

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrej Hunko, Heike Hänsel, Doris Achelwilm, Simone Barrientos, Christine Buchholz, Nicole Gohlke, Ulla Jelpke, Cornelia Möhring, Niema Movassat, Zaklin Nastic, Thomas Nord, Dr. Petra Sitte, Dr. Kirsten Tackmann, Kathrin Vogler, Katrin Werner und der Fraktion DIE LINKE.

Entwicklung einer Seenotrettungsdrohne

Im Rahmen des Projekts „Lageunterstützung bei Seenoteinsätzen durch unbemannte Luftfahrtsysteme“ (LARUS) fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) die Entwicklung einer Drohne für „in Seenot geratene Schiffe und im Wasser treibende Menschen“ (www.sifo.de/files/Projektumriss_LARUS.pdf). Die Mittel in Höhe von 2,8 Mio. Euro werden im Programm „Zivile Sicherheit – Innovative Rettungs- und Sicherheitssysteme“ bereitgestellt. Projektleiter ist die Technische Universität Dortmund, die Seenotrettungsdrohne soll von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Bremen genutzt werden. Weitere Partner sind die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen sowie die Firmen IMST GmbH (Kamp-Lintfort), OptoPrecision GmbH (Bremen), Hanseatic Aviations (Bremen). Zu den assoziierten Partnern gehören die Bundespolizeiinspektion See in Warnemünde sowie die Firmen Global Health Care GmbH (Berlin) und Deutsche Telekom AG (Bonn).

Die LARUS soll die schnelle Suche und Ortung aus der Luft, die als „Schlüsselkompetenz in der Seenotrettung“ beschrieben wird, verbessern. Als Starrflügeldrohne mit einer Spannweite von 3,6 Metern und einem Abfluggewicht von etwa 25 Kilogramm ist die LARUS mit einem „eigens modifizierten Transponder“ für das in der Schifffahrt übliche Automatische Identifikationssystem (AIS) ausgestattet (<http://gleft.de/31E>). Die Seenotrettungsdrohne ortet damit auch Ortungssender in modernen Rettungswesten. Zur Ausstattung gehören auch „verschiedenste Kommunikations- und Sensorik-Komponenten“, die unter anderem einen „hochauflösenden Videostream“ ermöglichen, der ausschließlich „browserbasiert“ ausgewertet wird. Für die Tests hatte die deutsche Marine einen Such- und Rettungshubschrauber des Typs „Sea King“ bereitgestellt.

Zum Ende der Projektlaufzeit (Oktober 2019) haben die Beteiligten das System über der Ostsee zwischen Rügen und Usedom getestet. Aufklärungsergebnisse wurden dabei in einem „neuartigen Multi-Link-Ansatz“ in Echtzeit an einen Seenotrettungskreuzer sowie an die deutsche Seenotleitstelle in Bremen übermittelt. Hierfür hat die Bundesnetzagentur der LARUS die erste deutsche Frequenz für eine Starrflügeldrohne im SAR-Dienst (SAR Fixed Wing Aircraft; SAR = Luft- und Seerettungsdienste) zugeteilt. Begünstigt davon wurde die Firma Droniq, ein Gemeinschaftsunternehmen der DFS Deutsche Flugsicherung und der Deutschen Telekom, die den Test für die Einbindung der LARUS in ihr „Unmanned Aircraft System Traffic Management“-System“ (UTM) ge-

nutzt hat. Die Seenotrettungsdrohne ist hierfür mit einem LTE-Modul mit integrierter SIM-Karte und GPS-Empfänger ausgestattet.

Die LARUS hat laut der DGzRS bereits rund 660 Seemeilen (etwa 1.220 Kilometer) im Zuständigkeitsbereich der Organisation über See zurückgelegt. Ein großer Teil der Flüge erfolgte außerhalb der Sichtweite der Bodenstation. Die Flüge fanden im deutschen zivilen Luftraum sowie im unkontrollierten Luftraum statt. Für die Gewichtsklasse von 25 Kilogramm ist dies laut der DGzRS mit der LARUS erstmalig durchgeführt worden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Deutsche Flugsicherung (DFS) haben für die Testflüge außerhalb der Sichtweite und in Höhen oberhalb von 300 Metern zwei temporäre Flugbeschränkungsgebiete eingerichtet. Das hierfür notwendige Genehmigungsverfahren übernahm die Landesluftfahrtbehörde Mecklenburg-Vorpommern.

Die Testflüge mit der Seenotrettungsdrohne werden bis Ende des Jahres fortgeführt. Anschließend wollen die Beteiligten den „weiteren Entwicklungsbedarf“ benennen. Die LARUS soll dem BMBF zufolge auch in anderen Szenarien, etwa im „Bereich der Offshore-Industrie“ oder im Katastrophenschutz eingesetzt werden können. Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller könnte das System auch im Rahmen einer zivilen, von der Europäischen Union eingerichteten Mission zur Seenotrettung im Mittelmeer genutzt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Seenotrettungsdrohnen und Bodenstationen wurden in dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Projekt „Lageunterstützung bei Seenoteinsätzen durch unbemannte Luftfahrtsysteme“ (LARUS) entwickelt bzw. beschafft?
2. Wem gehören die Seenotrettungsdrohnen nach Abschluss des Projekts, und wo werden diese betrieben?
3. Welche Ausdauer hat die Seenotrettungsdrohne LARUS, und in welchen Höhen kann sie operieren?
4. Für welche Windstärken ist die Seenotrettungsdrohne LARUS geeignet?
5. Welche „verschiedensten Kommunikations- und Sensorik-Komponenten“ sind nach Kenntnis der Bundesregierung in der LARUS verbaut (bitte die Hersteller und Produktbezeichnungen nennen)?
 - a) Über welche Auflösung verfügen die Kameras der LARUS, und wer sind die Hersteller?
 - b) Worum handelt es sich bei dem „eigens modifizierten Transponder“ für das in der Schifffahrt übliche Automatische Identifikationssystem (AIS), und welche Veränderungen wurden dabei vorgenommen?
 - c) Worum handelt es sich bei dem „spezifisch für das LARUS-System aufgebauten“ LTE-Netz, und wer hat dieses errichtet?
 - d) Worum handelt es sich bei dem „neuartigen Multi-Link-Ansatz“, mit dem Aufklärungsdaten in Echtzeit an einen Seenotrettungskreuzer sowie an die deutsche Seenotleitstelle in Bremen übermittelt wurden?
6. Inwiefern verfügt die LARUS nach Kenntnis der Bundesregierung auch über einen Lasermarkierer oder Laserzielmarkierer, und wer ist Hersteller des Systems?
7. Trifft es zu, dass die Bundesnetzagentur der LARUS die erste deutsche Frequenz für eine Starrflügeldrohne zugeteilt hat, und falls ja, welche Details kann die Bundesregierung zum Umfang dieser Lizenz mitteilen?

- a) Welche Flugbeschränkungsgebiete haben das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Flugsicherung für die Testflüge der LARUS eingerichtet, und bis wann bestehen diese?
- b) Wie viele Flugstunden flog die LARUS im deutschen zivilen Luftraum, und wie viele im unkontrollierten Luftraum?
8. Welche Kosten, die über die Förderung durch das BMBF im Projekt „Lageunterstützung bei Seenoteinsätzen durch unbemannte Luftfahrtsysteme“ hinausgehen, haben Bundesbehörden für die Tests über der Ostsee übernommen?
9. Welche Aufgaben übernahm der Such- und Rettungshubschrauber des Typs „Sea King“ der deutschen Marine im Projekt LARUS?
10. Wann sollen die Testflüge mit der Seenotrettungsdrohne endgültig enden, bzw. inwiefern werden diese nach Kenntnis der Bundesregierung auch nach Ende des Projekts „Lageunterstützung bei Seenoteinsätzen durch unbemannte Luftfahrtsysteme“ fortgeführt?
11. Erwägt das BMBF eine Fortführung des Projekts „Lageunterstützung bei Seenoteinsätzen durch unbemannte Luftfahrtsysteme“, bzw. sind die Projektbeteiligten hierzu bereits an das Bundesministerium herangetreten?
12. Hat das Projekt „Lageunterstützung bei Seenoteinsätzen durch unbemannte Luftfahrtsysteme“ aus Sicht des BMBF das Ziel der schnellen Suche und Ortung aus der Luft, das vom BMBF als „Schlüsselkompetenz in der Seenotrettung“ beschrieben wird, erreicht?
 - a) Kann die LARUS nach Einschätzung des BMBF wie gefordert auch in anderen Szenarien, etwa im „Bereich der Offshore-Industrie“ oder im Katastrophenschutz eingesetzt werden?
 - b) Ist die LARUS nach Einschätzung des BMBF auch grundsätzlich für Einsätze einer etwaigen zivilen Seenotrettungsmission der EU-Mitgliedstaaten im Mittelmeer geeignet („Mittelmeer: Merkel fordert staatlich organisierte Seenotrettung“, Reuters vom 16. August 2019)?
13. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, wo und in welchem Rahmen die Grenzagentur Frontex wie von der Kommission bestätigt von Oktober bis Dezember 2019 eine Drohne für „General Maritime Surveillance/ Border monitoring“ vor der Küste Griechenlands betreiben wollte (Antwort der EU-Kommission E-002946/2019 auf die Schriftliche Frage des Mitglieds des Europäischen Parlaments – MEP – Özlem Demirel vom 29. November 2019, dort im Anhang), und aus welchen Gründen sich dieser Einsatz verzögert (bitte auch den Typ der Drohne mitteilen)?
14. Über wie viele unbemannte Systeme zur luftgestützten Aufklärung für den Nahbereich (ebenfalls als LARUS abgekürzt) verfügt die Bundeswehr derzeit?

Wer ist dessen Hersteller, und welche Kosten entstanden für die Beschaffung (Bundestagsdrucksache 19/11278, Antwort zu Frage 1)?

 - a) Auf welchen Schiffen werden die LARUS stationiert, bzw. wo werden diese eingesetzt?
 - b) Wie viele Flugstunden haben die LARUS bislang absolviert?
15. Aus welchen Erwägungen hat das Bundesministerium der Verteidigung seine Teilnahme an einer „Reihe von Demonstrationsflügen“ der als Überwachungs- und Kampfdrohne genutzten „MQ-9“ (bekannt als „Predator“, „Reaper“ oder „Guradian“) in Griechenland geprüft (Bundestags-

drucksache 19/15365, Antwort auf die Schriftliche Frage 61 des Abgeordneten Dr. Diether Dehm)?

- a) Von wem ist das Bundesverteidigungsministerium eingeladen worden?
 - b) In welcher Ausstattung und für welche Einsatzszenarien sollte die Drohne der Einladung zufolge gezeigt werden?
 - c) Welche tatsächliche Ausstattung war nach Kenntnis der Bundesregierung an der Drohne montiert?
 - d) Ist die gezeigte Drohne nach Aussage des Herstellers auch besonders für Einsätze zur Seenotrettung geeignet?
16. Auf welche Weise sind Bundesbehörden in das Rüstungsprojekt „MALE RPAS Training Technology Demonstrator“ (RTTD) eingebunden (www.eda.europa.eu/what-we-do/activities/activities-search/remotely-piloted-aircraft-systems---rpas; vgl. auch Ratsdokument 13585/19)?
- a) Welche Übungen zu „maritimen, wüstenartigen und Nahost-Szenarien“ werden in dem Projekt durchgeführt, und wo finden diese statt?
 - b) Auf welche Weise soll das Projekt auch die geplante Einbindung von militärischen Drohnen der MALE-Klasse in den zivilen, nichtseparierten Luftraum übernehmen?
 - c) Auf welche Weise arbeiten auch Bundesbehörden hierzu an Systemen zur Erkennung und Vermeidung von Zusammenstößen (Detect and Avoid) bzw. steuern sie Ergebnisse anderer Forschungen (auch im EU-Rahmen, etwa „MID air Collision Avoidance System Standardisation Support Phase“ oder „Demonstration of Satellites enabling the Insertion of RPAS in Europe“, vgl. Bundestagsdrucksache 19/3541) für das EU-Rüstungsprojekt bei?
 - d) Für wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine vollständige Integration von militärischen Drohnen der MALE-Klasse in den zivilen europäischen Luftraum anvisiert?

Berlin, den 9. Dezember 2019

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion