEHMIGUNGEN

Ausnahmegenehmigungen für Einzelflüge sind kein probates Mittel für die Regulierung eines Massenphänomens, mit extrem großen Zukunftspotenzial. Zudem müssen bundeslandübergreifende Lösungen gefunden, und die gegenseitige Anerkennungspraxis gestärkt werden.

Anstelle des bisherigen Systems, das ein grundsätzliches Verbot mit einzelnen Ausnahmen vorsieht, plädieren wir für eine Reform, die dem wirtschaftlichen Potenzial genügend Rechnung trägt. Aus unserer Sicht kann dies mit SORA erreicht werden. Die Vorteile dieses Systems sind schon im zivilen Luftverkehr oder in anderen europäischen Ländern erkennbar, die das SORA-System bereits für die zivile Drohnenwirtschaft anwenden.

OUT OF SIGHT-FLÜGE UND TECHNOLOGIENEUTRALE FÖRDERUNG DER ERKENNBARKEIT VON FLUGGERÄTEN

Eines der größten Potenziale des zivilen Drohneneinsatzes liegt im Flugbetrieb außerhalb der Sicht des Piloten, den sogenannten Out of Sight-Flügen.

Aktuelle technische Möglichkeiten bieten bereits die lückenlose Erkennbarkeit von Drohnen, sodass bisherige Flugverbote umgehend aufgehoben werden sollten. Nach bisherigem Sachstand ist immer ein Drohnenpilot erforderlich, der die Drohne ständig überwacht. Dabei werden schon jetzt technische Möglichkeiten (wie künstliche Intelligenz der Drohne und Software) außer Acht gelassen und teilweise Ressourcen unnötig gebunden. Jedenfalls einfache Aufgaben müssen autonom von Drohnen und über die Sichtlinie des Drohnenpiloten hinaus (BVLOS – beyond visual line of sight) möglich sein. Hier steckt ein enormes technologisches wie auch wirtschaftliches Potenzial. Wir erkennen zwar durchaus an, dass es Vorkehrungen für Störfälle im Drohnenbetrieb bedarf; allerdings begründet dieser Umstand nicht, dass Out of Sight-Flüge grundsätzlich verboten werden. Auch hier sollte der technologischen Entwicklung Rechnung getragen werden und eine Anpassung der Gesetzeslage erfolgen.

NATIONALER BEIRAT UNBEMANNTE LUFTFAHRT (UAV-BEIRAT) BEIM BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI)

Seit der Einrichtung des UAV-Beirates beim BMVI ist der BVZD in allen vier Arbeitsgruppen aktiv vertreten und bringt die Interessen der zivilen Drohnenwirtschaft in die vielfältigen Diskussionen und Themenbereiche ein.

- AG 1: Luftverkehrssicherheit und Luftraum
- AG 2: Standards und Recht
- AG 3: Digitalisierung und Entwicklungsperspektiven
- AG 4: Technologie und Infrastruktur

FLY HIGH – DIE DROHNENSTUDIE 2017

Markt, Chancen und Herausforderungen eines wachsenden zivilen Drohneneinsatzes

Rechtliche Restriktionen bremsen die Entwicklung der innovativen Drohnenwirtschaft in Deutschland – das zeigt die Marktanalyse „FLY HIGH“, die im Auftrag des BVZD und der Maslaton Rechtsanwaltsgesellschaft mbH erstellt wurde.

Kostenfreier Download unter www.bvzd.org/themen

BVZD
Branchenverband Zivile Drohnen:
Neue Mobilität, Digitalisierung & Logistik e. V.

Bundesgeschäftsstelle
Berliner Straße 69
13189 Berlin

T 030/ 948 726 74
F 030/ 948 726 75

info@bvzd.org
www.bvzd.org

Stand: 04.06.2018