

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrej Hunko, Ulla Jelpke, Nicole Gohlke, Annette Groth, Inge Höger, Harald Koch, Niema Movassat, Thomas Nord, Dr. Petra Sitte, Kathrin Vogler, Katrin Werner und der Fraktion DIE LINKE.

Polizeiliche Drohnen-Strategie: Abfluggewicht über 25 Kilogramm

Mehrere Bundesministerien der Bundesregierung sind mit der weiteren Nutzung von Drohnen befasst. Dies betrifft nicht nur den militärischen, sondern auch den polizeilichen Bereich sowie die nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr. Einige der Vorhaben und Forschungsprojekte wurden bereits in früheren Kleinen Anfragen beauskunftet (Bundestagsdrucksachen 17/8693, 17/12136). Mittlerweile haben Behörden des Bundesministeriums des Inneren (BMI) allerdings die Nutzung größerer Drohnen ins Auge gefasst, um damit schwere Überwachungstechnik transportieren zu können.

Vor zwei Jahren hatte die Bundespolizei Tests mit einer Helikopter-Drohne auf der Ostsee durchgeführt (www.flugrevue.de/de/luftwaffe/uav/umat-fliegt-von-einsatzschiff-der-bundespolizei.67072.htm). Zusammen mit dem Militärlieferer ESG wurde der Landeanflug auf ein Einsatzschiff der Bundespolizei geübt. Die Drohne hieß dort „Unbemannter Missionsausrüstungsträger“ (UMAT). Das Gerät basiert auf einem baugleichen System „NEO-S300“ der Swiss UAV AG, das über drei Stunden in der Luft bleiben kann. Beim Test auf der Ostsee wurde die Verfolgung des Schiffes mittels GPS-Tracking geübt. Anfallende Daten wurden von einer Missionskontrollstation ausgewertet. Angeblich hat der UMAT schon vor den Tests auf der Ostsee „erfolgreiche Testflüge über Land“ absolviert. Offen bleibt, ob dies auch im Auftrag der Bundespolizei geschah. An Bord sei ein miniaturisierter „Synthetic Aperture Radar“ (SAR) gewesen, den das Fraunhofer-Institut für Hochfrequenzphysik und Radartechnik FHR in einem Forschungsprojekt untersucht. Die sogenannten Sensoren zur Fernerkundung tasten die Umgebung ab und stellen sie zwei- oder dreidimensional dar. Mit dieser Technik wäre die Bundespolizei in der Lage, die Geländebeschaffenheit von Einsatzorten mit hochauflösender Technik abzubilden.

Die Bundespolizei experimentiert zudem mit dem israelischen Flugroboter „Heron 1“, der in Afghanistan auch von der Bundeswehr genutzt wird. Die Federführung des entsprechenden Forschungsprojekts „Demonstration of Satellites Enabling the Insertion of Remotely Piloted Aircraft Systems in Europe“ (Desire) übernimmt das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR). Das Institut arbeitet hierfür mit der spanischen Küstenwache zusammen, die seit über zehn Jahren das drohnen-gestützte Grenzüberwachungssystem „Sistema Integrado de Vigilancia Exterior“ (SIVE) betreibt. Zuständig ist die Guardia Civil, die teilweise dem Militär untersteht. Industriepartner von „Desire“ sind die Rüstungskonzerne Thales und INDRA. Als zukünftige deutsche Nutzerinnen und Nutzer gelten die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk und die Bundespolizei. Das DLR

plant ab Sommer 2013 umfangreiche „unbemannte Erkundungsflüge“ rund um die südspanische Stadt Murcia und über dem Mittelmeer.

Desire wird von der Europäischen Kommission gefördert und ist ein Vorhaben der European Space Agency (ESA). Langfristiges Ziel ist die erfolgreiche Einbindung von Drohnen in den allgemeinen zivilen Luftraum, wie es für alle Geräte mit einem Abfluggewicht über 150 Kilogramm seitens der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in Köln ab 2016 für den gesamten EU-Luftraum vorgesehen ist (Bundestagsdrucksache 17/12136).

Grundlage für den gleichzeitigen Betrieb von Drohnen im zivil genutzten Luftraum wären aber eine satellitengestützte Navigation sowie automatisierte Ausweichverfahren. Das deutsche DLR betreibt hierfür ebenfalls entsprechende Forschungen, deren Ergebnisse sowohl zivil als auch militärisch genutzt werden können. Die Brisanz der Forschungen wurde im März 2013 in Bremen deutlich: Laut dem Nachrichtenmagazin „FOCUS“ hat die Polizei einen Mitarbeiter des DLR festgenommen, der demnach „geheime Studien über Steuerung und Navigation von Drohnen“ einsehen konnte (FOCUS Online, 28. März 2013 und 8. April 2013). Die Bundesanwaltschaft hat das geschädigte Unternehmen bislang nicht offiziell benannt. Der „FOCUS“ schreibt, der Auftraggeber des Festgenommenen sei „nach Erkenntnissen der Ermittler der pakistanische Geheimdienst ISI“.

Mit 3,5 Mio. Euro fördert die Europäische Kommission Forschungen im Vorhaben AEROCEPTOR, um Autos oder Boote aus der Luft mit Drohnen zum Anhalten zu zwingen (Kommissionsdokument E-001904/2013, Antwort vom 12. April 2013). Laut der Projektbeschreibung widmet sich AEROCEPTOR dem Stoppen von „nicht kooperativen Fahrzeugen“, darunter Pkw und Motorboote. Hierfür sollen unbemannte Hubschrauber-Drohnen zum Einsatz kommen. In AEROCEPTOR wird auch zur rechtlichen Vereinbarkeit der neuen Mittel gearbeitet. Die Forschungen sind von hoher bürgerrechtlicher Brisanz: Erstmals wird daran gedacht, polizeiliche Drohnen nicht mehr nur zur Spionage aufsteigen zu lassen. Die Rede ist von „elektromagnetischen Störungen“ der Bordelektronik oder Netzen, die sich in Rädern oder Propellern verwickeln. Fahrzeuge könnten mit einem „Spezial-Polymerschäumstoff“ oder Farbe besprüht werden. Wenn das nicht hilft, würden Reifen aus der Luft durchstoßen.

Auch das Bundesamt für Verfassungsschutz und das Bundeskriminalamt könnten zukünftig Drohnen einsetzen. Dies geht aus einer Präsentation hervor, die ein Mitarbeiter des BMI im Rahmen einer Serie von Workshops der Europäischen Kommission gehalten hat (http://ec.europa.eu/enterprise/docs/uas/53_Dittmar.pdf). Dieser sogenannte UAS Panel Process wurde vor zwei Jahren von der Generaldirektion „Unternehmen und Industrie“ gestartet. Bis 2012 wurden zahlreiche Vorträge gehalten, die sich mit der Verfügbarkeit und dem Einsatz von Flugrobotern unterschiedlicher Größe befasst haben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Bundesministerien der Bundesregierung sind mit der Erprobung oder Nutzung von Drohnen mit einem Abfluggewicht über 25 Kilogramm befasst, und worum handelt es sich bei den Vorhaben?
 - a) Welche Zielsetzung verfolgen die Vorhaben (bitte auch eventuelle Vorgespräche mitteilen)?
 - b) Wer übernimmt die Federführung, und welche weiteren Behörden, Institutionen oder Firmen sind daran beteiligt?
 - c) Wie werden die Vorhaben finanziert?

2. Wofür wurden die bislang von dem BMI genutzten Drohnen (sofern über die Antwort zu Frage 13b auf Bundestagsdrucksache 17/8693 hinausgehend) eingesetzt?
 - a) Welche Aufklärungssysteme sind zur Bestückung von Drohnen der Bundesbehörden beschafft worden, und über welche Auflösung verfügen diese?
3. Inwiefern trifft es zu, dass auch das Bundesamt für Verfassungsschutz und das Bundeskriminalamt zukünftig Drohnen einsetzen oder nutzen könnten, wie es ein Mitarbeiter des BMI im Rahmen einer Serie von Workshops der Europäischen Kommission im UAS Panel Process vorgetragen hat (http://ec.europa.eu/enterprise/docs/uas/53_Dittmar.pdf)?
 - a) Welche der im Vortrag ebenfalls erwähnten 16 Landeskriminalämter nutzen nach Kenntnis des BMI bereits kleine Flugroboter für die Aufklärung aus der Luft, und für welche Zwecke werden diese eingesetzt?
 - b) Inwiefern ist das BMI mit der Firma EMT Ingenieurgesellschaft mbH in Penzberg in Gesprächen über die Nutzung größerer Drohnen, und worum handelt es sich bei etwaigen Initiativen?
4. Welche weiteren Details kann die Bundesregierung aus Tests mit zwei Helikopter-Drohnen (Unbemannter Missionsausrüstungsträger UMAT) im Rahmen einer Machbarkeitsstudie der Bundespolizei auf der Ostsee mitteilen (www.flugrevue.de/de/luftwaffe/uav/umat-fliegt-von-einsatzschiff-der-bundespolizei.67072.htm)?
 - a) Welche Drohnen wurden hierfür genutzt, und welche Nutzlast wurde befördert?
 - b) Inwieweit war der Militärlieferer ESG GmbH oder andere Firmen in die Tests eingebunden, und welche Aufgaben wurden von ihnen übernommen?
5. Inwieweit trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass der UMAT im Zusammenhang mit den Erprobungen durch die Bundespolizei bereits „erfolgreiche Testflüge über Land“ absolviert hat (www.esg.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/umat-fuehrt-fluege-von-einsatzschiff-der-bundespolizei-durch)?
 - a) Welche Gebiete wurden dafür überflogen, und welche Technik wurde mitgeführt?
 - b) Von wo wurden die Drohnen dabei gesteuert?
 - c) In welcher Auflösung wurden Bilder an die Missionskontrollstation geliefert, und wie werden diese weiterverarbeitet?
6. Welche Ergebnisse zeitigten die Tests, und wo wurden diese ausgewertet oder eingebracht?
 - a) Wie ist es gemeint, wenn die Firma ESG GmbH hinsichtlich der Machbarkeitsstudie der Bundespolizei davon spricht, „durch die offene Systemauslegung des UMAT“ könnten „verschiedene militärische und zivile Aufgabenstellungen untersucht und unterschiedliche Ausrüstungen eingesetzt werden“?
 - b) Inwieweit werden Ergebnisse der Tests des UMAT auf einem Einsatzschiff der Bundespolizei auch militärisch genutzt?
7. Inwieweit trifft es zu, dass der Hersteller Swiss UAV AG die Machbarkeitsstudie der Bundespolizei nutzte, um zusammen mit EADS-ASTRIUM „an Bord des Einsatzschiffes unter Zuhilfenahme eines zweiten VTOL UAVs auch ein Präzisionsnavigationssystem“ zu testen, und welche weiteren Details (auch zur Finanzierung) kann die Bundesregierung hierzu mitteilen?

8. Inwieweit haben Behörden der Bundesregierung hinsichtlich der Erprobung größerer Drohnen mit dem miniaturisierten Synthetic Aperture Radar (SAR) SUMATRA des Fraunhofer-Instituts für Hochfrequenzphysik und Radartechnik FHR bzw. mit vergleichbaren Geräten (auch anderer Hersteller) experimentiert?
 - a) Welchen konkreten Nutzen verspricht sich die Bundespolizei von der Technologie, und wo könnte diese eingesetzt werden?
9. Welche weiteren Details kann die Bundesregierung zum Forschungsprojekt „Demonstration of Satellites Enabling the Insertion of Remotely Piloted Aircraft Systems in Europe“ (Desire) mitteilen, in dem die Bundespolizei mit dem israelischen Flugroboter „Heron 1“ experimentiert?
 - a) Wer ist an dem Projekt beteiligt, und welche Zielsetzung wird von den einzelnen Partnerinnen und Partnern verfolgt?
 - b) Welche Aufgaben übernehmen das DLR und die Bundespolizei dabei konkret?
 - c) Worin besteht der Beitrag der Guardia Civil, und inwiefern wird diese die Ergebnisse des Vorhabens auch seinem militärischen Dienstherren zur Verfügung stellen?
 - d) Wie ist die ESA in das Projekt eingebunden?
 - e) Welche Technologie wird von den Rüstungskonzernen Thales und INDRA eingebracht oder überlassen?
10. Welche Simulationen oder Testflüge haben im Rahmen von Desire bereits stattgefunden, und welche weiteren sind für 2013 geplant?
 - a) Wo finden die Flüge jeweils statt, und welche Genehmigungen wurden beantragt und erteilt?
 - b) Welche Zielsetzung verfolgen die einzelnen Flüge, und welche Technik wird jeweils mitgeführt?
 - c) Nach welchem Verfahren und von wo werden die Drohnen jeweils gesteuert?
 - d) Wo und von wem werden anfallende Aufklärungsdaten verarbeitet?
 - e) Inwiefern ist es möglich oder sogar beabsichtigt, Ergebnisse der Testflüge für die operative Arbeit spanischer Grenzbehörden zu nutzen, etwa zur Verhinderung unerwünschter Migration?
11. Inwiefern soll Desire dazu beitragen, die Einbindung von Drohnen in den allgemeinen zivilen Luftraum zu befördern, wie es für alle Flugroboter mit einem Abfluggewicht über 150 Kilogramm seitens der EASA in Köln für 2016 vorbereitet wird?
 - a) Mit welchen ähnlichen Vorhaben ist das DLR befasst, und inwiefern arbeitet das Institut dafür mit der EASA zusammen?
 - b) Welche weiteren Forschungen betreibt die Bundesregierung gegenwärtig zur Integration größerer Drohnen in den allgemeinen zivilen Luftraum?
 - c) Welche Rolle spielt die satellitengestützte Navigation hinsichtlich der besagten Forschungen?
 - d) Inwieweit werden die Forschungen zur satellitengestützte Navigation auch militärisch genutzt?

12. Inwiefern profitieren die Bundeswehr oder weitere Behörden der Bundesregierung von den Forschungen in Desire?
 - a) Inwiefern trifft es zu, dass das DLR dessen Ergebnisse in das Vorhaben „Forschung und Entwicklung für die Maritime Sicherheit und entsprechende Echtzeitdienste“ einbringt?
 - b) Welche Zielsetzung verfolgt das Vorhaben „Forschung und Entwicklung für die Maritime Sicherheit und entsprechende Echtzeitdienste“, und wer ist mit welchen Aufgaben daran beteiligt?
 - c) Wie wird das Vorhaben finanziert (bitte nach den einzelnen Beiträgen von Bundesministerien und Bundesländern darstellen)?
 - d) Welche Szenarien werden für das Vorhaben angenommen bzw. durchgespielt?
13. Welche weiteren Details kann die Bundesregierung zur Festnahme eines Mitarbeiters des DLR in Bremen mitteilen, der nach Presseberichten der Spionage verdächtigt wird (FOCUS Online, 28. März 2013 und 8. April 2013)?
 - a) Mit welchem Vorwurf ist der Festgenommene wo inhaftiert?
 - b) Welche Behörden der Bundesregierung bzw. von Landesregierungen sind hierzu mit welchen Ermittlungen befasst?
 - c) Mit welchen Forschungen oder Maßnahmen war das ausspionierte Unternehmen konkret befasst?
 - d) Zu welchen Informationen hatte der besagte Mitarbeiter Zugang, und welche soll er beiseite geschafft haben?
 - e) Inwiefern trifft es zu, dass als Auftraggeber des Festgenommenen der pakistanische Geheimdienst ISI gilt?
 - f) Inwieweit haben Behörden der Bundesregierung dazu mit der Regierung in Pakistan kommuniziert, und welche Ergebnisse kann die Bundesregierung hierzu mitteilen?
14. Mit welchen finanziellen oder sonstigen Mitteln beteiligt sich die Bundesregierung am EU-Vorhaben AEROCEPTOR, in dem beforscht wird, wie Autos oder Boote aus der Luft mit Drohnen zum Anhalten gezwungen werden können (Kommissionsdokument E-001904/2013, Antwort vom 12. April 2013)?
 - a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Zielsetzung und den Nutzen der Forschungen der Europäischen Kommission?
 - b) Inwieweit ist es für die Bundesregierung denkbar, dass auch von polizeilichen Bundesbehörden zukünftig Drohnen mit Wirkmitteln eingesetzt werden?
 - c) Welche rechtlichen Rahmenbedingungen stünden einem derartigen Einsatz im Wege?
15. An welchen Demonstrationen, Präsentationen oder sonstigen Veranstaltungen der Europäischen Agentur für die operative Zusammenarbeit an den Außengrenzen der Mitgliedstaaten der EU – FRONTEX hat die Bundespolizei teilgenommen, die sich mit der Vorführung von Drohnen und ihrem Nutzen zur Grenzüberwachung beschäftigten?
 - a) Welche Geräte wurden dort präsentiert (bitte die Hersteller und Typen auflisten)?
 - b) Welcher Bedarf wurde auf den Veranstaltungen nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Agentur zur Nutzung größerer Drohnen ge-

äußert, wie es etwa im „UAS Panel Process“ der Europäischen Kommission für die Ausstattung mit hochauflösenden SAR-Sensoren skizziert wurde (http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/aerospace/files/circabc/session_1_frontex_kolev_en.pptx)?

- c) Welche entsprechenden Forschungsprojekte betreibt die Agentur nach Kenntnis der Bundesregierung, und wer sind die Auftragnehmer?
16. Welche Bedeutung hat die Entscheidung der Internationalen Luftfahrtorganisation (ICAO), die Drohnen als Luftfahrzeuge anerkannt hat (Circular 328 der 37. ICAO Assembly), aus Sicht der Bundesregierung für entsprechende, von ihr unterzeichnete internationale Regelwerke?
- a) Welche Verträge müssen nach Ansicht der Bundesregierung prioritär angepasst werden?
- b) Welche entsprechenden Mitteilungen der ICAO-Arbeitsgruppe „Unmanned Aircraft Systems Group“ hat sie hierzu erhalten?
17. Mit welchen über die auf Bundestagsdrucksache 17/12136 hinausgehenden Initiativen, Gesetzgebungsverfahren, Forschungsprojekten und Verfahren zur Normung ist die Europäische Agentur für Flugsicherheit damit befasst, Drohnen in den zivilen Luftraum zu integrieren?

Berlin, den 8. Mai 2013

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

