



Aus der Perspektive der Drohne werden Dächer, Wege und Freiflächen zu Daten, Routen und Einsatzorten.
Fotos: © Projekt Stadt-Land-Drohne



Wem gehört die Luft über der Stadt?

Betrifft

Wer an Drohnen denkt, denkt heute zuerst an den Krieg in der Ukraine. Unsere Autoren, Veranstalter der Berliner Konferenz „Luftraum Stadt“, fragen stattdessen, welche Rolle zivile Drohnen künftig über unseren Städten spielen sollen.

Text **Simon Wöhr, Tobias Biehle**

Die Drohne kommt nicht mit einem Paukenschlag in die Stadt. Wahrscheinlicher sind ein entferntes Summen über einem Industriegebiet, ein paar Flüge zwischen Labor und Pflegeheim, die Inspektion einer Brücke – und irgendwann die Frage, warum eigentlich niemand vorher darüber gesprochen hat, was über unseren Köpfen passiert. Der urbane Luftraum, lange Kulisse, Vogelflugzone und Wetterraum, rückt durch Drohnen stärker in die Alltagswahrnehmung: als neue Verkehrsebene für Logistik, Inspektion, Sicherheit und vielleicht eines Tages auch für Personenverkehr.

Über solche Fragen diskutierten wir in Berlin. Im Rahmen des vom Berliner Senat geförderten Reallabors „U-Space Berlin“ luden wir an der TU Berlin zur Symposiumsreihe „Luftraum Stadt“ ins „bauhaus reuse“ auf den Ernst-Reuter-Platz ein. Fachleute aus der unbemannten Luftfahrt, Stadtentwicklung, Kulturwissenschaft, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft diskutierten, was es bedeutet, wenn sich über unseren Köpfen eine neue Infrastruktur formt. Die Reihe ist der Versuch, eine stadtpolitische Frage zu stellen, bevor Markt, Genehmigungsrecht und technische Machbarkeit die Antworten vorgeben.

Was uns erwarten könnte, wurde besonders eindrücklich im Podium „Vom Fliegen und Fliehen“. Dort ging es noch nicht um Nutzlasten, Akkus oder Flugkorridore, sondern um Bilder: um Drohnen als Versprechen, Bedrohung und popkulturelle Projektionsfläche urbaner Zukunft. Der Verkehrshistoriker Robin Kellermann bezeichnete die Drohne als „ikonische Technologie des 21. Jahrhunderts“. Sie bündelt Automatisierung, Digitalisierung, Datenhunger und die alte Sehnsucht nach dem Blick von oben. Zugleich schafft sie eine neue „dritte Dimension“ der Stadt – nicht als abstrakte Luftsäule, sondern als erfahrbaren Raum über uns.

Diese dritte Dimension ist mehr als ein zusätzlicher Verkehrsweg. Wer im Hof sitzt, auf einem Balkon steht oder durch einen Park läuft, nimmt den Himmel nicht länger nur als offenen Raum wahr, sondern auch dessen Geschäftigkeit. Es kann dort geflogen, gemessen, gefilmt, geliefert und gesteuert werden. Die Drohne konfrontiert uns mit einer neuen Verwundbarkeit. Der Mensch bleibt am Boden, während sich Dienste, Daten und

Waren über ihn hinwegbewegen. Kellermann sprach in Anlehnung an Paul Virilio vom möglichen „rasenden Stillstand“: Alles wird schneller, während der Mensch selbst unbeweglicher wird.

Mit den Fortschritten autonomer Systeme und künstlicher Intelligenz wirkt dieses Szenario heute weniger futuristisch, als es noch vor einigen Jahren geklungen hätte. Eine Stadt, in der Sensoren und autonome Systeme Versorgung, Überwachung, Wartung und Mobilität organisieren, ist nicht mehr reine Science-Fiction. Die Frage ist – auch beschleunigt durch die Innovationssprünge des militärischen Drohneneinsatzes – längst nicht mehr, ob Drohnen technisch funktionieren. Die Frage ist, welche Stadtbilder sie mitbringen: öffentlicher Verkehrsraum – oder privilegierter Korridor für jene, die sich Geschwindigkeit kaufen können? Beitrag zur Verkehrswende oder eine Verlagerung von Problemen in die Luft? Effiziente Datenerfassung oder dystopische Überwachung?

An dieser Stelle trafen zwei Haltungen aufeinander. Die eine fordert mehr Mut zur Erprobung. Nach dem Logistik-Podium schrieb der Flughafenentwickler Olaf C. Bünck auf LinkedIn, es brauche „weniger reflexhafte Abwehr und mehr strukturierte Neugier“. Nicht: „Das braucht Berlin nicht!“, sondern: „Unter welchen Bedingungen könnte es sinnvoll, sicher und stadtverträglich sein?“ Sein Punkt ist nachvollziehbar: Wer erst wartet, bis Technologien ausgereift, Geschäftsmodelle bewiesen und Zuständigkeiten geklärt sind, lernt wenig über ihre tatsächliche Wirkung in der Stadt.

Eine andere Haltung formulierte beispielsweise Julius Menge aus der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Es sei nicht Aufgabe der Stadt, jedem neuen Verkehrsträger möglichst schnell Platz zu machen. Berlin habe mit E-Scootern und Plattformmobilität erlebt, mit welcher Geschwindigkeit und welchem Umfang neue Angebote den öffentlichen Raum beanspruchen. Drohnen müssten deshalb dort beginnen, wo ein klarer gesellschaftlicher Mehrwert erkennbar ist: bei zeitkritischen medizinischen Transporten, resilienter Versorgung, der Entlastung bestehender Infrastrukturen – nicht bei der schnellen Lieferung eines Milkshakes.

Zwischen diesen Positionen liegt das eigentliche Planungsfeld. Drohnen brauchen keine pauschale Euphorie, aber auch keine reflexhafte Ablehnung. Sie brauchen Kriterien. Welche Anwendung ist notwendig, welche nur bequem? Welche Route ist zumutbar, welche belastet Nachbarschaften? Wer sieht die Daten, die unterwegs erhoben werden? Wer entscheidet über Korridore über Wohngebieten, Krankenhäusern, Parks oder Gewässern? Wo entstehen Start- und Landepunkte, Notlandeplätze, Wartungsflächen, Ladeinfrastruktur? Für die Stadt bedeutet das auf jeden Fall: Zweidimensionale Planung reicht nicht mehr. Und in der Architektur ist die Dachkante nicht mehr das Ende des Entwurfs.

Mehrere Reallabore erproben derzeit konkrete Anwendungen. Im Rahmen von Forschungsprojekten wie Elevate sollen in Berlin bald erste Use-Cases mit Laborlogistik für landeseigene Unternehmen untersucht werden. In Brandenburg erprobt das Unternehmen Marktschwalbe die ländliche Nahversorgung per Drohne. Das Start-up Labfly testet in Dessau Medikamentenlieferungen an Pflegeeinrichtungen und Hospize und fliegt auf der Schwäbischen Alb mehrfach täglich Laborproben zwischen Krankenhäusern. Noch sind das Nischen. Aber gerade hier lohnt der kritische Blick, ob die Technologie Probleme löst – oder nur ein altes Fortschrittsversprechen in neuem Gewand darstellt.

Der Luftraum über der Stadt ist noch nicht verteilt. Diese Gestaltungsfreiheit ist selten geworden: Straßenräume, Erdgeschosse, Dächer und digitale Plattformen sind längst von Nutzungskonflikten, Eigentumsfragen und Geschäftsmodellen geprägt. Bei Drohnen besteht die Chance, früher zu fragen: Wofür wollen wir diese Technik? Was darf sie der Stadt zumuten? Und welche Anwendungen verdienen überhaupt das Recht, über unseren Köpfen Alltag zu werden? Der Zeitpunkt, sich darüber zu verständigen, könnte besser nicht sein.