

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tobias Matthias Peterka, Thomas Seitz, Roman Johannes Reusch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/14628 –**

Einschätzung der Terrorgefährdung durch Drohnen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Möglichkeit, durch unbemannte Flugkörper verschiedener Größen (Drohnen) erheblichen Schaden anrichten zu können, ist durch die massenhafte Verfügbarkeit dieser Geräte nach Ansicht der Fragesteller evident gestiegen (Süddeutsche Zeitung vom 21. Dezember 2018, www.sueddeutsche.de/wirtschaft/atwick-drohnen-sicherheit-1.4262505, zuletzt aufgerufen am 14. Oktober 2019). Als Ziele kommen Kraftwerke, Verkehrswege, Flughäfen, Schiffe, Züge und sonstige Elemente des öffentlichen Lebens in Betracht, was die Lage nach Ansicht der Fragesteller sehr unübersichtlich und schwer auf einzelne Bereiche eingrenzbar macht. Selbstverständlich stellen Drohnen (und deren Aufnahmen) auch einen Zugewinn dar (<https://media.ford.com/content/fordmedia/feu/de/de/news/2018/08/29/ford-setzt-moderne-drohnen-zur-inspektion-von-anlagen-ein.html>, zuletzt aufgerufen am 14. Oktober 2019). Aus diesem Grund sollen nach Ansicht der Fragesteller friedliche (private und gewerbliche) Drohnenutzer davor bewahrt werden, einer Vielzahl von Einschränkungen zu unterliegen, welche das Resultat von missbräuchlicher Nutzung sind.

1. Welche Maßnahmen wurden in den letzten zwei Kalenderjahren (2018, 2019) von Seiten der Bundesregierung ausgearbeitet, auf den Weg gebracht oder abgeschlossen, um der Gefahr durch den terroristischen Missbrauch von sog. Drohnen zu begegnen?

Das Bundeskriminalamt hat im Zuge seiner Aufgabe als Zentralstelle nach § 2 des Bundeskriminalamtgesetzes Technik zur Detektion, Verifikation und Abwehr von Drohnen bewertet und die gewonnenen Erkenntnisse an die polizeilichen Bedarfsträger im Bund und bei den Ländern übermittelt.

Darüber hinaus bauen die für die Gefahrenabwehr in diesem Bereich zuständigen Polizeibehörden des Bundes ihre Fähigkeiten zur Abwehr missbräuchlich genutzter Drohnen stetig aus.

Im Zuge der regelmäßigen Evaluierung der Lastannahmen für die nukleare Sicherung kerntechnischer Anlagen wurden unbemannte Luftfahrzeuge ebenfalls berücksichtigt.

Unabhängig von der Frage eines terroristischen Missbrauchs von „Drohnen“ sind mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11. Juni 2019, S. 45) und der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11. Juni 2019, S. 1) wichtige europäische Vorgaben für den Betrieb und das Inverkehrbringen unbemannter Luftfahrzeuge in Kraft getreten. Die Bundesregierung hat die Arbeiten zu ihrer Implementierung in Deutschland aufgenommen.

Zudem fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung seit 2017 mit rund 9 Mio. Euro vier Forschungsprojekte, die sich mit der Abwehr von Drohnen bei verschiedenen Bedrohungslagen beschäftigen:

- Abwehr von unbemannten Flugobjekten für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (AMBOS),
- Assistenzsystem zur situationsbewussten Abwehr von Gefahren durch UAS (ArGUS),
- Mikro-Drohnen-Abwehr-System (MIDRAS),
- Sensorgestütztes Überwachungs- und Alarmierungssystem zur Detektion und Verfolgung unbemannter Flugsysteme (ORAS).

2. Wie plant die Bundesregierung, insbesondere die rechtlich problematische Zuständigkeit zur Sicherung an Flughäfen (Gelände selbst: Bundeszuständigkeit, Umgebung: Land) durch Anpassung der Rechtslage zu ordnen?

Eine Anpassung der Rechtslage zur Zuständigkeit zur Sicherung von Flughäfen gegen unerlaubte Drohnenflüge ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht notwendig.

Zuständig für die geordnete und sichere Abwicklung des Luftverkehrs im kontrollierten Luftraum, einschließlich der An- und Abflugsektoren in der Umgebung von Flughäfen, ist nach dem Luftverkehrsgesetz die beauftragte Flugsicherungsorganisation. Für die Abwehr konkreter Gefahren auf Flughäfen und in Flughafennähe sind auf der Grundlage der jeweiligen Polizeigesetze die Landespolizeien und gegebenenfalls die Bundespolizei, soweit sie an den großen Verkehrsflughäfen Luftsicherheitsaufgaben wahrnimmt, zuständig. Im Übrigen gelten die allgemeinen Zuständigkeiten zur Gefahrenabwehr.

3. Wie viele Vorfälle von identifizierten und nichtidentifizierten Drohnensichtungen rund um Flughäfen in Deutschland sind der Bundesregierung für das Jahr 2018 und (bisher) für das Jahr 2019 bekannt?

Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) hat folgende Drohnensichtungen erfasst.

Gemeldete Sichtungen	2018	2019 (bis 09/2019)
Frankfurt am Main	31	23
Berlin-Tegel	17	11
München	14	13
Hamburg	12	9
Düsseldorf	7	11
Berlin-Schönefeld	9	4
Köln/Bonn	8	5
Stuttgart	8	5
Bremen	5	1
Nürnberg	3	0
Dortmund	3	0
Münster/Osnabrück	2	1
Dresden	2	0
Hannover	1	4
Paderborn/Lippstadt	1	2
Leipzig	0	1
Erfurt	1	1
Übriger Luftraum	33	17
Gesamt	157	108

4. Wie viele Vorfälle von Drohnensichtungen sind der Bundesregierung für das Jahr 2018 und (bisher) für das Jahr 2019 bekannt, welche den Flugverkehr beeinträchtigt haben?
- Wie viele Vorfälle beziehen sich direkt auf das Einzugsgebiet von Flughäfen?
 - Wie viele Vorfälle beziehen sich grundsätzlich auf den Flugraum?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Eine weitergehende Unterteilung im Sinne der Fragestellung ist nicht möglich, da eine eindeutige Definition des Begriffs „Beeinträchtigung“ in diesem Kontext nicht bekannt ist.

5. Wie viele Vorfälle von identifizierten und nichtidentifizierten Drohnensichtungen rund um Liegenschaften der Bundesbehörden sind der Bundesregierung für das Jahr 2018 und (bisher) für das Jahr 2019 bekannt?

Für Liegenschaften der Bundesbehörden, die in die Aufgabenwahrnehmung der Polizeibehörden des Bundes fallen, wurden für das Jahr 2018 keine und für das laufende Jahr 2019 insgesamt 14 Sichtungen im Sinne der Fragestellung festgestellt. Davon wurden neun Vorfälle als identifizierte Drohnensichtungen eingeordnet.

6. Wie viele Vorfälle von Drohnensichtungen sind der Bundesregierung für das Jahr 2018 und (bisher) für das Jahr 2019 bekannt, welche zu einer Beeinträchtigung des Ablaufs bzw. der Arbeitsweise im Bereich der Liegenschaften der Bundesbehörden geführt haben?

Bei den in der Antwort zu Frage 5 genannten Vorfällen kam es zu keinen Beeinträchtigungen in der Aufgabenwahrnehmung.

7. Wie viele Vorfälle von identifizierten und nichtidentifizierten Drohnensichtungen rund um Kernkraftwerke sind der Bundesregierung für das Jahr 2018 und (bisher) für das Jahr 2019 bekannt?
8. Wie viele Vorfälle von Drohnensichtungen sind der Bundesregierung für das Jahr 2018 und (bisher) für das Jahr 2019 bekannt, welche den Ablauf bzw. die Arbeitsweise von Kernkraftwerken beeinträchtigt haben?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu ungenehmigten Drohnenüberflügen von Kernkraftwerken oder kerntechnischen Anlagen, bei denen Flugbeschränkungsgebiete eingerichtet sind, vor.

9. Wie viele Vorfälle von identifizierten und nichtidentifizierten Drohnensichtungen rund um weitere Einrichtungen der kritischen Infrastruktur sind der Bundesregierung für das Jahr 2018 und (bisher) für das Jahr 2019 bekannt?
10. Wie viele Vorfälle von Drohnensichtungen sind der Bundesregierung bisher für das Jahr 2018 und (bisher) 2019 bekannt, welche den Ablauf bzw. die Arbeitsweise von weiteren Einrichtungen der kritischen Infrastruktur beeinträchtigt haben?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Kenntnisse vor. Für die Vorbereitung auf sowie die Abwehr von konkreten Gefahren auch gegen Kritische Infrastrukturen gelten die allgemeinen Zuständigkeiten zur Gefahrenabwehr. Auf der Grundlage der Polizeigesetze der Länder sind entsprechend die Länderpolizeien zuständig.

11. Welche Schlüsse, sollten Kenntnisse zu den Fragen 3 bis 10 vorliegen, zieht die Bundesregierung aus den Sichtungen?

Grundsätzlich unterliegt der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen den Bestimmungen der Luftverkehrs-Ordnung. Inwieweit Verstöße gegen die Luftverkehrs-Ordnung vorliegen, wird durch die jeweils zuständige Luftverkehrsbehörde geprüft.

Sofern die Aufgabenwahrnehmung der Bundessicherheitsbehörden betroffen ist, fließen mögliche Auswirkungen des Betriebes von unbemannten Luftfahrzeugen in die jeweilige Gefährdungsbewertung ein.

Ein direkter Schluss auf eine Gefährdung der bemannten Luftfahrt durch den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge kann aus den bisher vorliegenden Daten bislang nicht gezogen werden. Dazu sind die absoluten Zahlen, beispielsweise im Vergleich zu der Zahl von Vogelschlägen, zu gering.

12. Weshalb, sollten keine Kenntnisse zu den Fragen 3 bis 10 vorliegen, wurde eine Erhebung unterlassen?

Die Luftverkehrsverwaltung wird im Wesentlichen von den Ländern im Auftrag des Bundes wahrgenommen, der Bund ist hier nur in ihm besonders zugewiesenen Bereichen zuständig. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

13. Existiert beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung eine ständige organisatorische Einheit (Abteilung, Arbeitsgruppe etc.), welche sich mit Fragen der erhöhten Gefahr durch die steigende Anzahl von Drohnen beschäftigt?

Eine ständige organisatorische Einheit existiert im Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nicht. Das BAF analysiert jedoch im Rahmen seiner Zuständigkeit die Ereignismeldungen zu betriebsbedingten Gefahren, die von Drohnen verursacht werden.

14. Wie weit ist die Drohnenstrategie, von welcher die Bundesregierung im April 2019 sprach, vorangeschritten, und wann wird diese vorgestellt (vgl. Antwort zu Frage 2 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/8937)?

Der „Aktionsplan des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für unbemannte Luftfahrtssysteme“ wird zeitnah veröffentlicht.

15. Inwieweit zieht es die Bundesregierung in Erwägung, eine Art „Drohnenführerschein“ einzuführen?

Seit April 2017 existiert die Pflicht, beim Betrieb eines unbemannten Fluggeräts ab einer Startmasse von zwei Kilogramm über einen Kenntnissnachweis zu verfügen. Mit Anwendbarkeit der in der Antwort zu Frage 1 genannten EU-Rechtsakte ab 1. Juli 2020 wird ein Kenntnissnachweis ab 250 Gramm Startmasse verpflichtend sein.

16. Werden die ermittelten Vorfälle von Drohnensichtungen in Gewichtsklassen aufgeschlüsselt?

Wenn ja, welche Fallzahlen ergeben sich für die einzelnen Gewichtsklassen?

Eine derartige Kategorisierung der genannten Drohnenvorfälle erfolgt nicht.

17. Zieht die Bundesregierung es in Betracht, für den Kauf einer Drohne den Nachweis einer entsprechenden Versicherung zu fordern?
 - a) Wenn ja, wird es ein Register geben, in welchem es möglich ist, einen entsprechenden Versicherungsnachweis einzusehen?
 - b) Wenn nein, aus welchen Gründen sieht die Bundesregierung einen Versicherungsnachweis nicht für erforderlich an?

Die Halter eines unbemannten Luftfahrzeugs müssen nach § 43 i. V. m. § 1 Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) zur Deckung ihrer Haftung auf Schadensersatz nach den §§ 33 ff. LuftVG grundsätzlich eine Luftfahrthaftpflichtversicherung unterhalten. Nach § 106 Absatz 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) ist bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen als Versicherungsnachweis eine Bestätigung über die Haftpflichtversicherung für Drittschäden mitzuführen. Die zuständigen Stellen können jederzeit die Vorlage der mitzuführenden Versicherungsbestätigung, die Vorlage des Versicherungsscheins sowie den Nachweis über die Zahlung des letzten Beitrags verlangen, § 106 Absatz 4 LuftVZO. Ein entsprechendes Versicherungsregister ist darüber hinaus nicht geplant.

18. Welche Forderungen beinhaltet der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von der Deutschen Flugsicherung (DFS) bis Ende September geforderte Aktionsplan (Abgabetermin 30. September 2019) zur Kontrolle und Abwehr von Drohnen (Welt vom 19. August 2019, www.welt.de/politik/deutschland/article198759647/Bundesregierung-Aktionsplan-zur-Kontrolle-und-Abwehr-von-Drohnen.html, zuletzt aufgerufen am 14. Oktober 2019)?

Die DFS hat dafür Sorge zu tragen, dass sie ihre hoheitliche Aufgabe nach § 27c Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Luftverkehrsgesetzes ordnungsgemäß erfüllen kann. Dementsprechend wurde die DFS um Veranlassung der geeigneten und erforderlichen Maßnahmen im Wege eines laufenden Prozesses gebeten, um eine systematische und effektive Detektion von unbemannten Fluggeräten im An- und Abflugbereich der deutschen Verkehrsflughäfen zu erreichen. Dazu ist die DFS aufgefordert, die notwendige Technik im Rahmen des am Markt verfügbaren nachzurüsten oder die relevanten Informationen auf andere Weise zu beschaffen, um unbemannte Fluggeräte in ihrem Zuständigkeitsbereich systematisch zu erkennen. Eine Kontrolle und Abwehr von Drohnen gehört nicht zu den Aufgaben der DFS.

19. Inwieweit hat die DFS mit ihrem Aktionsplan den Forderungen der Bundesregierung entsprochen, und in welchen Bereichen sieht die Bundesregierung noch weiteren Handlungsbedarf?

Mit dem in der vorgelegten Roadmap dargestellten Vorgehen entspricht die DFS den Forderungen der Bundesregierung zur systematischen Detektion von unbemannten Fluggeräten in Flugplatznähe.

20. An welchen Flughäfen gab es bisher die meisten Störungen bzw. Beeinträchtigungen durch Drohnen (bitte nach Zahlen und Flughäfen auflisten)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

21. Inwiefern bestehen Pläne der Bundesregierung, Flugverbotszonen grundsätzlich zu erweitern (beispielsweise um Schulen herum)?

Die Meinungsbildung innerhalb der Bundesregierung hierzu ist noch nicht abgeschlossen.

22. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bereits konkrete Pläne oder technologische Entwicklungen, die insbesondere das Problem der mit bis zu 100 Stundenkilometer schnellen, nur schwer vom Radar zu entdeckenden Drohnen in Angriff nehmen (www.airliners.de/dfs-aktionsplan-drohn-enabwehr-airports/51455, zuletzt aufgerufen am 14. Oktober 2019)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 18 und 19 verwiesen.

23. Welche Erkenntnisse und Schlussfolgerungen konnten nach Kenntnis der Bundesregierung über die Gefahren von Drohnen bei der ersten Nationalen Luftfahrtkonferenz im August 2019 in Leipzig gewonnen werden (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/J-L/leipziger-statement-fuer-die-zukunft-der-luftfahrt.pdf?__blob=publicationFile&v=4, zuletzt aufgerufen am 14. Oktober 2019)?

Sicherheit ist eine Grundvoraussetzung für die Akzeptanz neuer, unbemannter Systeme in der Luftfahrt. Daher adressiert die Leipziger Erklärung zur Ersten Nationalen Luftfahrtkonferenz die Notwendigkeit manipulationssicherer Technologien zur Nachverfolgung und Einschränkung von Drohnenaktivitäten in sicherheitsrelevanten Gebieten ausdrücklich – ohne den Abstimmungen und diesbezüglichen Aktivitäten der zuständigen Stellen in Deutschland und Europa im Detail vorzugreifen.

Im Übrigen wird auf das auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur frei verfügbare „Leipziger Statement für die Zukunft der Luftfahrt“ verwiesen. Abrufbar unter www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/J-L/leipziger-statement-fuer-die-zukunft-der-luftfahrt.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

