

DRONES

DAS MAGAZIN FÜR DIE DRONE-ECONOMY

SCHWERPUNKT

ÄRGERNIS BETRIEBSGENEHMIGUNG:

WIE HERAUSFORDERND
IST DIE LAGE WIRKLICH?

HINTERGRUND

Wissenswertes zum Light
UAS Operator Certificate

FALLSCHIRME

Letzte Rettung oder
zusätzliches Risiko?

PRAXIS-CHECK

So hilfreich ist die digitale
Plattform unbemannte Luftfahrt



CLEARED TO LAND

**UAS-GESTÜTZTE VERMESSUNG VON
INSTRUMENTENLANDESYSTEMEN AN FLUGHÄFEN**



„INSBESONDERE MITTELSTANDSFEINDLICH“

Meine Analyse: Dr. Klaus Scho, CEO von Germandrones

Das Genehmigungsverfahren für den Einsatz unbemannter Luftfahrtsysteme (UAS) ist in Deutschland seit dem 31. Dezember 2020 für Drohnen ab 250 Gramm verpflichtend, was im unmittelbaren Zusammenhang mit der Durchführungsverordnung der Europäischen Union (EU) 2019/947 vom 24. Mai 2019 steht. Damit entfalten die unterschiedlichen Paragraphen Konsequenzen für unser unternehmerisches Handeln; sie schränken uns ein. Und das wollen die Gesetzgebenden auch so.

Unter dem Strich müssen wir zum jetzigen Zeitpunkt feststellen, dass die Auswirkungen, die die Genehmigungsverfahren haben, unternehmens- und insbesondere mittelstandsfeindlich sind. Die Frage ist, ob den Gesetzgebenden klar ist, welche Konsequenzen aus der Umsetzung einer europäischen Richtlinie in nationales Recht erwachsen. Im besten Fall soll ein einheitlicher Rahmen geschaffen werden, der den Gewerbetreibenden von Warschau bis nach Lissabon und von Flensburg bis nach Palermo dieselben Wettbewerbschancen bietet. Im ungünstigsten Fall schaffen wir es noch nicht einmal über die Grenze der Bundeshauptstadt Berlin, ohne eine Wettbewerbsverzerrung durch unterschiedliche Anwendung ein und desselben Genehmigungsverfahrens durch föderal zuständige Behörden in Kauf nehmen zu müssen.

Und das hat geklappt. Obwohl das Antragsverfahren für den Einsatz unbemannter Luftfahrtsysteme auf denselben rechtlichen Rahmenbedingungen fußt,

wird es in den Bundesländern sehr unterschiedlich angewendet. Eine Wartezeit von neun bis über zwölf Monate hinaus ist keine Seltenheit. Und das auf einem Feld, von dem wir wissen, dass Wachstumschancen bestehen. In Kooperation mit einem Partner ist es uns als eines der ersten Unternehmen gelungen, eine Betriebsgenehmigung für BVLOS-Flüge in Baden-Württemberg zu erhalten. Das hat nur sechs Monate gedauert. In anderen Ländern, wie zum Beispiel in der Schweiz oder Großbritannien, werden Anträge zügig abgearbeitet und nach Abstimmung und mit Auflagen auch genehmigt. Unsere Hoffnung ist, dass wir nun einige Aspekte dieser Betriebsgenehmigung nutzen dürfen, um sie auf andere, aber ähnlich gelagerte Fälle, anwenden zu dürfen. Getragen wird unsere Hoffnung, dass die föderale Struktur jenseits von Faxgeräten vernetzt ist, denkt und zu folgerichtigen Handlungsanweisungen kommt.

Sollte es der Wille der Bundesregierung sein, international auf dem Gebiet der Flugrobotik resilient und wettbewerbsfähig sein zu wollen, dann führt kein Weg an einer harmonisierten Umsetzung des Genehmigungsverfahrens vorbei. Unternehmen, die, um eine schnellere Genehmigung zu erhalten, einen Geschäftssitz in einem anderen Bundesland anmelden oder hohe Kosten für einen externen Dienstleister zur Durchsetzung des Genehmigungsverfahrens in Kauf nehmen, werden sich die Standortfrage stellen. Das muss allen politisch Verantwortlichen klar sein.

Welche Bedeutung eine stabile Flugrobotik-Industrie für eine Nation haben kann, zeigt ein Blick ostwärts von Kiew. Es ist daher dringend geboten, die Umsetzung europäischer Vorgaben in deutsches Recht auf ihre Machbarkeit hin zu überprüfen. Sollte die föderale Struktur die Genehmigungsverfahren unnötigerweise verkomplizieren, sind die Gesetzgebenden gefordert, eine Regelung des Bundes mit Wirkung auf die Länder zu erwirken. Andernfalls ist zu befürchten, dass sich auch diese Industrie ins Ausland verabschiedet.



Dr. Klaus Scho ist seit 2016 Gründer und CEO von Germandrones