

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Paul Schäfer (Köln), Monika Knoche, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/13341 –**

Nutzung des deutschen Luftraums durch Drohnen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Einsatz von unbemannten Luftfahrzeugen – auch Drohnen oder UAV (Unmanned Aerial Vehicles) genannt – in der zivilen und militärischen Luftfahrt gewinnt seit Jahren immer größere Bedeutung. Die technologischen Fortschritte, insbesondere im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie sowie bei der Miniaturisierung dieser Technologien, eröffnen neue Anwendungsbereiche. Die Bundeswehr entwickelt und beschafft Drohnen für den Bereich der Überwachung und Aufklärung aber auch der Zielerfassung und Bekämpfung von Bodenzielen. Die Polizei und andere Sicherheitsbehörden konzentrieren sich auf den Nutzen dieser Drohnen für die Grenzüberwachung, die Überwachung von Demonstrationen oder den Verkehr. Auch im zivilen Bereich wächst das Interesse am Einsatz von Drohnen, z. B. zur Erstellung von Geländeprofilen und für meteorologische Luftmessungen.

Bislang scheint die Entwicklung und Nutzung von unbemannten Flugkörpern in Deutschland weitestgehend unkoordiniert voranzuschreiten. Es fehlt an einer einheitlichen und umfassenden Regelung für dieses Fluggerät. Weder hinsichtlich der Nutzungsbedingungen für den Luftraum, der Haftungsbedingungen bei Schadensfällen, noch, was diese Drohnen im Einzelfall können dürfen, wurden entsprechende einheitliche Grundlagen geschaffen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Einführung und Bedeutung ziviler unbemannter Fahrzeuge“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 16/12404) wurde dargestellt, dass bislang für zivile Einsätze lediglich ein Mini-UAS Typ „Aladin“ (UAS – Unmanned Aerial System) und ein Micro-UAS Typ „FanCopter“ von der Bundespolizei beschafft worden sind. Der Einsatz von zivil genutzten unbemannten Luftfahrzeugen spielt derzeit in Deutschland noch keine wesentliche Rolle. Aus Annex II Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ergibt sich, dass unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse von

mehr als 150 kg in den Zuständigkeitsbereich der EASA (European Aviation Safety Agency) fallen. Für den Erlass von Vorschriften zur Konstruktion, Herstellung und den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse von weniger als 150 kg sind dagegen nach wie vor die Mitgliedstaaten zuständig.

Es existieren zurzeit weder auf europäischer Ebene noch auf nationaler Ebene Regelungen für den Betrieb von zivil genutzten unbemannten Luftfahrzeugen. Die Lufttüchtigkeit von militärisch genutzten unbemannten Luftfahrzeugen wird anhand militärischer Anforderungen vorgegeben. Die ZDv 19/1 („Zentrale Dienstvorschrift für das Prüf- und Zulassungswesen für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät der Bundeswehr“) regelt das Verfahren der Prüfung und Zulassung sowohl von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät der Bundeswehr als auch der erforderlichen Zusatzausrüstung.

1. Wie viele Drohnen (unbemannte Luftfahrzeuge) welchen Typs waren mit Stand 1. Juni 2009 in Deutschland registriert und zugelassen (bitte aufgeschlüsselt nach den Betreibergruppen Bundeswehr, andere Sicherheitsbehörden, Unternehmen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen, Privatpersonen)?
 - a) In welcher Flughöhe bewegen sich diese Drohnen durchschnittlich und höchstens (bitte aufgeschlüsselt nach Typ)?
 - b) Welche Treibstoff- bzw. Antriebssysteme verwenden diese Drohnen-Typen jeweils, und wie hoch ist der spezifische CO₂-Ausstoß pro Kilometer?
 - c) Wie hoch ist jeweils der Ausstoß an Luftschadstoffen (laut Bundes-Immissionsschutzgesetz) pro Typ und Kilometer?
 - d) Wie hoch sind jeweils die Lärmemissionen dieser Drohnen beim Start, bei der Landung und während des Fluges am Boden bei durchschnittlicher Flughöhe?

Es wurde in Deutschland bislang weder eine Musterzulassung noch eine Verkehrszulassung für zivil genutzte unbemannte Luftfahrzeuge erteilt, auch die Eintragung in ein Luftfahrzeugregister ist nach dem deutschen Luftrecht bislang nicht vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

2. Wie viele Kilometer sind Drohnen über deutschem Territorium in den Jahren 2006, 2007 und 2008 jeweils geflogen, und wie hoch war der gesamte CO₂-Ausstoß durch Drohnen jeweils in diesen Jahren?
3. Wie hat sich die Zahl zugelassener und registrierter Drohnen seit 2000 verändert (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und den in Frage 1 genannten Betreibergruppen)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da zivile, unbemannte Luftfahrzeuge bislang in Deutschland nicht registriert werden, liegen keine Informationen über geflogene Strecken und Anzahl eingesetzter Luftfahrzeuge vor.

Die Bundeswehr hat insgesamt in 2006 1 494 Einsätze, 2007 2 115 Einsätze und in 2008 3 471 Einsätze mit UAVs durchgeführt. Die Mehrzahl der Einsätze wurden in aktuellen Auslandseinsätzen durchgeführt. 75 Prozent dieser Einsätze entfielen 2008 auf das UAV „Aladin“. Konkrete Daten zum CO₂-Ausstoß der einzelnen UAVs liegen nicht vor.

Die für die Bundespolizei beschafften UAS vom Typ „Aladin“ und „FanCopter“ werden durch Elektromotoren angetrieben. Dabei entsteht kein CO₂-Ausstoß.

4. An welchen Projekten für die Entwicklung, Erprobung und Herstellung von Drohnen ist die Bundesregierung seit 2000 beteiligt (bitte aufgeschlüsselt nach beteiligter Behörde, Kosten, Umfang, Programmlaufzeit und Kooperationspartnern)?

Im Rahmen des Programms „Forschung für die zivile Sicherheit“ der Bundesregierung werden in zwei Forschungsprojekten zivile Einsatzszenarien von Rettungskräften in Katastrophensituationen untersucht. Im Forschungsprojekt „Airborne Remote Sensing for Hazard Inspection by Network Enabled Lightweight Drones“ wird unter anderem die Eignung von Drohnen für den Katastrophenschutz im Falle eines unkontrollierten Austritts von gasförmigen Schadstoffen z. B. in Folge einer Brandkatastrophe im Stadtgebiet untersucht. Beteiligt sind die Technischen Universitäten Dortmund und Berlin, die Universitäten Paderborn und Siegen, die Firmen microdrones GmbH, GIS Consult GmbH und GfG Gesellschaft für Gerätebau mbH sowie das Institut für Feuerwehr- und Rettungstechnologie der Stadt Dortmund. Dieses Forschungsprojekt wird mit 2 845 980 Euro bei einer Laufzeit von drei Jahren durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert.

Im Forschungsprojekt „Sofortrettung bei Großunfall mit Massenansturm von Verletzten“ wird unter anderem die Eignung von Drohnen bei der schnellen Lageerfassung, d.h. der Informationsweiterleitung über das Unfallgeschehen an die Rettungskräfte untersucht. Beteiligt sind das Deutsche Rote Kreuz, die Universitäten Stuttgart, Paderborn und Freiburg sowie die Firmen Siemens AG und Andres Industries AG. Dieses Forschungsprojekt wird mit 2 973 530 Euro bei einer Laufzeit von drei Jahren durch das BMBF gefördert.

5. Welche Unternehmen in Deutschland sind seit 2000 an der Entwicklung, Erprobung und Herstellung von Drohnen für kommerzielle oder staatliche Zwecke im Rahmen beteiligt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

6. Auf welcher rechtlichen Grundlage und unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen dürfen gegenwärtig die Drohnen der Bundeswehr und anderer Sicherheitsbehörden den deutschen Luftraum nutzen?

Nach § 30 Absatz 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) dürfen die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Polizei sowie die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts des Luftverkehrsgesetzes – ausgenommen die §§ 12, 13 und 15 bis 19 – und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Zu den Vorschriften des Ersten Abschnittes des LuftVG gehören auch die §§ 2 bis 4. Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf im Übrigen nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist (vgl. § 30 Absatz 1 Satz 3 LuftVG).

Die Bundeswehr betreibt UAVs auf Grundlage der bestehenden zivilen (hier insbesondere § 30 LuftVG) und militärischen (vgl. ZDv 19/3 und Militärisches Luftfahrthandbuch Deutschland) luftrechtlichen Vorschriften.

7. Auf welcher rechtlichen Grundlage und unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen dürfen derzeit die Drohnen welcher anderen Staaten bzw. deren Streitkräfte den deutschen Luftraum nutzen?

Die Bundeswehr und die in Deutschland übenden ausländischen Streitkräfte betreiben UAVs auf Grundlage der bestehenden zivilen (hier insbesondere § 30 LuftVG) und militärischen (vgl. ZDv 19/3 und Militärisches Luftfahrthandbuch Deutschland) luftrechtlichen Vorschriften.

8. Auf welcher rechtlichen Grundlage und unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen dürfen derzeit Drohnen von Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Privatpersonen den deutschen Luftraum nutzen?

Das deutsche Luftverkehrsrecht trifft ausdrückliche Regelungen über zivile unbemannte Luftfahrzeuge nur insoweit, als es sich um Flugmodelle handelt. Unbemannte Luftfahrzeuge, die zu anderen Zwecken als zur Freizeitgestaltung oder außerhalb der Sichtweite des Steuers eingesetzt werden sollen, sind nicht geregelt. Es existieren derzeit weder Bestimmungen zur Musterzulassung noch Regelungen zum Betrieb solcher Luftfahrzeuge, das Verhalten im Luftraum und die Lizenzpflicht des beteiligten Personals.

Die Behörde kann für zivile unbemannte Luftfahrzeuge weder eine Musterzulassung erteilen, noch kann sie eine Lizenz zum Steuern der unbemannten Luftfahrzeuge ausstellen. Infolgedessen dürfen unbemannte Luftfahrzeuge in Deutschland zurzeit grundsätzlich nicht betrieben werden. Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen kann insbesondere nicht grundsätzlich auf der Grundlage von § 16 Absatz 1 Nummer 5 LuftVO erlaubt werden, da es sich nicht um Flugkörper im Sinne dieser Vorschrift handelt. Unbemannte Luftfahrzeuge können nur im Ausnahmefall mit dem Begriff der „ferngesteuerten Flugkörper“ gleichgestellt werden. Ihr Aufstieg kann nach § 16 Absatz 1 Nummer 5 LuftVO nur dann erlaubt werden, wenn es sich um eine der einfachen Durchquerung des Luftraums durch Flugkörper vergleichbare („einfache“) Art des Betriebes handelt, die eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder die öffentliche Sicherheit oder Ordnung von vorneherein ausschließt.

9. Wie viele Aufstiegsgenehmigungen wurden jeweils für die zivile gewerbliche und die zivile private Nutzung von Drohnen seit 2000 erteilt (bitte jeweils aufgeschlüsselt nach Jahren)?

Die Erlaubnis auf der Grundlage von § 16 Absatz 1 Nummer 5 LuftVO wird von den Luftfahrtbehörden der Länder erteilt. Eine Meldepflicht über die erteilten Erlaubnisse besteht nicht. Die Anzahl der erteilten Erlaubnisse und deren Inhalte sind daher nicht bekannt.

10. Wie häufig wurde bislang eine allgemeine Betriebserlaubnis für die Betreiber von Drohnen erteilt (bitte unter Angabe der Betreiber und der Drohnenmodelle)?

Für gewerblich genutzte unbemannte Luftfahrzeuge sieht das deutsche Luftrecht bislang weder eine Betriebsgenehmigung noch eine Lizenz für den Steuerer vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

11. Auf welchen Flughäfen und Flugplätzen in Deutschland dürfen Drohnen starten und landen?
12. Welche Maßnahmen gewährleisten eine Vermeidung von Konflikten bei Starts und Landungen von Drohnen mit Flugzeugen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie in der Antwort zu Frage 8 erläutert, ist derzeit der Betrieb von gewerblich genutzten, unbemannten Luftfahrzeugen im Mischverkehr mit der bemannten Luftfahrt nicht gestattet.

13. Wie viele Abstürze von Drohnen wurden seit 2000 in Deutschland registriert bzw. gemeldet (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren)?
14. Wie viele Unfälle und Beinahe-Unfälle unter Beteiligung von Drohnen wurden seit 2000 im deutschen Luftraum registriert bzw. gemeldet (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren)?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Abstürze, Unfälle und Beinahe-Unfälle von unbemannten, gewerblich genutzten Luftfahrzeugen oder mit deren Beteiligung wurden bisher in Deutschland nicht registriert.

Für die Bundeswehr gilt:

Jahr:	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Abstürze:	1	1	1	3	2	3	3	5	0	0
Unfälle:	1	1	1	2	2	3	3	5	0	0

Hinweis:

- Unter dem Begriff „Abstürze“ werden Unfälle und schwere Zwischenfälle verstanden, bei denen das unbemannte Luftfahrzeug entweder zerstört oder schwer beschädigt wurde.
- Die Angaben beziehen sich ausschließlich auf militärisch genutzte unbemannte Luftfahrzeuge.
- Die Vorkommnisse fanden ausschließlich in militärisch genutzten Lufträumen statt.

15. Wo in Deutschland dürfen und werden derzeit unbemannte Flugkörper erprobt und getestet (bitte getrennt nach militärischen und zivilen Betreibern und mit Angabe der einzelnen Fluggebiete und Flughöhen)?
16. Unter welchen Bedingungen dürfen Drohnen über bewohnten Gebieten zu Testzwecken oder für kommerzielle Zwecke eingesetzt werden?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 8 und 9 verwiesen.

17. Existiert in Deutschland ein einheitliches Musterzulassungsverfahren für Drohnen, und wenn nicht, warum nicht?
18. Welche technischen Mindeststandards müssen die Drohnen im Rahmen des Zulassungsverfahrens erfüllen, und wer überprüft dies?
19. Wie wird derzeit gewährleistet, dass die Drohnen nach Verlust des Funkkontakts zur Bodenstation keine Gefährdung für den Luftverkehr und die Menschen am Boden werden?
20. Welche Qualifikation und Anforderungen müssen die (Boden-)Pilotinnen und (Boden-)Piloten von Drohnen erfüllen, und wie wird dies überprüft?

Die Fragen 17 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Unbemannte Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse über 150 kg unterliegen den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und sind damit in der Zuständigkeit der EASA. Entsprechende Zulassungsprojekte bei der EASA sind aber nicht bekannt. Für die unbemannten, zivilen Luftfahrzeuge in nationaler Zuständigkeit sind bislang weder eine Musterzulassung der Geräte noch eine Lizenz der Steuerer vorgesehen, da die erforderlichen Anforderungen für die sichere Teilnahme am Luftverkehr und die hierzu notwendigen Anforderungen an das System noch nicht hinreichend bekannt sind. Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

Die Anforderungen, Ausbildung und Überprüfungen für Luftfahrzeugführerinnen und -führer von unbemannten Luftfahrzeugen der Bundeswehr werden in der ZDv 19/13 geregelt.

21. Unter welchen Bedingungen dürfen bewaffnete Drohnen den deutschen Luftraum nutzen?

Derzeit werden in Deutschland keine bewaffneten Drohnen von der Bundeswehr eingesetzt. Darüber hinaus gilt, dass militärische UAVs die zur Teilnahme am allgemeinen Luftverkehr vorgesehen sind, derzeit grundsätzlich den bestehenden Regelungen für die bemannte Luftfahrt zu folgen haben.

22. Über welche Fähigkeiten im Bereich der Aufklärungs- und Überwachungstechnik dürfen von Unternehmen und Privatpersonen betriebene Drohnen verfügen, die den deutschen Luftraum nutzen, und wie wird dies überprüft?
23. Wie beurteilt die Bundesregierung das Risiko, dass durch die Verwendung von Drohnen missbräuchlich und widerrechtlich Daten erhoben werden und hierdurch unter anderem Industriespionage und Verletzungen der Privatsphäre erleichtert werden können?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 8 und 9 verwiesen. Im Übrigen liegen der Bundesregierung hierzu keine Erkenntnisse vor. Diese Aspekte werden aber bei zukünftigen Regelungen und möglichen Betriebsgenehmigungen zu berücksichtigen sein.

24. Welche Regelungen gibt es derzeit für den Umgang mit Daten (Speicherung, Weitergabe) über unbeteiligte Dritte, die bei der Verwendung von Drohnen über bewohntem oder öffentlich genutztem Gebiet gewonnen werden?

Die allgemeinen europäischen und nationalen Regelungen zum Datenschutz und dem Schutz der Privatsphäre wie z. B. das Bundesdatenschutzgesetz.

25. Welche weiteren Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung umzusetzen, um solche missbräuchlichen Verwendungen auszuschließen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

26. Welche anderen Risiken und Herausforderungen sieht die Bundesregierung bei einer verstärkten Nutzung des deutschen Luftraums durch Drohnen, und was plant sie deswegen zu unternehmen?

Eine verstärkte Nutzung des Luftraums durch Drohnen würde sich erheblich auf die Luftverkehrssicherheit auswirken. Entsprechenden Regelungen zur Gewährleistung der technischen und betrieblichen Sicherheit müssen dann geschaffen werden. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 31 bis 33 verwiesen.

27. Wie wird derzeit die Kommunikation zwischen Flugsicherung, den Betreiberinnen und Betreibern von Drohnen und anderen Teilnehmern am Luftverkehr koordiniert, und hält die Bundesregierung die Qualität der Kommunikation und Abstimmung für ausreichend, und wenn nicht, wo sieht sie Handlungsbedarf?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 8 bis 12 verwiesen. Zusätzlicher Handlungsbedarf wird derzeit nicht gesehen.

28. Hat die Bundesregierung seit 2000 Genehmigungen für den Export von Drohnen-Technologie bzw. Drohnen erteilt, und wenn ja, an welche Staaten (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und dem Wert der Genehmigungen)?

Der Export von Drohnentechnologie bzw. Drohnen unterliegt, wenn diese von der Ausfuhrliste erfasst sind, der Ausfuhrkontrolle. Die erteilten Genehmigungen werden, soweit es sich um militärische Güter handelt, in die Rüstungsexportberichte aufgenommen. Drohnen und ihre Technologie können durch verschiedene Positionen der Ausfuhrliste erfasst sein. Eine genauere Auswertung ist in der für die Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

29. In welchem Umfang wurde seit 2000 Drohnen-Technologie aus Deutschland exportiert und nach Deutschland importiert (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und unter Angabe des Empfänger- bzw. Lieferlandes)?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Angaben vor.

30. Wie beurteilt die Bundesregierung die Risiken, die eine Weiterentwicklung der Drohnen – Reichweite, Traglast und Fähigkeiten – für internationale Rüstungskontrollverträge bedeutet, allen voran das Raketentechnologie-Kontrollregime (Missile Technology Control Regime – MTCR)?

Der Bundesregierung ist keine spezifisch auf Drohnen (UAVs und UCAVs – unmanned combat air vehicle) bezogene abrüstungs- und rüstungskontrollpolitische Initiative bekannt. Das MTCR ist im Übrigen kein Rüstungskontrollvertrag, sondern ein auf politischer Selbstbindung beruhendes Exportkontrollregime. Ziel des MTCR ist es, die Verbreitung massenvernichtungswaffenfähiger Raketen-

technologie zu verhindern. Soweit Drohnen von den Listenparametern des MTCR erfasst sind, unterliegen sie der Exportkontrolle durch die Teilnehmerstaaten des MTCR, zu denen Deutschland gehört.

31. Wie beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit, im Rahmen der Gesetze und Verordnungen zum Luftverkehr und der Flugsicherheit eine einheitliche und rechtliche Grundlage für die Zulassung, den Betrieb und die technische Ausstattung von Drohnen herbeizuführen (bitte mit Begründung)?

Um den gleichberechtigten Betrieb von bemannter und unbemannter Luftfahrt zu ermöglichen, ist ein umfassendes Regelungskonzept, welches neben Regelungen hinsichtlich der Genehmigung und Betriebssicherheit insbesondere die Voraussetzungen für die Realisierbarkeit des gleichberechtigten Betriebs von bemannter und unbemannter Luftfahrt im deutschen Luftraum enthalten muss. Es geht um bedeutsame Sicherheitsfragen, welche die Öffentlichkeit in großem Maße tangieren. Eine solche weitreichende Neuregelung hat eine Dimension, die nur auf Ebene des Gesetzes geregelt werden kann.

32. Welche Schritte plant die Bundesregierung gegebenenfalls in dieser Hinsicht zu unternehmen?

Es ist beabsichtigt, im Rahmen des § 15 ff. LuftVO klarstellende Regelungen hinsichtlich des Betriebes bestimmter Arten von ferngesteuertem unbemanntem Luftfahrtgerät aufzunehmen. Insofern soll die derzeitige Praxis (siehe Antwort zu Frage 8) im Interesse der Rechtssicherheit auf Verordnungsebene abgebildet werden. Ein entsprechender Entwurf zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung befindet sich zurzeit in der Ressortabstimmung.

In einem weiteren Schritt ist vorgesehen, das Luftverkehrsgesetz in der kommenden Legislaturperiode derart zu ergänzen, dass die unbemannten Luftfahrzeuge als eigene Kategorie von Luftfahrzeugen berücksichtigt werden. Dabei werden in den Rechtsverordnungen vorerst Auflagen und Einschränkungen zur Sicherstellung eines sicheren Betriebs dieser Luftfahrzeuge vorzusehen sein, welche mit wachsenden Erkenntnissen gelockert werden können.

33. Inwieweit bemüht sich die Bundesregierung um eine einheitliche Regelung der zivilen Nutzung des Luftraums durch Drohnen auf europäischer Ebene, und welche Vorschläge hat die Bundesregierung hier wann unterbreitet?

Die Zulassung und der Betrieb der Luftfahrzeuge sowie die Genehmigung und Lizenzierung von Unternehmen und Personen, die an Luftfahrzeugen arbeiten oder diese betreiben unterliegen grundsätzlich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit. Damit ist es Aufgabe der Gemeinschaft, hier insbesondere der EASA und der Kommission, einheitliche Regelungen auch für die unbemannten Luftfahrzeuge zu schaffen. Lediglich für unbemannte Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse bis zu 150 kg unterliegen gemäß Annex II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 den nationalen Regelungen, die, wie in der Antwort zu den Fragen 31 und 32 dargestellt, künftig angepasst werden sollen.