

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrej Hunko, Herbert Behrens, Annette Groth, Nicole Gohlke, Stefan Liebich, Niema Movassat, Paul Schäfer (Köln), Dr. Petra Sitte, Frank Tempel, Kathrin Vogler und der Fraktion DIE LINKE.

Integration von schweren Drohnen in den allgemeinen zivilen Luftraum

Unter dem Titel „Towards a European strategy for the development of civil applications of Remotely Piloted Aircraft Systems“ erörtert die Europäische Kommission, wie der zivile Luftraum in der Europäischen Union für Drohnen geöffnet werden könnte – SWD(2012) 259 final. Für Systeme bis zu einem Abfluggewicht von 150 Kilogramm sind für etwaige Regelungen die 27 Mitgliedstaaten selbst verantwortlich. Für schwerere „unbemannte Luftfahrtsysteme“ (UAS) ist die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) mit Sitz in Köln zuständig. In die Entwicklung von „Standards and Recommended Practices“ ist zudem die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) der Vereinten Nationen eingebunden. Die EASA betreibt mehrere Forschungsvorhaben zur Integration schwerer Drohnen in den zivilen Luftraum.

Mit der Initiative will die Kommission der europäischen Rüstungsindustrie, die einen Großteil der Drohnen produziert, Wettbewerbsvorteile verschaffen. Das Dokument bezieht sich auf den US-Präsidenten Barack Obama, der im Februar 2012 ein Gesetz zur Nutzung von schweren Drohnen ab dem Jahr 2015 im zivilen Luftraum unterzeichnet hat. Um mit US-Firmen konkurrieren zu können, sollten europäische Unternehmen am erwarteten enormen Umsatzzuwachs partizipieren. Laut Kommission handele es sich dabei um den am dynamischsten wachsenden Sektor der Luftfahrtindustrie im letzten Jahrzehnt. Die Lobbyarbeit für die europäische Drohnenindustrie geht auf ein Treffen sogenannter Stakeholder, das die Europäische Kommission letztes Jahr in Paris organisiert hatte. Neben EU-Institutionen waren militärische Vertreter ebenso wie Innenministerien, Grenztruppen und Polizeibehörden eingeladen. Um dem Negativimage von Drohnen zu begegnen, wurde in Paris die zukünftige Verwendung des Terminus „Remotely Piloted Aircraft Systems“ (RPAS) beschlossen.

Das Dokument „Towards a European strategy for the development of civil applications of Remotely Piloted Aircraft Systems“ beschreibt verschiedene Anwendungsgebiete schwerer Drohnen für Polizeibehörden oder Grenztruppen. Dies deckt sich mit den Äußerungen des damaligen Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Prof. Klaus-Dieter Scheurle. Bei dem UAS-Anwenderforum des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie am 29. März 2012 in Berlin forderte Prof. Klaus-Dieter Scheurle, unbemannte Luftfahrtsysteme sollten „rund um die Uhr“ überall in Deutschland verfügbar sein und ohne lange Vorbereitungszeit starten und landen können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen Initiativen, Gesetzgebungsverfahren, Forschungsprojekten und Verfahren zur Normung ist die EASA damit befasst, Drohnen in den zivilen Luftraum zu integrieren?
 - a) Um welche Zulassungsspezifikationen, Lufttüchtigkeitskodizes, Nachweisverfahren oder Durchführungsbestimmungen handelt es sich dabei?
 - b) Welche Stellungnahmen und Empfehlungen wurden hierfür seit Beginn der Initiativen an die Kommission oder andere Institutionen der EU gerichtet?
 - c) Inwiefern sind von den genannten Verfahren Drohnen mit Abfluggewicht unterhalb von 150 Kilogramm erfasst?
2. Inwiefern arbeitet die EASA hinsichtlich der Integration leichter und schwerer Drohnen in den zivilen Luftraum auch mit anderen Staaten und Institutionen zusammen?
 - a) Welche Arbeitsvereinbarungen wurden hierfür in den letzten fünf Jahren geschlossen?
 - b) Welche Durchführungsverfahren im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen wurden in den letzten fünf Jahren mit welchem Ergebnis begonnen?
 - c) Inwiefern bzw. in welchem Umfang hat die EASA in den letzten fünf Jahren auch Empfehlungen für die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ausgesprochen?
3. Mit welchen konkreten Maßnahmen befördert die EASA die Integration leichter und schwerer Drohnen in den zivilen Luftraum mittels der Erstellung von Musterzulassungen, Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen, Zulassung von Geräten zum Flugbetrieb und Zulassung von Pilotinnen und Piloten?
 - a) Welche Anträge sind hierfür von welchen Regierungen oder Unternehmen in den letzten fünf Jahren gestellt worden, und wie wurden diese entschieden?
 - b) Welche Entscheidungen über Zulassungen an welche Unternehmen oder Einrichtungen sind ergangen?
 - c) Welche Inspektionen in welchen EU-Mitgliedstaaten wurden hierfür vorgenommen?
 - d) Inwiefern wurden auch Untersuchungen in Unternehmen durchgeführt?
4. Inwiefern hat die EASA nach Kenntnis der Bundesregierung deutlich gemacht, dass für eine Entscheidung über die Integration leichter und schwerer Drohnen in den zivilen Luftraum mehr Personal für die Agentur benötigt würde?

Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus diesen Äußerungen gezogen?
5. Worum handelt es sich bei dem „EASA Rulemaking Programme 2012–2015“ und „EASA Rulemaking Programme 2013–16“?
6. Mit welchen Behörden der Bundesregierung arbeitet die EASA hinsichtlich der Integration leichter und schwerer Drohnen in den zivilen Luftraum zusammen?
 - a) Um welche konkreten Maßnahmen handelt es sich dabei?
 - b) Welchen Hintergrund haben die bilateralen Flugsicherheitsabkommen zwischen der EU und den USA bzw. der EU und Kanada?
 - c) Inwiefern war die EASA am Zustandekommen der Abkommen beteiligt?

- d) Inwiefern wurde dabei auch der Abschluss von Abkommen zum Austausch von Passagierdaten thematisiert?
7. Inwieweit forscht die EASA an Verfahren, das Prinzip „See and Avoid“ für UAS umzusetzen und ihre Integration in den zivilen Luftraum dadurch zu erleichtern?
- a) Hinsichtlich welcher Projekte zur Nutzung von schwereren UAS im zivilen Luftraum arbeitet die EASA mit deutschen Firmen zusammen?
- b) Welche konkreten Aufträge wurden hierfür vergeben?
- c) In welche Vorhaben der Europäischen Verteidigungsagentur (EVA) ist die Bundesregierung bezüglich der Implementierung der Zulassung von UAS in den zivilen Luftraum beteiligt?
8. Auf welche Art und Weise wird die Integration leichter und schwerer Drohnen in den zivilen Luftraum im „Single European Sky ATM Research“ (SESAR) erörtert und betrieben?
- a) Welche Agenturen oder sonstigen Institutionen aus dem militärischen, polizeilichen oder grenzpolizeilichen Bereich der EU, der NATO oder anderer supranationalen Organisationen oder Staaten sind am SESAR beteiligt?
- b) Sofern die Bundesregierung über keine Listen der Teilnehmenden verfügt, welche entsprechenden Teilnehmer und Teilnehmerinnen von Konferenzen oder Workshops sind ihren entsandten Vertretern und Vertreterinnen erinnerlich?
- c) Welche entsprechenden Behörden der Bundesregierung nehmen am SESAR teil?
- d) Mit welchen Unternehmen arbeiten Behörden der Bundesregierung hierfür zusammen?
- e) An welchen Treffen nahmen welche bundesdeutschen Behörden bislang teil?
- f) Welche Vorträge oder sonstigen Beiträge wurden von den deutschen Teilnehmerinnen und Teilnehmern hierfür erbracht?
9. Welchen Hintergrund hatte die Einrichtung des „EC UAS Panel“ durch die Europäische Kommission (Bundestagsdrucksache 17/8693)?
Welche Initiativen hat das „EC UAS Panel“ seit seiner Gründung ergriffen, und wer nahm daran teil?
10. Worum handelt es sich bei dem „UAS Panel Process“, und wie kam dieser zustande?
- a) Wer hat zum ersten Treffen des „UAS Panel Process“ eingeladen, und nach welchem Verfahren wurden die Eingeladenen ausgewählt?
- b) Inwiefern ist die EASA am „UAS Panel Process“ beteiligt?
11. Welche Agenturen oder sonstigen Institutionen aus dem militärischen, polizeilichen oder grenzpolizeilichen Bereich der EU sind am „UAS Panel Process“ beteiligt?
- a) Sofern die Bundesregierung über keine Listen der Teilnehmenden verfügt, welche entsprechenden Teilnehmer und Teilnehmerinnen von Konferenzen oder Workshops sind ihren entsandten Vertretern und Vertreterinnen erinnerlich?
- b) Welche entsprechenden Behörden der Bundesregierung nehmen am „UAS Panel Process“ teil?

- c) Mit welchen Unternehmen arbeiten Behörden der Bundesregierung hierfür zusammen?
 - d) An welchen Treffen nahmen welche bundesdeutschen Behörden bislang teil?
 - e) Welche Vorträge oder sonstigen Beiträge wurden von den deutschen Teilnehmern und Teilnehmerinnen hierfür erbracht?
12. Welchen Output hatte der „UAS Panel Process“ hinsichtlich der Nutzung von Drohnen für die Bereiche Grenzsicherung, Brandbekämpfung, Verkehrsbeobachtung und Kommunikation?
- Inwiefern wurde innerhalb des „UAS Panel Process“ erörtert, ob hierfür auch militärische Drohnen genutzt werden können?
13. Inwiefern sind die Anstrengungen der EASA, der SESAR oder des „UAS Panel Process“ davon geprägt, dass die USA eine Integration schwerer Drohnen in den zivilen Luftraum bereits ab dem Jahr 2015 erlauben wollen?
14. Im Rahmen welcher Arbeitsgruppen, Konferenzen oder sonstigen Treffen arbeiten die EASA oder die SESAR mit dem Lobbyverband „UVS International“ oder dessen Programm „UAVs – Concerted Actions for Required Regulations“ oder dem nationalen Interessenverband UAV DACH zusammen?
15. Worin besteht die Arbeit der von der Europäischen Kommission eingerichteten „European Steering Group“?
- a) Wer nimmt an der Gruppe mit welchen Aufgaben teil?
 - b) Welche Treffen haben hierzu mit welcher Tagesordnung stattgefunden?
 - c) Mit welchen Beiträgen nahmen welche Bundesbehörden daran teil?
16. Worin besteht die Arbeit des „EDA Joint Investment Programme“?
- Wer nimmt daran mit welchen Aufgaben teil?
- a) Welche Treffen haben hierzu mit welcher Tagesordnung stattgefunden?
 - b) Mit welchen Beiträgen nahmen welche Bundesbehörden daran teil?
17. Wie ist die Haltung der Bundesregierung hinsichtlich der Nutzung militärischer Drohnen auch für polizeiliche oder grenzpolizeiliche Zwecke, zur Handhabung der Sicherheitsarchitektur bei polizeilichen Großlagen (Gipfelproteste, Sportereignisse) oder im Falle von Katastrophen?
- a) Welche Abstimmungen welcher Behörden bzw. sonstigen Schritte wurden hierzu bereits vorgenommen?
 - b) Welche Arbeitsgruppen befassen sich mit der Thematik, und wer nimmt daran teil?
18. Über welche Kenntnisse aus Studien, Berichten oder Statistiken verfügt die Bundesregierung hinsichtlich des Wachstums des Drohnensektors der Luftfahrtindustrie?
- a) Welcher Anteil entfällt demnach auf Deutschland, andere EU-Staaten, die USA und Israel?
 - b) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Bericht des Europäischen Rechnungshofes, wonach innerhalb der EASA Interessenskonflikte herrschen (Special Report No 15/2012)?
 - c) Inwiefern betreffen diese Interessenskonflikte nach Einschätzung der Bundesregierung auch die Befassung mit Drohnen?

- d) Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, den Interessenskonflikten zu begegnen?
- e) Welche Maßnahmen wird sie diesbezüglich selbst ergreifen?
19. Inwiefern sind die International Telecommunication Union (ITU) und das European Telecommunications Standards Institute (ETSI) nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Integration leichter und schwerer Drohnen in den zivilen Luftraum befasst?
20. Inwiefern war oder ist die EASA mit Zulassungsverfahren für die von der Bundeswehr beschafften Drohnen „EuroHawk“ befasst, auch wenn diese dort nicht beantragt wurden?
21. Auf welche Weise sind bzw. waren Behörden, Unternehmen oder sonstige Stellen der Bundesregierung in die Entwicklung der Tarnkappen-Drohne „nEUROn“ sowie das Langstrecken-UAS „Talarion“ involviert?
- a) Welche Verträge welcher Behörden bzw. Unternehmen wurden hierfür geschlossen?
- b) Welchen Inhalt und welches Finanzvolumen hatten die Verträge?
- c) Inwiefern dient(e) die Entwicklung von „nEUROn“ und „Talarion“ nach Kenntnis bzw. Einschätzung der Bundesregierung auch dem Zweck, die Entwicklung neuer Kampfflugzeuge entbehrlich zu machen?
- d) Inwiefern war bzw. ist die EASA mit Zulassungsverfahren für die beiden Drohnen befasst?
22. Über wie viele und welche UAS welcher Gewichtskategorie verfügt die Bundeswehr gegenwärtig (bitte analog zu Bundestagsdrucksache 17/8693 angeben)?
- a) Wo sind die Systeme jeweils stationiert, und von wo werden sie gesteuert?
- b) Wie viele dieser Drohnen befinden sich zurzeit in Deutschland?
- c) Wie viele dieser Drohnen befinden sich zurzeit bei Auslandseinsätzen (bitte Standort angeben)?
23. Inwieweit ist die Anschaffung weiterer Drohnen durch die Polizei und Bundeswehr vorgesehen, und für welche Aufgaben und Einsatzszenarien sollen diese geeignet sein?
24. Wie viele UAS von Polizei, Bundeswehr oder anderen Bundesministerien oder in Deutschland stationierten ausländischen Streitkräften sind seit Februar 2012 havariert oder abgestürzt?
25. Welche Überlegungen existieren bei der Bundesregierung, zukünftig bewaffnete Drohnen zu nutzen?
- a) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Bericht des Ausschusses für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung des Deutschen Bundestages (Bundestagsdrucksache 17/6904), wonach Drohnen „mittel- bis langfristig durch eine Bewaffnung eine offensive Rolle“ übernehmen könnten?
- b) Inwiefern teilt die Bundesregierung die Schlussfolgerung, Drohnen könnten „gezielt eskalierend“ wirken?
- c) Welche Drohnen wären hierfür nach Ansicht der Bundesregierung geeignet?
- d) Welche Streitkräfte könnten hierdurch „unterstützt“ werden (z. B. Bekämpfung von Zielen in der Luft, am Boden, Überwachung von Transportwegen, Seekriegsführung)?

- e) Inwiefern teilt die Bundesregierung die Schlussfolgerung, neu zu beschaffende Maschinen sollen „grundsätzlich die Möglichkeit einer späteren Bewaffnung“ vorsehen?

Berlin, den 20. Dezember 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

