

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Ulla Jelpke, Nicole Gohlke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/13405 –**

Polizeiliche Drohnen-Strategie: Abfluggewicht über 25 Kilogramm

Vorbemerkung der Fragesteller

Mehrere Bundesministerien der Bundesregierung sind mit der weiteren Nutzung von Drohnen befasst. Dies betrifft nicht nur den militärischen, sondern auch den polizeilichen Bereich sowie die nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr. Einige der Vorhaben und Forschungsprojekte wurden bereits in früheren Kleinen Anfragen beauskunftet (Bundestagsdrucksachen 17/8693, 17/12136). Mittlerweile haben Behörden des Bundesministeriums des Inneren (BMI) allerdings die Nutzung größerer Drohnen ins Auge gefasst, um damit schwere Überwachungstechnik transportieren zu können.

Vor zwei Jahren hatte die Bundespolizei Tests mit einer Helikopter-Drohne auf der Ostsee durchgeführt (www.flugrevue.de/de/luftwaffe/uav/umat-fliegt-von-einsatzschiff-der-bundespolizei.67072.htm). Zusammen mit dem Militärzulieferer ESG wurde der Landeanflug auf ein Einsatzschiff der Bundespolizei geprobt. Die Drohne hieß dort „Unbemannter Missionsausrüstungsträger“ (UMAT). Das Gerät basiert auf einem baugleichen System „NEO-S300“ der Swiss UAV AG, das über drei Stunden in der Luft bleiben kann. Beim Test auf der Ostsee wurde die Verfolgung des Schiffes mittels GPS-Tracking geübt. Anfallende Daten wurden von einer Missionskontrollstation ausgewertet. Angeblich hat der UMAT schon vor den Tests auf der Ostsee „erfolgreiche Testflüge über Land“ absolviert. Offen bleibt, ob dies auch im Auftrag der Bundespolizei geschah. An Bord sei ein miniaturisierter „Synthetic Aperture Radar“ (SAR) gewesen, den das Fraunhofer-Institut für Hochfrequenzphysik und Radartechnik FHR in einem Forschungsprojekt untersucht. Die sogenannten Sensoren zur Fernerkundung tasten die Umgebung ab und stellen sie zwei- oder dreidimensional dar. Mit dieser Technik wäre die Bundespolizei in der Lage, die Geländebeschaffenheit von Einsatzorten mit hochauflösender Technik abzubilden.

Die Bundespolizei experimentiert zudem mit dem israelischen Flugroboter „Heron 1“, der in Afghanistan auch von der Bundeswehr genutzt wird. Die Federführung des entsprechenden Forschungsprojekts „Demonstration of Satellites Enabling the Insertion of Remotely Piloted Aircraft Systems in Europe“ (Desire) übernimmt das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.

(DLR). Das Institut arbeitet hierfür mit der spanischen Küstenwache zusammen, die seit über zehn Jahren das drohnengestützte Grenzüberwachungssystem „Sistema Integrado de Vigilancia Exterior“ (SIVE) betreibt. Zuständig ist die Guardia Civil, die teilweise dem Militär untersteht. Industriepartner von „Desire“ sind die Rüstungskonzerne Thales und INDRA. Als zukünftige deutsche Nutzerinnen und Nutzer gelten die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk und die Bundespolizei. Das DLR plant ab Sommer 2013 umfangreiche „unbemannte Erkundungsflüge“ rund um die südspanische Stadt Murcia und über dem Mittelmeer.

Desire wird von der Europäischen Kommission gefördert und ist ein Vorhaben der European Space Agency (ESA). Langfristiges Ziel ist die erfolgreiche Einbindung von Drohnen in den allgemeinen zivilen Luftraum, wie es für alle Geräte mit einem Abfluggewicht über 150 Kilogramm seitens der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in Köln ab 2016 für den gesamten EU-Luftraum vorgesehen ist (Bundestagsdrucksache 17/12136).

Grundlage für den gleichzeitigen Betrieb von Drohnen im zivil genutzten Luftraum wären aber eine satellitengestützte Navigation sowie automatisierte Ausweichverfahren. Das deutsche DLR betreibt hierfür ebenfalls entsprechende Forschungen, deren Ergebnisse sowohl zivil als auch militärisch genutzt werden können. Die Brisanz der Forschungen wurde im März 2013 in Bremen deutlich: Laut dem Nachrichtenmagazin „FOCUS“ hat die Polizei einen Mitarbeiter des DLR festgenommen, der demnach „geheime Studien über Steuerung und Navigation von Drohnen“ einsehen konnte (FOCUS Online, 28. März 2013 und 8. April 2013). Die Bundesanwaltschaft hat das geschädigte Unternehmen bislang nicht offiziell benannt. Der „FOCUS“ schreibt, der Auftraggeber des Festgenommenen sei „nach Erkenntnissen der Ermittler der pakistanische Geheimdienst ISI“.

Mit 3,5 Mio. Euro fördert die Europäische Kommission Forschungen im Vorhaben AEROCEPTOR, um Autos oder Boote aus der Luft mit Drohnen zum Anhalten zu zwingen (Kommissionsdokument E-001904/2013, Antwort vom 12. April 2013). Laut der Projektbeschreibung widmet sich AEROCEPTOR dem Stoppen von „nicht kooperativen Fahrzeugen“, darunter Pkw und Motorboote. Hierfür sollen unbemannte Hubschrauber-Drohnen zum Einsatz kommen. In AEROCEPTOR wird auch zur rechtlichen Vereinbarkeit der neuen Mittel gearbeitet. Die Forschungen sind von hoher bürgerrechtlicher Brisanz: Erstmals wird daran gedacht, polizeiliche Drohnen nicht mehr nur zur Spionage aufsteigen zu lassen. Die Rede ist von „elektromagnetischen Störungen“ der Bordelektronik oder Netzen, die sich in Rädern oder Propellern verwickeln. Fahrzeuge könnten mit einem „Spezial-Polymerschaumstoff“ oder Farbe besprüht werden. Wenn das nicht hilft, würden Reifen aus der Luft durchstoßen.

Auch das Bundesamt für Verfassungsschutz und das Bundeskriminalamt könnten zukünftig Drohnen einsetzen. Dies geht aus einer Präsentation hervor, die ein Mitarbeiter des BMI im Rahmen einer Serie von Workshops der Europäischen Kommission gehalten hat (http://ec.europa.eu/enterprise/docs/uas/53_Dittmar.pdf). Dieser sogenannte UAS Panel Process wurde vor zwei Jahren von der Generaldirektion „Unternehmen und Industrie“ gestartet. Bis 2012 wurden zahlreiche Vorträge gehalten, die sich mit der Verfügbarkeit und dem Einsatz von Flugrobotern unterschiedlicher Größe befasst haben.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Luftfahrzeuge der Polizei sind gemäß internationaler Festlegung zivile Staatsluftfahrzeuge (Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944). Daher finden die zivilen Begriffsbestimmungen auf unbemannte Luftfahrzeuge der Polizei Anwendung. Im deutschen Luftrecht werden sie als unbemannte Luftfahrtsysteme bezeichnet (§ 1 des Luftverkehrsgesetzes – LuftVG).

Zudem ist zur Erfüllung von Aufgaben der Polizei nur der Einsatz von unbemannten Luftfahrtsystemen (UAS) sinnvoll, die während der Flugdurchführung

gesteuert werden können (beispielsweise Kreisen an einem Ereignisort) und deren Sensordaten in Echtzeit am Boden verfügbar sind. Der Pilot befindet sich nicht an Bord, sondern am Boden von wo aus er das Luftfahrzeug führt/steuert.

Nach Definition der „International Civil Aviation Organization“ (ICAO) handelt es sich um „Remotely Piloted Aircraft Systems“ (RPAS). Das System umfasst das Luftfahrzeug, die Bodenkontrollstation und Uplink/Downlink.

In den Antworten wird der Begriff RPAS verwendet. Die Antworten beziehen sich auf polizeiliche Anwendungen von RPAS des Bundes. Auskünfte zu den Polizeien der Länder erteilt die Bundesregierung nicht. Die Antworten enthalten Aussage zur militärischen Drohnen-Strategie nur, soweit ausdrücklich nach militärischer Anwendung im Bereich des Bundesministeriums der Verteidigung gefragt wird.

Eine Strategie für die Verwendung von RPAS bei der Bundespolizei ist noch nicht erarbeitet. Das Bundesministerium des Innern und das Bundespolizeipräsidium haben bisher die Möglichkeiten von RPAS erfasst, den Markt sondiert und RPAS mit einer Gesamtmasse unter 25 Kilogramm im Einsatz erprobt.

1. Welche Bundesministerien der Bundesregierung sind mit der Erprobung oder Nutzung von Drohnen mit einem Abfluggewicht über 25 Kilogramm befasst, und worum handelt es sich bei den Vorhaben?
 - a) Welche Zielsetzung verfolgen die Vorhaben (bitte auch eventuelle Vorgespräche mitteilen)?
 - b) Wer übernimmt die Federführung, und welche weiteren Behörden, Institutionen oder Firmen sind daran beteiligt?
 - c) Wie werden die Vorhaben finanziert?

RPAS mit einer Gesamtmasse über 25 Kilogramm werden derzeit nicht erprobt oder eingesetzt.

2. Wofür wurden die bislang von dem BMI genutzten Drohnen (sofern über die Antwort zu Frage 13b auf Bundestagsdrucksache 17/8693 hinausgehend) eingesetzt?
 - a) Welche Aufklärungssysteme sind zur Bestückung von Drohnen der Bundesbehörden beschafft worden, und über welche Auflösung verfügen diese?

RPAS wurden von den Polizeien des Bundes nur zu den in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 13b der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE, vom 16. Februar 2012 auf Bundestagsdrucksache 17/8693 genannten Einsatzzwecken eingesetzt. Hinsichtlich der Ausstattung wird auf die Antwort zu Frage 13c bis 13e der genannten Kleinen Anfrage verwiesen.

3. Inwiefern trifft es zu, dass auch das Bundesamt für Verfassungsschutz und das Bundeskriminalamt zukünftig Drohnen einsetzen oder nutzen könnten, wie es ein Mitarbeiter des BMI im Rahmen einer Serie von Workshops der Europäischen Kommission im UAS Panel Process vorgetragen hat (http://ec.europa.eu/enterprise/docs/uas/53_Dittmar.pdf)?

Das Bundesamt für Verfassungsschutz und das Bundeskriminalamt beabsichtigen derzeit nicht RPAS mit einer Gesamtmasse über 25 Kilogramm einzusetzen oder zu nutzen. Bei dem Vortrag wurden allgemein die Sicherheitsbehörden des

Bundesministeriums des Innern (BMI) genannt, zu deren Aufgabenerfüllung ein Einsatz von RPAS denkbar sein könnte.

- a) Welche der im Vortrag ebenfalls erwähnten 16 Landeskriminalämter nutzen nach Kenntnis des BMI bereits kleine Flugroboter für die Aufklärung aus der Luft, und für welche Zwecke werden diese eingesetzt?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

- b) Inwiefern ist das BMI mit der Firma EMT Ingenieurgesellschaft mbH in Penzberg in Gesprächen über die Nutzung größerer Drohnen, und worum handelt es sich bei etwaigen Initiativen?

Das BMI führt keine Gespräche mit der Firma EMT über die Nutzung größerer RPAS.

4. Welche weiteren Details kann die Bundesregierung aus Tests mit zwei Helikopter-Drohnen (Unbemannter Missionsausrüstungsträger UMAT) im Rahmen einer Machbarkeitsstudie der Bundespolizei auf der Ostsee mitteilen (www.flugrevue.de/de/luftwaffe/uav/umat-fliegt-von-einsatzschiff-der-bundespolizei.67072.htm)?

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sollte festgestellt werden, ob ein unbemanntes Luftfahrzeug in der Lage ist, auf dem Bundespolizeischiff BP 21 (Schiff mit einem Helikopterlandedeck) sicher zu starten und zu landen. Die Anwendung von Missionsausrüstung war nicht Gegenstand der Studie.

- a) Welche Drohnen wurden hierfür genutzt, und welche Nutzlast wurde befördert?

Es kamen die VTOL-UAS („Vertical Take-off and Landing Unmanned Aircraft Systems“ – auch „Unmanned Mission Avionics Test Helicopter“ – UMAT – genannt) „NEO S-300“ und „NEO S-300 Trainer“ der Fa. Swiss UAV AG zum Einsatz. Das UAS war mit einer Videokamera (DST OTUS U-135) ausgerüstet, um die tatsächlichen Flugwege auswerten zu können.

- b) Inwieweit war der Militärlieferer ESG GmbH oder andere Firmen in die Tests eingebunden, und welche Aufgaben wurden von ihnen übernommen?

Die Firmen UVS Consult und ASTRIUM waren an der Machbarkeitsstudie beteiligt. UVS Consult übernahm Koordinationsaufgaben innerhalb der Machbarkeitsstudie und ASTRIUM stellte die Anlage für die Nahfeldnavigation bereit. Ein Vertreter der Fa. ESG hat die Flugversuche beobachtet.

5. Inwieweit trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass der UMAT im Zusammenhang mit den Erprobungen durch die Bundespolizei bereits „erfolgreiche Testflüge über Land“ absolviert hat (www.esg.de/presse/presse-meldungen/presse-meldung/umat-fuehrt-fluege-von-einsatzschiff-der-bundespolizei-durch)?
 - a) Welche Gebiete wurden dafür überflogen, und welche Technik wurde mitgeführt?
 - b) Von wo wurden die Drohnen dabei gesteuert?

- c) In welcher Auflösung wurden Bilder an die Missionskontrollstation geliefert, und wie werden diese weiterverarbeitet?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Die Bundespolizei war an eventuellen Flügen des UMAT über Land nicht beteiligt.

6. Welche Ergebnisse zeitigten die Tests, und wo wurden diese ausgewertet oder eingebracht?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

- a) Wie ist es gemeint, wenn die Firma ESG GmbH hinsichtlich der Machbarkeitsstudie der Bundespolizei davon spricht, „durch die offene Systemauslegung des UMAT“ könnten „verschiedene militärische und zivile Aufgabenstellungen untersucht und unterschiedliche Ausrüstungen eingesetzt werden“?

Mit dem UMAT wird unabhängig von der Machbarkeitsstudie der Bundespolizei ein Konzept verfolgt, das es erlaubt, permanente und variable Versuchsausrüstung voneinander zu trennen. Hierzu wurde ein Kassettensystem realisiert, das die variable Versuchsausrüstung aufnimmt. Die Basiskonfiguration des UMAT wird hierbei nicht verändert. Bei den Flügen innerhalb der Machbarkeitsstudie war nur die in der Antwort zu Frage 4a genannte Ausstattung an Bord.

- b) Inwieweit werden Ergebnisse der Tests des UMAT auf einem Einsatzschiff der Bundespolizei auch militärisch genutzt?

Eine militärische Nutzung national wie international ist nicht vorgesehen.

7. Inwieweit trifft es zu, dass der Hersteller Swiss UAV AG die Machbarkeitsstudie der Bundespolizei nutzte, um zusammen mit EADS-ASTRIUM „an Bord des Einsatzschiffes unter Zuhilfenahme eines zweiten VTOL UAVs auch ein Präzisionsnavigationssystem“ zu testen, und welche weiteren Details (auch zur Finanzierung) kann die Bundesregierung hierzu mitteilen?

Das Präzisionsnavigationssystem ist für ein sicheres Starten und Landen an Bord des Schiffes notwendig und wurde daher im Rahmen der Machbarkeitsstudie verwendet. Ein separater Test hat nicht stattgefunden. Die Machbarkeitsstudie war partnerschaftlich angelegt. Die Beteiligten haben die jeweils bei ihnen entstehenden Kosten getragen.

8. Inwieweit haben Behörden der Bundesregierung hinsichtlich der Erprobung größerer Drohnen mit dem miniaturisierten Synthetic Aperture Radar (SAR) SUMATRA des Fraunhofer-Instituts für Hochfrequenzphysik und Radartechnik FHR bzw. mit vergleichbaren Geräten (auch anderer Hersteller) experimentiert?
- a) Welchen konkreten Nutzen verspricht sich die Bundespolizei von der Technologie, und wo könnte diese eingesetzt werden?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

9. Welche weiteren Details kann die Bundesregierung zum Forschungsprojekt „Demonstration of Satellites Enabling the Insertion of Remotely Piloted Aircraft Systems in Europe“ (Desire) mitteilen, in dem die Bundespolizei mit dem israelischen Flugroboter „Heron 1“ experimentiert?
 - a) Wer ist an dem Projekt beteiligt, und welche Zielsetzung wird von den einzelnen Partnerinnen und Partnern verfolgt?
 - b) Welche Aufgaben übernehmen das DLR und die Bundespolizei dabei konkret?
 - c) Worin besteht der Beitrag der Guardia Civil, und inwiefern wird diese die Ergebnisse des Vorhabens auch seinem militärischen Dienstherren zur Verfügung stellen?
 - d) Wie ist die ESA in das Projekt eingebunden?
 - e) Welche Technologie wird von den Rüstungskonzernen Thales und INDRA eingebracht oder überlassen?
10. Welche Simulationen oder Testflüge haben im Rahmen von Desire bereits stattgefunden, und welche weiteren sind für 2013 geplant?
 - a) Wo finden die Flüge jeweils statt, und welche Genehmigungen wurden beantragt und erteilt?
 - b) Welche Zielsetzung verfolgen die einzelnen Flüge, und welche Technik wird jeweils mitgeführt?
 - c) Nach welchem Verfahren und von wo werden die Drohnen jeweils gesteuert?
 - d) Wo und von wem werden anfallende Aufklärungsdaten verarbeitet?
 - e) Inwiefern ist es möglich oder sogar beabsichtigt, Ergebnisse der Testflüge für die operative Arbeit spanischer Grenzbehörden zu nutzen, etwa zur Verhinderung unerwünschter Migration?
11. Inwiefern soll Desire dazu beitragen, die Einbindung von Drohnen in den allgemeinen zivilen Luftraum zu befördern, wie es für alle Flugroboter mit einem Abfluggewicht über 150 Kilogramm seitens der EASA in Köln für 2016 vorbereitet wird?
 - a) Mit welchen ähnlichen Vorhaben ist das DLR befasst, und inwiefern arbeitet das Institut dafür mit der EASA zusammen?
 - b) Welche weiteren Forschungen betreibt die Bundesregierung gegenwärtig zur Integration größerer Drohnen in den allgemeinen zivilen Luftraum?
 - c) Welche Rolle spielt die satellitengestützte Navigation hinsichtlich der besagten Forschungen?
 - d) Inwieweit werden die Forschungen zur satellitengestützte Navigation auch militärisch genutzt?

Berichte, das BMI und die Bundespolizei seien am Projekt DeSIRE beteiligt oder experimentieren mit dem israelischen „Flugroboter Heron 1“, sind nicht zutreffend und wurden dementiert.

Es handelt sich bei Demonstration of Satellites Enabling the Insertion of Remotely Piloted Aircraft Systems in Europe (DeSIRE) um ein Projekt unter Federführung der Europäischen Weltraumbehörde (ESA) im Rahmen des ARTES-Programmes (ARTES = Advanced Research in Telecommunication Systems). Die Finanzierung und fachliche Begleitung erfolgt gemeinsam mit der Europäischen Verteidigungsagentur (EVA). Hauptauftragnehmer des Forschungsprojektes ist die spanische Firma Indra SA. Weitere Mitglieder des Projektkonsortiums sind AT-One EWIV, SES SA, Thales Alenia Space. Zielset-

zung ist die sichere Integration von unbemannten Luftfahrtsystemen in den Luftraum unter Nutzung von Satellitenkommunikation zu untersuchen.

Satellitengestützte Navigation ist ein wichtiger Teil für die präzise Navigation im Luftfahrtbereich, d. h. auch für unbemannte Luftfahrtsysteme. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) beschäftigt sich in seinen Forschungsarbeiten seit mehreren Jahren mit der sicheren Integration von unbemannten Luftfahrtsystemen in den Luftraum. Das DLR fördert derzeit keine Vorhaben mit unbemannten Luftfahrtsystemen, deren Gesamtmasse 25 Kilogramm übersteigt und führt dazu auch keine Projekte mit der EASA durch.

Das DLR arbeitet im Projekt „DeSIRE“ im Unterauftrag der AT-One EWIV und hat im Dezember 2012 im Rahmen des Projektes Flugsimulationen durchgeführt.

Die im Rahmen des DeSIRE-Projektes durchgeführten Flüge fanden am Flughafen Murcia in Spanien statt. Das DLR war nicht in die Durchführung der Flüge involviert und hatte lediglich Beobachter zu den Flügen entsandt. Zu den ausländischen Partnern des Projektes, deren Zielen, Beteiligungen, mitgeführter Technik und Verwertung von Erkenntnissen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

An dem Projekt „DeSIRE“ waren keine deutschen Behörden beteiligt.

Das Bundesministerium der Verteidigung sieht für sich keinen unmittelbaren Nutzen der in „DeSIRE“ durchgeführten Untersuchungen.

Die Bundeswehr verfügt über die Möglichkeiten, den besonders geschützten militärischen Code des Global Positioning System (GPS) zu benutzen. Das BMVg sieht daher keinen unmittelbaren Nutzen in den in „DeSIRE“ durchgeführten Untersuchungen.

12. Inwiefern profitieren die Bundeswehr oder weitere Behörden der Bundesregierung von den Forschungen in Desire?

Hinsichtlich des Projektes „DeSIRE“ wird zunächst auf die Antwort zu den Fragen 9 bis 11 verwiesen.

- a) Inwiefern trifft es zu, dass das DLR dessen Ergebnisse in das Vorhaben „Forschung und Entwicklung für die Maritime Sicherheit und entsprechende Echtzeitdienste“ einbringt?

Das Vorhaben „F&E für die Maritime Sicherheit und entsprechende Echtzeitdienste“ wird gegebenenfalls später einige wissenschaftlichen Ergebnisse des Projektes „DeSIRE“ aus dem Bereich der Flugführung und der sicheren Integration unbemannter Luftfahrtsysteme in den zivilen Luftraum nutzen.

- b) Welche Zielsetzung verfolgt das Vorhaben „Forschung und Entwicklung für die Maritime Sicherheit und entsprechende Echtzeitdienste“, und wer ist mit welchen Aufgaben daran beteiligt?

Das DLR will mit dem Vorhaben „F&E für die Maritime Sicherheit und entsprechende Echtzeitdienste“ den Meeres- und Küstenschutz unterstützen, die Sicherheit des Schiffsverkehrs erhöhen sowie die Hafen- und Offshore-Sicherheit gewährleisten.

Verbundpartner des DLR sind:

- ATLAS ELEKTRONIK GmbH: Entwicklung einer Mensch-Maschine-Schnittstelle für Datenbearbeitung und Nutzerinteraktion,

- ASTRIUM GmbH: Entwicklung eines „Realtime Maritime Situation Awareness System“ (Zentrale zur Steuerung der ein- und ausgehenden Datenströme),
- Cassidian Airborne Solutions GmbH: Maritimes flugzeuggestütztes Radar,
- Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW): Leitung Szenario Sturmflut; Beratung und Bewertung,
- Ostseeinstitut für Seerecht, Umweltrecht und Infrastrukturrecht der Universität Rostock: Rechtliche Begleitforschung; Entwicklung eines neuen maritimen Infrastrukturrechts.

Assoziierte Partner des DLR sind:

- Bundespolizei See: Beratung und Bewertung; Kampagnenbeobachtung,
- Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGZRS): Beratung und Bewertung; Mitarbeit „Safety of Life“ im Szenario Havarie,
- Wasserschutzpolizei: Beratung und Bewertung; Kampagnenbeobachtung.

Unterauftragnehmer des DLR sind:

- Deutsche Flugsicherung (DFS): Beratung; Anbindung an die Flugsicherung für luftgestützte Dienste,
- JAKOTA Cruise Systems GmbH: Softwareentwicklung für maritime Anwendungen,
- MarineSoft Entwicklungs- und Logistikgesellschaft mbH: Konzeptionierung und Entwicklung von Softwaremodulen zur Realisierung verschiedener Datenschnittstellen,
- Björn Piltz GbR: Umsetzung der Bilddatenfusion für DLR-Kamerasysteme,
- Kamera System Technik GmbH: Engineering eines Luftbild-Kamerasystems nach DLR-Vorgaben.

c) Wie wird das Vorhaben finanziert (bitte nach den einzelnen Beiträgen von Bundesministerien und Bundesländern darstellen)?

Das Vorhaben „F&E für die Maritime Sicherheit und entsprechende Echtzeitdienste“ soll mit 3 Mio. Euro p. a. vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) sowie mit jeweils 250 000 Euro p. a. von den Ländern Bayern, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen gefördert werden und bis 2021 laufen. Das DLR hat beim Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) einen Projektantrag „F&E für die Maritime Sicherheit und entsprechende Echtzeitdienste“ mit dreijähriger Laufzeit zur Bewilligung eingereicht, der sich zurzeit in der Prüfung befindet. Eine abschließende Aussage zur Fördersumme kann seitens des BMBF im Augenblick nicht getroffen werden.

d) Welche Szenarien werden für das Vorhaben angenommen bzw. durchgespielt?

Als konkrete Szenarien soll eine Sturmflut im Bereich der Deutschen Nord- und Ostseeküsten sowie die Entführung eines Schiffes mit anschließender Großhavarie an einer Offshore-Anlage durchgespielt werden.

13. Welche weiteren Details kann die Bundesregierung zur Festnahme eines Mitarbeiters des DLR in Bremen mitteilen, der nach Presseberichten der Spionage verdächtigt wird (FOCUS Online, 28. März 2013 und 8. April 2013)?
- a) Mit welchem Vorwurf ist der Festgenommene wo inhaftiert?

Gegen den Beschuldigten wird wegen des Verdachts der geheimdienstlichen Agententätigkeit nach § 99 des Strafgesetzbuches (StGB) ermittelt. Der Beschuldigte befindet sich in Untersuchungshaft in einer Justizvollzugsanstalt in der Bundesrepublik Deutschland. Weitere Angaben zum Ort der Vollziehung der Untersuchungshaft können nicht gemacht werden, da dies sowohl den Sicherheitsinteressen des Beschuldigten als auch dem Interesse einer wirksamen Strafverfolgung und der Durchführung eines geordneten Strafverfahrens entgegensteht.

- b) Welche Behörden der Bundesregierung bzw. von Landesregierungen sind hierzu mit welchen Ermittlungen befasst?

Die strafrechtlichen Ermittlungen werden vom Generalbundesanwalt beim Bundesgerichtshof geführt. Dieser entscheidet im Rahmen seiner gesetzlichen Aufgaben und Befugnisse, inwieweit es zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlich ist, Erkenntnisse anderer Behörden einzuholen oder diese mit der Durchführung strafrechtlicher Ermittlungen zu beauftragen.

- c) Mit welchen Forschungen oder Maßnahmen war das ausspionierte Unternehmen konkret befasst?
- d) Zu welchen Informationen hatte der besagte Mitarbeiter Zugang, und welche soll er beiseite geschafft haben?
- e) Inwiefern trifft es zu, dass als Auftraggeber des Festgenommenen der pakistanische Geheimdienst ISI gilt?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Frage 23a bis 23c der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. vom 11. April 2013 auf Bundestagsdrucksache 17/13381 verwiesen.

- f) Inwieweit haben Behörden der Bundesregierung dazu mit der Regierung in Pakistan kommuniziert, und welche Ergebnisse kann die Bundesregierung hierzu mitteilen?

Ein von pakistanischer Seite initiiertes Kontakt mit dem Bundesnachrichtendienst wurde mit dem Verweis auf die zuständige Behörde in Deutschland beantwortet.

14. Mit welchen finanziellen oder sonstigen Mitteln beteiligt sich die Bundesregierung am EU-Vorhaben AEROCEPTOR, in dem beforscht wird, wie Autos oder Boote aus der Luft mit Drohnen zum Anhalten gezwungen werden können (Kommissionsdokument E-001904/2013, Antwort vom 12. April 2013)?
- a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Zielsetzung und den Nutzen der Forschungen der Europäischen Kommission?
- b) Inwieweit ist es für die Bundesregierung denkbar, dass auch von polizeilichen Bundesbehörden zukünftig Drohnen mit Wirkmitteln eingesetzt werden?

- c) Welche rechtlichen Rahmenbedingungen stünden einem derartigen Einsatz im Wege?

Die Bundesregierung ist an dem EU-Projekt AEROCEPTOR nicht beteiligt und kann dessen Zielsetzung und Nutzen daher nicht beurteilen. Es besteht keine Absicht, RPAS für die Verwendung in polizeilichen Aufgaben mit den angesprochenen Wirkmitteln auszustatten. Eine diesbezügliche rechtliche Prüfung war deshalb nicht erforderlich und wurde auch nicht vorgenommen.

15. An welchen Demonstrationen, Präsentationen oder sonstigen Veranstaltungen der Europäischen Agentur für die operative Zusammenarbeit an den Außengrenzen der Mitgliedstaaten der EU – FRONTEX hat die Bundespolizei teilgenommen, die sich mit der Vorführung von Drohnen und ihrem Nutzen zur Grenzüberwachung beschäftigten?

Die Grenzschutzagentur FRONTEX veranstaltete in den Jahren 2009 bis 2012 jeweils einen Workshop, der sich mit dem Einsatz von RPAS zur Überwachung von Land- und Seegrenzen befasste. An allen Workshops, mit Ausnahme 2010, haben Vertreter der Bundespolizei teilgenommen.

- a) Welche Geräte wurden dort präsentiert (bitte die Hersteller und Typen auflisten)?

Es wurden folgende Geräte präsentiert:

- „Patroller“, Safran/Sagem,
- „DA42 MPP Guardian“, Diamond Aircraft,
- „Heron“, IAI – Malat,
- „Blue Horizon“, Uvision,
- „Sparrow“, Uvision,
- „Butterfly“, Uvision,
- „A3ISR“, Lockheed Martin,
- „Eurohawk“, Northrop und EADS,
- „Predator“, General Atomics und Diehl,
- „Firebird“, Northrop Grumman
- „Condor“, OHB System AG.

- b) Welcher Bedarf wurde auf den Veranstaltungen nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Agentur zur Nutzung größerer Drohnen geäußert, wie es etwa im „UAS Panel Process“ der Europäischen Kommission für die Ausstattung mit hochauflösenden SAR-Sensoren skizziert wurde (http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/aerospace/files/circabc/session_1_frontex_kolev_en.pptx)?

Die Veranstaltungen dienten der Vorstellung am Markt befindlicher unbemannter Luftfahrtsysteme und der Definition von grenzpolizeilichen Anforderungs- und Leistungskriterien. Ein Bedarf an größeren RPAS wurde von der Agentur nicht genannt.

- c) Welche entsprechenden Forschungsprojekte betreibt die Agentur nach Kenntnis der Bundesregierung, und wer sind die Auftragnehmer?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

16. Welche Bedeutung hat die Entscheidung der Internationalen Luftfahrtorganisation (ICAO), die Drohnen als Luftfahrzeuge anerkannt hat (Circular 328 der 37. ICAO Assembly), aus Sicht der Bundesregierung für entsprechende, von ihr unterzeichnete internationale Regelwerke?

- a) Welche Verträge müssen nach Ansicht der Bundesregierung prioritär angepasst werden?

Die Entscheidung der ICAO stellt die Grundlage dar, Empfehlungen über den grenzüberschreitenden Betrieb, Einsatz und Flugführung von unbemannten Luftfahrzeugen zu erarbeiten. Änderungen bzw. Anpassungen sind in den Anhängen 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10, 11, 13 14, 16 und 18 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 zu berücksichtigen.

- b) Welche entsprechenden Mitteilungen der ICAO-Arbeitsgruppe „Unmanned Aircraft Systems Group“ hat sie hierzu erhalten?

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) werden hierzu regelmäßig Berichte, Studienergebnisse und Arbeitsdokumente der Arbeitsgruppe zugeleitet.

17. Mit welchen über die auf Bundestagsdrucksache 17/12136 hinausgehenden Initiativen, Gesetzgebungsverfahren, Forschungsprojekten und Verfahren zur Normung ist die Europäische Agentur für Flugsicherheit damit befasst, Drohnen in den zivilen Luftraum zu integrieren?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine weiteren Kenntnisse vor.

