

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/21382 –

Drohnenabwehr und der Aktionsplan der Bundesregierung für Drohnen und Flugtaxis

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut dem Drohnen-Aktionsplan, der am 13. Mai 2020 von dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer vorgestellt wurde, könnten schon in drei Jahren Drohnen Pakete und Medikamente ausliefern oder in der Landwirtschaft eingesetzt werden. Sein Anliegen ist es, die Systeme schnell alltagstauglich zu machen. Deutschland soll international zum Vorreiter werden und das Feld nicht der Konkurrenz aus Asien überlassen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/18800).

Daneben behandelt der Aktionsplan das Thema Drohnenabwehr. Im Fokus stehen hier die Detektion von UAS (unmanned aircraft systems), das Aufbauen von Meldekettensystemen, Forschungsprojekte zur Drohnenabwehr sowie das Ausdehnen von Flugverbotszonen um Flugplätze.

Auf eine Kleine Anfrage der Fraktion der FDP zu Meldekettensystemen bei der Drohnenabwehr an Flughäfen auf Bundestagsdrucksache 19/16787 antwortete die Bundesregierung, dass im Jahr 2014 bereits die Bund-Länder-Projektgruppe „Detektion und Abwehr von zivilen unbemannten Luftfahrzeugsystemen (UAS)“ eingesetzt wurde, um Empfehlungen für den polizeilichen Umgang mit UAS zu erarbeiten. Mit dem Aktionsplan unbemannte Luftfahrt sollen nun in Zusammenarbeit mit den Luftsicherheitsbehörden und Flugplatzbetreibern an Verkehrsflughäfen Meldekettensysteme eingerichtet, klare Entscheidungsprozesse und technische Lösungen etabliert werden (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/aktionsplan-fuer-drohnen-und-flugtaxis.html#:~:text=Bundesminister%20Andreas%20Scheuer%20hat%20dem,als%20regul%C3%A4ren%20Verkehrstr%C3%A4ger%20zu%20erm%C3%B6glichen>).

Wie die Meldekettensysteme im Detail aussehen und welche neuen Entwicklungen es bei technischen und finanziellen Aspekten der Drohnenabwehr gibt, soll nachfolgend erfragt werden.

1. Welche Neuerungen bringt der Aktionsplan der Bundesregierung für Drohnen und Flugtaxis in Sachen Drohnenabwehr?

Der Aktionsplan der Bundesregierung über „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“ definiert die Maßnahmen der Bundesregierung, um automatisierten und ferngesteuerten Drohnen und Flugtaxis den Weg in die Anwendung zu ebnen. Hierzu zählt auch die Gewährleistung von Sicherheit und Gefahrenabwehr als Voraussetzung für die Akzeptanz der neuen Technologie. Die Bundesregierung will durch regelmäßigen Austausch mit Flugsicherungsdienstleistern darauf hinwirken, dass möglichst einheitliche und technisch aktuelle Technologien, z. B. zur Detektion von Drohnen, genutzt werden. Der Aktionsplan berücksichtigt unter anderem die Bestimmungen der EU-Verordnungen 2019/945 und 2019/947. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Frage 1 auf die Kleine Anfrage auf der Bundestagsdrucksache 19/16787 verwiesen.

2. Was war das Ergebnis der Bund-Länder-Projektgruppe „Detektion und Abwehr von zivilen unbemannten Luftfahrzeugsystemen (UAS)“?
3. Wurden im Zuge der Bund-Länder-Projektgruppe „Detektion und Abwehr von zivilen unbemannten Luftfahrzeugsystemen (UAS)“ Meldekettens zur Drohnenabwehr an Flughäfen eingerichtet?
4. Wenn ein, warum nicht?

Die Fragen 2, 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Abschlussbericht der Projektgruppe „Detektion und Abwehr von zivilen Unmanned Aerial Vehicles vom 16. Juli 2015 ist mit dem Geheimhaltungsgrad „VS-NfD“ (Verschlusssache – Nur für den Dienstgebrauch) eingestuft. Die Angaben aus dem Bericht zur Beantwortung der Fragen lassen Rückschlüsse auf polizeifachliche und einsatztaktische Vorgehensweisen der Sicherheitsbehörden zu. Eine Veröffentlichung dieser Angaben kann die Aufgabenwahrnehmung der Polizeien negativ beeinflussen. Vor diesem Hintergrund wird auch die Antwort zu den Fragen 2, 3 und 4 nach § 4 VS-Anweisung mit dem Geheimhaltungsgrad „VS – VERTRAULICH“ eingestuft. Die Übersendung der Antwort erfolgt deshalb an die Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestags.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Fragen 4, 5, 13 und 18 auf die Kleine Anfrage auf der Bundestagsdrucksache 19/16787 verwiesen.

5. Warum sollen im Zuge des Aktionsplans der Bundesregierung für Drohnen und Flugtaxis erneut Meldekettens an Flughäfen eingerichtet werden?

Durch die vorgesehene Einrichtung von U-Space-Lufträumen wird gegebenenfalls eine Anpassung der Meldekettens an Flughäfen erforderlich. Im Aktionsplan erklärt die Bundesregierung, dass sie die Einrichtung von geeigneten Meldekettens an jedem Verkehrsflughafen sicherstellen werde. In Zusammenarbeit mit Luftsicherheitsbehörden und Flughafensbetreibern soll gewährleistet werden, dass klare Entscheidungsprozesse und wirksame technische Lösungen zur Abwehr von unkooperativen Drohnen etabliert werden.

6. Hat die Bundesregierung Lücken bei bestehenden Meldekettten bei der Drohnenabwehr an Flughäfen identifiziert?
7. Wann ist mit funktionierenden Meldekettten zur Drohnenabwehr an Flughäfen zu rechnen?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

An allen Flughäfen, an denen die Bundespolizei für die Luftsicherheit zuständig ist, sind lückenlose Meldekettten zwischen den Sicherheitspartnern installiert. Im Hinblick auf die übrigen Flughäfen wird auf die Zuständigkeit der Länder verwiesen.

8. Wie hoch belaufen sich die Kosten des Forschungsprojekts FALKE?

Die Höhe der Zuwendung (Bundesmittel) beträgt 2.027.545,63 Euro bei einer Förderquote von 65 Prozent.

9. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer technischen Systemlösung als Blaupause zur „UAS-Abwehr an Flughäfen“?
10. Wird die technische Systemlösung zur „UAS-Abwehr an Flughäfen“ nach der Entwicklung sofort für die Drohnenabwehr zur Verfügung stehen?
11. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 9, 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Projektlaufzeit des Forschungsvorhabens FALKE endet am 7. November 2022. Ziel des Forschungsprojekts FALKE ist es, ein Gesamtkonzept zur Abwehr von UAS, beispielhaft am Flughafen Hamburg, zu entwickeln, das als Blaupause für andere Flughäfen dienen kann. Aufgrund des frühen Zeitpunkts im Projektverlauf liegen noch keine Erkenntnisse dazu vor, wann die technische Systemlösung verfügbar ist.

12. Welche Zertifizierungen gilt es bei der technischen Systemlösung zur „UAS-Abwehr an Flughäfen“ zu berücksichtigen, damit das System in Anschluss an das Forschungsprojekt FALKE sofort eingesetzt werden kann?

Die Normen und Standards für technische Systemlösungen zur UAS-Abwehr an Flughäfen werden derzeit auch unabhängig vom Forschungsprojekt FALKE durch Gremien erarbeitet.

13. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten der Drohnenabwehr an Flughäfen?

Für festinstallierte Drohnenabwehrtechnik zum Schutz der großen Fläche eines Flughafens wird prognostisch von einem Bedarf von 25.000 Euro pro Flughafen ausgegangen. Bis zum Aufbau der stationären Drohnenabwehr an allen Flughäfen kommt mobile Interventionstechnik mit Spezialfahrzeugen als „mobiles Drohnenabwehrsystem“ in Betracht. Die geschätzten Kosten für diese Technik belaufen sich auf jeweils 5.400 Euro pro Systemfahrzeug.

14. Wer trägt die Kosten für die Drohnenabwehr an Flughäfen?

Die Kosten werden entsprechend der Zuständigkeit für die Wahrnehmung der Luftsicherheitsaufgaben auf den Flughäfen zu tragen sein.

15. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Drohnenabwehr im Haushaltsjahr 2021?

Die notwendigen Haushaltsmittel werden derzeit für die Finanzplanung 2021 erhoben und sind noch nicht abschließend zu beziffern.

16. Wird die Drohnenabwehr an Flughäfen inzwischen von der Europäischen Kommission als Flugsicherungsdienst angesehen?

Die Drohnenabwehr fällt nicht unter die Flugsicherungsdienste.

17. Wenn nein, welche Folgen hat dies für die Finanzierung der Drohnenabwehr an Flughäfen?

Die Kosten der Drohnenabwehr werden nicht durch Flugsicherungsgebühren gedeckt.

18. An welchen Flughäfen steht eine Ausdehnung des Flugverbots um Flugplätze zur Diskussion?

19. Nach welchen Kriterien soll ein bestehendes Flugverbot um Flugplätze im Umkreis von weniger als 1,5 Kilometern angepasst werden?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das grundsätzliche Verbot, UAS ohne Erlaubnis in einem Umkreis von weniger als 1,5 Kilometern um Flugplätze zu betreiben, hat sich in der Vergangenheit als gutes Mittel zum Schutz der Luftfahrt bei Start und Landungen erwiesen. Die Bundesregierung prüft, inwieweit die Schutzräume um Flugplätze neugestaltet werden sollten. Ob und inwieweit eine Ausdehnung des Flugverbots um Flugplätze oder eine Anpassung bestehender Flugverbote erforderlich ist, kann noch nicht beurteilt werden. Die Beibehaltung eines hohen Sicherheitsniveaus hat höchste Priorität.