

07.07.2026

Antrag

der Fraktion der FDP

Die Zukunft kommt im Flug: Nordrhein-Westfalen als Pionierregion für Luftlieferung

I. Ausgangslage

So stellen wir uns die Zukunft vor: Ein Medikament braucht im Bergischen Land nur noch acht Minuten von der Apotheke zur Patientin – keine Dreiviertelstunde per Kurier. Die Pizza aus dem Lieblingsrestaurant landet pünktlich und heiß auf dem Balkon in Düsseldorf – kein Lieferfahrzeug steht im Stau oder blockiert mit Warnblinker die Straße oder den Bürgersteig. Und die inhabergeführte Buchhandlung in Münster bringt den mittags bestellten Bildband noch pünktlich zum Verschenken am selben Abend – und ist damit als lokaler Laden vor Ort mindestens genauso schnell wie große Online-Händler. Klingt nach Zukunftsmusik, ist aber technisch längst möglich, auch in Nordrhein-Westfalen. Was fehlt, sind Rahmenbedingungen, die Zukunft heute schon möglich werden lassen – sowohl in der Stadt als auch in ländlichen Regionen unseres Landes.

Die unbemannten Luftfahrtsysteme haben in den vergangenen Jahren erhebliche technologische Fortschritte gemacht. Moderne Drohnen können bereits heute zuverlässig und sicher für Transport-, Zustellungs-, Inspektions- und Versorgungsaufgaben eingesetzt werden. Insbesondere im Bereich der Paket-, Brief- und Medikamentenzustellung eröffnen sich erhebliche Potenziale zur Beschleunigung logistischer Prozesse, zur Entlastung bestehender Verkehrsinfrastrukturen sowie zur Verbesserung der Versorgung in ländlichen und schwer erreichbaren Regionen.

Andere Regionen auf der Welt machen längst vor, was möglich ist. Die Schweizerische Post transportiert seit Oktober 2017 regelmäßig medizinische Produkte und Blutproben mit autonomen Lieferdrohnen in den Städten Lugano, Bern und Zürich. Die Transportzeit reduziert sich um bis zu 80 Prozent (in Lugano von 45 Minuten auf fünf Minuten), weil die Drohne entlang der Luftlinie und unabhängig vom Verkehr fliegt. Im NRW-Partnerland Ghana gibt es zahlreiche Drohnen, die Medikamente im ganzen Land liefern. Auch entlegene Gebiete sind so erreichbar. Seit Mitte Juni läuft auch mitten in Nordrhein-Westfalen ein Testbetrieb im medizinischen Bereich, bei dem Proben vom Stadtteil-Krankenhaus St. Josef in Essen-Kupferdreh ins Labor geflogen werden – mit sechs Minuten Flugzeit statt der mindestens vierfachen Fahrzeit über die Straße.¹

¹ Christina Wandt, 17.06.2026, Krankenhaus schickt Proben per Drohne ins Labor, abgerufen unter: <https://www.waz.de/lokales/essen/article412306449/drohnen-ueber-essen-anwohner-von-flugbetrieb-ueber-rascht.html>.

Das Beispiel aus Essen bleibt aber die Ausnahme. Denn die praktische Nutzung entsprechender Anwendungen bleibt aktuell hinter den technischen Möglichkeiten zurück. Ursache hierfür sind insbesondere komplexe und teilweise restriktive luftverkehrsrechtliche Vorgaben auf europäischer und nationaler Ebene. Der Betrieb von Drohnen außerhalb der Sichtweite des Steuerers (sog. "Beyond Visual Line of Sight", kurz: BVLOS), der automatisierte Regelbetrieb von Lieferdrohnen sowie die Einrichtung dauerhafter Luftkorridore für Drohnenlogistik unterliegen derzeit umfangreichen Genehmigungs- und Einzelfallprüfungsverfahren. Dies erschwert den Übergang von Pilotprojekten in den wirtschaftlichen Regelbetrieb.

Zudem bestehen bislang keine ausreichend standardisierten und flächendeckend verfügbaren Verfahren für die Integration großer Drohnenflotten in den allgemeinen Luftraum. Die regulatorischen Anforderungen an Betriebsgenehmigungen, Risikobewertungen, Fernidentifizierung, Luftraummanagement und Infrastruktur für Start- und Landeplätze sind vielfach auf einzelne Erprobungsvorhaben ausgerichtet und nicht auf einen massenhaften kommerziellen Einsatz. Mit der U-Space-Verordnung der EU gibt es ein europäisches Regelwerk für die Integration von Drohnen in den Luftraum bzw. Luftverkehr. Bislang hat dies noch kein Mitgliedstaat in nationales Recht umgesetzt. Diese Umsetzung muss in Deutschland möglichst schnell und praxisnah erfolgen, damit in ganz Nordrhein-Westfalen schnell U-Space-Zonen ausgewiesen werden können. Damit würde Nordrhein-Westfalen europäischer Vorreiter.

Auch auf Landesebene bestehen Hemmnisse. Genehmigungs-, Planungs- und Abstimmungsverfahren sind nicht ausreichend auf die Anforderungen innovativer Drohnenanwendungen ausgerichtet. Es fehlt an einer systematischen Strategie zur Ausweisung geeigneter Test- und Betriebsräume, zur Integration von Drohneninfrastruktur in kommunale Planungen sowie zur Koordinierung zwischen Luftfahrtbehörden, Kommunen, Wirtschaft und Forschungseinrichtungen.

Für eine breite Nutzung von Drohnen im Bereich der Logistik und Zustellung bedarf es daher eines abgestimmten regulatorischen Ansatzes auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene. Ziel muss es sein, ein innovationsfreundliches Regelwerk zu schaffen, das hohe Sicherheitsstandards gewährleistet, zugleich aber den wirtschaftlichen Regelbetrieb von Drohnenanwendungen ermöglicht und Nordrhein-Westfalen als führenden Standort für innovative Luftmobilität stärkt.

Um die Zukunft zu umarmen, wollen wir die Chancen des Luftraums konsequent nutzen. Nordrhein-Westfalen ist dafür besser aufgestellt als jedes andere Bundesland: mit einer besonders dichten Siedlungsstruktur, vielen kurzen Wegen zwischen Städten und Gemeinden, gleichzeitig dem Potenzial für Anwendungsfälle im ländlichen Raum und bestehenden großen Distributionszentren. Nordrhein-Westfalen kann mit den Chancen für zivile Drohnenlogistik zur Pionierregion werden – mit großen Chancen für die Menschen und den Wirtschaftsstandort.

Neben den wirtschaftlichen Möglichkeiten sowohl für den Online- als auch den stationären Einzelhandel, bietet die Nutzung des Luftraums auch entscheidende Vorteile für die Umwelt. Drohnen fliegen elektrisch. Die Lieferungen sind damit klimaneutral und emissionsfrei – mit Ausnahme von Geräuschemissionen. Moderne Elektrodrohnen erzeugen auf Betriebshöhen allerdings deutlich weniger Lärm als ein konventioneller Lieferwagen im Stadtverkehr. Hinzu kommt, dass Drohnen den sehr klimaschädlichen Stop-and-Go Verkehr in der Stadt reduzieren, der den höchsten Verbrauch und Schadstoffausstoß bei klassischen Verbrenner-PKWs erzeugt. Eine Entlastungswirkung entsteht auch durch die Reduzierung von Fahrzeugen in Innenstädten und die damit verbundene Abmilderung von Parkplatzsuchverkehren. Gerade vor dem Hintergrund, dass die Güterverkehrsleistung bis 2050 allein auf der Straße um 54% anwachsen wird und für Schwerlastlieferungen häufig kein anderer Weg in Frage kommt, können Drohnen bei eher kleinteiligen Speziallieferungen mit geringem Gewicht für Entlastung

sorgen und so oft ein ganzes Fahrzeug einsparen. Weniger Lieferverkehr auf der Straße ist darüber hinaus auch eine Chance für die Verkehrssicherheit, gerade wenn unübersichtliche Parksituationen von Lieferfahrzeugen vermieden werden. Klar ist somit: Jede Drohnenlieferung ersetzt den Bedarf für eine innerstädtische Fahrt und entlastet damit Straßen, Umwelt sowie Anwohnerinnen und Anwohner.

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Die Nutzung des Luftraums mit zivilen Drohnen bietet große Chancen. In Ballungsräumen können Straßen entlastet und innerstädtische Lieferverkehre vermieden werden. In ländlichen Regionen kann die Versorgung deutlich erleichtert und beschleunigt werden.
- Der Aufbau eines Drohnenverkehrs für Luftlieferungen bietet vielfältige Chancen – für die Wirtschaft, die Umwelt, die Gesundheitsversorgung und viele weitere Bereiche.
- Nordrhein-Westfalen soll Pionierregion für den großflächigen Einsatz ziviler Drohnenanwendungen werden. Hierfür sind sowohl landesrechtliche Maßnahmen als auch Änderungen auf Bundes- und europäischer Ebene erforderlich.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- einen praxistauglichen Rechtsrahmen für Logistik-, Zustellungs- und Versorgungsanwendungen zu schaffen.
- Genehmigungs- und Abstimmungsverfahren mit einer einzigen, zentral zuständigen Stelle im Land für Drohneninfrastruktur, insbesondere für Start-, Lande- und Umschlagplätze, zu vereinfachen und einen Genehmigungsmodus mit Regelvermutung einzuführen, der standardisierte Drohnenkonzepte grundsätzlich zulässt, soweit die definierten Sicherheitsanforderungen erfüllt sind.
- gemeinsam mit Kommunen, Wirtschaft und Forschung geeignete Test- und Betriebsräume für den Regelbetrieb von Lieferdrohnen auszuweisen.
- die Integration von Drohnenlogistik in kommunale Verkehrs- und Infrastrukturplanungen zu unterstützen.
- bei der Bundesregierung und über den Bundesrat darauf hinzuwirken,
 - a) die luftverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb von Drohnen außerhalb der Sichtweite des Steuerers (BVLOS) deutlich zu vereinfachen,
 - b) standardisierte Genehmigungsverfahren für wiederkehrende Liefer- und Logistikflüge zu schaffen, um dauerhafte Betriebsgenehmigungen zu ermöglichen,
 - c) die Einrichtung dauerhafter Drohnenkorridore und digitaler Luftraummanagementsysteme zu ermöglichen,
 - d) die europäische U-Space-Verordnung 2021/664 schnell und möglichst praxisnah in nationales Recht zu überführen.
- sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen,
 - a) das europäische Drohnenrecht der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) stärker auf den wirtschaftlichen Regelbetrieb von Drohnenanwendungen auszurichten,
 - b) die regulatorischen Voraussetzungen für standardisierte BVLOS-Operationen europaweit zu vereinheitlichen und zu erleichtern,
 - c) die Einrichtung eines europaweiten U-Space-Systems für die digitale Integration von Drohnen in den Luftraum zu beschleunigen,

- d) die Zulassungs- und Zertifizierungsverfahren für Lieferdrohnen, automatisierte Flugbetriebssysteme und zugehörige Infrastruktur zu vereinfachen, ohne die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen.

Henning Höne
Marcel Hafke
Christof Rasche
Susanne Schneider
Dietmar Brockes
Dr. Werner Pfeil

und Fraktion