

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Wolfgang Gehrcke, Christine Buchholz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/6015 –**

### **Kennzeichnungspflicht von kleinen Drohnen und Vorratsdatenspeicherung von deren Besitzerinnen und Besitzern**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Aufsichtsratschef der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), Klaus-Dieter Scheurle, fordert eine Kennzeichnungspflicht für privat genutzte Drohnen (Nachrichtenagentur Reuters vom 26. August 2015). Dabei geht es um kleine Quadrocopter, die mittlerweile in vielen Ausführungen und Preisklassen in Elektronikmärkten erhältlich sind. Mit einer Kennzeichnungspflicht würden die kleinen Quadrocopter ihren Besitzerinnen und Besitzern zugeordnet und damit ähnlich behandelt wie größere Drohnen. Laut dem früher als Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur tätigen DFS-Manager Klaus-Dieter Scheurle könnten die Behörden „jemanden, der so ein Gerät missbräuchlich benutzt, identifizieren und aus dem Verkehr ziehen“. Klaus-Dieter Scheurle bemüht den Vergleich mit der bemannten Luftfahrt, wo über Transponder neben Informationen über das Flugzeug permanent Daten über Richtung und Geschwindigkeit ausgesendet werden.

Der deutsche Vorschlag setzt damit eine EU-Initiative um. Im März 2015 hatten die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) zusammen mit der Europäischen Kommission das „Statement von Riga“ (<http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf>) verabschiedet. Auch dort wird gefordert, Besitzerinnen und Besitzer von kleinen Drohnen für Gesetzesverstöße haftbar machen zu können. Die europäischen Regierungen werden aufgefordert, ihre Gesetze entsprechend anzupassen. Angeraten wird, den „am wenigsten bürokratischen Weg“ zu wählen. Der Vorschlag hebt hervor, dass einige Staaten bereits entsprechende „Chips“ in Drohnen vorschreiben wollen. Klaus-Dieter Scheurle schlägt hierzu vor, „in der Landkarten-Software der Drohnen Verbotszonen zu verankern“. Dann könnten bestimmte Gebiete nicht mehr durchfliegen werden.

1. Inwieweit hält die Bundesregierung die Erstellung eines „Generalplans für das europäische Flugverkehrsmanagement“ für notwendig, wie er von der Europäischen Kommission gefordert wird (KOM(2014) 207 endg.; Ratsdok. 8777/14 vom 8. April 2014; bitte begründen)?
2. Was müsste aus Sicht der Bundesregierung in einem solchen Generalplan hinsichtlich kleiner und mittelgroßer Drohnen geregelt werden?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der „Generalplan für das europäische Flugverkehrsmanagement“ (Air Traffic Management Master Plan) ist das leitende Dokument, in dem die koordinierten europäischen Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Luftverkehrsmanagements festgehalten werden. In Umsetzung der Ziele des einheitlichen europäischen Luftverkehrsraums (Single European Sky) verfolgt er die Verbesserung der Luftverkehrsabwicklung, wobei die Art der Luftfahrzeuge im Grundsatz keine Rolle spielt. Seit der Veröffentlichung des Generalplans wird dieser als Leitdokument für die Arbeiten auf Expertenebene von der Bundesregierung unterstützt. Der Generalplan ist jedoch kein Regulierungsinstrument. Für „Drohnen“ im Sinne von unbemannten Luftfahrtsystemen gilt es, Konzepte und Verfahren zu erarbeiten und festzustellen, wie und wie weit sie in die reguläre Flugverkehrsabwicklung integriert werden können.

3. Welche Sicherheitserfordernisse hinsichtlich kleiner, privat genutzter Drohnen sieht die Bundesregierung derzeit?
  - a) Welche rechtlichen Verpflichtungen für welche relevanten Akteurinnen und Akteure leiten sich daraus ab?
  - b) Inwiefern wären hiervon auch Navigationsdienstleister, Drohnen-Betreiber oder Telekommunikationsdienstleister erfasst?

Soweit es sich nicht um Spielzeug handelt, gelten unbemannte Fluggeräte nach dem bestehenden Luftrecht unabhängig von ihrem Gewicht als Luftfahrzeuge. Die zugehörigen Sicherheitserfordernisse sind im Luftrecht geregelt.

4. Auf welche Weise war die Bundesregierung am Zustandekommen des „Statement von Riga“ beteiligt, und welche Vorschläge hatte sie hierzu gemacht?

An der Konferenz in Riga wirkte ein Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit.

5. Inwieweit hält die Bundesregierung es für notwendig, Pilotinnen und Piloten kleiner Drohnen einfacher für Gesetzesverstöße haftbar machen zu können (bitte begründen)?

Da unbemannte Luftfahrtsysteme einer Aufstiegserlaubnis bedürfen, sind die Steuerer dieser Geräte bekannt, so dass mögliche Verstöße gegen die Bestimmungen bei Bekanntwerden geahndet werden können.

6. Welche Verfahren hält die Bundesregierung für denkbar, Drohnen und ihre Besitzerinnen und Besitzer identifizieren zu können?
7. Welche dieser Verfahren hält die Bundesregierung für am besten geeignet?
8. Welche Gesetzesinitiativen werden hierzu bereits vorbereitet?

9. Inwieweit hält die Bundesregierung es für möglich, RFID-Chips oder andere aktiv funkende Transponder in die kleinen Drohnen einzubauen, um deren Kennzeichnung und Standort zu übertragen (bitte begründen)?
10. Inwieweit hält die Bundesregierung es für möglich, „in der Landkarten-Software der Drohnen Verbotszonen zu verankern“ (das sogenannte Geofencing; bitte begründen), und wie könnten diese Verbotszonen dann regelmäßig aktualisiert werden?
11. Inwieweit hält die Bundesregierung es für möglich, ein Register anzulegen, in dem Personen und Kennzeichnungen der Drohnen gespeichert würden (bitte begründen)?
12. Welche Behörden würden dann auf diese Daten zugreifen?
13. Wie würde im Falle der Einrichtung eines Registers die Balance zwischen „Sicherheit, Gefahrenabwehr und die Wahrung der Bürgerrechte“ (KOM(2014) 207 endg.; Ratsdok. 8777/14 vom 8. April 2014)) umgesetzt?

Die Fragen 6 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI erarbeitet derzeit Rechtsgrundlagen, die innerhalb der Bundesregierung abgestimmt werden.

14. Welche EU-Mitgliedstaaten haben nach Kenntnis der Bundesregierung bereits einen Rechtsrahmen für Drohnen bis 150 Kilogramm eingeführt, und welche weiteren sind dabei, entsprechende Regelungen zu schaffen?

Eine Erhebung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) findet sich in der A-NPA 2015-10 der EASA unter Punkt 6.1.

15. Inwiefern betrachtet es die Bundesregierung als notwendig, die Regulierungskompetenz für kleine Drohnen wie jene für Drohnen ab 150 Kilogramm bei der EU anzusiedeln?

Wenn die Regulierungskompetenz bei der EU liegt, wird sichergestellt, dass EU-weit gemeinsame Kategorisierungen festgelegt und gemeinsame Standards entwickelt werden.

16. Wie hat sich die Bundesregierung dazu positioniert, dass die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 entsprechend geändert werden soll (Legal Tribune Online vom 31. August 2015)?

Die Bundesregierung unterstützt dieses Vorhaben im Grundsatz.

17. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den am 31. Juli 2015 von der European Aviation Safety Agency (EASA) im Auftrag der Europäischen Kommission konkretisierten Regulierungsvorschlägen (A-NPA 2015-10)?

Die von der EASA veröffentlichte A-NPA 2015-10 dient der Abstimmung des darin beschriebenen Konzepts mit den betroffenen Verbänden und Stellen.

18. Wie wird sich die Bundesregierung hinsichtlich eines bereits bis Ende des Jahres 2015 anvisierten Gesetzesvorschlages positionieren, und welche Haltung hat sie in entsprechenden Diskussionen bereits eingenommen?

Auf die Antwort zu den Fragen 6 bis 13 wird verwiesen.

19. Welche Betriebsbeschränkungen hält die Bundesregierung hierzu hinsichtlich kleiner Drohnen (bis 25 Kilogramm) für umsetzbar bzw. durchsetzbar?

Auf die Antwort zu den Fragen 6 bis 13 wird verwiesen.

20. Wie könnte aus Sicht der Bundesregierung eine vorherige Risikobewertung und Betriebserlaubnis mit strengeren Auflagen für den Betrieb von Drohnen der zweiten Kategorie (über 25 Kilogramm) umgesetzt werden?

Auf die Antwort zu den Fragen 6 bis 13 wird verwiesen.

21. Inwiefern entspricht die Aussage von Klaus-Dieter Scheurle, die dieser in einer Keynote als Noch-Staatssekretär gehalten hatte (Telepolis vom 30. März 2012) und darin forderte, auch Polizeibehörden müssten größere Drohnen beschaffen, die hochauflösende, schwere Kameras befördern und rund um die Uhr in ganz Deutschland einsatzbereit sein könnten, der Haltung der Bundesregierung?

22. Inwiefern hält es die Bundesregierung für denkbar, dass Hunderte bis zum Jahr 2020 ausgemusterte Militärdrohnen dann an Polizeibehörden abgegeben werden könnten (Bundestagsdrucksache 18/5810)?

23. Welche weitere Verwendung ist für die bis zum Jahr 2020 vermutlich ausgemusterten Drohnen „LUNA“ oder „KZO“ vorgesehen?

Die Fragen 21 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit gibt es innerhalb der Bundesregierung hierzu keine konkreten Überlegungen.