

DRONES

DAS MAGAZIN FÜR DIE DRONE-ECONOMY

BOS-DROHNEN

DIE DISKUSSION UM
DAS BEHÖRDENPRIVILEG



MAVIC 3E VON DJI IM TEST

THE FABULOUS THREE

DER JACKPOT FÜR
PROFESSIONELLE UAS-ANWENDUNGEN?

INTERVIEW

Der parlamentarische Staatssekretär
Oliver Luksic (FDP) im Gespräch

BUSINESS

Wie man mit einem guten
Pitch Interesse generiert

FLUGPLÄTZE

Regionale Airports
und die Drone-Economy



TEXT: EMIL H. BURG
FOTOS: B.R.M.

„DER MARKTDRUCK IST DA“

Drohnenprojekte am Flugplatz Oldenburg-Hatten

Flache Topographie, dünne Besiedlung, aufgeschlossene Regulierungsbehörden: Der Nordwesten Deutschlands hat mit Blick auf die Einrichtung eines weiträumigen U-space-Gebietes einiges zu bieten. Was noch fehlt, ist die rechtliche Grundlage. Um die Zeit bis zum Vorliegen eines entsprechenden Gesetzes zu überbrücken, will Inhaber Harald Rossol am Flugplatz Oldenburg-Hatten (EDWH) möglichst bald Drohnen in einem Reallabor in die Luft schicken, in dem die NVFR-Regeln der bemannten Luftfahrt gelten.

Sein Ziel formuliert Harald Rossol sehr klar. Der IT-Unternehmer möchte einen weiträumigen U-space in Norddeutschland etabliert sehen und darin mit seiner Firma b.r.m. als U-space Service Provider (USSP) beziehungsweise „b.r.m. UAS-Leitstelle“ in Bremen fungieren. Zunächst in einem kleineren Areal in der Metropolregion Oldenburg-Bremen, perspektivisch auch in einem Korridor Richtung Nordsee bis hinauf nach Helgoland. Damit könnten nicht nur Routen zwischen EDWH und Deutschlands einziger Hochseeinsel beflogen werden, auch ein paneuropäischen Abstecher nach Groningen ist denkbar. Und das am besten heute als morgen. „Der Marktdruck ist da“, sagt Harald Rossol mit Blick auf die Weiterentwicklung der deutschen Drone-Economy und den herrschenden internationalen Wettbewerb. Zwar eröffnet das europäische Drohnenregelwerk den Mitgliedsstaaten der EU, ab dem 26. Januar 2023 erste U-space-Gebiete auszuweisen, in denen nach den dafür vorgegebenen Basisregeln operiert werden darf. Doch da ein entsprechendes

Grundkonzept derzeit noch im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) erarbeitet wird, ist damit sicher nicht vor der zweiten Jahreshälfte zu rechnen. Wenn überhaupt. „Wir werden 2023 keinen U-space haben“, fürchtet Rossol.

ÜBERGANGSSZENARIO

Um dennoch Bewegung in seine Pläne zu bekommen, hat er sich etwas einfallen lassen. „Wir müssen die Welt der Fliegerei ja gar nicht unbedingt neu erfinden. Es gibt genug erprobte Verfahren und Regeln, die man auf den Drohnen-Bereich übertragen könnte“, findet Rossol. Eine davon: NVFR. Bei diese besonderen Variante der sogenannten Sichtflugregeln (VFR = visual flight rules) gelten bei Nacht (N = night) spezielle Voraussetzungen, da auf die visuelle Umgebungswahrnehmung des Piloten an Bord nicht mehr vollständig gesetzt werden kann. „Lässt man die Augen des Menschen im Cockpit beiseite, können Drohnen technisch all das, was unter NFVR-Bedingungen erforderlich ist, mittlerweile auch.“ Ein entsprechendes Reallabor könnte nicht nur weitere Anhaltspunkte zur sicheren Integration von UAS in den allgemeinen Luftraum liefern, sondern auch dabei helfen, die Zeit bis zur Verabschiedung der gesetzlichen Grundlagen für U-spaces in Deutschland zu verkürzen.

B.R.M. IM NETZ

WEBSITE:

WWW.BRM.DE

FACEBOOK:

[@BRMBREMEN](https://www.facebook.com/BRMBREMEN)

LINKEDIN:

[@B-R-M-BUSINESS-RESOURCE-MANAGEMENT](https://www.linkedin.com/company/b-r-m-business-resource-management)



Der Flugplatz Oldenburg-Hatten soll zum Test- und Ausbildungszentrum für die Drone-Economy werden

Um seine Idee auch in die Tat umsetzen zu können, bringt Rossol einiges mit. Der Inhaber von b.r.m., einem auf Aerospace-Lösungen spezialisierten IT-Dienstleister, ist nicht nur aktiver Pilot, sondern zugleich Mitbesitzer des Flugplatzes Oldenburg-Hatten, der schon jetzt als Basis- und Teststation für Drohnenprojekte dient. Und über eine enge Zusammenarbeit mit dem Team der Opto-Precision GmbH um Geschäftsführer Dr. Martin Nägele ist auch das nötige Knowhow für Drohne und Sensorik vorhanden. Gemeinsam mit dem Institut für Umweltphysik der Universität Bremen hat man etwa bereits eine VTOL-Drohne für effizientes Umwelt-Monitoring entwickelt.

GENEHMIGUNGEN ERFORDERLICH

Zusammenarbeit ist für Rossol ohnehin ein ganz zentraler Punkt, um seine Pläne zum Leben zu erwecken. Seien es ein U-space in Norddeutschland oder ein Reallabor zum Thema NVFR. „Wir verfolgen einen kooperativen Ansatz, wollen gerne mit anderen Zusammenarbeiten“, erklärt er. Zudem solle das Ganze auch keinen U-space ersetzen, sondern eine Übergangslösung eröffnen. „Und auch den Druck auf die Bundesregierung verringern, der 2023 sicher weiter steigen wird.“

Kooperationsbereitschaft bietet Harald Rossol jedoch nicht nur an. Er ist auch ein Stück weit darauf angewiesen. Denn damit seine Reallabor-Idee überhaupt



Harald Rossol (2.v.l) ist engagiert dabei, für seine Idee zu werben

DRONES WEB SITE STORY



IN UNSERER ONLINE-RUBRIK „DRONES WEB SITE STORY“ BESCHÄFTIGEN WIR UNS MIT AKTUELLEN THEMEN RUND UM DIE KOMMERZIELLE NUTZUNG MODERNER DROHNENTECHNIK. EINIGE FINDEN DEN WEG IN DIE GEDRUCKTE AUSGABE, ANDERE BLEIBEN EXKLUSIV DEN BESUCHERN UNSERER WEBSITE VORBEHALTEN. SCHAUEN SIE ALSO GERNE REGELMÄSSIG UNTER WWW.DRONES-MAGAZIN.DE/WEBSITESTORY VORBEI.

Realität werden könnte, müsste die Deutsche Flugsicherung das Ganze zunächst genehmigen und das BMDV seinen Segen geben. Ob beides passieren könnte, wird sicher abzuwarten bleiben. Aber je komplizierter und langwieriger sich die Einführung von U-spaces in Deutschland gestaltet, desto größer dürfte die Aufgeschlossenheit der obersten Regulierungsbehörden werden. Und kommt das U-space-Gesetz doch schneller als erwartet, wird Harald Rossol sicher auch nicht unglücklich sein.

KLICK-TIPP

WWW.EDWH.DE
WWW.OPTOPRECISION.DE



Die VTOL-Drohne Rochen VT-4 wurde zum effizienten Umweltmonitoring entwickelt, zum Beispiel der Überwachung von Schiffsemmissionen