

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Christine Buchholz, Annette Groth, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/7836 –**

Vorbereitung neuer Testflüge mit der Spionagedrohne „Euro Hawk“

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Medienberichten arbeitet der US-Rüstungskonzern Northrop Grumman Corporation an der Vorbereitung neuer Flüge mit der Bundeswehr-Drohne „Euro Hawk“ (Flightglobal vom 26. Februar 2016). Eine entsprechende Beauftragung des Rüstungskonzerns Airbus Defence and Space durch das Bundesministerium der Verteidigung sei demnach erfolgt, der Konzern habe bereits eine entsprechende „Crew“ nach Manching geschickt. Ziel ist die Durchführung weiterer Tests mit dem Spionagesystem ISIS (Integriertes SIGINT System). Mit dem von Airbus Defence and Space gebauten SIGINT-Modul (Signals Intelligence) kann die Bundeswehr jede funkgebundene Kommunikation abhören (Bundestagsdrucksache 18/340). Das Gerät kann außerdem elektromagnetische Strahlung auffangen. Bereits letztes Jahr hatte das Verteidigungsministerium mit „Maßnahmen zur Wiederinbetriebnahme“ des Prototypen „Euro Hawk Full Scale Demonstrator“ (im Folgenden: FSD-Prototyp) begonnen (Bundestagsdrucksache 18/5538). Den Auftrag erhielt die EuroHawk GmbH, ein Konsortium von Northrop Grumman Corporation und Airbus Group. Die Schritte sollen in drei Stufen erfolgen. Zunächst wurde der „aktuelle luftfahrzeugtechnische Zustand“ untersucht und bewertet. Laut dem Verteidigungsministerium befindet sich die Drohne „in einem guten Zustand“. Ursprünglich sollte die „Euro Hawk“ im Sommer diesen Jahres wieder fliegen, vor einigen Wochen hatte das Verteidigungsministerium den Testflugbetrieb „je nach Wetterverhältnissen“ auf das erste Quartal 2017 verschoben (Bundestagsdrucksache 18/6978). Die beiden Rüstungskonzerne hatten dem Verteidigungsministerium zuvor ein Angebot zur vertraglichen Umsetzung der „Stufe 2“ vorgelegt. Das Paket enthält Maßnahmen zur „Wiederinbetriebnahme“ des Prototypen, darunter die vorläufige Verkehrszulassung (VVZ). Vorher müssen aber „mehr als 30 Einzelmaßnahmen und Prüfpunkte“ identifiziert und abgearbeitet werden (Bundestagsdrucksache 18/6978). Erst dann will das Luftfahrtamt der Bundeswehr die Wiederaufnahme von Testflügen erlauben. Zunächst muss die EuroHawk GmbH als luftfahrttechnischer Betrieb lizenziert werden. Anschließend sollen die beiden Rüstungskonzerne Änderungen an Soft- und Hardware vornehmen sowie Risiko- und Gefährdungsanalysen erstellen. Northrop Grumman Corporation und Airbus Group haben dafür 32,7 Mio. Euro veranschlagt (Plenarprotokoll 18/114). Nach bisherigen Auskünften der Bundesregierung fehlte aber die „amtsseitige

Prüfung und Bewertung des Angebotes“. In „Stufe 3“ sollen Testflüge dann für zunächst 12 Monate durchgeführt werden. Das Bundesverteidigungsministerium will diese jedoch für weitere 24 Monate verlängern. Die Kosten der „Stufe 3“ schätzt das Bundesministerium auf weitere 160 Mio. Euro.

Wie die Gelder für die neuen Testflüge bezahlt werden, ist unklar. Das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr lag bereits wegen alter Rechnungen mit Airbus Group und Northrop Grumman Corporation im Streit (Bundestagsdrucksachen 18/5538 und 18/6978). Seit Jahren wird verhandelt, welche Aufgaben aus dem früheren Vertragsverhältnis für die „Euro Hawk“ noch übernommen werden müssen. Womöglich werden die jetzigen Aufträge teilweise mit den früheren Forderungen verrechnet werden. Eine Einigung darüber war bereits für den März 2015 vorgesehen, dann aber mehrmals verschoben worden. Den Abschluss des Vertrages hatte das Bundesverteidigungsministerium zuletzt für das erste Quartal 2016 angekündigt.

1. Welche Details kann die Bundesregierung zur Vorbereitung neuer Flüge mit dem Prototypen „Euro Hawk Full Scale Demonstrator“ (im Folgenden: FSD-Prototyp) der Bundeswehr mitteilen (Flightglobal vom 26. Februar 2016)?

Die Bundesregierung plant die Testflüge mit dem EURO HAWK Full Scale Demonstrator (FSD) frühestens im April 2017 für einen begrenzten Zeitraum wieder aufzunehmen und stimmt sich diesbezüglich aktuell mit der Industrie über die dafür notwendigen Vorbereitungen ab.

2. Welchen Inhalt hatte das Angebot zur vertraglichen Umsetzung der „Stufe 2“ der beiden Rüstungskonzerne Northrop Grumman Corporation und Airbus Group zur „Wiederinbetriebnahme“ des FSD-Prototypen vom Sommer 2015?

Das Angebot der EuroHawk GmbH vom Mai 2015 beinhaltete die notwendigen Wartungsarbeiten am Gesamtsystem sowie die notwendigen Arbeiten zur Befundung und Wiederinbetriebnahme der zum EURO HAWK System zugehörigen Bodenstationen und des ISIS sowie zur Erteilung einer neuen Vorläufigen Verkehrszulassung.

3. Inwiefern und mit welchem Ergebnis wurde die „amtsseitige Prüfung und Bewertung des Angebotes“ abgeschlossen?

Die amtsseitige Prüfung wurde mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass das Angebot durch den Anbieter in Teilen bezüglich der Leistung und des Gesamtzeitplans zu überarbeiten und zu aktualisieren ist.

4. Welche Maßnahmen fehlten aus Sicht der Bundesregierung, und welche wurden schließlich hineinverhandelt?

Es fehlten zum Beispiel Leistungen zur Beseitigung bereits bekannter Obsoleszenzprobleme. Des Weiteren mussten die Beistellliste, die Risikobewertung und die Zeitplanung durch die Industrie überarbeitet werden.

5. Worin bestehen die „mehr als 30 Einzelmaßnahmen und Prüfpunkte“, die laut der Bundesregierung identifiziert wurden und abgearbeitet werden müssen (Bundestagsdrucksache 18/6978)?

Zu den aktuell 43 Einzelmaßnahmen im Hinblick auf die Neuausstellung einer Vorläufigen Verkehrszulassung gehören unter anderem die Befähigung des Auftragnehmers als luftfahrttechnischer Betrieb, die notwendigen Änderungen an Soft- und Hardware des EURO HAWK Systems und die Aktualisierung von technischer Dokumentation sowie von Risiko- und Gefährdungsanalysen.

6. Welche Änderungen an Soft- und Hardware sollen an welchen Modulen vorgenommen werden?

Hardwareänderungen beziehen sich zum Beispiel auf die Steuerungsaktuatoren, auf strukturelle Anpassungen und die Navigations- und Datenanbindungs-ausstattung. Softwareänderungen sind für das Fluggerät selbst und die Aufklärungs-nutzlast vorgesehen.

7. Inwiefern haben die beiden Rüstungskonzerne Northrop Grumman Corporation und Airbus Group bzw. deren EuroHawk GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung mittlerweile die Lizenzierung als luftfahrttechnischer Betrieb beantragt?

Das Unternehmen Airbus Defence and Space (AD&S) ist für den ISIS-Anteil bereits als luftfahrttechnischer Betrieb anerkannt. Für das Unternehmen EuroHawk GmbH muss die Zulassung erneuert werden, da das in 2013 erteilte Zertifikat seit Ende September 2013 nicht mehr gültig ist.

8. Auf welche Weise ist das Luftfahrtamt der Bundeswehr bereits mit der Beantragung einer vorläufigen Verkehrszulassung (VVZ) für die Wiederaufnahme von Testflügen des FSD-Prototypen befasst?

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) wirkt an den zulassungsrelevanten Fragestellungen mit und identifiziert notwendige Aktivitäten mit dem Ziel, nach Vorliegen aller notwendigen Dokumente, eine vorläufige Verkehrszulassung ausstellen zu können.

9. Welche der beiden Rüstungskonzerne Northrop Grumman Corporation und Airbus Group bzw. deren Subunternehmer haben bereits eine entsprechende „Crew“ nach Manching geschickt, und welche konkreten „Maßnahmen zur Wiederinbetriebnahme“ des FSD-Prototypen übernehmen diese dort?

Sowohl Mitarbeiter von Northrop Grumman als auch von AD&S sind zeitweise vor Ort in Manching, um vorgeschriebene Prüfungen bzw. gemäß Vorschriften anstehende Wartungsarbeiten an Systemanteilen des EURO HAWK FSD durchzuführen.

10. Inwiefern kann die Bundesregierung ihre Aussage zum Zeitpunkt des Testflugbetriebes „je nach Wetterverhältnissen“ im ersten Quartal 2017 zeitlich konkretisieren (Bundestagsdrucksache 18/6978)?

Aktuell ist der Erstflug im Rahmen der Wiederinbetriebnahme für April 2017 geplant.

11. Welche Kosten entstehen für die nun vorgenommenen Arbeiten zur „Wiederinbetriebnahme“ des FSD-Prototypen, und wie werden diese übernommen (Plenarprotokoll 18/114)?

Die amtsseitige Prüfung des am 29. Januar 2016 beim BAANBw eingegangenen Angebots der EuroHawk GmbH hat ergeben, dass eine Anpassung der Vorgehensweise in der Wiederinbetriebnahme EURO HAWK FSD vorzunehmen ist. Der Vertrag für die geplante Stufe 2 der Wiederinbetriebnahme soll nach derzeitigem Stand im Oktober 2016, der Vertrag für die Stufe 3 im zweiten Quartal 2017 dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vorgelegt werden.

12. Inwiefern liegt mittlerweile eine konkrete Kostenschätzung für die vorab auf 36 Monate verlängerten Testflüge in „Stufe 3“ vor, die das Bundesministerium der Verteidigung auf weitere 160 Mio. Euro bezifferte?

Die Angebotsaufforderung für die Durchführung der Testflüge ist in Vorbereitung. Ein entsprechendes Angebot der Industrie liegt noch nicht vor.

13. Inwiefern ist die, wie von der Bundesregierung für „Ende März 2015“ und schließlich für das „erste Quartal 2016“ erwartete „Einigung zur Beendigung des bisher bestehenden Vertragsverhältnisses“ (also des ehemaligen Entwicklungsvertrages) mit den Auftragnehmern des FSD-Prototyp (Bundestagsdrucksachen 18/2729, 18/5538 und 18/6978) inzwischen erzielt worden, bzw. wann soll diese erzielt werden?

Die wesentlichen Einigungen zur Beendigung des bisher bestehenden Entwicklungsvertragsverhältnisses sind in 2015 erfolgt. Aktuell wird der Entwicklungsvertragstext entsprechend überarbeitet, mit dem Ziel, den sogenannten Close-out Vertrag zum Entwicklungsvertrag bis Ende April bzw. Anfang Mai 2016 unterzeichnen zu können.

14. Worin genau besteht diese Einigung, und welche Leistungen müssen hierfür erbracht werden?

Die Bundeswehr wird die bisher nicht durchgeführten vertraglichen Abnahmen des Luftfahrzeugsystems und des ISIS durchführen. AD&S erbringt vor der ISIS-Abnahme weiterhin die aus dem Entwicklungsvertrag noch geschuldeten, aber bisher noch nicht erfüllten Leistungen. Des Weiteren werden dem Auftragnehmer im Wesentlichen für die in 2012 und 2013 durchgeführten Arbeiten zur Genehmigung als Luftfahrttechnischer Betrieb und für die Aufrechterhaltung der Lieferbereitschaft für das Luftfahrzeugsystem ab Oktober 2013 vergütet.

15. Sofern eine endgültige Einigung zur Vertragsbeendigung noch nicht erfolgte, welche Gründe kann die Bundesregierung hierfür mitteilen?

Parallel zu der Einigung zur Vertragsbeendigung (Close-out) des Entwicklungsvertrages wurden die Close-outs für die beiden Contractor Logistical Support (CLS)-Verträge, die Verhandlungen, Abschlüsse und die Durchführungsbegleitung der Verträge für die Befundung des Luftfahrzeugs und die Durchführung von Wartungsarbeiten vorbereitet. Weiterhin wurde zeitgleich die Angebotsaufforderung für die Stufe 2 vorbereitet und ein erstes Angebot zur Stufe 2 ausgewertet. Die amtsseitig verfügbaren Personalressourcen waren für diese parallele Abarbeitung nicht ausreichend.

16. Welchen Inhalt hat die Einigung der Bundesregierung mit den beiden Rüstungskonzernen Northrop Grumman Corporation und Airbus Group bzw. deren EuroHawk GmbH hinsichtlich der beiden Contractor Logistics Support (CLS)-Verträge?

Im Rahmen der CLS-Close-out-Verträge wurde im Wesentlichen eine Einigung zu zusätzlich notwendigen Auftragnehmerleistungen bezüglich Obsoleszenzvorsorge, der Neuklassifizierung von Liefergegenständen, der Neuausstellung von Exportdokumenten für Ersatzteile aus den USA nach Deutschland, der Lagerung von auslieferungsbereiten Liefergegenständen und der Zahlung von Verzugszinsen erzielt. Des Weiteren wurden die in 2013 erfolgten Teilkündigungen durch die Bundeswehr preisreduzierend berücksichtigt.

17. Welche neuen Verträge wurden nach der Einigung zum ehemaligen Entwicklungsvertrag sowie den beiden Contractor Logistics Support (CLS)-Verträgen geschlossen, und welchen Inhalt haben diese?

Eine grundsätzliche Einigung zum ehemaligen Entwicklungsvertrag ist erfolgt. Die damit verbundenen konkreten Änderungen an den bisherigen vertraglichen Dokumenten für den Close-out des Entwicklungsvertrages sind zurzeit aber noch in der Erstellung. Somit ist der Close-out-Vertrag noch nicht unterzeichnet.

Für die beiden CLS-Verträge liegt eine Einigung vor, die Unterzeichnung der beiden CLS Close-outs ist für Ende März 2016 geplant.

Als neuer Vertrag wurde im Januar 2015 zunächst ein Vertrag zur Befundung des Luftfahrzeugs, zur Identifizierung des notwendigen Zulassungsaufwands und zur Durchführung vorschriftsgemäß anstehender Wartungsarbeiten am Luftfahrzeug vergeben. Dieser Vertrag wurde im Hinblick auf die Fortführung der vorschriftsgemäßen Wartungsarbeiten am Luftfahrzeug und anstehender Wartung an einigen Systemanteilen des EURO HAWK FSD ab Mai 2015 verlängert.

18. Inwiefern wurden die alten finanziellen Forderungen zur Einigung zum ehemaligen Entwicklungsvertrag sowie den beiden Contractor Logistics Support (CLS)-Verträgen mit der Beauftragung der „Stufe 2“ zur Wiederinbetriebnahme des FSD-Prototypen verrechnet?

Es findet keine Verrechnung zwischen den „Alt“-Verträgen und der „Stufe 2“ statt.

19. Über welche (auch rudimentären) Systeme zum Erkennen und Ausweichen anderer Luftfahrzeuge verfügt der FSD-Prototypen, und inwiefern sollen auch hierzu flugbetriebliche Tests oder Simulationen durchgeführt werden?

Der EURO HAWK FSD verfügt luftfahrzeugseitig über keine Sensoren zum Erkennen und Ausweichen anderer Luftfahrzeuge. Bereits während der Testflüge in Deutschland im Jahr 2013 wurde ein bodengestütztes System verwendet, das dem Piloten Informationen zu Luftfahrzeugen in seiner Umgebung und gegebenenfalls Ausweichempfehlungen anzeigt. Dieses System wird für die Testflüge im Rahmen der Wiederinbetriebnahme des EURO HAWK FSD weiter genutzt.

20. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, inwiefern der FSD-Prototyp in seiner jetzigen Version mit einem Wetterradar oder einem Enteisungssystem nachgerüstet werden könnte?

Für die EURO HAWK FSD Konfiguration sind Nachrüstungen im Hinblick auf ein Vereisungsschutzsystem und ein Wetterradar weder geplant noch verfügbar.

Das MQ-4C TRITON System, das zurzeit von der US Navy auf Basis des GLOBAL HAWK entwickelt wird, verfügt über ein Vereisungsschutzsystem, die Integration einer Wetterradarfunktionalität ist für zukünftige Produktverbesserungen des MQ-4C TRITON geplant.

21. Welche weiteren Eigenschaften außer einem System zum Erkennen und Ausweichen anderer Luftfahrzeuge, einem Wetterradar und einem Enteisungssystem sind aus Sicht der Bundesregierung erforderlich, um eine endgültige Verkehrszulassung für eine Drohne der HALE-Klasse zu erreichen?

Voraussetzungen für die Teilnahme eines Luftfahrzeuges am Luftverkehr werden entlang der gültigen Vorschriften für jedes Luftfahrzeug individuell festgelegt.

22. Inwiefern wäre es möglich, die Drohnen der HALE-Klasse zusätzlich mit einem zum Europäischen Datenrelaissystem (EDRS) kompatiblen Laser Communication Terminal (LCT) sowie entsprechender Steuerelektronik auszustatten bzw. welche Anpassungen müssten hierfür vorgenommen werden (Bundestagsdrucksache 18/7491)?

Untersuchungen zur Ausstattung des EURO HAWK FSD oder eines MQ-4C TRITON als etwaigen Nachfolger mit Laser Communication Terminals (LCT) wurden in der Bundeswehr nicht durchgeführt. Die aktuell von der US-Seite betriebenen GLOBAL HAWK Varianten sind nicht mit einem LCT ausgestattet. Zu der Möglichkeit und dem damit verbundenen materiellen und finanziellen Aufwand, eine der aktuell vorhandenen GLOBAL HAWK Konfigurationen mit einem LCT auszurüsten kann grundsätzlich nur der Hersteller fundierte Aussagen liefern.

23. Wann bzw. nach welcher Maßgabe soll die Auswahlentscheidung erfolgen, inwiefern die Bundeswehr ihre Auswahlentscheidung für das bei der „signalersfassenden, luftgestützten weiträumigen Überwachung und Aufklärung“ (SLWÜA) einzusetzende Missionssystem trifft?

Derzeit werden für die HALE-Plattform noch Fragen zur Zulassung und Integration in den Luftraum geklärt. Die Auswahlentscheidung zu SLWÜA kann anschließend voraussichtlich Ende 2016 und – wie durch das Beraterkonsortium KPMG/P3 Group/TaylorWessing empfohlen – fundiert und ganzheitlich auf Basis mehrerer Lösungsvorschläge getroffen werden.

24. Welche weiteren Trägerplattformen für das Spionagesystem ISIS werden derzeit geprüft, wer ist an entsprechenden Untersuchungen oder Studien beteiligt, und wann liegen diese vor?

Als weitere Trägerplattform für das ISIS wird die GLOBAL 5000 des Unternehmens Bombardier als Beispiel für die Klasse der Geschäftsreiseflugzeuge betrachtet. Dazu wurde mit dem Unternehmen IABG als Hauptauftragnehmer ein Studienvertrag geschlossen, im Unterauftrag waren der ISIS Hersteller (AD&S) sowie der Umrüster Elbe-Flugzeugwerke und die Universität der Bundeswehr

München beteiligt. Der Abschlussbericht wurde im November 2015 vorgelegt und wird zurzeit ausgewertet.

25. Was kann die Bundesregierung zur Einhaltung des Zeitplans über eine Aussage zur Zulassbarkeit der Drohne „MQ-4C Triton“ mitteilen, die für das dritte Quartal 2015 angekündigt war, zunächst auf Februar 2016 verschoben wurde und nun für November 2016 erwartet wird (Bundestagsdrucksachen 18/3663, 18/5538 und 18/6978)?

Der Zeitplan hinsichtlich einer Aussage zur Zulassbarkeit der Drohne MQ-4C TRITON kann nach heutigem Sachstand gehalten werden.

26. Welche „Unterstützungsleistungen“ wurden eingebunden, um eine „Aussage zur Zulassbarkeit des MQ-4C Triton“ treffen zu können und deren „Bereitstellung und Lieferleistung den Zeitplan maßgeblich bestimmen“?

Mit den USA, vertreten durch die US Navy, wurde im April 2015 ein Regierungsvertrag (Foreign Military Sales – FMS – Planning Case) geschlossen, innerhalb dessen ein kontinuierlicher, gegenseitiger Informationsaustausch zur Analyse der Zulassbarkeit des MQ-4C TRITON erfolgt.

Weiterhin wurde der in der Antwort zu Frage 24 genannte Studienvertrag mit dem Unternehmen IABG im November 2015 um Anteile ergänzt, die das Luftfahrtamt der Bundeswehr bei der Auswertung der durch die US Navy zur Verfügung gestellten Informationen unterstützt.

27. Welche Behörden, Unternehmen, Institute oder sonstigen Einrichtungen wurden hierfür mit welchen Maßnahmen oder Leistungen beauftragt, wann sollen diese vorliegen, und welche Kosten entstehen hierfür?

Der genannte FMS Planning Case hat ein Finanzvolumen von ca. 1,8 Mio. Euro, die Anteile zur Zulassbarkeit innerhalb des IABG Studienvertrages haben ein Finanzvolumen von ca. 470 000 Euro.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

28. Wie könnte ein „Vorgehen für eine mögliche dauerhafte Zusammenarbeit“ mit der Zulassungsstelle der US Navy aus Sicht der Bundesregierung ausgestaltet werden, und inwiefern ist diese Zusammenarbeit inzwischen vereinfacht worden (Bundestagsdrucksache 18/6978)?

Im Rahmen des FMS-Case mit der US Navy (vgl. Antwort zu Frage 26) wurde neben zulassungsrelevantem Informationsaustausch auch ein Grundlagendokument erarbeitet, das die zukünftige Zusammenarbeit zwischen den Luftfahrtbehörden der US Navy und der Bundeswehr (Luftfahrtamt der Bundeswehr) beschreibt. Dieses derzeit zur beiderseitigen Zeichnung vorliegende Dokument ist ein wesentliches Ergebnis, dessen Inhalte in einen möglichen zukünftigen Beschaffungsvertrag zu übernehmen sind.

29. Inwiefern ist auch die Bundesregierung der Ansicht, dass das deutsche Zulassungsverfahren der „MQ-4C Triton“ von NATO-Manövern profitieren könnte, in denen Drohnen auf Basis des Typs „Global Hawk“ (Q-4) bereits mehrmals in europäischen Lufträumen unterwegs waren (Flightglobal vom 26. Februar 2016, Bundestagsdrucksache 18/6978)?

Die luftrechtliche Zulassung ist ein vom Überfluggenehmigungsverfahren unabhängiger Prozess. Daher stellen Ableitungen aus diesen Übungen für den eigenen Zulassungsprozess zusätzlich nutzbare Informationen aber keine Grundlagen dar.

30. Inwiefern ist das anlässlich des NATO-Manövers Unified Vision für die „anlassbezogene Nutzung“ des deutschen Luftraums durch die US-Drohnen „Global Hawk“ von der Bundeswehr entwickelte betriebliche Verfahren aus Sicht der Bundesregierung auch auf das deutsche Zulassungsverfahren der „MQ-4C Triton“ übertragbar, bzw. inwiefern könnten entsprechende Erkenntnisse hierfür genutzt werden?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

31. Inwiefern sind die im Rahmen der European Reassurance Initiative genehmigten Flüge von US-Drohnen des Typs „Global Hawk“ in deutschen Lufträumen aus Sicht der Bundesregierung auch auf das deutsche Zulassungsverfahren der „MQ-4C Triton“ übertragbar, bzw. inwiefern könnten entsprechende Erkenntnisse hierfür genutzt werden?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

32. Sofern die Bundesregierung weiterhin erst „nach Vorlage detaillierter Informationen (Flugprofil, Flugstrecke und Flugverfahren)“ bewerten kann, ob diese Verfahren oder Teile davon auf Zulassungsverfahren anderer unbemannter Luftfahrzeuge übertragbar sind (Bundestagsdrucksache 18/5538), wann wird sie über entsprechende Kenntnisse der NATO-Drohnen des Typs „Global Hawk“ oder der „MQ-4C Triton“ verfügen?

Die erforderlichen Unterlagen für eine Überfluggenehmigung des Global Hawk wurden bereits im Rahmen der NATO-Übung Unified Vision 2014 vorgelegt und erneut zur Vorbereitung der Global Hawk Überflüge durch die US Air Force bewertet. Hierzu wird auf Bundestagsdrucksache 18/6978 (Antwort zu Frage 17) verwiesen.

Für MQ-4C TRITON erfolgt im Rahmen eines FMS-Case die Zusammenarbeit mit der US NAVY, um im Herbst 2016 eine Aussage zur Zulassbarkeit als Prognose für ein zukünftiges Musterprüfverfahren zu erreichen. Sofern es zu einer Auswahlentscheidung MQ-4C TRITON kommt und später eine luftrechtliche Zulassung erreicht wird, ist die Integration in den Luftraum in Zusammenarbeit zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Bundesministerium der Verteidigung zu klären. Aufgrund der sich entwickelnden nationalen und europäischen Regularien zur Luftraumintegration von Remotely Piloted Aerial Systems kann derzeit kein präziser Zeitpunkt festgelegt werden.