

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Drohnenabwehr

Die fortschreitende Entwicklung des Marktes für UAS (Unmanned Aerial System) oder umgangssprachlich Drohnen birgt nach Ansicht der Fragesteller große Potenziale. Besonders der kommerzielle Einsatz, sowie die Einbindung in betriebliche Prozesse bieten Anwendern weitreichenden wirtschaftlichen Nutzen. Nach Schätzungen der Deutschen Flugsicherung (DFS) wird es im Jahr 2020 1,2 Mio. Drohnen bzw. UAS auf dem deutschen Markt geben (www.drohnen-journal.de/marktforschung-von-wegen-400-000-drohnen-in-der-luft-1001). Es ist weiterhin zu erwarten, dass der kommerzielle Markt für UAS bis 2030 deutlich ansteigen wird.

Während die wirtschaftlichen Potenziale enorm sind, stellen UAS eine Bedrohung für kritische Infrastrukturen da. Sie können nicht nur ausspionieren, sondern auch eine physische Bedrohungslage sein. Das belegen der Zwischenfall am Flughafen Gatwick sowie die vielfachen Drohnensichtungen an deutschen Flughäfen (www.merkur.de/wirtschaft/flugsicherung-kein-weiterer-anstieg-von-drohnensichtungen-zr-12776196.html).

Die Bundesregierung hat im „Leipziger Statement für die Zukunft der Luftfahrt“ ihre Bereitschaft zum Ausdruck gebracht, UAS in den Luftraum zu integrieren und ihre sinnvolle Anwendung zu ermöglichen. Gleichzeitig hat sie anerkannt, dass dabei sicherheitsrelevante Fragen zu klären sind. Diese beziehen sich u. a. auf Verkehrsflughäfen (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/J-L/leipziger-statement-fuer-die-zukunft-der-luftfahrt.pdf?__blob=publicationFile&v=4).

Ein entscheidendes Problem bleibt nach wie vor das der Kostendeckung. Da die Deutsche Flugsicherung (DFS) auf dem Vollkostendeckungsprinzip beruht, müsste sie die Kosten für Detektion und Identifikation von UAS umlegen. Diese und weitere Fragen sollen nachfolgend beantwortet werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung im Zusammenhang mit UAS?
2. Was sind eindeutige Rahmenbedingungen nach Ansicht der Bundesregierung für die Drone-Economy?
3. Bis wann wird die Bundesregierung mit den Bundesländern die Voraussetzungen für die Anwendung der neuen EU-Drohnenverordnungen schaffen?
4. In welchen Bundesministerien ist die Detektion und Identifikation sowie die Abwehr von UAS angesiedelt?
5. Wie gewährleistet die Bundesregierung, dass Detektion und Identifikation sowie die Abwehr von UAS bestmöglich koordiniert werden?
6. Wie können UAS nach Ansicht der Bundesregierung bestmöglich in den Luftraum integriert werden?
7. Strebt die Bundesregierung eine Registrierungspflicht für UAS an?
8. Strebt die Bundesregierung eine Registrierungspflicht für private Benutzer von UAS an?
9. Sollen nach Ansicht der Bundesregierung private Benutzer von UAS verpflichtend eine private Haftpflichtversicherung haben?
10. Welche Arten der Detektion und Identifikation von UAS gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung?
11. Welche Arten der Detektion und Identifikation von UAS wird bereits nach Kenntnis der Bundesregierung getestet?
12. Welche Projekte der Bundesregierung gibt es für die Detektion, Identifikation und Abwehr von UAS?
13. Was hat die Zusammenarbeit von Behörden, Flugsicherung, Flughafenbetreibern und Luftverkehrsunternehmen bisher ergeben?
14. Welche Impulse hat die Bundesregierung als Referenz- und Leitanwender für innovative Drohnenanwendungen gesetzt?
15. Wessen Aufgabe ist nach Ansicht der Bundesregierung die Detektion und Identifikation von UAS?
16. Wessen Aufgabe ist es nach Ansicht der Bundesregierung, UAS abzuwehren?
17. Wie werden Unstimmigkeiten in der Zuständigkeit von Landes- und Bundespolizei bei der Abwehr von UAS verhindert (z. B. in Flughafennähe)?
18. Wie wird die reibungslose Zusammenarbeit zwischen Identifizierendem und Abwehrendem von UAS gewährleistet (z. B. DFS und Bundespolizei)?
19. Wie bewertet die Bundesregierung die Ausweitung einer Flugverbotszone für UAS in Flughafennähe und anderen kritischen Infrastrukturen?
20. Haben deutsche Sicherheitsbehörden die Möglichkeit, UAS abzubrechen?
21. Welche Möglichkeiten haben deutsche Sicherheitsbehörden heute, unkooperative UAS abzuwehren?

22. Sind die zuständigen Sicherheitsbehörden mit ausreichend Mitteln ausgestattet, um UAS abzuwehren?
23. Plant die Bundesregierung die Ausstattung der Sicherheitsbehörden mit weiteren Mitteln, um UAS abzuwehren?
24. Wenn ja, was kosten die zusätzlichen Mittel?
25. Plant die Bundesregierung, die deutschen Verkehrsflughäfen mit derartigen Abwehrtechnologien auszustatten?
26. Wenn ja, an welchen Flughäfen, und was kostet dieses Vorhaben?
27. Welche technischen Herausforderungen gibt es aus Sicht der Bundesregierung bei der Abwehr von UAS an Flughäfen zu bewältigen?
28. Welche rechtlichen Herausforderungen gibt es aus Sicht der Bundesregierung bei der Abwehr von UAS an Flughäfen zu bewältigen?
29. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Möglichkeiten, UAS vor Manipulationen zu schützen?
30. Plant die Bundesregierung, den verpflichtenden Einbau manipulationssicherer Technologien für die Nachverfolgbarkeit und die Begrenzung der Bewegungsfreiheit von UAS in sicherheitsrelevanten Gebieten vorzuschreiben?
31. Wer zahlt die Flugsicherungskosten bei der Überwachung von UAS an Flughäfen?
32. Wer zahlt die Flugsicherungskosten bei der Überwachung von UAS an anderen kritischen Infrastrukturen?

Berlin, den 11. Dezember 2019

Christian Lindner und Fraktion

