

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Heike Hänsel, Michel Brandt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/19114 –**

Bestellungen von Drohnenflügen bei der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat bei der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) Drohneneinsätze zur Meeresüberwachung angefordert (Antwort der EU-Kommission auf die Schriftliche Frage des Mitglieds des Europäischen Parlaments Özlem Demirel vom 27. April 2020, E-004344/2019). Um welche anfragende Behörde es sich dabei handelt, bleibt unklar. EMSA-Dienste werden in der Regel von Küstenwachen angefragt. Auch den Zweck teilt die Kommission nicht mit, möglich wären etwa die Verfolgung von Umweltverschmutzung oder die Grenzüberwachung (https://netzpolitik.org/wp-upload/2019/12/E-2946_191_Finalised_reply_Annex1_EN_V1.pdf).

Derzeit hat die EMSA mit zehn europäischen Ländern Verträge über Drohneneinsätze vor ihren Küsten geschlossen, Einsätze erfolgen in Bulgarien, Frankreich, Großbritannien, Litauen, den Niederlanden, Spanien, Griechenland und Portugal. Weitere Ersuchen aus Bulgarien, Deutschland, Litauen, Portugal und Rumänien werden derzeit bearbeitet, die EMSA erwartet zusätzlich Anträge für den Zeitraum 2020 bis 2021. Außerdem nutzt die EU-Grenzagentur Frontex den EMSA-Drohnen dienst. Eine Langstreckendrohne des Typs „Hermes 900“ des israelischen Rüstungskonzerns Elbit ist jedoch im Januar 2020 beim Start abgestürzt (<https://www.protothema.gr/greece/article/968869/to-drone-tis-frontex-epese-oi-metanastes-erhodaï>). Das Luftfahrzeug soll erheblich beschädigt worden sein und sollte innerhalb von zwei Wochen ausgetauscht werden. Dies ist offenbar nicht erfolgt, der EU-Kommission zufolge gibt es „Verzögerungen bei den Drohneneinsätzen, da diese aufgrund technischer Probleme ausgesetzt sind“.

1. Welche deutsche Behörde hat für welchen Zeitraum und für welchen Zweck bei der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) Drohneneinsätze angefordert (Antwort der EU-Kommission auf die Schriftliche Frage des Mitglieds des Europäischen Parlaments Özlem Demirel vom 27. April 2020, E-004344/2019)?

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat im Januar 2020 in Absprache mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Nutzung des Remotely Piloted Aircraft Service (RPAS) der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) beantragt. Die Drohnenflüge der EMSA-RPAS sollen der Erprobung eines Emissionsmonitorings zur Überwachung der Schwefelemissionen der Seeschiffe in Nord- und Ostsee sowie der Bewältigung hydrographischer Aufgaben, wie der Vermessung von Watt- und Flachwassergebieten, dienen. Ein etwa dreimonatiger Einsatz der Drohnen war für Frühling/Sommer 2020 geplant, aufgrund der COVID-19-Pandemie wird es voraussichtlich zu Verschiebungen kommen.

2. Wann, und von wem wurde der Antrag für Drohnenflüge bei der EMSA gestellt, und wann wurden diese zugesagt?

Der Antrag des BSH wurde über das BMVI an die EMSA gestellt und ging dort am 9. Januar 2020 ein. Die Durchführung des Einsatzes wurde von der EMSA schriftlich zugesagt.

3. Wo werden die Drohnen stationiert, bzw. von welchen Flugplätzen sollen diese starten und landen?
4. Von wo werden die Drohnen gesteuert, wo befinden sich stationäre oder mobile Bodenstationen, und um welche Anlagen welcher Hersteller handelt es sich dabei?
5. In welchen Lufträumen sollen die Flüge erfolgen, und inwiefern werden oder wurden diese für die Luftfahrt gesperrt?
6. Welche Drohnen welchen Typs und von welchen Herstellern kommen zum Einsatz, und welche Sensorik welcher Hersteller wird mitgeführt?

Die Fragen 3 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einzelheiten des RPAS-Einsatzes werden derzeit durch das BSH gemeinsam mit der EMSA ausgearbeitet. Die Stationierung der Drohnen und Nutzung der Flugplätze, des Luftraums sowie der jeweilige Aufstiegsort der Drohnen werden von den Einsatzgebieten bestimmt.

Eine Entscheidung hinsichtlich des zu nutzenden Drohnenmodells sowie Herstellers steht aus. Für den Einsatz werden Sensoren zur Messung von CO₂, NO₂, SO₂ sowie optische Sensoren zur hydrographischen Vermessung benötigt.

Gegebenenfalls erforderlich werdende Einrichtungen von Flugbeschränkungsgebieten werden durch den von der EMSA für den Einsatz auszuwählenden Partner beantragt.

7. Unter wessen Leitung und Kontrolle finden die Drohnenflüge statt?

Das BSH wird den Einsatz koordinieren und überwachen. Die luftrechtliche Leitung und Verantwortung für die Durchführung der Flüge liegt bei dem durch die EMSA für den Einsatz auszuwählenden Partner.

8. Wo, und von wem werden die aufgenommenen Daten verarbeitet, und an wen werden diese übermittelt?

Die Daten sollen an der Bodenstation verarbeitet und an das BSH übermittelt werden.

9. Welche weiteren Firmen oder Institute sind in die Drohnenflüge der EMSA in Deutschland eingebunden?

Keine.

10. Inwiefern sind die EU-Drohnenflüge in nationale Forschungsprojekte eingebunden?

Nicht.

11. Hat die Bundesregierung weitere Drohnenflüge bei der EMSA beantragt oder beabsichtigt dies, und falls ja, für welchen Zeitraum und welchen Zweck?

Nein.

12. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, welche EMSA-Drohnen in Frontex-Missionen, an denen sich die Bundespolizei beteiligt, eingesetzt werden?

- a) Welche Drohnen welchen Typs und von welchen Herstellern werden dabei eingesetzt?
- b) Wo starten und landen diese Drohnen?
- c) Welche Gründe sind der Bundesregierung zu Verzögerungen bei den EMSA-Drohneinsätzen für Frontex in Griechenland bekannt, und wann soll die im Januar 2020 abgestürzte Langstreckendrohne des Typs „Hermes 900“ des israelischen Rüstungskonzerns Elbit ersetzt werden (vgl. <https://www.protothema.gr/greece/article/968869/to-dro-ne-tis-frontex-epese-oi-metanastes-erhodai/>)?

Die Fragen 12 bis 12c werden gemeinsam beantwortet.

Aktuell werden keine Drohnen der EMSA in Frontex-Operationen, an denen die Bundespolizei beteiligt ist, eingesetzt.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

13. In welchen sonstigen Frontex-Missionen, an denen die Bundespolizei beteiligt ist, setzt die Grenzagentur Drohnen ein (bitte Typ und Hersteller nennen), und wo starten und landen diese?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/16675 verwiesen.

14. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, wann Frontex die geplante Stationierung von Langstreckendrohnen im zentralen und östlichen Mittelmeer beginnt oder begonnen hat (<https://ted.europa.eu/TED/notice/udl?uri=TED:NOTICE:490010-2019:TEXT:DE:HTML>)?
 - a) Ist die europäische Ausschreibung hierzu beendet, und falls ja, welche Firmen erhielt für welche Drohnen welchen Typs den Zuschlag?
 - b) Wo werden die Drohnen stationiert, und wer errichtet die Bodenstationen?

Die Fragen 14 bis 14b werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

15. Für welche Zwecke will die Bundespolizei Drohnen einsetzen, und um welche Gewichtsklassen handelt es sich dabei nach derzeitigem Stand (Bundestagsdrucksache 19/18555, Antwort zu Frage 7)?
 - a) Wer ist an der Erarbeitung konzeptioneller Grundlagen für den Einsatz beteiligt, welche Studien wurden vergeben, und wer hat diese durchgeführt?
 - b) Wann sollen diese Grundlagen vorliegen, sodass der Bedarf definiert und die Spezifizierung festgelegt werden kann?

Die Fragen 15 bis 15b werden gemeinsam beantwortet.

Mit dem Einsatz von Unbemannten Luftfahrtsystemen (UAS) in einer Gewichtsklasse bis 5 kg MTOM (Maximum Take Off Mass – Maximale Abflugmasse) soll ein Zugewinn an einsatztaktischen Möglichkeiten erreicht und damit die gesetzliche Aufgabenwahrnehmung der Bundespolizei verbessert werden.

Die konzeptionellen Grundlagen für den Einsatz von UAS werden in einer bundespolizeiinternen Projektgruppe erarbeitet.

Das Projekt MaRPAS 2 (Maritime Remoted Piloted Aircraft Systems) des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) ist in diesem Zusammenhang Bestandteil des Gesamtvorhabens „F&E für die Maritime Sicherheit und entsprechende Echtzeitdienste“ (EMS-III) innerhalb des DLR-Forschungsverbundes Maritime Sicherheit. Hierbei handelt es sich um ein Kooperationsprojekt zwischen den DLR-Instituten für Flugführung und für Flugsystemtechnik sowie der Bundespolizei See.

Die Bundespolizei arbeitet an einer möglichst schnellen Finalisierung der erforderlichen Grundlagen. Die Laufzeit des DLR-Projekts MaRPAS 2 ist für den Zeitraum 2019 bis 2021 angelegt.