

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ulla Jelpke, Andrej Hunko, Jan van Aken, Herbert Behrens, Annette Groth, Niema Movassat, Jens Petermann, Paul Schäfer (Köln), Raju Sharma, Frank Tempel und der Fraktion DIE LINKE.

Änderung des Luftverkehrsgesetzes zum Drohnen-Einsatz

Ein unter dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer ausgearbeiteter Gesetzentwurf eines Vierzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes sieht die grundsätzliche Legalisierung des nicht-militärischen Einsatzes unbemannter Luftfahrtgeräte (Unmanned Aerial Systems/UAS) im deutschen Luftraum vor (Bundestagsdrucksache 17/8098). Die Bundesregierung hält es „angesichts der weitreichenden technischen Entwicklung und der erheblichen Fortschritte in diesem Bereich“ für möglich, dass „bemannte und unbemannte Luftfahrtgeräte gleichberechtigt am Luftverkehr teilnehmen“. Durch die Änderung des Luftverkehrsgesetzes soll der Betrieb von bis zu 150 Kilogramm schweren Drohnen beispielsweise zu Überwachungsaufgabe von der Polizei sowie im Umwelt- und Verkehrsbereich legalisiert werden.

„Es wird nicht verkannt, dass noch viele Aspekte des Betriebs von UAS weiterer Klärung bedürfen“, heißt es im Gesetzentwurf, der 2011 trotz erheblicher sicherheits- und datenschutzrelevanter Fragen in der letzten Sitzungswoche vor Weihnachten spät abends ohne Aussprache zur ersten Lesung ins Parlament eingebracht und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie sowie den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit überwiesen wurde.

Diese offenen Fragen sollen nach Meinung der Bundesregierung nicht durch das Luftverkehrsgesetz sondern in den „einschlägigen untergesetzlichen Rechtsvorschriften“ geklärt werden. „Für das Parlament bedeutet das: Die Volksvertreter sollen den Betrieb von Drohnen grundsätzlich erlauben. Bei den brisanten Details haben die Abgeordneten dann nichts mehr zu sagen, die kann der Verkehrsminister allein regeln“, heißt es in der Tageszeitung „DIE WELT“ (29. Dezember 2011).

Für den Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit, Peter Schaar, dessen Behörde nicht in die Ausarbeitung des Gesetzentwurfs zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes eingebunden war, wirft der angestrebte Drohnen-Einsatz eine Reihe von Fragen etwa nach Art und Umfang der erhobenen personenbezogenen Daten auf. Schon jetzt haben einige deutsche Polizeibehörden mit Kameras bestückte ferngelenkte Minihubschrauber, die etwa zur Überwachung des Castortransports in Niedersachsen oder von Fußballspielen in Sachsen zum Einsatz kamen.

Laut einem Bericht des Büros für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag hat das Forschungsministerium die gemeinsam von verschiedenen Universitäten, Unternehmen und dem Deutschen Roten Kreuz betriebenen Pro-

jekte Airshield und Sogro zum Einsatz von Drohnen im Katastrophenfall mit 5,9 Mio. Euro unterstützt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche offenen Fragen bzw. klärungsbedürftigen Aspekte sieht die Bundesregierung für die Zulassung von UAV (Unmanned Aerial Vehicle)?
 - a) Was im Einzelnen sind die von der Bundesregierung auf S. 14 des Gesetzentwurfs genannten „Aspekte des Betriebes von UAS“, die „weiterer Klärung bedürfen“?
 - b) Welche Gremien sollen die Klärung dieser Aspekte in welchem Zeitraum genau vornehmen?
 - c) Inwieweit ist eine Einbeziehung von Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder in die „weitere Klärung“ dieser Aspekte vorgesehen?
2. Aufgrund welcher konkreten Entwicklungen sieht die Bundesregierung ein Erfordernis zur Änderung des Luftfahrtgesetzes bezüglich des Einsatzes von UAV?
3. Trifft es zu, dass am jüngsten Entwurf des neuen Luftverkehrsgesetzes im Auftrag des Interessenverbandes BDLI (Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e. V.) der Jurist Dr. iur. Elmar Giemulla mitgearbeitet hat, wie das „DIE WELT“ am 17. Oktober 2011 in einem Artikel behauptete?
4. Haben weitere Interessenverbände Anteil an dem Gesetzentwurf, und wenn ja, welche, und um welche konkreten Zuarbeiten handelte es sich?
5. Wurden externe Beratungsleistungen bei der Erarbeitung des Gesetzentwurfs in Anspruch genommen, und wenn ja, von wem, und welche Kosten haben diese verursacht?
6. Welche konkreten Möglichkeiten des Einsatzes von UAS „in anderen Einsatzbereichen“ sieht die Bundesregierung, wie sie im Entwurf eines vierzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes nur vage als „Feuerbekämpfung, Verkehrsüberwachung, Überwachung sensibler Objekte“ oder „unbemannter kommerzieller Fracht- oder sogar Personenverkehr“ bezeichnet wird?
7. Liegen der Bundesregierung bereits Anfragen bzw. Anträge von staatlichen, gewerblichen oder privaten Stellen zum Einsatz von Drohnen vor, und wenn ja, von welchen Stellen?
 - a) Für welche Anliegen wurden die Anfragen oder Anträge konkret gestellt?
 - b) Wie wurden diese bislang beschieden?
8. Wie viele UAS welcher Typen wurden bislang für Testflüge oder reguläre Flüge im deutschen Luftraum zugelassen (Muster oder Verkehrszulassungen) bitte aufgeschlüsselt nach Gewicht 5 bis 25 kg, 25 kg bis 150 kg, über 150 kg)?
9. Welche Zonen wurden bereits für den Betrieb von UAS mit einer Gewichtsklasse von über 25 Kilogramm ausgewiesen, bzw. welche Flugbeschränkungsgebiete sind hierfür errichtet worden, und auf welchen Landeplätzen durften diese UAS bislang betrieben werden?
10. Inwieweit gedenkt die Bundesregierung, bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in Köln auch den Betrieb von UAV mit einem Betriebsgewicht von über 150 Kilogramm zu beantragen, bzw. welche Haltung vertritt die Bundesregierung zu etwaigen Bestimmungen?

11. Über wie viele und welche UAS welcher Gewichtskategorie verfügt die Bundeswehr, und über welche Reichweite verfügen diese?
 - a) Welchem Zweck dienen diese Drohnen?
 - b) Wo sind die Systeme jeweils stationiert, und von wo werden sie gesteuert?
 - c) Wie viele dieser Drohnen befinden sich zurzeit in Deutschland?
 - d) Wie viele dieser Drohnen befinden sich zurzeit bei Auslandseinsätzen (bitte Standort angeben)?
 - e) Inwieweit ist die Anschaffung weiterer Drohnen durch die Bundeswehr vorgesehen, und für welche Aufgaben und Einsatzszenarien sollen diese geeignet sein?
 - f) Inwieweit gab es Anfragen anderer Behörden im Rahmen der Amtshilfe, an Daten zu gelangen, die durch Bundeswehdrohnen erhoben wurden, und inwieweit wurde diesen Anfragen stattgegeben (bitte Zeitpunkt und Anlass angeben)?
 - g) Inwieweit sind die Drohnen der Bundeswehr für den Einsatz bei „Military Operations in Urban Terrain“ (MOUT) geeignet, bzw. welche Überlegungen werden hierzu angestellt?
12. Welche und wie viele Drohnen ausländischer Streitkräfte sind in Deutschland stationiert?
 - a) Unter welchen Bedingungen dürfen derzeit Drohnen ausländischer Streitkräfte den deutschen Luftraum nutzen?
 - b) Wie und durch wen wird geprüft und gewährleistet, dass diese Drohnen keine Gefährdung für den anderen Luftverkehr und die Bevölkerung in Deutschland bedeuten?
13. Über wie viele und welche UAS verfügen Polizeibehörden des Bundes, und wann wurden diese beschafft (bitte nach einzelnen Gewichtsklassen aufgeschlüsselt wiedergeben)?
 - a) Für welche Einsatzzwecke eignen sich die beschafften UAS?
 - b) Für welche Einsatzzwecke werden die UAS bislang eingesetzt?
 - c) Welche und wie viele Kamerasysteme sind zur Bestückung von UAS bei Bundesbehörden beschafft worden, und über welche Auflösung verfügen diese?
 - d) Welche Software liegt der Steuerung beschaffter UAS zugrunde?
 - e) Mit welchen technischen Hilfsmitteln werden von UAS übertragene Daten ausgewertet oder weiterer Datenverarbeitung zugeführt?
 - f) Inwieweit gab es Anfragen anderer Behörden im Rahmen der Amtshilfe, an Daten zu gelangen, die durch die Polizeidrohnen erhoben wurden, und inwieweit wurde diesen Anfragen stattgegeben (bitte Zeitpunkt und Anlass angeben)?
 - g) Inwieweit ist die Anschaffung weiterer Drohnen durch die Polizeibehörden des Bundes vorgesehen, und für welche Aufgaben und Einsatzszenarien sollen diese geeignet sein?
14. Über wie viele und welche UAS verfügen Polizeibehörden der Länder, und wann wurden diese beschafft (bitte nach einzelnen Gewichtsklassen aufgeschlüsselt wiedergeben)?
 - a) Für welche Einsatzzwecke eignen sich die beschafften UAS?
 - b) Für welche Einsatzzwecke werden die UAS bislang eingesetzt?

- c) Welche und wie viele Kamerasysteme sind zur Bestückung von UAS bei Landesbehörden beschafft worden, und über welche Auflösung verfügen diese?
 - d) Welche Software liegt der Steuerung beschaffter UAS zugrunde?
 - e) Mit welchen technischen Hilfsmitteln werden von UAS übertragene Daten ausgewertet oder weiterer Datenverarbeitung zugeführt?
 - f) Inwieweit gab es Anfragen anderer Behörden im Rahmen der Amtshilfe, an Daten zu gelangen, die durch die Polizeidrohnen erhoben wurden, und inwieweit wurde diesen Anfragen stattgegeben? (bitte Zeitpunkt und Anlass angeben)?
 - g) Inwieweit ist die Anschaffung weiterer Drohnen durch die Polizeibehörden des Landes vorgesehen, und für welche Aufgaben und Einsatzszenarien sollen diese geeignet sein?
15. Inwieweit sind das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) oder das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) mit der zukünftigen Nutzung von UAS befasst?
16. Welche Kosten sind für die Beschaffung aller UAS sowie der zum Betrieb benötigten Infrastruktur und Personal bei Bundesbehörden in den letzten fünf Jahren entstanden (bitte nach Systemen in der Luft und am Boden aufschlüsseln)?
17. Inwieweit gibt es einen bundesweiten Erfahrungsaustausch von Bundes- und Landesbehörden bezüglich der Beschaffung oder Nutzung von Drohnen?
- a) Wie ist der Unterausschuss „Führung, Einsatz und Kriminalitätsbekämpfung“ oder andere Arbeitskreise der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder in die Beschaffung und den Betrieb von UAS eingebunden?
 - b) Wie ist das Polizeitechnische Institut der Deutschen Hochschule der Polizei in die Beschaffung und den Betrieb von UAS eingebunden?
 - c) Wie arbeiten Bundesbehörden mit den Abteilungen Zentrale Dienste bei den Landeskriminalämtern oder anderen polizeilichen Organisationseinheiten zusammen, die für die Beschaffung und den Betrieb von UAS zuständig sind?
 - d) Welche Ergebnisse zeitigte die „Bund-/Länderprojektgruppe Drohnen“, und welche weitere Zusammenarbeit wurde dort verabredet?
 - e) Inwieweit waren die Forderungen der früheren „Bund-/Länderprojektgruppe“ hinsichtlich der jetzigen Änderung der luftverkehrsrechtlichen Vorschriften maßgeblich?
 - f) Welche Stellen der Bundesregierung sind wie von der „Bund-/Länderprojektgruppe“ gefordert mit einer „Marktbeobachtung und -auswertung technischer Lösungen“ befasst?
 - g) Welche Hersteller von UAS haben in den letzten fünf Jahren an gemeinsamen Arbeitsgruppen oder sonstigen Treffen mit Bundesbehörden teilgenommen, um die zukünftige Implementierung von UAS in die militärische oder polizeiliche Arbeit zu integrieren?
 - h) In welchen Projekten forscht die Bundesregierung zur „Schwarmintelligenz“ bezüglich UAS oder anderer automatisierter Einsätze mehrerer Systeme im Verbund, und welches Budget wird hierfür verausgabt?

18. Wie bewertet die Bundesregierung den Einsatz fliegender Kameras bei politischen Versammlungen hinsichtlich der Einschränkung der Versammlungsfreiheit?
 - a) Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorwurf von Datenschützern, dass die gelieferten Bilder keineswegs als Übersichtsaufnahmen einzuordnen sind, sondern die fliegenden Kameras Bilder in hoher Auflösung liefern, über die auch Gesichter erkannt werden können?
 - b) Inwieweit sind Datenschutzbehörden in die Einsätze fliegender Kameras bei politischen Versammlungen eingebunden oder haben für derartige Maßnahmen ihre generelle Zustimmung signalisiert?
19. Aufgrund welcher rechtlicher Grundlage erfolgte bislang der Einsatz von Überwachungsdrohnen durch die Polizei?
20. Aus welchen Gründen verzichtet die Bundesregierung in ihrem Gesetzentwurf auf den gängigeren Begriff „Drohne“ zur Beschreibung von UAV?
21. Wie viele Angehörige welcher Bundesbehörden sind bislang als „Luftfahrzeugführer“, „Luftfahrzeugführer unbemannter Luftfahrzeuge“ bzw. in sonstigen Funktionen zur Steuerung von UAS ausgebildet worden?
 - a) Wie ist diese Ausbildung organisiert, und von wem wird sie übernommen?
 - b) Inwieweit haben Bundesbehörden zur Ausbildung an UAS mit Herstellern oder ausländischen Stellen zusammengearbeitet, und wie wurde diese jeweils geregelt?
22. Welche Schäden sind in den letzten fünf Jahren durch UAS von Bundesbehörden entstanden?
 - a) Wie viele UAS von Polizei, Bundeswehr oder anderen Bundesministerien oder in Deutschland stationierten ausländischen Streitkräften sind in den letzten fünf Jahren abgestürzt?
 - b) Wie sind die UAS bei Bundesbehörden jeweils versichert, und welche potentiellen Schadensereignisse werden hierfür angenommen?
 - c) Inwieweit werden durch UAS verursachte Schadenslagen in Übungen des Katastrophenschutzes oder der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr eingebunden?
23. Wie interpretiert die Bundesregierung die vorliegende Fassung der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) bezüglich des nicht gewerblichen Einsatzes von Drehflüglern und Quadroptern?
 - a) Welche Regelungen gelten demnach bezüglich Abflugort, Flughöhe oder Nutzung von Kameras für den Betrieb von Hobby-Flug-Robotern?
 - b) Inwieweit können im Freizeitbedarf erhältliche oder per Selbstbau montierte Quadropten als Modellfluggeräte betrachtet werden?
 - c) Welche Regelungen zum Betrieb bezüglich Abflugort, Flughöhe oder Nutzung der HD-tauglichen Kamera müssen Nutzer und Nutzerinnen von Quadroptern der Firma Parrot GmbH beachten, die diese ausdrücklich als Spielzeug anbietet?
 - d) Wie kam die Entscheidung zustande, im Entwurf eines Vierzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes die zum Modellflug genutzten UAS als „unbemanntes Luftfahrtgerät“ zu bezeichnen, während für alle anderen der Begriff „unbemanntes Luftfahrtsystem“ verwandt wird?

24. Inwieweit ist nach Kenntnis der Bundesregierung in anderen Staaten der EU die zivile Nutzung von UAV zulässig?
25. Im Rahmen welcher Arbeitsgruppen, Konferenzen oder sonstigen Treffen arbeiten Bundesbehörden mit dem Lobbyverband „UVS International“ oder dessen Programm „UAVs – Concerted Actions for Required Regulations“ oder dem nationalen Interessenverband UAV DACH zusammen?
26. Inwieweit ist die Bundesregierung in die Aktivitäten der „Joint Aviation Authorities“ (JAA) oder EUROCONTROL hinsichtlich der „UAV Task Force“ eingebunden?
27. Mit welchen anderen ausländischen Agenturen, Behörden oder Firmen arbeiten Bundesbehörden zusammen, um die Implementierung der Zulassung von UAS in den zivilen Luftraum zu befördern?
 - a) Wie arbeitet die Bundesregierung diesbezüglich mit der zentralen Koordinationsstelle für die Luftverkehrskontrolle „European Organisation for the Safety of Air Navigation“ (EUROCONTROL) oder der „European Organization for Civil Aviation Equipment“ (EUROCAE) zusammen?
 - b) Inwieweit ist die Bundesregierung in das „Preliminary Impact Assessment on the safety of communications for Unmanned Aerial Systems“ oder andere Forschungsprojekte der Europäischen Agentur für Flugsicherheit eingebunden, und welche Ergebnisse zeitigten diese?
 - c) Hinsichtlich welcher Projekte zur Nutzung von UAS arbeitet die Bundesregierung mit der Firma Astrium oder EADS Defence & Security zusammen?
28. In welche Vorhaben der Europäischen Verteidigungsagentur (EVA) ist die Bundesregierung bezüglich der Implementierung der Zulassung von AUS in den zivilen Luftraum zu befördern?
29. Welche Stellen der Bundesregierung nahmen 2010 an der „High Level Conference on Unmanned Aircraft Systems“ teil, die von der Kommission und der Europäischen Verteidigungsagentur veranstaltet wurde?
 - a) Wie ist die dort angekündigte Gründung einer „High Level Group“ zur Beratung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten umgesetzt worden, und wie ist die Bundesregierung daran beteiligt?
 - b) Wie setzt sich die von der Kommission im Juni 2011 auf der Internationalen Luftfahrtausstellung in Paris angekündigte „UAS Panel“-Initiative zusammen (http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/aerospace/uas/index_en.htm), und welche Aufgabe übernimmt dort die Europäische Verteidigungsagentur?
30. Über welches Budget verfügen die EU-Forschungsprojekte „Border Security Unmanned Aerial Vehicles“ (BSUAV), „Open Architecture for UAV-based Surveillance System“ (OPARUS), „Civil Applications and Economical Effectivity of Potential UAV Configurations“ (CAPECON), „Innovative Future Air Transport Systems“ (IFATS), „Innovative Operational UAS Integration“ (INOUI), „Transportable Autonomous Patrol for Land Border Surveillance“ (TALOS), „Unmanned Aerial Vehicles Network“ (UAVNET), „UAV Safety Issues for Civil Operations“ (USICO), „Wide Maritime Area Airborne Surveillance“ (WIMA2S) und „Micro Drone Autonomous Navigation for Environment Sensing“.
 - a) Welche deutschen Behörden, Institute oder Firmen sind an den genannten Projekten mit welchen Kapazitäten und Aufgaben beteiligt?
 - b) Welche Mittel werden von der Bundesregierung für die Projekte beigesteuert?

31. Inwieweit wurden und werden von der Bundesregierung Forschungsprogramme zur militärischen und zivilen Nutzung von UAV unterstützt (bitte Projektname, Träger bzw. Beteiligte, Inhalt und Ziel sowie Höhe der Förderung und Haushaltstitel nennen)?
- a) Welche Bundesministerien sind für die jeweiligen Vorhaben verantwortlich?
 - b) Welche Ergebnisse zeitigten entsprechende Projekte in den letzten fünf Jahren vor allem hinsichtlich der teilautonomen und autonomen Robotik, der dynamischen Hinderniserkennung und automatisierten „Entscheidungsgenerierung“?
 - c) Inwieweit forscht die Bundesregierung zu Verfahren, das Prinzip „See and Avoid“ für UAS umzusetzen und ihre Integration in den zivilen Luftraum dadurch zu erleichtern?
 - d) An welchen Forschungsvorhaben rund um die Nutzung von UAS arbeiten das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. und Institute der Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e. V.?

Berlin, den 10. Januar 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

