

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Jan van Aken,
Christine Buchholz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/2241 –**

Beschaffung bewaffnungsfähiger Drohnen nach Ende der „gesellschaftlichen Debatte“

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD bekräftigen die Regierungsparteien den Willen zur Entwicklung einer „europäischen Drohne“ (DIE WELT, 27. November 2013). Ein entsprechendes Angebot von Airbus Defence and Space, Dassault Aviation und Alenia Aermacchi liegt den Verteidigungsministerien Frankreichs, Deutschlands und Italiens mittlerweile vor und soll seit Juni 2014 weiter behandelt werden (Bundestagsdrucksache 18/1946). Nun haben aber Großbritannien und Frankreich einen Vertrag zur bilateralen Entwicklung einer bewaffnungsfähigen „europäischen Drohne“ geschlossen, wofür zunächst 151 Mio. Euro für eine Machbarkeitsstudie ausgegeben werden sollen (n-tv.de, 16. Juli 2014). Es ist unklar, inwiefern die Bundesregierung ihre Anstrengungen zur Beteiligung des deutsch-französischen Rüstungskonzerns Airbus Defence and Space noch weiter betreibt.

Der Koalitionsvertrag fixiert auch, vor der Beschaffung bewaffnungsfähiger Drohnen „alle damit im Zusammenhang stehenden völker- und verfassungsrechtlichen, sicherheitspolitischen und ethischen Fragen sorgfältig prüfen“ zu wollen. In früheren parlamentarischen Anfragen hatte sich das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) diese Haltung zu eigen gemacht.

Die Bundesregierung hatte eine vom Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages für den 30. Juni 2014 angesetzte öffentliche Anhörung zum Thema „ausdrücklich“ begrüßt (Bundestagsdrucksache 18/1946). Dort würde die Gelegenheit gegeben, „nochmals alle mit dem Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge im Zusammenhang stehenden Aspekte zu beleuchten“. Zwei Tage vor der Anhörung wurde über die Bundesministerin der Verteidigung, Dr. Ursula von der Leyen, berichtet, diese wolle den Kauf bewaffnungsfähiger Drohnen (DER SPIEGEL, 28. Juni 2014). Nach der Anhörung, aber noch vor einer Aktuellen Stunde zum Thema am 2. Juli 2014 sprach sich die Bundesverteidigungsministerin in der „Süddeutschen Zeitung“ ausdrücklich für die Beschaffung von bewaffnungsfähigen Drohnen für die Bundeswehr aus.

Ohnehin schien das Vorhaben aus Sicht der Fragestellenden längst auf die Schiene gesetzt: Das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) hat das Beschaffungsverfahren für bewaffnungsfähige Drohnen der „Medium Altitude Long Endurance“-Klasse (MALE-Klasse) ungeachtet der „gesellschaftlichen Debatte“ vorangetrieben. Dabei ging es vorrangig um eine Beschaffung als Überbrückungslösung, bis eine „europäische Drohne“ entwickelt sein könnte.

Die angekündigte „sorgfältige Prüfung“ kann – sofern sie überhaupt ernsthaft stattgefunden hat – aus Sicht der Fragestellenden also spätestens nach dem Statement der Bundesverteidigungsministerin als beendet gelten. Die Bundesregierung muss nun ihre Schlussfolgerungen und weiteren Schritte mitteilen. Das Gleiche gilt für die Initiativen zur Nutzung und Forschung an mittleren und großen Drohnen. Ebenfalls unklar ist, ob das BMVg mittlerweile Genehmigungen für die US-Armee erteilt hat, damit diese mit bewaffnungsfähigen Drohnen außerhalb ihrer Basen über bayerischen Gemeinden trainieren kann.

1. Auf welche Weise wurde die Entscheidung zur Beschaffung von Kampfdrohnen oder bewaffnungsfähiger Drohnen als endgültige Lösung bzw. Überbrückungslösung von der Anhörung im Deutschen Bundestag beeinflusst (Bundestagsdrucksache 18/1946)?
2. Hat die Bundesregierung mit der Anhörung im Deutschen Bundestag zur Beschaffung von bewaffnungsfähigen Drohnen der MALE-Klasse die Prüfung der „damit in Zusammenhang stehenden völker- und verfassungsrechtlichen, sicherheitspolitischen und ethischen Fragen“ nun beendet (Bundestagsdrucksache 18/1946)?
 - a) Sofern die Frage mit nein beantwortet wird, welche weiteren sorgfältigen Prüfungen hält die Bundesregierung für erforderlich?
 - b) Soweit die Frage mit ja beantwortet wird, welche Schritte hat die Bundesregierung daraufhin hinsichtlich der Beschaffung „qualitativ neuer Waffensysteme“ eingeleitet?
 - c) Wie wirkt sich dies auf konkrete Maßnahmen beteiligter Behörden aus?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat sich darauf verständigt, dass vor einer Entscheidung über die Beschaffung qualitativ neuer Waffensysteme, alle damit in Zusammenhang stehenden völker- und verfassungsrechtlichen, sowie sicherheitspolitischen und ethischen Fragen sorgfältig geprüft werden. Dies insbesondere im Hinblick auf eine neue Generation von unbemannten Luftfahrzeugen, welche über Aufklärung hinausgehende Kampffähigkeiten besitzen.

Die Anhörung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestags hat hierzu einen wertvollen Beitrag geliefert.

3. Da sich die Bundesverteidigungsministerin für die Anschaffung bewaffneter bzw. bewaffnungsfähiger Drohnen ausspricht (DER SPIEGEL, 28. Juni 2014), inwiefern kann die Bundesregierung also mittlerweile erste Angaben zu Fähigkeiten einer möglichen Bewaffnung machen?

Die Fähigkeitsforderung an eine MALE-UAS-Überbrückungslösung (MALE UAS – Medium-Altitude Long Endurance Unmanned Aerial System), in der zwingend eine Bewaffnungsfähigkeit gefordert wird, liegt seit 26. Februar 2013 vor.

- a) Wann, und von wem, sollen die genaueren „noch abzustimmenden Fähigkeitsforderungen“ erstellt werden?

Die nationalen Fähigkeitsforderungen an eine auch bewaffnungsfähige MALE-UAS-Ziellösung ab 2025+ werden nach Beauftragung durch das BMVg durch das Planungsamt der Bundeswehr erstellt. Zeitlinien hierzu können derzeit noch nicht genannt werden.

- b) Welche Marktbeobachtungen bzw. Marktsichtungen wurden hierzu bereits vorgenommen?

Es wurden noch keine Marktsichtungen zu einer MALE-UAS-Ziellösung vorgenommen.

- c) Welche Rüstungskonzerne sind bereits an die Bundesregierung herangetreten, um ihre Überlegungen zur Bewaffnung von unbemannten Systemen mitzuteilen, bzw. welche konkreten Überlegungen sind der Bundesregierung hierzu bekannt (Bundestagsdrucksache 18/819)?

Es sind bisher keine Rüstungskonzerne an die Bundesregierung herangetreten, um ihre Überlegungen zur Bewaffnung von unbemannten Luftfahrtsystemen mitzuteilen. Konkrete Überlegungen der Rüstungskonzerne hierzu sind der Bundesregierung nicht bekannt.

- d) An welche Unternehmen ist die Bundesregierung herangetreten, um ihre Überlegungen zur Bewaffnung von unbemannten Systemen zu erörtern?

Die Bundesregierung ist an kein Unternehmen herangetreten, um die Bewaffnung von unbemannten Luftfahrtsystemen zu erörtern.

- e) Welche Systeme wurden dabei jeweils vorgestellt bzw. beworben?

Auf die Antwort zu den Fragen 3c und 3d wird verwiesen.

4. Wo, mit welchen Teilnehmenden, und mit welchem Inhalt hat die Bundesregierung das „Angebot zur Formulierung eines europäischen Drohnenprogramms für mittlere Flughöhe und lange Flugdauer (MALE)“, das Airbus Defence and Space, Dassault Aviation und Alenia Aermacchi den Verteidigungsministerien Frankreichs, Deutschlands und Italiens vorgelegt haben sollen, seit Mai 2014 weiter behandelt (Bundestagsdrucksache 18/1946)?

Das unaufgefordert vorgelegte Angebot wurde nicht weiter behandelt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/1946 verwiesen.

- a) Sofern mitgeteilt wird, über derartige Initiativen würden keine Aufzeichnungen geführt, welches der erfragten Treffen hält die Bundesregierung aus welchem Grund für besonders wichtig?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

- b) Auf welche Weise hat sich die Bundesregierung an einer „sorgfältige[n] Abstimmung mit den europäischen Partnernationen“ hinsichtlich der gemeinsamen Entwicklung einer Drohne der MALE-Klasse als „europäische Drohne“ beteiligt (Bundestagsdrucksache 18/1946)?

Am 18. Juli 2014 fand in Berlin ein erstes Treffen einer deutsch-französischen Arbeitsgruppe mit dem Ziel statt, erste Überlegungen für einen Zeit- und Arbeitsplan, hin zu einer gemeinsamen UAS-MALE-Entwicklung, zu formulieren.

- c) Wann und wo wurden hierzu welche Gespräche geführt, und wer nahm daran teil?

Auf die Antwort zu Frage 4b wird verwiesen.

5. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus einem kürzlich unterzeichneten Vertrag Großbritanniens und Frankreichs zur bilateralen Entwicklung einer bewaffnungsfähigen Drohne, wofür zunächst 151 Mio. Euro für eine Machbarkeitsstudie ausgegeben werden sollen (n-tv.de, 15. Juli 2014)?

Nach Erkenntnissen der Bundesregierung steht der Vertrag Großbritanniens und Frankreichs nicht in Zusammenhang mit UAS der MALE-Klasse.

- a) Inwiefern beeinflusst der bilaterale Vertrag die Politik der Bundesregierung hinsichtlich der gemeinsamen Entwicklung einer Drohne der MALE-Klasse als „europäische Drohne“?

Der Vertrag Großbritanniens und Frankreichs hat nach Erkenntnissen der Bundesregierung grundsätzlich keinen Einfluss auf die mögliche europäische Entwicklung eines UAS der MALE-Klasse.

- b) Was ist der Bundesregierung über Anstrengungen von Airbus bekannt, „zusammen mit dem israelischen Heron-Hersteller IAI eigene Aufklärungsmodelle [zu] entwickeln, um damit die Bundeswehr zu beliefern“?

Die Bundesregierung hat keine entsprechenden Erkenntnisse.

6. Wann und wo hat es im Jahr 2014 „Besprechungen [des Bundesverteidigungsministeriums] mit der US Air Force und dem Hersteller sowohl in den USA als auch in Deutschland“ zur Prüfung der Vorabmitteilung der US-amerikanischen Regierung zu einer möglichen Beschaffung von Drohnen des Typs „PREDATOR“ bzw. „REAPER“ gegeben (Bundestagsdrucksache 18/1946), und was war deren Gegenstand und Ergebnis?

Es fanden im Jahr 2014 zwischen April und Juli 2014 insgesamt fünf Besprechungen in Deutschland und den USA statt. Die Besprechungen dienten der Klärung der vorliegenden Vorabmitteilung der US-amerikanischen Regierung zu einer möglichen Beschaffung des unbewaffneten „Unmanned Aircraft Systems PREDATOR B“ sowie der Präsentation und Diskussion über eine von der Fa. General Atomics Aeronautical Systems, Inc. aktuell in der Entwicklung befindlichen Version des PREDATOR B, die nach Firmenangaben dem entsprechenden NATO-Standard (STANAG 4671: Innerhalb der NATO abgestimmte Bau- und Zulassungsvorschrift für unbemannte Luftfahrzeuge mit einem Abfluggewicht größer 150 kg, STANAG: NATO Standardisation Agreement) entspricht.

7. Inwieweit wird die Anhörung im Deutschen Bundestag und die Entscheidung der Bundesverteidigungsministerin zur Beschaffung bewaffnungsfähiger Drohnen das „Vorgehen im Hinblick auf eine mögliche Beschaffung des unbewaffneten PREDATOR B“ beeinflussen (Bundestagsdrucksache 18/1946)?

Über die Einführung des unbewaffneten Systems PREDATOR B in die Bundeswehr ist bisher noch nicht entschieden.

- a) Was ergab die Prüfung des Angebots der Firma RUAG Holding AG gegenüber dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr für „Zulassungsaktivitäten zur Erlangung und zum Erhalt der Muster- und Verkehrszulassung“ von US-Drohnen der MALE-Klasse (Bundestagsdrucksache 18/1946)?

Die Prüfung dauert an.

- b) Sofern noch keine Ergebnisse vorliegen, wann werden diese erwartet?

Aufgrund der Komplexität des Prüfungsgegenstandes kann ein genauer Zeitpunkt derzeit nicht abgeschätzt werden.

- c) Da kein mit der möglichen Beschaffung von Drohnen des Typs „PRE-DATOR B“ vergleichbares Verfahren für die israelischen „HERON“-Drohnen begonnen wurde (Bundestagsdrucksache 18/1946), inwiefern lässt sich daraus schließen, dass das BMVg Abstand von einer entsprechenden Beschaffung aus Israel nimmt?

Eine Entscheidung über das weitere Vorgehen zur Einführung eines MALE UAS ist noch nicht gefallen.

8. Wann wird die Bundeswehr nach derzeitigem Stand ihre Beschaffungsentscheidung für MALE-Drohnen der Luftwaffe fällen?
 - a) Wann könnten die Vorlage und Bewertung von Lösungsvorschlägen zur Beschaffung von MALE-Drohnen der Luftwaffe erfolgen (Bundestagsdrucksache 18/1794)?
 - b) Wann wird der Generalinspekteur der Bundeswehr nach Kenntnis der Bundesregierung seine Auswahlentscheidung treffen?

Eine Entscheidung über das weitere Vorgehen zu unbemannten Luftfahrzeugen der MALE-Klasse ist in Vorbereitung. Aufgrund der technischen und prozessualen Komplexität ist ein genauer Entscheidungszeitpunkt noch nicht absehbar.

9. Welche Schlussfolgerungen zieht das BMVg aus den bei der Firma IABG Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH beauftragten Studien „Analyse zur Ermöglichung des Betriebs von MALE UAS“ sowie „Fähigkeiten UAS 2025“ (Bundestagsdrucksache 18/819)?
 - a) Welche Erkenntnisse konnten das BMVg oder die Bundeswehr aus den beiden Studien gewinnen, die ohne diese Studien nicht verfügbar wären?
 - b) Wann ist der „mit der gebotenen Sorgfalt unter Berücksichtigung aller erforderlichen Parameter im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen durch den Lösungsvorschlag“ durchgeführte Prüfprozess beendet, bzw. welche Ergebnisse können bereits mitgeteilt werden?

Die Auswertung der Studien ist noch nicht abgeschlossen.

- c) Welche Kosten wurden dem BMVg für die Erstellung der Studie in Rechnung gestellt?

Die Kosten für die Studie zur Bewertung der Fähigkeiten von marktverfügbaren UAS im Zeitraum 2025 betragen 365 000 Euro. Die Kosten für die Analyse zur Ermöglichung des Betriebes von MALE UAS betragen 320 000 Euro.

10. Inwiefern und mit welchem Ergebnis hat das BMVg geprüft, ob durch die jeweiligen Verlängerungen des Leasing-Vertrages für die „HERON“-Drohnen als MALE-Überbrückungslösung Mehrkosten im Vergleich zu einer Sofortbeschaffung entstehen?

Ein Leasingmodell für einen HERON 1, als MALE UAS Überbrückungslösung, wurde nicht betrachtet, weil das System HERON 1 den Fähigkeitsforderungen der Streitkräfte für die Überbrückungslösung nicht entspricht.

11. Welche konkreten Aufgaben ergeben sich aus der Federführung des Kommandos Luftwaffe im Arbeitsfeld „Exchanging operational experience and best practice on operating MALE RPAS“ im Rahmen der neuen „RPAS-Nutzergemeinschaft“ aus Deutschland, Griechenland, Spanien, Frankreich, Italien, der Niederlande und Polen (Bundestagsdrucksache 18/1946)?

Das Kommando Luftwaffe nimmt im Rahmen der Federführung im Arbeitsfeld „Exchanging operational experience and best practice on operating MALE RPAS“ in der European Defence Agency (EDA) Arbeitsgemeinschaft „European MALE Community“ eine Sekretärfunktion wahr und trägt die Beiträge der Partnernationen aus den gemeinsamen Sitzungen zusammen. Gemeinsam mit dem Personal der EDA soll zu diesem Thema ein Dokument erstellt werden, das den teilnehmenden Nationen zur Information und als Referenz zur Verfügung stehen soll.

12. Welche weiteren Treffen der „RPAS-Nutzergemeinschaft“ bzw. ihrer einzelnen Arbeitsgruppen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2014 und 2015 vorgesehen, und wo werden diese stattfinden?

Bisherige Treffen der RPAS-Nutzergemeinschaft (RPAS – Remotely Piloted Aircraft Systems) fanden etwa alle zwei Monate statt. Das nächste Treffen ist am 24. September 2014 in Brüssel geplant.

13. Welche weiteren Treffen des „Pioneer Projects“ der Europäischen Verteidigungsagentur bzw. dessen einzelnen Arbeitsgruppen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2014 und 2015 vorgesehen, und wo werden diese stattfinden?

Die Auftaktbesprechung der Arbeitsgruppe („Task Force of RPAS certification and airworthiness experts“) fand am 11. März 2014 bei der EDA in Brüssel statt. Die Frequenz der Besprechungen in Brüssel wird von der Arbeitsgruppe selbst nach Bedarf festgelegt. Zu weiteren Treffen der RPAS-Nutzergemeinschaft wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen. Die Arbeitsgruppe zur Bestimmung des Bedarfs für ein mögliches europäisches UAS-Programm wurde bisher nicht einberufen.

14. Inwiefern hegt die Bundesregierung eigene Zweifel, „ob die aktuell gültigen European Military Airworthiness Requirements (EMARs) die Zulassungskriterien für UAS in vollem Umfang abdecken“ (Bundestagsdrucksache 18/1946)?

Die EMAR stellen Anforderungen an das Erreichen und Erhalten der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen. Damit sind sie grundsätzlich geeignet, über die Zulassung von RPAS zu entscheiden. Zur Koordination der potenziellen Nutzerationen und um abgestimmte Beiträge zur Fragestellung der Integration von

RPAS in den allgemeinen Luftverkehr zu entwickeln, wurde unter Federführung der EDA eine Arbeitsgruppe eingerichtet.

15. Worin besteht nach Kenntnis der Bundesregierung der konkrete Beitrag der Rüstungskonzerne Airbus, Diehl Stiftung & Co. KG und ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH sowie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V (DLR) im Projekt MidCAS, das von der Europäischen Verteidigungsagentur, von Deutschland, Frankreich, Italien und Spanien unter der Federführung Schwedens betrieben wird?

Konkrete Beiträge zum Projekt MidCAS (MidAir Collision Avoidance System) sind von:

- Airbus Defence & Space: Technologiewerke im Entwurf des Sensorsubsystems und im Entwurf des Sensordatenfusionsmoduls,
- Diehl BGT-Defence: Technologiewerke im Entwurf des Elektro-Optischen Sensormoduls und bei der Bilddatenverarbeitung,
- ESG: Technologiewerke im Entwurf der Mensch-Maschine-Schnittstelle,
- DLR: Spezifizieren von Komponenten für die Avionik des bemannten Demonstrationsflugzeugs, Technologiewerke bei Datenfusion und Datenlinkmodell für die Simulationskampagnen.

16. Welche „bei früheren Projekten gewonnene Expertise“ bringt das DLR hinsichtlich unbemannter Luftfahrzeuge ein (Bundestagsdrucksache 18/1946)?

MidCAS profitiert von den Erfahrungen des DLR aus den drei Phasen des Projekts WASLA HALE (Weitreichende abbildende signalerfassende luftgestützte Aufklärung – High Altitude Long Endurance), in welchem Prozeduren und Techniken zur Integration unbemannter Luftfahrzeuge in den zivilen Luftraum untersucht wurden. Die Erfahrungen mit einem neuartigen Kollisionsvermeidungssystem an Bord des bemannten Forschungsflugzeugs ATTAS (Advanced Technologies Testing Aircraft System) des DLR sind in die Entwicklung der MidCAS-Demonstratoren eingeflossen.

17. Worum handelt es sich bei dem Projekt „KoKo“ (Bundestagsdrucksache 18/1946), und worin bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung die Beiträge der Firmen und Institute Becker Avionics GmbH, Airbus Defence and Space, Deutsche Flugsicherung GmbH, TU Braunschweig (Institut für Flugführung) und des DLR?

Innerhalb des Luftfahrtforschungsprogramms der Bundesregierung wird das Vorhaben KoKo (Kollisionserkennung – Kollisionsvermeidung) gefördert, welches Piloten bei einer sicheren und konfliktfreien Flugführung unterstützt. Dabei werden auch nichtkooperative Teilnehmer des Luftverkehrs, zurzeit z. B. Segelflugzeuge oder auch in Zukunft unbemannte Luftfahrzeuge, in die Betrachtung miteinbezogen. Die wirtschaftliche Verwertung ist im gewerblichen Luftverkehr als Pilotenassistenzsystem vorgesehen. Das Vorhaben wird von den Herstellern Becker Avionics, Airbus Defence & Space gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung DFS, der TU Braunschweig (Institut für Flugführung) und dem DLR bearbeitet.

Folgende Forschungsaufgaben nehmen die Projektpartner war:

- Becker Avionics stellt einen erweiterten TCAS-Empfänger zur Verfügung.
- Airbus Defence & Space ist der Koordinator und entwickelt den Sensor zur Detektion des nicht-kooperativen Verkehrs.
- Die TU Braunschweig ist für die Flugerprobung zuständig.
- Das DLR entwickelt im Rahmen des Projektes ein Display zur Darstellung des nicht-kooperativen Verkehrs.
- Die DFS hat Beratungsfunktion für die Belange der Flugsicherung.

18. Wann wird das BMVg über die Weiterverwendung des „EURO HAWK Full Scale Demonstrators“ entscheiden, bzw. wann werden sich die zuständigen Behörden mit der Frage befassen (Bundestagsdrucksache 18/1794)?

Eine Entscheidung über das weitere Vorgehen bzw. über die Weiterverwendung des „EURO HAWK Full Scale Demonstrators“ ist in Vorbereitung. Aufgrund der technischen und prozessualen Komplexität ist ein genauer Entscheidungszeitpunkt noch nicht bestimmbar.

19. Inwiefern und zu welchem Zweck waren zu Sitzungen der Beteiligten des Projektes „EURO HAWK“ bei der Bundeswehr oder der US-Luftwaffe auch Vertreterinnen und Vertreter des US-Geheimdienstes National Security Agency eingeladen?

Wie bereits während des sogenannten EURO-HAWK-Untersuchungsausschusses der vergangenen Legislaturperiode thematisiert, gab es zwischen dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr, der US Air Force und der NSA Kontakte zum Thema „US Kryptoschlüssel für EURO HAWK“ bzw. „US Kryptogeräte für EURO HAWK“.

In Deutschland und unter Beteiligung des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr war die NSA an einer Besprechung zum Thema „Key Management Plan“ für die US-Kryptoschlüssel für EURO HAWK mit einem Vertreter beteiligt.

20. Aus welchem Grund erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung der im Rahmen des NATO-Manövers „Unified Vision“ eigentlich für den deutschen Luftraum geplante Überflug einer Riesendrohne des Typs „Global Hawk“ von Sigonella (Italien) in das Übungsgebiet in Norwegen schließlich von Italien über Frankreich und Großbritannien nach Norwegen (Bundestagsdrucksache 18/1794)?

Aufgrund einer nicht erteilten Überfluggenehmigung eines befragten Staates wurde auf eine ohnehin geplante Alternativroute über Frankreich und Großbritannien zurückgegriffen.

- a) Sofern eine andere Regierung den Überflug verweigerte, welche Gründe sind der Bundesregierung hierfür bekannt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

- b) Inwiefern waren die mitgeführten „Sensoren zur abbildenden Aufklärung in Form von elektrooptischen Kameras und Geräten zur Radarabbildung“ sowie die „Sensoren zur signalerfassenden Aufklärung“

während der Flüge zwischen Sizilien und Norwegen in Betrieb oder zwischenzeitlich abgeschaltet?

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Erkenntnissen waren die infrage stehenden Sensoren während der Transitflüge zwischen Italien und Norwegen ausgeschaltet.

- c) Welche Zwischenfälle hat der in die einzig für die Flüge zuständige Missionskontrollstation in der Beale Air Force Base (USA) entsandte deutsche „nationale Beobachter“ im Zusammenhang mit den Flügen dokumentiert?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über Zwischenfälle vor.

- d) Sofern immer noch keine Aussage zur Beantwortung der Frage gemacht werden kann, wann ist die nötige Übungsauswertung voraussichtlich abgeschlossen?

Auf die Antwort zu den Fragen 20a bis 20c wird verwiesen.

21. Welche bemannten oder unbemannten Luftfahrzeuge welcher Teilstreitkräfte welcher Länder sind in der als „Schwerpunktübung der Bundeswehr“ bezeichneten JAWTEX 2014 (Joint Air Warfare Tactical Exercise) laut dem für Mitte Juli 2014 angekündigten Zwischenbericht zum Einsatz gekommen (Bundestagsdrucksache 18/1794, sofern die abschließende Übungsauswertung noch nicht vorliegt, bitte soweit aus dem Zwischenbericht bekannt unter Vorbehalt beantworten)?

Bei JAWTEX 14 kamen während des Übungszeitraums vom 12. bis zum 23. Mai 2014 ausschließlich bemannte Luftfahrzeuge unterschiedlicher Muster (88 Flächenflugzeuge und 17 Hubschrauber aus insgesamt zehn Nationen sowie der NATO) zum Einsatz. Die Zuordnung ist der Tabelle Anlage 3 zu entnehmen und ist als Verschlussache „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ (VS-NfD) eingestuft.*

- a) Auf welchen Flugplätzen waren sie stationiert?
b) Welche Überflüge oder sonstigen Flüge von Drohnen waren im Rahmen der Übung über Deutschland geplant, und welche haben tatsächlich stattgefunden?
c) Wo wurde bzw. wird die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Übungsflüge von Drohnen ausgewertet?

Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen.

22. Welche Ergebnisse kann die Bundesregierung zur Ursache des mittlerweile dritten Absturzes einer Bundeswehr-Drohne des Typs „HERON“ in Afghanistan machen, die nach Angaben der Bundeswehr „aus bisher un-

* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft.

Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

geklärter Ursache mit einem Berg kollidierte“ und offensichtlich auf einer Trainingsmission war (Bundestagsdrucksache 18/1794)?

- a) Handelte es sich aus Sicht der Bundesregierung bei dem zerschellten Gerät um einen Absturz oder eine „kontrollierte Landung“?

Es handelt sich um einen Absturz.

- b) Inwiefern liegt hierzu mittlerweile ein „belastbares Untersuchungsergebnis zur Unfallursache“ vor?

Die Frage wurde auch in dem Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs bei der Bundesministerin der Verteidigung, Markus Grübel, an die Abgeordnete Inge Höger vom 10. Juli 2014 beantwortet:

Der Abschlussbericht des Generals Flugsicherheit in der Bundeswehr liegt nunmehr vor. Die Unfallursache für den Absturz liegt in einer Unterbrechung der Kommunikationsverbindung zwischen Bodenkontrollstation und HERON 1 in Kombination mit einer dann fehlerhaft in das System eingegebenen Notfallroute.

Systemseitig ist vorgesehen, dass der HERON 1 im Fall eines Abbruches der Kommunikationsverbindung zur Bodenkontrollstation einer Notfallroute bis zum geplanten Landepunkt folgt. Nach Abbruch der Kommunikationsverbindung flog der HERON 1 daher die allerdings fehlerhaft eingegebene Flugroute und zerschellte im Gelände.

- c) Sofern das Ergebnis nicht wie angekündigt Ende Juni 2014 vorlag, für wann wird es erwartet?

Auf die Antwort zu Frage 22b wird verwiesen.

- d) Inwieweit treffen Berichte zu, wonach es auch Hinweise auf ein Eindringen in das elektronische Steuerungssystem gegeben haben könnte (THE AVIONIST, 13. November 2013)?

Zu einem Eindringen in das elektronische Steuerungssystem von außen liegen keine Erkenntnisse vor. Als Unfallursache kann ein Eindringen in das elektronische Steuerungssystem von außen ausgeschlossen werden.

23. Was kann die Bundesregierung zum Unfall einer „HERON“ auf dem Flugplatz in Masar-i Scharif mitteilen, die nach Berichten notgelandet sei, da das Bugfahrwerk nicht ausgefahren werden konnte (Bundeswehr Monitoring, 18. Juli 2014)?
- a) Was kann die Bundesregierung mittlerweile über die Art und Höhe der Beschädigung mitteilen?

Die Untersuchung der beschädigten Komponenten beim Hersteller ist noch nicht abgeschlossen. Daher ist noch keine Aussage über die Höhe des Schadens möglich. Die Beschädigung ereignete sich während der Landung und liegt damit in der Verantwortung des Aufnehmers.

- b) Auf welcher Mission befand sich die Drohne?

Das Luftfahrzeug befand sich auf einem Aufklärungsflug.

c) Wer hatte die Drohne zum Zeitpunkt des Unfalls gesteuert?

Entsprechend der vertraglichen Vereinbarung hat ein Pilot der Betreiberfirma die Notlandung durchgeführt.

d) Wann und durch wen wurde bzw. wird die Drohne repariert oder (auch vorübergehend) ausgetauscht?

Die Instandsetzung des HERON 1 wurde durch ein Team der Betreiberfirma vor Ort abgeschlossen. Der HERON 1 war anschließend wieder einsatzbereit.

24. Welche Abstürze oder „kontrollierten Landungen“ mit Sach- oder Totalschäden haben sich im Jahr 2014 mit Drohnen der Bundeswehr und der Bundespolizei ereignet?

Bei der Bundespolizei ereigneten sich im Jahr 2014 keine Abstürze oder „kontrollierte Landungen“ mit Sach- oder Totalschäden.

Nachfolgende Angaben beziehen sich auf unbemannte Luftfahrzeuge der Bundeswehr:

Am 17. Juli 2014 ereignete sich ein Zwischenfall mit dem System HERON 1 in Afghanistan, bei dem sich das Bugfahrwerk nicht ausfahren ließ. Das Luftfahrzeug wurde mit dem automatischen Landesystem gelandet. Es entstand Sachschaden an Anbauteilen.

Für den Bereich der taktischen UAS wird folgender Sachstand mitgeteilt:

- Bei keinem der Flüge/Landungen aller Taktischen UAS (KZO, LUNA, ALADIN, MIKADO) ist es zu einem Schaden gegenüber Dritten gekommen.
- Es hat keinerlei Abstürze im Sinne eines „Totalschadens“ im Betrachtungszeitraum gegeben (Definition: Ein Unfall wird als Absturz bezeichnet, wenn durch einen unkontrollierbaren Flugzustand das Luftfahrzeug am Boden zerstört wurde).
- Ein Fluggerät MIKADO gilt seit seinem Einsatz am 7. April 2014 als vermisst.
- Für die Kleindrohnen ALADIN sowie MIKADO gilt, dass unterhalb der meldepflichtigen Flugunfälle bzw. Flugzwischenfälle eine Beschädigung des Systems im Rahmen Landung/Ausbildung/Handhabung durch Teileaustausch aus einem vor Ort befindlichen Ersatzteilkpaket erfolgt und kein Ursachenzusammenhang hergestellt wird; die Ursache des Kleinschadens ist somit nicht durchgreifend nachvollziehbar.
- Für MIKADO gilt, dass keine Schäden ursächlich auf eine „harte kontrollierte Landung“ zurückzuführen sind.
- Für ALADIN gilt, dass auf der Basis von gemeldeten/dokumentierten Flugzwischenfällen insgesamt 28 Rümpfe beschädigt und ausgetauscht/ersetzt wurden; der Rumpf ist als „Dämpfer“ zur Vermeidung weiterer Schäden konzipiert.
- Alle Landeschäden der Systeme KZO/LUNA sowie, der Vollzähligkeit wegen, ALADIN und MIKADO sind im Einzelnen nach Flugdatum und Schadensumfang in der als VS-NfD eingestuften Anlage 1 „Sachschäden TUAS“ gelistet;* insgesamt sind dies beim System KZO 23 Landeschäden, beim Sys-

* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft.

Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

tem LUNA 16 Landeschäden, beim System ALADIN 28 Rumpfschäden. Alle Schäden waren/sind entweder durch Austausch von Teilen vor Ort und/oder durch Industrieinstandsetzung behebbar und führten nicht zu Verlusten.

25. Über wie viele Unterwasserdrohnen (auch Prototypen, Versuchsträger oder Demonstratoren) verfügt die Bundeswehr, um welche Typen handelt es sich dabei, und wann wurden diese beschafft?
- Welche Kosten entstanden für die Beschaffung?
 - An welchen Standorten bzw. auf welchen Schiffen sind die Drohnen jeweils stationiert?
 - Für welche Zwecke wird die Drohne „Seacat“ derzeit genutzt, bzw. welche Einsatzgebiete sind hierfür vorgesehen?
 - Welche neueren Beschaffungen sind anvisiert, und welche entsprechenden Verfahren sind hierfür eingeleitet worden?
26. Wie viele Unterwasser-Drohnen der Bundeswehr sind seit ihrer Beschaffung verunfallt oder haben sonstige irreversible Schäden erlitten?
- Welche Ursachen führten zu den jeweiligen Unfällen?
 - Welche Kosten sind hierfür entstanden?

Die Antwort zu den Fragen 25 und 26 werden in Form einer Tabelle in Anlage 2 „Unterwasserdrohnen“ gegeben. Der Versuchsträger „DAVID“ (Frage 27) ist ebenfalls in die Tabelle aufgenommen worden. Die Anlage 2 ist VS-NfD eingestuft.*

27. Welche weiteren Details kann die Bundeswehr zum Verlorengehen und Auffinden einer Unterwasser-Drohne sowie dem folgenden Rechtsstreit mit einer Privatperson machen (Hamburger Abendblatt, 10. Juli 2014)?
- Welchen Typs ist die Drohne, wann und wo ging sie verloren, und auf welcher Mission befand sie sich?

Es handelt sich um den maritimen Erprobungsträger Deutscher AUV Versuchsträger zur Instrumentation und Dokumentation, kurz „DAVID“. Der Versuchsträger befand sich auf keiner Mission, sondern versank bereits im Vorfeld erster Erprobungen am 28. Mai 2013 bei Trimmversuchen im Sperrgebiet des Torpedoschießstands Eckernförde aufgrund eines defekten Ventils im Seewasser und konnte nicht wieder geborgen werden.

- Wann wurde die Drohne beschafft, welchen Neuwert hatte sie, und wie viel war sie nach Meinung der Bundeswehr im vergangenen Dezember wert?

Der Erprobungsträger wurde im Jahr 2005 beschafft. Die Herstellungskosten beliefen sich auf ca. 377 000 Euro. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht bestimmt sich der Zeitwert nach der geplanten Nutzungsdauer. Üblicherweise haben die Unterwasserroboter eine Nutzungsdauer von fünf Jahren. Danach liegt der Zeitwert bei 0 Euro. Da aber der streitgegenständliche Unterwasserroboter tatsächlich länger genutzt wurde, wurde der Zeitwert zum Zeitpunkt des Verlustes auf ca. 30 000 Euro geschätzt.

* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft.

Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

- c) Inwiefern trifft es zu, dass sich der Finder mit der Bundeswehr um die angemessene Höhe des Finderlohns streitet?
- d) Inwiefern trifft es zu, dass die Bundeswehr anstatt der üblichen 3 Prozent „nach langem Hin und Her“ erst 500 und inzwischen 900 Euro Finderlohn angeboten habe?

Im Hinblick auf den betriebswirtschaftlich rechnerischen Zeitwert wurden dem Finder zunächst 500 Euro, dann aber in großzügiger Auslegung des Zeitwertes angesichts der tatsächlich verlängerten Nutzung 900 Euro geboten, was drei Prozent des zum Zeitpunkt des Auffindens entsprechenden maximalen Zeitwertes entspricht. Der Finder seinerseits beharrt darauf, dass der Erprobungsträger zum fraglichen Zeitpunkt mindestens 1 Mio. Euro wert gewesen sei.

28. Welchen Stand kann die Bundesregierung zur geplanten Beschaffung von Drohnen des Typs „Camcopter S 100“ für die Marine mitteilen?
- a) Inwiefern trifft es zu, dass das BMVg Risiken hinsichtlich der Zulassungsfähigkeit der Drohnen sieht, und worin bestehen diese?
 - b) Welche weiteren Schritte hat das BMVg zur Prüfung der Zulassungsfähigkeit unternommen?
 - c) Wie könnten die erforderlichen Nachweise nach jetzigem Stand erbracht werden?

Alle Aktivitäten hinsichtlich Ausstattung der Deutschen Marine mit Camcopter S 100 wurden im zweiten Halbjahr 2013 eingestellt.

29. Inwiefern trifft es zu, dass der „Unmanned Mission Avionics Test Helicopter“ (UMAT) der Firma ESG für zivile und militärische Forschungsprojekte in Zusammenarbeit und mit finanzieller Unterstützung der Bundeswehr entwickelt wurde, und um welche Beiträge handelte es sich dabei (www.ila-berlin.de/ila2014/konferenzen2014/upload2014/UMAT%20ILA_20140521.pdf)?

Der UMAT (Unbemannter Missionsausrüstungsträger) besteht aus dem Basissystem mit der Bezeichnung UMS R-350 und einer flexiblen, mobilen Bodenkонтролstation (auf Lkw). Beide Teile sind Eigentum der Firma ESG.

Dieses System wurde und wird mit für F&T-Untersuchungen notwendiger Versuchsausrüstung versehen.

Im Zusammenhang mit UMAT wurden zwischen der Firma ESG und dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr sieben Verträge über insgesamt 5,98 Mio. Euro vereinbart, die die Vorbereitung von F&T-Untersuchungen mit dem UMAT inkl. Versuchsausrüstung und deren Umsetzung zum Gegenstand haben.

30. Inwiefern haben sich Bundesbehörden des Innern oder der Verteidigung bereits mit Forschungen oder Marktbeobachtungen zu Drohnen der Klasse „Vertical take off and landing Fixed Wing“ (TILT WING) befasst?

Behörden des Bundesministeriums des Innern haben sich bislang nicht mit Luftfahrzeugen (Remotely Piloted Aircraft Systems, RPAS) der angegebenen Klasse befasst. Im Rahmen der allgemeinen Bewertungsfähigkeit werden im BMVg im Rahmen F&T auch nationale und internationale Beiträge zu o. g. Thema beobachtet. Eigenständige Forschungen hierzu finden nicht statt.

31. Inwiefern ist der neue Chef der im bayerischen Grafenwöhr stationierten „US-Armee Garnison Bavaria“, Oberst Mark Colbrook, bei Bundesbehörden hinsichtlich der Genehmigung für den Betrieb großer Drohnen in „Korridoren“ über Bayern vorstellig geworden?
- a) Welche Gesamtfläche hat der beantragte Korridor?

Oberst Mark Colbrook ist zur oben genannten Sache nicht vorstellig geworden.

- b) Welchen Stand kann die Bundesregierung zur ausstehenden Genehmigung mitteilen, und welche erforderlichen Unterlagen wurden mittlerweile eingereicht bzw. fehlen weiterhin (sofern Unterlagen zur technischen Beschaffenheit gefordert werden, bitte benennen, um welche es sich handelt)?
- c) Inwieweit geht die Bundesregierung weiter davon aus, dass die Korridore lediglich zur Überführung der Drohnen genutzt werden sollen, um den Straßenverkehr zu entlasten?
- d) Wann soll ein Bescheid zur angefragten Genehmigung voraussichtlich erteilt werden?

Auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/533 wird verwiesen, zu der es keinen neuen Sachstand gibt.

- e) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hinsichtlich der zu erteilenden Genehmigung aus einem Bericht der „Washington Post“, wonach etliche Drohnen des Typs „HUNTER“, die auch über Bayern fliegen soll, bereits im Einsatz und bei Trainingsflügen abgestürzt sind („Drone crash database – Fallen from the skies“, 20. Juni 2014)?

Der Betrieb des amerikanischen Systems HUNTER wird ausschließlich in Flugbeschränkungsgebieten über Truppenübungsplätzen zugelassen.

32. Was ist der Bundesregierung mittlerweile darüber bekannt, dass bereits jetzt mehrmals Flüge von US-Drohnen außerhalb von US-Einrichtungen in Bayern stattfanden (Frontal21, 15. Juli 2014)?

Auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/14401 wird verwiesen. Aktuell liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse über Luftraumverletzungen durch UAS der US-Streitkräfte in Bayern vor.

- a) Was ergab die Prüfung der „in der Amberger Zeitung vom 26. Februar 2014 erhobenen Vorwürfe“ durch das BMVg (Bundestagsdrucksache 18/819)?

Die in der „AMBERGER ZEITUNG“ vom 26. Februar 2014 erhobenen Vorwürfe werden derzeit durch das BMVg gemeinsam mit den US-Streitkräften untersucht. Die Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen.

- b) Auf welche Weise sind „US-Streitkräfte“ an der Untersuchung beteiligt, und inwiefern verläuft dies aus Sicht der Bundesregierung zufriedenstellend?

Die Untersuchung des Flugbetriebs erfolgt in einem offenen und vertrauensvollen Dialog mit den US-Streitkräften.

- c) Welche Angaben wurden von ihnen geliefert, und welche wurden verweigert?

Die US-Streitkräfte informierten darüber, dass aufgrund einer nicht vollumfänglich berücksichtigten Windkorrektur innerhalb der Platzrunde durch den Bediener das unbemannte Luftfahrzeug (HUNTER) unwesentlich vom vorgegebenen Verlauf der Platzrunde abwich. Die Abweichung sei während des in Rede stehenden Fluges durch die US-Streitkräfte festgestellt und umgehend korrigiert worden. Darüber hinaus sei das Bedienerpersonal im Rahmen der Missionsvorbereitung eindringlich auf die Einhaltung der Platzrundeverläufe hingewiesen worden.

- d) Was ist der Bundesregierung, wie von „Frontal21“ berichtet, darüber bekannt, dass ab dem Jahr 2017 eine Drohne des Typs „SKYWARRIOR“ mit einer Spannweite von 17 Metern in Grafenwöhr stationiert werden soll?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

33. Welche einzelnen Fragen hat das Auswärtige Amt der amerikanischen Regierung zu einer „möglichen Beteiligung deutscher Standorte der US-Streitkräfte“ bei Einsätzen von Drohnen übermittelt (Plenarprotokoll 18/45)?

Das Auswärtige Amt (AA) fragte nach einer möglichen Beteiligung des U.S. Africa Command (AFRICOM), dessen Luftstreitkräftekommando in Ramstein, sowie von durch die US-Regierung beauftragten Vertragsunternehmen an Einsätzen unbemannter Flugzeuge.

- a) An welche Stellen wurden die Fragen übermittelt?

Der AA hat der amerikanischen Botschaft in Berlin Ende April 2014 Fragen zu einer möglichen Beteiligung des AFRICOM und dessen Luftstreitkräftekommando in Ramstein an Einsätzen unbemannter Luftfahrzeuge übermittelt.

- b) Betreffen die Fragen nur AFRICOM oder sämtliche für eine mögliche Beteiligung in Frage kommenden deutsche Standorte der US-Streitkräfte?

Auf die Antwort zu Frage 33 wird verwiesen.

- c) Inwiefern liegen die durch AFRICOM „innerhalb weniger Wochen in Aussicht“ gestellten Antworten vor, und welchen wesentlichen Inhalt haben diese?
- d) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Antworten?

Eine Beantwortung des Fragenkatalogs steht noch aus.

- e) Sofern auch nach einer „Erinnerung“ noch keine Antworten vorliegen, welche Verabredungen zur Beantwortung wurden getroffen (bitte möglichst konkret antworten)?

Die Bundesregierung steht in dieser Frage in engem Kontakt mit der US-Regierung und erinnert fortgesetzt an die ausstehende Beantwortung des Fragenkatalogs.

- f) Wird die Bundesregierung oder die Generalbundesanwaltschaft den früheren US-Drohnenpiloten Brandon Bryant zu seiner Zeugenaussage befragen, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung kann keine Zeugenvernehmungen durchführen. Zeugenvernehmungen sind nur in den gesetzlich vorgesehenen Verfahren durch die zuständigen Stellen, insbesondere Staatsanwaltschaften und Gerichte, möglich. Auch unter Berücksichtigung der Medienberichte über die Angaben des Brandon Bryant sieht der Generalbundesanwalt (GBA) keinen Anfangsverdacht für eine in seine Verfolgungszuständigkeit fallende strafbare Handlung. Eine Vernehmung des Brandon Bryant durch den GBA kommt deshalb nicht in Betracht.

34. Inwiefern hat die Bundesregierung Nachforschungen angestellt oder sich innerhalb der NATO darüber ausgetauscht bzw. sonstige Informationen erhalten, ob der Flugzeugabsturz der Maschine MH17 in der Ukraine womöglich durch Störungen der Flugsicherheit erfolgt oder begünstigt worden sein könnte, wie es auf Bundestagsdrucksache 18/1925 im Falle von mehrmaligen Störungen der Erfassung des Sekundärradars von 57 zivilen Flugzeugen durch NATO-Manöver bestätigt wurde?

Wie vom Sicherheitsrat der Vereinten Nationen in Resolution 2166 gefordert, führt derzeit ein – auch von der Bundesregierung unterstütztes – internationales Expertenteam Untersuchungen durch, deren Ergebnisse Klarheit über die Umstände des Absturzes schaffen sollen.

35. Welche Auflösung hat das „echtzeitfähige Überwachungssystem“, das im Projekt VABENE++ vom DLR an einem Hubschrauber getestet wurde (DLR, 2. Juli 2014)?

Die Auflösung des echtzeitfähigen Kamerasystems beträgt 128 μ rad/pix.

- a) Zu welchem polizeilichen Zweck könnte das „3K-System“ nach Einschätzung der Bundesregierung genutzt werden?

Bilder des Kamerasystems könnten zur allgemeinen Lagebildgewinnung bei Einsätzen z. B. im Katastrophenfall genutzt werden. Außerdem könnte das System zur polizeilichen Aufgabe der Erfassung der Straßenverkehrssituation mittels Verkehrsparametern, wie z. B. mittlere Fahrzeugdichten und mittlere Fahrzeuggeschwindigkeiten auf einzelnen Streckenabschnitten genutzt werden. Darauf aufbauend kann im Katastrophenfall (z. B. bei einer Evakuierung) die Verkehrsinfrastruktur besser ausgenutzt werden, um z. B. Rettungskräfte auf optimalen Routen an die Katastrophenregion heranzuführen und gleichzeitig die betroffene Bevölkerung zeitoptimiert aus der Katastrophenregion zu evakuieren.

- b) Inwiefern ließen sich durch das System auch Menschenmengen überwachen oder Personen darin ausforschen?

Eine „Ausforschung“ von Personen ist mit diesem System technisch nicht möglich, da eine Identifikation von Personen aufgrund der geringen Auflösung der Bilder nicht möglich ist. Automatische Bild-Auswertemethoden schätzen die Personendichte von dicht stehenden Menschenansammlungen, um gefährliche Situationen (wie z. B. bei der Love-Parade in Duisburg) zu verhindern. Die somit erhaltenen Ergebnisse sind vollkommen anonym.

- c) In welchen anderen Projekten testen welche Bundesbehörden Kameras oder Sensorsysteme mit ähnlich hoher Auflösung?

Im Rahmen der wehrtechnischen Forschung wird auch Forschung zu bildgebenden Radarsystemen betrieben, deren Auflösung vergleichbar ist mit der des F-SAR Radarsystems (Flugzeuggetragenes Synthetic Aperture Radar, Ausbaustufe F) des DLR.

36. Welche Tests, Erprobungen oder sonstigen Veranstaltungen (auch als Beobachterin von Anstrengungen anderer Behörden, Institute oder Firmen) plant die Bundespolizei für die Jahre 2014 und 2015 hinsichtlich der Nutzung von Drohnen mit einem Abfluggewicht unter 25 Kilogramm?

Hierzu gibt es derzeit keine konkreten Planungen.

37. Auf welche Weise beschäftigt sich das Bundeskriminalamt (BKA) „unter Gefährdungsaspekten mit der potenziellen Schädigung und der Abwehr von unbemannten Luftfahrzeugen“ (Bundestagsdrucksache 18/819)?

Das BKA beschäftigt sich beim Personenschutz (§ 5 des Bundeskriminalamtgesetzes) mit der potenziellen Schädigung und der Abwehr von RPAS. Hierzu werden der Sachstand zu möglichen Gefährdungsszenarien sowie der Stand der RPAS-Technik erhoben.

- a) Welche Aufträge oder Dienstleistungen wurden hierzu an welche Dritte vergeben?

Keine.

- b) Welche Detektionsmethoden haben das BKA oder andere Bundesbehörden bereits begutachtet oder geprüft?

Keine.

- c) Welche Verfahren zur „kontrollierten Zwangslandung“, zum Jamming, Spoofing oder dem Versenden elektromagnetischer Impulse wurden vom BKA oder anderen Bundesbehörden bereits auf welche Weise begutachtet oder geprüft?

Das Verfahren „Jamming“ wurde vom BKA in Kooperation mit der Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen begutachtet und praktisch erprobt.

38. Welchen Inhalt hatte eine Präsentation der griechischen Polizei im Rahmen eines Treffens des EU-Polizeinetzwerks ENLETS in Athen (Ratsdok. 9836/14) hinsichtlich eines Programms zur Nutzung von Drohnen zur Grenzsicherung?

Der Inhalt der genannten Präsentation ist der Bundesregierung nicht bekannt.

39. Mit welchem Inhalt hat das BKA die „potenzielle Schädigung“ und die „Abwehr“ von unbemannten Luftfahrzeugen im Rahmen des European Network for the Protection of Public Figures (ENPPF) erörtert (Bundestagsdrucksache 18/819)?

Das BKA hat eine Informationserhebung mittels Fragebogen durchgeführt. In den Antwortbeiträgen der ENPPF-Mitgliedstaaten wurde auf denkbare Detektions- und Abwehrmöglichkeiten z. B. durch Radarüberwachung sowie präventive Maßnahmen wie Änderung von Gesetzen, Ausbildung und Training verwiesen.

- a) Welche weiteren Behörden welcher Länder lieferten welche ähnlichen Beiträge bzw. hielten welche ähnlichen Vorträge, und welche Zusammenarbeitsformen wurden vereinbart?

Vorträge oder ähnliche Beiträge anderer ENPPF-Mitgliedstaaten wurden nicht geliefert. Es wurden keine Zusammenarbeitsformen in Bezug auf RPAS vereinbart.

- b) Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Inhalte und Ergebnisse einer Erhebung „bei den europäischen Partnerdienststellen“ über die Frage, „wie diese mit der Gefährdung von Schutzpersonen durch UAV umgehen und welche Detektions- und Abwehrmöglichkeiten ihnen zur Verfügung stehen“?

Auf die Antwort zu Frage 39 wird verwiesen.

