

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Carsten Ovens (CDU) vom 12.10.15

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Gefährdungen durch und Straftaten mit Drohnen – Wie geht der Senat mit dieser Technologie um?**

*Aus aktuellen Medienberichten konnte in der letzten Zeit vermehrt entnommen werden, dass die zunehmende Verbreitung von Drohnen nicht unproblematisch ist. Was viele Menschen nach wie vor für besseres Spielzeug halten, kann in den falschen Händen den Flugverkehr gefährden, Drogen und Waffen in Gefängnisse schmuggeln oder sogar für terroristische Anschläge genutzt werden. Die Gefahr für die Täter, überführt zu werden, ist in allen genannten Fällen verschwindend gering. Grundsätzlich ist die Nutzung von Drohnen in zwei Bereiche zu unterteilen. Die gewerbliche und die private Nutzung. Während die gewerbliche Nutzung der Flugobjekte klar reguliert ist und diese Vorgaben auch von der Luftfahrtbehörde angemessen umgesetzt werden, erinnert der Zustand im Privatbereich an den Wilden Westen. Grundsätzlich kann jeder Bürger eine Drohne, die nicht höher als 50 m fliegen kann, ohne Genehmigung oder Befähigungsnachweis kaufen und betreiben. Dass in Zeiten des Onlinehandels auch Drohnen für höhere Lufträume problemlos aus dem Ausland bezogen werden können, verschärft das Problem zusätzlich.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Der Luftverkehr ist Gegenstand der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz des Bundes nach Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG), der hiervon unter anderem durch das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) Gebrauch gemacht hat. Die Einführung landesrechtlicher Regelungen zur Abwehr luftverkehrsspezifischer Gefahren ist daher nicht möglich.

Die vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) wie folgt:

- 1. Beabsichtigt der Senat, angesichts der steigenden Verbreitung von privat genutzten Drohnen und der ebenso rasant steigenden Menge illegaler Aufstiege (laut „Hamburger Abendblatt“ seit 2013 allein in Fuhlsbüttel circa 5.600), den Verkauf und die Nutzung von Drohnen durch private Anwender stärker zu regulieren? Soll dies nach dem Vorbild der Regulierung gewerblicher Drohnenutzer geschehen?*

*Wenn nicht, warum?*

Die zuständigen Behörden setzen sich dafür ein, dass die privat genutzten Flugmodelle vor dem Hintergrund der in der Frage aufgezeigten, stark zunehmenden Verbreitung eine stärkere Regulierung auf Bundesebene erfahren. So haben die Hamburgischen Vertreter in den Unterausschüssen der Innenministerkonferenz im September

2015 einen Beschluss unterstützt, wonach eine restriktive Gestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Nutzung von Flugmodellen für notwendig erachtet wird. Dies betrifft insbesondere die Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Reglementierung der Nutzung von Flugmodellen sowie die Prüfung der Notwendigkeit von Auflagen für den Verkauf oder Besitz, einer Erfassung der Erwerber von Flugmodellen sowie eine verpflichtende Schulung für Steuerer. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

2. *Welche Schritte hat die Flughafen Hamburg GmbH eingeleitet, abseits des bislang nicht durchgesetzten Flugverbotes für Drohnen in einem Radius von 1,5 km um den Flughafen, um die Gefährdung der Flugsicherheit durch Drohnen, insbesondere beim An- und Abflug, zu bekämpfen? Was unternimmt der Senat in diesem Zusammenhang?*

Nach Maßgabe des § 16 Absatz 1 Nummer 1 d) und Nummer 7 LuftVG in Verbindung mit der von der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) veröffentlichten „Bekanntmachung über die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen von Flugplätzen nach § 27 d Absatz 1 LuftVG an den internationalen Verkehrsflughäfen mit DFS-Flugplatzkontrollstelle“ (NFL 1-437-15) und den „Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen gemäß § 16 Absatz 1 Nummer 7 LuftVO“ (NFL I 281/13) ist der Betrieb von Drohnen im Umkreis von 1,5 km um den Flughafen unzulässig. Sollte es widerrechtlich zu einem Aufstieg kommen, sind die Sicherheitsbehörden für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten beziehungsweise von Straftaten zuständig. Die FHG hat keine rechtlichen Befugnisse zur zwangsweisen Durchsetzung der Normen. Die Mitarbeiter der Polizei, die im Flughafen und dessen Umfeld eingesetzt werden, sind hinsichtlich der Thematik sensibilisiert worden.

3. *Ist seitens der Flughafen Hamburg GmbH oder des Senats beabsichtigt, Techniken zur Übernahme der Steuerung oder der ferngesteuerten Abschaltung von Drohnen anzuschaffen, um die Flugsicherheit wieder gewährleisten zu können?*

Nein. Die rechtlichen Voraussetzungen für einen solchen Eingriff sind noch nicht geklärt und die entsprechende Technik ist noch nicht ausgereift.

4. *Gibt es seitens des Senats Pläne, um die Aufklärungsquoten in Bezug auf illegale Aufstiege von Drohnen oder Straftaten unter Zuhilfenahme von Drohnen zu verbessern?*
5. *Sind dem Senat technische Entwicklungen bekannt, die die Ortung von Drohnenpiloten ermöglichen und so zur Strafverfolgung eingesetzt werden könnten?*

*Wenn ja, ist geplant, entsprechende Fähigkeiten aufseiten der Strafverfolgungsbehörden aufzubauen?*

*Wenn nicht, warum?*

Nach Kenntnis der zuständigen Behörden befinden sich diesbezügliche technische Lösungen im Stadium der Erforschung beziehungsweise der marktreifen Erprobung. Der Senat behält die Entwicklung der technischen Möglichkeiten auf diesem Sektor im Blick und wartet die Ergebnisse der in einigen Ländern laufenden beziehungsweise geplanten Tests ab, bevor über die weitere Vorgehensweise entschieden wird. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

6. *Inwieweit hält der Senat 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)?*
7. *Was müsste aus Sicht des Senats in einem solchen Generalplan hinsichtlich kleiner und mittelgroßer Drohnen geregelt werden?*
8. *Welche Sicherheitserfordernisse hinsichtlich kleiner, privat genutzter Drohnen sieht der Senat 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?*
- c. *Inwieweit hält der Senat es für notwendig, Pilotinnen und Piloten kleiner Drohnen einfacher für Gesetzesverstöße haftbar machen zu können?*

Siehe BT.-Drs. 18/06015.

Durch Betreiber von Drohnen begangene Gesetzesverstöße werden entsprechend den geltenden rechtlichen Möglichkeiten geahndet. Im Übrigen siehe Vorbemerkung, der Senat hat sich damit nicht befasst.

9. *Welche Verfahren hält der Senat für denkbar, Drohnen und ihre Besitzerinnen und Besitzer identifizieren zu können? Welche dieser Verfahren hält der Senat für am besten geeignet?*
10. *Welche Betriebsbeschränkungen hält der Senat hierzu hinsichtlich kleiner Drohnen (bis 25 Kilogramm) für umsetzbar beziehungsweise durchsetzbar? Wie könnte aus Sicht des Senats eine vorherige Risikobewertung und Betriebserlaubnis mit strengeren Auflagen für den Betrieb von Drohnen der zweiten Kategorie (über 25 Kilogramm) umgesetzt werden?*

Der Bund ist für die mögliche Einführung von Identifizierungssystemen zuständig. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeitet derzeit Rechtsgrundlagen, die innerhalb der Bundesregierung abgestimmt werden. Im Übrigen siehe BT.-Drs. 18/06015.