

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Michel Brandt, Zaklin Nastic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/20007 –**

Drohnenprojekte in der Nord- und Ostsee

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat bei der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) für eine dreimonatige Testphase Drohnenflüge angefordert (Antwort zu Frage 1 auf die Bundestagsdrucksache 19/19114). In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollen damit Emissionen von Schiffen in der Nord- und Ostsee kontrolliert werden. Es ist laut dem BMVI noch unklar, welche Drohnen zum Einsatz kommen und wo diese starten und landen. Weil Drohnen nicht im allgemeinen, zivilen Luftraum fliegen können, müssen dafür Sperrgebiete eingerichtet werden. Auch hierfür ist das BMVI zuständig.

Seit 2013 testet auch die Bundespolizei Drohnen in der Nord- und Ostsee. Dabei kamen eine Drehflügler-Drohne des Deutschen Instituts für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie eine ebenfalls senkrecht startende „Tron“ der deutschen Firma Quantum zum Einsatz (Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 18/9893). Bis 2021 wollen die beiden Projektpartner in „MaRPAS 2“ die unbemannte Meeresüberwachung verbessern (https://www.dlr.de/fl/desktopdefault.aspx/tabid-1149/1737_read-55873/).

Schließlich forscht die Bundespolizei mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger auch an der Seenotrettungsdrohne „LARUS“, die mit 2,8 Mio. Euro aus Mitteln der zivilen Sicherheitsforschung finanziert wird (Bundestagsdrucksache 19/16675). „LARUS“ steht unter Leitung der Technischen Universität Dortmund, beteiligt ist auch die Deutsche Telekom. Die Tests erfolgen von den Flugplätzen Pütznitz und Peenemünde, möglicherweise könnten auch die EMSA-Drohnen dort starten und landen.

1. Welche Anforderungen haben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bzw. das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) an die bei der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) beantragten Drohnen gestellt (Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/19114; bitte die Gewichtsklasse und Leistungsmerkmale darstellen)?

2. Welche Modelle welcher Hersteller hat das BSH für die Nutzung erwogen bzw. geprüft?
3. e) Welche Drohnen welchen Typs und von welchen Herstellern kommen zum Einsatz, und welche Sensorik welcher Hersteller wird mitgeführt?
3. f) Sofern die Angaben weiterhin unklar sind, wann sollen diese bestimmt werden?

Die Fragen 1, 2, 3e und 3f werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anforderungen an die Drohnen haben das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) durch funktionale Angaben beschrieben:

- Einsatz bei üblichem Wetter auf See,
- Anflug in das Messgebiet über bis zu 30 nm,
- Geplante Missionsdauer etwa 4 Stunden,
- Sensorik für SO₂, CO₂, Erkennung der Abgasfahne, optische Kamera.

Die sich hieraus ergebende, erforderliche Gewichtsklasse und weitere konkrete Daten sowie die Bestimmung geeigneter Modelle bestimmter Hersteller obliegen der Auswahl der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA).

3. Wann sollen die Drohnenflüge nach derzeitigem Stand erfolgen?

Aufgrund der COVID-19-Pandemie wird sich der ursprünglich für Sommer/ Fröhherbst 2020 geplante Zeitraum deutlich nach hinten verschieben. Ein genauer Termin steht noch nicht fest.

- a) Wo werden die Drohnen nach derzeitigem Stand stationiert, bzw. von welchen Flugplätzen sollen diese starten und landen?
 - b) Inwiefern hat das BSH erwogen, dass die angeforderten EMSA-Drohnen von den Flugplätzen Pütznitz und Peenemünde starten und landen, wo auch die Drohnen im Projekt „LARUS“ betrieben werden?
 - c) Von wo werden die Drohnen gesteuert, wo befinden sich stationäre oder mobile Bodenstationen, und um welche Anlagen welcher Hersteller handelt es sich dabei?
 - d) In welchen Lufträumen sollen die Flüge erfolgen, und inwiefern werden oder wurden diese für die Luftfahrt gesperrt?
5. Welche Watt- und Flachwassergebiete sollen mit den EMSA-Drohnen vermessen werden, und welchen Zweck kann die Bundesregierung hierzu mitteilen?

Die Fragen 3a bis 3d und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gegenstand des Antrags seitens des BSH war der Vorschlag mehrerer möglicher Einsatzgebiete und Aufstiegsorte. Davon werden zur Umsetzung je eines aus Nord- und Ostsee gemeinsam mit der EMSA ausgewählt, die abschließende Entscheidung ist noch nicht getroffen.

Denkbare zukünftige Einsatzgebiete sind das Schleswig-Holsteinische Wattenmeer, das Wattenmeer zwischen Jade und Elbe und der Bodden- und Flachwas-

serbereich um Pütznitz. Pütznitz ist als eine der Möglichkeiten im Antrag an die EMSA genannt, Peenemünde liegt weitab von Schifffahrtsstraßen und ist für die beantragte Mission daher nicht vorgesehen.

Eine mögliche Einrichtung von Flugbeschränkungsgebieten kann erst nach den vorgelagerten Entscheidungen bestimmt werden. In Bezug auf die Auswahl der eingesetzten Anlagen bestimmter Hersteller wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 2 und 3e verwiesen.

Zweck der Erprobung mit den EMSA-Drohnen ist die Feststellung der grundsätzlichen Eignung von Drohnen, mittels Luftbildaufnahmen Tiefeninformationen optisch durchdringbarer Flachwasserbereiche durch Spektralanalyse abzuleiten.

4. Inwiefern werden die EMSA-Drohnen in das Schiffsabgasmessnetz des BSH eingebunden?

Die geplante Erprobung mit den EMSA-Drohnen dient der grundsätzlichen Feststellung der Eignung von Drohnen zur Schiffsabgasmessung. In Abhängigkeit von den erzielten Ergebnissen sollen Messungen mit Drohnen perspektivisch die küstennahe Überwachung des bestehenden BSH-Messnetzes auf See ergänzen, sodass ab diesem Zeitpunkt Drohnen-Messungen in das Schiffsabgasmessnetz des BSH eingebunden werden.

6. In welchen Projekten hat die Bundespolizei seit der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/9893 außer im Vorhaben „LARUS“ Tests oder Pilotprojekte zur Nutzung von Drohnen über der Nord- und Ostsee durchgeführt, und welche Firmen bzw. Institute waren daran mit welchen Produkten beteiligt?

Die Bundespolizei hat an den Projekten MaRPAS und MaRPAS 2 des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) teilgenommen. Über eine Beteiligung weiterer Firmen bzw. Institute liegen keine Erkenntnisse vor.

7. Hat die Arbeitsgruppe Unmanned Aircraft System (UAS) der Bundespolizei außer der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/342 genannten Produkten weitere Drohnen in Marktsichtungen oder Tests begutachtet (falls ja, bitte die Modelle und Hersteller mitteilen)?

Die Bundespolizei nutzte bzw. begutachtete für Marktsichtungen und Tests bisher DJI Ryze Tello, Mavic Mini, Matrice 210 sowie Lockheed Martin Indigo II. Weiterhin nahm die Bundespolizei an einer Produktvorführung der Firma Quantum-Systems für die Systeme Vector, Scorpion und TRON teil.

8. Inwiefern sind die drei neuen Bundespolizeischiffe der „Potsdam“-Klasse mit Drohnen ausgestattet, bzw. welche Pläne existieren hierfür (<https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/70256/4445606>; bitte Modell und Hersteller darstellen)?

Die Schiffe der „Potsdam“-Klasse, Typ P86, sind nicht mit UAS ausgestattet. Über eine künftige Ausstattung der Schiffe mit UAS ist noch nicht entschieden.

9. Mit welchen Anwendungen will die Bundespolizei in „MaRPAS 2“ „sicherheitskritische Situationen“ erkennen und „hochautomatisiert“ Lagebilder erfassen (https://www.dlr.de/fl/desktopdefault.aspx/tabid-1149/1737_read-55873/)?
- a) Welche Szenarien sind mit diesen „sicherheitskritische[n] Situationen“ gemeint?

Die Fragen 9 und 9a werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einsatzmöglichkeiten des schiffsgestützten Betriebs von UAS sind nur im Rahmen der gesetzlichen Aufgabenwahrnehmung der Bundespolizei denkbar.

- b) Wer sind die Hersteller dieser Anwendungen, und inwiefern sind diese in die Tests eingebunden?

Hierzu liegen keine Informationen vor.

10. Welche Luft- und Seefahrzeuge haben welche beteiligten Staaten im Juni 2020 zum NATO-Militärmanöver „Baltic Operations“ (BALTOPS) in der Ostsee mitgebracht (<https://www.presseportal.de/pm/67428/4612859>), und inwiefern wurden dabei (auch seegehende) Drohnen eingesetzt?

1. Seegehende Einheiten:

Dänemark: ESBERN SNARE; Deutschland: RHÖN, LÜBECK, DONAU, WERRA, WEILHEIM, GRÖMITZ mit Drohne SEEFUCHS; Estland: SAKAALA; Finland: PURUNPAA; Großbritannien: KENT, RAMSEY; Kanada: FREDERICTON; Lettland: TALIVALDIS; Litauen: AKUSTAITIS; Niederlande: URK, ZIERKZEE; Norwegen: OTTO SVERDRUP, OTRA; Polen: WDZYDZE, WIGRY, DRUZNO, HANCZA; Schweden: KARLSTAD; USA: DONALD COOK, MOUNT WHITNEY, SUPPLY.

2. Luftfahrzeuge:

Deutschland: P-3C, SEA KING, SEA LYNX; Finnland: F-18; Kanada: CH-148; NATO: E-3A; Polen: F-16, SU-22, MI-14PL, AN-28B1R; USA: B-52, KC-135, P-8, MH-60S, MQ-9 (Drohne).

Die USA Drohne MQ-9 wurde nach Kenntnis der Bundesregierung für BALTOPS20 angemeldet. Über einen tatsächlichen Einsatz im Rahmen der Übung liegen keine Erkenntnisse vor.

11. Welche Sperrgebiete hat das BMVI für 2020 über der Nord- und Ostsee für den Betrieb von Drohnen eingerichtet, und wer hat diese beantragt?

Keine.

12. In welchen Projekten arbeitet das BMVI oder das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat daran, dass Drohnen in den zivilen Luftraum integriert, von Fluglotsen beaufsichtigt und damit bemannten Flugzeugen gleichgestellt werden?
- a) Wann könnte eine solche Integration frühestens umgesetzt werden?
 - b) Welche Drohnenhersteller haben für welche Modelle eine Zulassung beantragt oder haben dies in Aussicht gestellt?

Die Fragen 12 bis 12b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Europäische Kommission arbeitet zurzeit an einer Verordnung für einen Rahmen für den sogenannten U-Space als speziellen Luftraum, in dem die Integration von unbemannten Fluggeräten in die bestehenden Strukturen ermöglicht wird. Ein genauer Zeitpunkt für das Inkrafttreten einer solchen Verordnung ist noch nicht bekannt. In diesem Kontext wurden noch keine Zulassungsanträge für unbemannte Fluggeräte gestellt.

