



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 17.12.2015
Seite 1 von 1

Norbert Barthle MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-ba@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Herbert Behrens,
Frank Tempel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE
betreffend

**„Kennzeichnungspflicht von kleinen Drohnen und Vorratsdaten-
speicherung von deren Besitzerinnen und Besitzern (Nachfrage
zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage
18/6306)“**

- Drucksache 18/06792

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

Lieber Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind
beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

*Sehr
Norbert Barthle*

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Herbert Behrens, Frank Tempel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. betreffend

„Kennzeichnungspflicht von kleinen Drohnen und Vorratsdatenspeicherung von deren Besitzerinnen und Besitzern (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 18/6306)“

- Drucksache 18/06792

Frage 1: *Auf welche Weise war die Bundesregierung am Zustandekommen des „Statement von Riga“ beteiligt, welche Beiträge und Vorschläge hatte sie hierzu eingebracht (bitte nicht nur mitteilen wer „mitwirkte“, sondern wie in Drucksache 18/6306 auf welche Weise dies geschah)?*

Antwort:

Die Bundesregierung hat mit einem Vertreter an den Gesprächen teilgenommen. Das Statement von Riga wurde von der Europäischen Kommission ohne Diskussion und ohne Abstimmung verlesen. Eigene Beiträge und Vorschläge seitens der Bundesregierung wurden nicht eingebracht.

Frage 2: *Auf welche Weise will die Bundesregierung die Forderungen des von ihr mitverfassten „Statement von Riga“ umsetzen?*

Antwort:

Die Bundesregierung hat das Statement weder mitverfasst noch war sie an der Erarbeitung beteiligt. Sie betrachtet das „Statement von Riga“ als Erklärung der Europäischen Kommission, wie einheitliche Standards in Europa entwickelt werden sollen, nicht als Forderungen oder verpflichtende Vorgaben.

Frage 3: *Welche Verfahren hat die Bundesregierung geprüft und diskutiert, mit denen gewerblich und privat genutzte Drohnen und ihre Besitzerinnen und Besitzer im Falle von Verstößen identifiziert werden können?*

Frage 4: *Welche dieser Verfahren hält die Bundesregierung für am besten geeignet?*

Frage 5: *Welche dieser Verfahren will die Bundesregierung auf welche Weise umsetzen?*

Frage 6: *Aus welchen Gründen hält es die Bundesregierung für verhältnismäßig, ein Register anzulegen, in dem Personen und Kennzeichnungen der gewerblich und privat genutzten Drohnen gespeichert würden (bitte begründen)?*

- Frage 7:** *Wem gegenüber sollen Drohnen mit einem Gewicht ab 500 Gramm zukünftig registriert werden und inwiefern würden hierzu auch die Verkäuferinnen und Verkäufer der Geräte verpflichtet?*
- Frage 8:** *Wo soll eine individuelle Kennzeichnung der Drohnen aus Sicht der Bundesregierung erfolgen (etwa sichtbar am Gerät, auf der Platine oder in der Firmware)?*
- Frage 9:** *Welche weiteren Informationen sollen in dem Register gespeichert werden bzw., sofern die einzelnen Datenfelder noch nicht endgültig beschlossen sind, welche Details zum Umfang der erhobenen Daten kann die Bundesregierung mitteilen?*
- Frage 10:** *Wo soll die Vorratsdatenspeicherung von Drohnen und deren Besitzerinnen und Besitzer geführt werden?*
- Frage 11:** *Welche Behörden würden auf diese Daten zugreifen?*
- Frage 12:** *Wie würde im Falle der Einrichtung einer solchen Datenspeicherung die Balance zwischen „Sicherheit, Gefahrenabwehr und die Wahrung der Bürgerrechte“ (KOM(2014) 207 endg.; Ratsdok. 8777/14 vom 8. April 2014)) umgesetzt?*
- Frage 16:** *Auf welche Weise müssten die Steuernden ihre „fliegerischen und luftrechtlichen Kenntnisse“ nachweisen und wer soll dies bewerten?*
- Frage 17:** *Inwiefern und unter welcher Einschränkung soll der autonome Flug von gewerblich und privat genutzten kleinen Drohnen zukünftig erlaubt werden?*
- Frage 18:** *Welche technischen Hilfsmittel wären dabei erlaubt bzw. verboten?*

Antwort:

Die Fragen 3 bis 12 sowie die Fragen 16 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereitet derzeit einen Verordnungsentwurf zu Drohnen vor, der sodann innerhalb der Bundesregierung abgestimmt wird.

- Frage 13:** *Inwieweit hält die Bundesregierung es für zielführend oder nicht zielführend, RFID-Chips oder andere aktiv funkende Transponder in gewerblich und privat genutzte kleine Drohnen einzubauen, um deren Kennzeichnung und Standort zu übertragen (bitte begründen)?*

Antwort:

Diese Technologie kann im Rahmen eines risikobasierten Ansatzes Teil einer Auflage für eine Aufstiegserlaubnis durch die Bundesländer sein. Ob und wie zukünftige Technologien zur Übermittlung von Position und sonstigen luftfahrtrelevanten Daten sinnvoll bei dem Betrieb von Drohnen zur Anwendung kommen, bleibt abzuwarten.

- Frage 14:** *Inwieweit hält die Bundesregierung es für zielführend oder nicht zielführend, „in der Landkarten-Software der Drohnen Verbotszonen zu verankern“ (das sogenannte Geofencing; bitte begründen)?*

Antwort:

Geofencing ist ein potentiell sinnvolles Mittel, um Drohnen-Verbotzonen, wie sie auch im A-NPA der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) gefordert werden, einzuhalten. Die Etablierung eines internationalen und herstellerübergreifenden Standards hält die Bundesregierung für sinnvoll.

Frage 15: *Auf welche technische Art und Weise könnten diese Verbotzonen dann regelmäßig aktualisiert werden?*

Antwort:

Hierzu gibt es noch keine konkreten Planungen.

Frage 19: *Inwiefern setzt sich die Bundesregierung dafür ein, die Regulierungskompetenz für kleine Drohnen wie jene für Drohnen ab 150 Kilogramm bei der EU anzusiedeln, da sie der Meinung ist, dass „wenn die Regulierungskompetenz bei der EU liegt, wird sichergestellt, dass EU-weit gemeinsame Kategorisierungen festgelegt und gemeinsame Standards entwickelt werden“?*

Frage 20: *Auf welche Weise unterstützt die Bundesregierung nicht nur „im Grundsatz“, dass die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 entsprechend geändert werden soll?*

Antwort:

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine EU-weite Regelung für alle Drohnen wird bei der Überarbeitung der Basisverordnung (EG) Nr. 216/2008 verhandelt und von der Bundesregierung entsprechend begleitet.

Frage 21: *Da die Bundesregierung keine Schlussfolgerungen aus den am 31. Juli 2015 von der European Aviation Safety Agency (EASA) im Auftrag der Europäischen Kommission konkretisierten Regulierungsvorschlägen (A-NPA 2015-10) zur Einstufung von Drohnen in drei Risikokategorien ziehen will, kann die Antwort also so verstanden werden dass diese Vorschläge von den für die Luftfahrt zuständigen Behörden gar nicht behandelt oder geprüft wurden?*

Antwort:

Die Regulierungsvorschläge der EASA werden als Konzeption einer möglichen künftigen Regulierung gesehen, nicht aber als konkrete Verfahrensanweisungen, die künftig anzuwenden wären.

Frage 22: *Wie wird sich die Bundesregierung hinsichtlich eines von der EASA bereits bis Ende des Jahres 2015 anvisierten Vorschlags zur einheitlichen Regulierung positionieren, und welche Haltung hat sie in entsprechenden Diskussionen bereits eingenommen?*
a) Welche Betriebsbeschränkungen hält die Bundesregierung hierzu hinsichtlich gewerblich und privat genutzter kleiner Drohnen für umsetzbar bzw. durchsetzbar?
b) Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zur Plausibilität und Umsetzbarkeit der von der EASA vorgeschlagenen Einstufung in drei Risikokategorien?
c) Wie könnte aus Sicht der Bundesregierung eine vorherige Risikobewertung und Betriebserlaubnis mit strengeren Auflagen für den Betrieb von Drohnen der zweiten Kategorie (über 25 Kilogramm) umgesetzt werden?

Antwort:

Der für das Jahr 2015 avisierte Vorschlag liegt der Bundesregierung nicht vor.

Frage 23:

Aus welchem Grund hat sich die Bundesregierung entschlossen, statt auf die Drucksache 18/6306 und den wegen der als unzureichend empfundenen Antwort auf wesentliche Fragen erfolgten mehrmaligen Eingaben beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, zunächst Medien und Agenturen über die geplanten Neuerungen zu informieren, nicht aber die Abgeordneten?

Antwort:

Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung dieser Regelungen für den Luftverkehr und die öffentliche Sicherheit und Ordnung war es angemessen, wesentliche Komponenten des BMVI-Entwurfs der Öffentlichkeit frühzeitig vorzustellen.