

Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
der Länder (GKVS) am 18./19. September 2019 in Berlin
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. Oktober 2019 in Frankfurt/Main

**TOP 7.7/ Dronendetektion - neue Kostenbelastung für kleinere
TOP 7.3 Flughafenstandorte**

Die zeitweise Einstellung des Flugverkehrs am Flughafen Gatwick Ende Dezember 2018 sowie die Drohnensichtung am Flughafen Frankfurt im Mai 2019 haben den Gebrauch von Drohnen in Flughafennähe als Gefahr für die zivile Luftfahrt verdeutlicht. Die kleinen bis zu 100 km/h schnellen Drohnen sind auf dem Radar schwer zu entdecken. Studien zufolge gibt es in Deutschland knapp 500.000 private und kommerzielle Drohnen.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) weist auf die steigende Zahl der Drohnensichtungen in unmittelbarer Umgebung von Flughäfen hin. 2018 wurden 158 Drohnen gemeldet – 80 Prozent mehr als im Vorjahr. Nach Aussage der DFS wurden bis Mitte August 2019 schon 88 Drohnenflüge an den Flughäfen gesichtet.

Unter anderem die DFS und das Unternehmen Rheinmetall haben bereits Verfahren entwickelt, um gefährliche Drohnen zu entdecken und Positionen sowie Flugwege zur Warnung des Flugverkehrs in das allgemeine Luftlagebild einzuspeisen.

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur hat schnell reagiert:

- Die DFS wurde mit der Erarbeitung eines Aktionsplans zur Kontrolle und Abwehr von Drohnen an Flughäfen beauftragt, um eine „systematische Dronendetektion“ sicherzustellen.
- Mit der Dronendetektierung in Flughafennähe wurde die DFS beauftragt, die laut § 27d Abs. 1 LuftVG und § 1 FSAAKV an den 16 internationalen Verkehrsflughäfen tätig ist.

Flughäfen, bei denen das BMVI nach § 27d Abs. 1 LuftVG einen Bedarf nach Flugsicherungsdiensten aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt, sind insofern privilegiert, als dass sie mit den Kosten der örtlichen Flugsicherung und jetzt auch mit den Kosten für Drohnerdetektierung nicht belastet werden.

An den übrigen Flughäfen liegt diese sicherheitsrelevante Aufgabe der Drohnerdetektierung im Ermessen der Flughafenbetreiber und muss damit auch finanziell von diesen selbst getragen werden. Diese neue kostenintensive Aufgabe führt unter Wettbewerbsgesichtspunkten zu einer weiteren Benachteiligung der Nicht-DFS-Standorte in Deutschland.

In Deutschland müssen vor allem kleinere Flughäfen auf eigene Kosten Flugsicherungsleistung am Markt einkaufen und die Kosten hierfür selbst tragen. Diese anfallenden Flugsicherungskosten über Flughafenentgelte an die Nutzer weiterzugeben und zu verrechnen, ist nicht immer umsetzbar, denn die Fluggesellschaften an den kleineren Flughäfen zahlen auch in anderen Bereichen keine kostendeckenden Entgelte. Hierdurch entsteht den Nicht-DFS-Standorten ein strukturelles Defizit, welches deren Betriebsergebnisse stark belastet.

Öffentlich hat sich Bundesverkehrsminister Scheuer geäußert, dass „Mobilitätsangebote sich nicht nur nach den Ballungszentren ausrichten dürfen, sondern Deutschland auch weiterhin in den ländlichen Regionen gut aufgestellte Regionalflughäfen für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse brauche.“

Um das Luftverkehrssystem wettbewerbsfähig zu halten, dürfen daher keine bzw. keine zusätzlichen wettbewerbsverzerrenden Belastungen auferlegt werden. Deshalb wäre es zu begrüßen, dass die Detektierung von Drohnen ohne zusätzliche Inanspruchnahme der Flughafenbetreiber auf die kleineren Flughäfen mit regionaler Bedeutung ausgeweitet würde.