

1. Inwieweit stehen Drohnen beim EU-Gipfel zur weiteren „Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik“ auf der Agenda, welche Diskussionen sollen geführt und welche Entscheidungen getroffen werden?

a) Wie haben sich welche Behörden der Bundesregierung diesbezüglich in die Vorbereitung des Gipfels eingebracht?

b) Welche Papiere wurden hierzu verfasst, an wen waren diese gerichtet, und wer arbeitete daran mit?

c) Was ist damit gemeint, wenn auf dem Gipfel Gruppen von „Drohnen-Anwendern“ festgelegt werden sollen (WIENER ZEITUNG vom 26. September 2013), und wie könnten sich diese nach Ansicht der Bundesregierung konfigurieren?

Unbemannte Luftfahrzeuge (Unmanned Aerial Systems/UAS) stehen nach Kenntnis der Bundesregierung nicht als eigenständiger Punkt auf der Tagesordnung des Europäischen Rates am 19./20. Dezember 2013. Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA) für den Europäischen Rat wurden jedoch unbemannte Luftfahrzeuge als ein konkretes Feld identifiziert, auf dem eine Kooperation zwischen europäischen Staaten möglicherweise von Nutzen wäre. Diese Einschätzung wurde im Rahmen des Lenkungsausschusses der Europäischen Verteidigungsagentur am 19. November 2013 durch die Mitgliedstaaten gebilligt. Ob UAS im Rahmen der breit angelegten Diskussion zur Fortentwicklung der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik, einschließlich des Themas Fähigkeitsentwicklung, angesprochen werden, ist derzeit nicht zu beantworten, da die Gipfelvorbereitungen noch nicht abgeschlossen sind. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

d) Inwieweit sind auch die NATO-Einrichtungen AGS Management Agency (NAGSMA), Board of Directors (BoD) der AGS Management Organisation (NAGSMO), die Joint Capability Group Unmanned Aircraft Systems (JCGUAS) oder Integrated Project Team (IPT) für die Airspace Integration von HALE in die Vorbereitung des EU-Gipfels involviert?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu einer Beteiligung der vorgenannten Gremien an einer Vorbereitung des EU-Gipfels vor.

2. Wie wird sich die Bundesregierung beim EU-Gipfel hinsichtlich des künftigen Einsatz von Drohnen im militärischen und nichtmilitärischen Bereich positionieren, und welche Vorschläge werden gemacht?

Fragen zum künftigen Einsatz von UAS sind nach Kenntnis der Bundesregierung nicht Gegenstand des EU-Gipfels im Dezember. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

3. Wie steht die Bundesregierung zur Frage der Nutzung unbemannter Luftfahrzeuge in Kampfeinsätzen (auch der Europäischen Union), und welche Haltung wird sie hierzu vortragen? Welche konkreten Vorschläge zur Umsetzung der Haltung wird sie beim Gipfel einbringen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

4. Wie wird sich die Bundesregierung hinsichtlich der Nutzung von Drohnen auch zur Grenzüberwachung positionieren?

a) Inwieweit sollen bei dem Gipfel auch Ergebnisse entsprechender EU-Forschungsprojekte, etwa zur Einbindung in das neue Grenzüberwachungssystem Eurosur, thematisiert oder auf deren Grundlage entschieden werden?

Auf die Vorbemerkungen in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. zu „Polizeiliche Drohnen-Strategie: Abfluggewicht über 25 Kilogramm“ – Bundestagsdrucksache 17/13405 – wird verwiesen.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, inwieweit entsprechende Themen aus EU-Forschungsprojekten auf dem EU-Gipfel besprochen werden sollen.

b) Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung, inwiefern Italien Drohnen des Typs „Reaper“ zur Migrationskontrolle über dem Mittelmeer einsetzt (auch über die Mitarbeit von Italien und Libyen in der Grenzsicherungsmission EUBAM Libyen)?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über einen Einsatz von UAS des Typs „Reaper“ durch Italien über dem Mittelmeer zur Migrationskontrolle vor.

EUBAM Libyen unterstützt die libyschen Behörden durch Ausbildung, Anleitung und Beratung beim Aufbau von Kapazitäten zur verstärkten

Sicherung der Land-, See- und Luftgrenzen Libyens und bei der Ausarbeitung und Umsetzung einer langfristigen Strategie für ein integriertes Grenzmanagement. UAS werden dabei nicht eingesetzt.

5. Welche Position wird die Bundesregierung hinsichtlich der gemeinsamen Entwicklung einer Drohne der „MALE“-Klasse als „europäische Drohne“ einnehmen?

a) Welche Gespräche hat der Bundesverteidigungsminister hierzu seit September 2013 mit der Europäischen Kommission, der EDA oder dem zivilmilitärischen Europäischen Auswärtigen Dienstes (EAD) geführt?

Der Bundesminister der Verteidigung hat seit September 2013 hierzu keine direkten Gespräche mit Europäischer Kommission, der Europäischen Verteidigungsagentur oder dem Europäischen Auswärtigen Dienst geführt. Das Thema war jedoch Bestandteil der Erörterungen des Lenkungsausschusses der Europäischen Verteidigungsagentur am 19. November 2013. Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

b) Welche Mitteilungen mit welchem Inhalt haben Großbritannien, Frankreich, Italien und Spanien nach Kenntnis der Bundesregierung im Hinblick auf den Gipfel verfasst?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Kenntnisse vor.

c) Inwiefern wird die Bundesregierung vorschlagen, an einem etwaigen Konsortium zur Entwicklung einer „europäischen Drohne“ auch EADS zu beteiligen, und wie begründet sie dies?

Die Bundesregierung hat in der Frage UAS MALE noch keine Entscheidung über eine Beschaffung getroffen, daher kann auch keine Aussage über etwaige Industriekonsortien getroffen werden.

d) Inwiefern wird sie auf dem Gipfel bzw. im Rahmen von dessen Vorbereitung auch das von EADS geplante „Future European MALE“ thematisieren?

Das Future European MALE steht nach Kenntnis der Bundesregierung nicht als eigenständiger Punkt auf der Tagesordnung des Europäischen Rates am 19./20. Dezember 2013. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

6. Inwiefern hat es auch nach dem 10. Dezember 2012 „Vier-Augen-Gespräche“ oder sonstige Kontakte mit EADS auf Ebene der

Staatssekretäre bzw. deren Abteilungen hinsichtlich des Projekts „FEMALE“ gegeben?

Ein Informationsaustausch zwischen den Staatssekretären und führenden Industrievertretern findet statt.

Es gibt derzeit kein Entwicklungs-/Beschaffungsprojekt der Bundeswehr zu einem als FEMALE bezeichneten Luftfahrzeug.

Im Übrigen wird auf die Bundestagsdrucksache 17/14776 verwiesen.

7. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Papier der Europäischen Verteidigungsagentur vom 15. Oktober 2013, wonach eine europäische MALE-Drohne auch im zivilen Bereich genutzt werden könnte?

Grundsätzlich können MALE UAS auch im zivilen Bereich genutzt werden.

a) Inwiefern hat sie selbst zum Zustandekommen des Papiers beigetragen?

Das Papier vom 15. Oktober 2013 ist der eigenständige Bericht der Hohen Vertreterin der EU für Außen- und Sicherheitspolitik und Leiterin der Europäischen Verteidigungsagentur, Baroness Catherine Ashton, in Vorbereitung des Europäischen Rates am 19./20. Dezember 2013. Dieser wurde durch die Staats- und Regierungschefs beim Europäischen Rat am 13./14. Dezember 2012 beauftragt.

b) Welche Vorhaben zur Entwicklung einer „europäischen Lösung“ könnten nach Ansicht der Bundesregierung im Forschungsrahmenprogramm „Horizon 2020“ entwickelt werden?

Für die Durchführung des Forschungsrahmenprogramms „Horizon 2020“ ist die Europäische Kommission verantwortlich. Die Bundesregierung hat die im Dokument enthaltenen Vorschläge zur Kenntnis genommen. Eigene Vorschläge hierzu sind bislang nicht entwickelt worden.

c) Was ist mit dem Vorschlag der EDA gemeint, eine „öffentlich-private Partnerschaft“ zwischen Europäischer Kommission, EDA, Mitgliedstaaten und „der Industrie“ einzurichten, und wie hat sich die Bundesregierung hierzu bislang positioniert?

Für die Durchführung des Forschungsrahmenprogramms „Horizon 2020“ ist die Europäische Kommission verantwortlich. Die Bundesregierung hat bislang keine detaillierten Informationen darüber erhalten, wie die im Dokument enthaltenen Vorschläge konkret umgesetzt werden könnten.

8. Worum handelt es sich beim „Steering Board mandate“ vom April 2013 der EDA (Ratsdokument 15263/13), und inwieweit hat die Bundesregierung hieran mitgewirkt?

Im Rahmen des Lenkungsausschusses (Steering Board) der Europäischen Verteidigungsagentur am 23. April 2013 wurden von der EDA mögliche Beiträge in Vorbereitung des Europäischen Rates im Dezember 2013 präsentiert. Diese wurden durch den Lenkungsausschuss und damit auch durch die Bundesregierung gebilligt und damit der EDA das „Mandat“ erteilt, diese Themen weiter zu verfolgen.

9. Mit welchem Inhalt und Ergebnis standen Drohnen beim Treffen der EU Verteidigungsminister am 19. November 2013 auf der Agenda, welche Diskussionen wurden geführt und welche Entscheidungen oder Verabredungen getroffen?

- a) Wie haben sich welche Behörden der Bundesregierung diesbezüglich in die Vorbereitung des Treffens eingebracht?***
- b) Welche Papiere wurden hierzu verfasst, an wen waren diese gerichtet, und wer arbeitete daran mit?***
- c) Welche weiteren Programme und „Roadmaps“ zu unbemannten Systemen wurden diskutiert?***

UAS standen beim Treffen der Verteidigungsminister am 19. November 2013 nicht als Tagesordnungspunkt auf der Agenda. Im Rahmen des Lenkungsausschusses der Europäischen Verteidigungsagentur am gleichen Tag haben die Verteidigungsminister einem Arbeitsplan zur weiteren Bearbeitung von UAS in der Europäischen Verteidigungsagentur zugestimmt. Dieser Fahrplan umfasst die Zertifizierung von UAS, die Integration in den europäischen Luftraum, die Bestimmung des Bedarfs für ein mögliches

europäisches UAS Programm und Überlegungen für eine Nutzergemeinschaft der Mitgliedstaaten, die UAS in der Nutzung haben oder dieses planen.

10. Welcher Ausblick zum Zeitpunkt der Verfügbarkeit einer „europäischen Lösung“ wurde beim Treffen der EU-Verteidigungsminister am 19. November 2013 diskutiert, und hält die Bundesregierung die Aussagen für realistisch (bitte begründen)?

a) Welche Diskussionen hinsichtlich der Verteilung von Entwicklungskosten für eine „europäische Drohne“ wurden geführt, und welche Verabredungen wurden getroffen?

b) Welche Diskussion zu bewaffneten Fähigkeiten wurden geführt?

c) Welche Position nahm die Bundesregierung hierzu ein?

d) Wie wurde dies seitens der anderen Beteiligten kommentiert?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen. Eine Diskussion zum Thema fand am 19. November 2013 nicht statt.

11. Worum handelt es sich beim „letter of intent“, den laut Medienberichten angeblich die Regierungen Deutschlands, Frankreichs, Griechenlands, Italiens, der Niederlande, Polens und Spaniens unterzeichnet haben bzw. unterzeichnen wollen?

a) Worin bestünde die Zielsetzung einer demnach ebenfalls anvisierten „European MALE RPAS User Community“?

b) Welche Vorschläge haben welche Behörden der Bundesregierung hierzu gemacht?

Der Letter of Intent ist eine Absichtsbekundung zur Einrichtung einer „European MALE RPAS User Group“ in der Europäischen Verteidigungsagentur. Diese schlägt folgende Ziele vor:

- Unterstützung des Austauschs von Informationen und der Kooperation zwischen den beteiligten Staaten, die solche Systeme betreiben bzw. in der Zukunft betreiben wollen,
- Austausch operationeller Erfahrungen und von “Best Practices“ in der Nutzung sowie die Verbesserung der Interoperabilität über Verfahren und Übungen,
- Identifizieren von Kooperationspotentialen in den Bereichen Übung und Ausbildung, Logistik, Instandhaltung sowie in Doktrinen und Konzepten.

Ein Entwurf des Letter of Intent wurde durch die Europäische Verteidigungsagentur erstellt und durch die zeichnenden Nationen geprüft,

darunter auch Deutschland. In der Erarbeitung des Letter of Intent wurden durch Deutschland keine eigenen Vorstellungen eingebracht.

12. Inwiefern fühlt sich die Bundesregierung politisch weiterhin an die „Declaration of Intent“ mit Frankreich zur gemeinsamen Entwicklung eines MALE UAS gebunden (Bundestagsdrucksache 17/14776)?

Sofern sich die deutschen und französischen Planungen hinsichtlich mittel- und langfristiger MALE UAS Aktivitäten hinreichend harmonisieren lassen, stellt eine gemeinsame MALE UAS-Entwicklung eine Option für eine langfristige MALE UAS Lösung dar.

13. Vor dem Hintergrund, dass im Februar 2012 die Regierungen Großbritanniens und Frankreichs mit Verweis auf das Lancaster House Agreement von 2010 feststellten, „our planned cooperation on UAS within a long term strategic partnership framework (is) aimed at building a sovereign capability shared by our two countries“, und es über die Teilnahme Großbritanniens an dem jetzt von Deutschland und Frankreich thematisierten Projekt auch im Nachgang zum Verteidigungsminister-Treffen am 19. November 2013 widersprüchliche Informationen gibt, fragen wir die Bundesregierung, was die Erkenntnisse der Bundesregierung über die Haltung Großbritanniens zum deutsch-französischen Vorstoß sind? In welchem Maße ist BAE Systems beim Zustandekommen des jetzigen Vorschlags involviert?‘

Erkenntnisse über die Haltung Großbritanniens zum deutsch-französischen Vorstoß liegen der Bundesregierung nicht vor.

14. Aus welchem Grund hatte sich der Bundesverteidigungsminister im Mai 2013 „eigeninitiativ mit einem Schreiben an die Europäische Kommission gewandt“ und einen „Meinungsaustausch über gemeinsame Rahmenbedingungen der Zulassung von UAS in Europa und über die Integration von UAS in den kommenden Einheitlichen Europäischen Luftraum“ anzuregen, und was hat sich daraus bis heute ergeben (Bundestagsdrucksache 17/14776)?

Durch die Initiative des Bundesministers der Verteidigung gegenüber der Europäischen Kommission sollte dem auf Arbeitsebene bereits begonnenen Prozess zur Harmonisierung des Betriebes und des Zulassungswesens für UAS in Europa ein neuer Impuls gegeben werden.

Frankreich startete auf europäischer Ebene eine Initiative mit dem Ziel, den Betrieb und das Zulassungswesen für UAS in Europa zu harmonisieren.

Diese Initiative wurde durch Deutschland unterstützt, da zusätzlich zu den Zulassungsaspekten die Luftfahrzeuge betreffend deren Betrieb im Europäischen Luftraum sowie das Air Traffic Management betrachtet werden sollen.

Am 4. November 2013 fand ein Treffen der diese Initiative unterstützenden Nationen statt, um einen Vorschlag für die weitere Bearbeitung des unter Regie der EDA durchzuführenden Projektes zu erarbeiten.

Hierbei wurden die folgenden Vorschläge für das weitere Vorgehen erarbeitet:

- Analyse, ob die aktuell gültigen European Military Airworthiness Requirements (EMARS) die Zulassungskriterien für UAS in vollem Umfang abdecken und wenn nötig, den Anpassungsbedarf unter Berücksichtigung der von den beteiligten Nationen gemachten Erfahrungen definieren (bis Ende 2014).
- Anpassung der betroffenen EMARs und der Schnittstellendokumente zu den anderen Handlungsfeldern.

Der oben genannte Vorschlag wurde im Rahmen der allgemeinen politischen Erklärung zur Zulassung und Lufttüchtigkeit, die im Rahmen des EDA Lenkungsausschusses in Formation der Verteidigungsminister am 19. November 2013 unterzeichnet wurde, mitberücksichtigt.

15. Auf welchen „diversen Ebenen zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und europäischen Einrichtungen“ waren Zulassungsfragen einer „europäischen Drohne“ seit Januar 2013 „regelmäßig Gegenstand von Gesprächen“ (Bundestagsdrucksache 17/14776)?

Im Rahmen von Routine-Gesprächen mit unseren Partnern findet auch ein Informationsaustausch auf verschiedenen Ebenen (Minister, Staatssekretäre, Rüstungsdirektoren, etc.) zu laufenden und geplanten Programmen statt. Besonders im Hinblick auf europäische Zulassungsaktivitäten im Luftfahrtbereich wurden dabei im Rahmen einer Initiative der EDA auch die Möglichkeiten hinsichtlich Kooperationen bei UAS erörtert.

16. Worum handelt es sich bei dem Programm zur Integration von Drohnen in den allgemeinen Luftraum, das laut „DefenseNews“ Deutschland, Österreich, Belgien, Tschechien, Frankreich, Italien,

Spanien und Großbritannien gleichzeitig verfolgen? Inwiefern trifft es zu, dass von den entsprechenden Verteidigungsministern geplant sei, eine „politische Erklärung“ zu Zertifizierung und Lufttüchtigkeit zu veröffentlichen, und welchen Inhalt soll diese haben?

Das Programm ermöglicht eine Zusammenarbeit bei der Frage einer Teilnahme von UAS am allgemeinen Luftverkehr. Konkrete Projekthalte wurden bislang nicht definiert. Dazu wurde eine allgemeine politische Erklärung zur Zertifizierung und Lufttüchtigkeit im Rahmen des EDA Lenkungsausschusses durch die Verteidigungsminister am 19. November 2013 unterzeichnet. Hierin wurde die EDA aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und anderen relevanten Akteuren die notwendigen Rahmenbedingungen für die Zulassung militärischer unbemannter Luftfahrzeuge auszuarbeiten, die Umsetzung der European Airworthiness Military Requirements zu beobachten sowie die Frage zu untersuchen, inwieweit sich die Erfahrungen in der Standardisierung und Zulassung militärischer Luftfahrzeuge auf andere militärische Bereiche übertragen lassen. Hierzu soll die Europäische Verteidigungsagentur bis Ende 2014 einen Bericht vorlegen.

17. Welche Sitzungen des zivil-militärischen „Komitologieausschuss für den Einheitlichen Europäischen Luftraum“ haben in den Jahren 2012 und 2013 stattgefunden, wer nahm daran jeweils teil, und welche Tagesordnung wurde behandelt?

In den Jahren 2012 und 2013 haben folgende Sitzungen des Komitologieausschusses für den Einheitlichen Europäischen Luftraum (Single Sky Committee – SSC) stattgefunden:

SSC/45	15. und 16.03.2012
SSC/46	14. und 15.06.2012
SSC/47	15. und 16.10.2012
SSC/48	06. und 07.12.2012
SSC/49	07. und 08.03.2013
SSC/50	11. und 12.06.2013
SSC/51	22. und 23.10.2013
SSC/52	17. und 18.12.2013

An den Sitzungen nehmen regelmäßig ein Vertreter des BMVBS – Referat LR 23 -, ein Vertreter des BMVg – Referate Pol II 5 oder FüSK I 2 – und ein Vertreter des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) teil.

Auf den Sitzungen wurden immer wieder Themen zu Leistungsschemata, Regulierungen die Implementierung betreffend, der Fortschritt bei SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) besprochen, Netzwerkfunktionen diskutiert und Regulierungen von EASA und ICAO bewertet.

18. Welche Treffen der Joint Capability Group Unmanned Aircraft Systems (JCGUAS) sowie ihrer Arbeitsgruppe „Flight in Non-Segregated Airspace Working Group“ (FINAS) haben im Jahr 2013 stattgefunden, wer nahm daran teil, und welche Tagesordnung hatten diese? Wie lange dauert die Amtszeit der US-Vorsitzenden der JCGUAS sowie der FINAS (auch kommissarisch)?

Die Joint Capability Group Unmanned Aircraft Systems (JCGUAS) tagte in 2013 vom 24. September bis 26. September 2013. Dabei wurde eine Vielzahl von Themen erörtert, unter anderem operationelle Erfahrungen im Einsatz von UAS, Konzept- und Doktrinenentwicklung, Entwicklung von Ausbildungsinhalten, Terminologie zu UAS, Interoperabilität von UAS (hier insbesondere Führung sowie Frequenzmanagement), Systementwicklung und Reduzierung technischer Risiken, Austausch über Erfahrungen in der logistischen Versorgung von UAS, nationale Konzepte und Programme, ein Bericht der FINAS Arbeitsgruppe sowie ein Austausch über die Querverbindungen der JCGUAS zu anderen Aktivitäten in der NATO.

Die FINAS tagte vom 17. September bis zum 19. September 2013. Dabei wurden insbesondere die ICAO Annexe 2 (Rules of the Air) und 8 (Airworthiness of Aircraft) erörtert sowie die Arbeiten des Sense and Avoid Specialist Team und der Human Factors Study Group.

Der Vorsitz der JCGUAS wird derzeit seit September 2013 durch die Vereinigten Staaten von Amerika besetzt. Die Dauer der Amtszeit ist in den Terms of Reference der Arbeitsgruppe nicht festgelegt. Der Vorsitz der FINAS wird durch Frankreich wahrgenommen. Zuvor wurde diese Funktion durch Kanada besetzt (in der Zwischenzeit kommissarisch für einige Monate durch

die Vereinigten Staaten von Amerika). Auch dort ist keine feste Amtszeit festgelegt.

Die entsprechenden Tagesordnungen der vorgenannten Sitzungen sind der Antwort auf diese Kleine Anfrage als Anlage beigefügt.

Deutsche Vertreter in der JCGUAS sind je ein Vertreter aus Heer, Luftwaffe und Marine. An Arbeitsgruppen der FINAS sind Vertreter der Wehrtechnischen Dienststelle für Luftfahrzeuge – Musterprüfwesen für Luftfahrtgerät der Bundeswehr (WTD 61) – beteiligt.

19. a) Inwiefern will die Bundesregierung dafür eintreten, dass Waffensysteme, die sich ihr Ziel teilweise alleine und suchen und bekämpfen, international geächtet werden?

Eine Ächtung von Waffensystemen kommt für die Bundesregierung insbesondere in Betracht, wenn diese in ihrem Design und ihrer Funktionsweise geeignet sind, gegen das Völkerrecht zu verstoßen. Für den Einsatz jeglicher bewaffneter Systeme im bewaffneten Konflikt gelten hierbei die allgemeinen Regeln des Völkerrechts, insbesondere das Regelwerk des humanitären Völkerrechts. Die beiden tragenden, völkergewohnheitsrechtlich geltenden Grundsätze sind zum einen das Verbot des Gebrauchs von Waffen, Geschossen oder Material, die geeignet sind, überflüssige Verletzungen oder unnötige Leiden zu verursachen und zum anderen das Verbot des Gebrauchs von Waffen, Geschossen oder Material, die nicht zur ständigen Unterscheidung zwischen geschützten Zivilpersonen und zivilen Objekten einerseits und militärischen Zielen andererseits imstande sind, mithin unterschiedslos wirken.

Nach Auffassung der Bundesregierung sind dem Einsatz vollautomatischer Systeme im bewaffneten Konflikt bereits durch das bestehende humanitäre Völkerrecht Grenzen gesetzt.

Bei Waffensystemen, die sich unter Beachtung der vorgenannten Grundsätze ihre Ziele teilweise alleine – aber mit der Rückkoppelung an eine natürliche Person - suchen und bekämpfen, insbesondere wenn diese gegen Sachen wirken, muss im Einzelfall geprüft werden, ob die Voraussetzungen für die Anwendung der vorgenannten Grundsätze vorliegen.

b) Inwiefern wird das Bekenntnis „Extralegale Tötungen lehnen wir kategorisch ab“ auch hinsichtlich der Steuerung solcher Einsätze bzw. deren Beihilfe durch US-amerikanische Einrichtungen von deutschem Staatsgebiet aufrechterhalten?

Die Bundesregierung hat keine Erkenntnisse über die Durchführung solcher Einsätze von US-amerikanischen Einrichtungen auf deutschem Staatsgebiet.

c) Wie will die Bundesregierung alle völker- und verfassungsrechtlichen, alle ethischen und sicherheitspolitischen Fragen hinsichtlich der Nutzung militärischer Drohnen klären, und welche Schritte sind hierzu anvisiert?

Zurzeit findet hierzu eine breite gesellschaftliche Diskussion statt. Die Bundesregierung beteiligt sich an dieser Debatte und wird zu gegebener Zeit die in der Bundesregierung üblichen Abstimmungsverfahren zu den klärungsbedürftigen völker- und verfassungsrechtlichen Fragen einleiten.

20. Aus welchem Grund wurden bislang keine „Trainingsflüge“ von Drohnen der US-Armee in Korridoren zwischen US-Basen über Bayern genehmigt (Bundestagsdrucksache 18/26)?

In Deutschland existieren keine Korridore zur Nutzung von unbemannten Luftfahrzeugen (Drohnen) der US-Streitkräfte zwischen den US-Basen.

Zur Sicherstellung einer effizienteren und einsatzorientierten Ausbildung wurde das Bundesministerium der Verteidigung durch die US-Streitkräfte um Prüfung zur Einrichtung eines Verbindungskorridors für das unbemannte Luftfahrzeug HUNTER zwischen den Truppenübungsplätzen Grafenwöhr und Hohenfels gebeten.

In Abstimmung mit der zivilen Flugsicherung wurden zwei Korridore zwischen den Truppenübungsplätzen Grafenwöhr und Hohenfels innerhalb eines ohnehin schon bestehenden militärischen Übungsluftraums mit Wirkung zum 25. Juli 2013 eingerichtet.

Als Voraussetzung für eine Genehmigung zur Nutzung dieser Korridore muss neben der Festlegung der flugbetrieblichen Verfahren auch eine technische Bewertung des unbemannten Luftfahrzeuges durchgeführt werden.

Die technische Bewertung für das unbemannte Luftfahrzeug HUNTER zur Nutzung der Korridore erfolgt auf der Grundlage US-amerikanischer Dokumentationen, die jedoch noch nicht im erforderlichen Umfang vorliegen.

Aufgrund der noch ausstehenden technischen Bewertung wurde eine Genehmigung noch nicht erteilt.

a) Inwiefern trifft die Aussage eines US-Militärsprechers zu, wonach die Flüge lediglich wegen schlechten Wetters um einige Tage verschoben wurden (Bayerischer Rundfunk, 21. Oktober 2013)?

Eine Nutzung der Korridore durch das unbemannte Luftfahrzeug HUNTER fand aufgrund der fehlenden Genehmigung bisher nicht statt.

b) Wann wird eine Entscheidung über die Genehmigung der Flüge in Korridoren getroffen?

Auf die Antwort zur Frage 20 wird verwiesen.

21. Da weder die Datenschutzbeauftragten des Bundes oder der Bundeswehr noch die parlamentarische G10-Kommission für die datenschutzrechtliche Aufsicht ausländischer „Trainingsflüge“ mit Drohnen in Deutschland zuständig sind (<http://tinyurl.com/pbkor4I>), wer kann dann nach Ansicht der Bundesregierung entsprechende Aktivitäten der US-Streitkräfte in Deutschland parlamentarisch oder anderweitig kontrollieren? Sofern auch nach Ansicht der Bundesregierung eine derartige Kontrolle unmöglich ist, wieso wird die Genehmigung für entsprechende Flüge überhaupt erteilt?

Genehmigungen für die Nutzung unbemannter Luftfahrzeuge der US-Streitkräfte werden durch das Bundesministerium Verteidigung erteilt. Diese Genehmigungen beschränken sich ausschließlich auf die Nutzung im militärischen Luftraum. Darüber hinaus verfügen die in Deutschland stationierten unbemannten Luftfahrzeuge der US-Streitkräfte über keine Fähigkeiten zur Aufklärung im elektromagnetischen Spektrum. Eine Nutzung der optischen Sensorik zu Aufklärungszwecken während der Transitphasen würde im Rahmen einer zu erteilenden Genehmigung untersagt.

22. Inwiefern ist der Bundesregierung mittlerweile bekannt, wie die US-Basis Ramstein zwar nicht als „Ausgangspunkt (launching point) für den Einsatz von Drohnen“ genutzt wird (Bundestagsdrucksache 17/14401), wohl aber als Relaisstation für Funkverbindungen oder zur Steuerung (Süddeutsche Zeitung, 30. Mai 2013)?

Die Einsätze von UAS der US Air Force werden nach Kenntnis der Bundesregierung nicht von der US Air Force Base (AFB) Ramstein aus gesteuert.

Bzgl. der Relaisstation wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 23 in der Bundestagsdrucksache 17/14401 verwiesen. Details über Funkverbindungen liegen der Bundesregierung nicht vor.

23. Was ergab die Prüfung der Vorab-Mitteilung der US-amerikanischen Regierung zu einer möglichen Beschaffung von Drohnen des Typs „Predator“ bzw. „Reaper“, die seit Juni „hinsichtlich der wirtschaftlichen und technischen Aspekte“ durch die für die Bearbeitung zuständige Abteilung AN des BMVg ausgewertet wird (Schriftliche Frage 79 auf Bundestagsdrucksache 17/14530)?

a) Inwieweit hat es hierzu weitere Korrespondenz zwischen den zuständigen Behörden der USA und der Bundesregierung gegeben?

Zur Klärung des Letter of Offer and Acceptance (LOA)¹ fanden mehrere Besprechungen zwischen Vertretern der US Air Force, BAAINBw, BMVg sowie dem Systemhersteller des PREDATOR B, General Atomics (GA), und dessen deutschen Partner, Fa. RUAG GmbH statt. Zur Vor- und Nachbereitung der Besprechungen hat es entsprechende Korrespondenzen gegeben.

b) Welche Kosten werden in dem Dokument für die Beschaffung der Drohnen und Basisstationen genannt?

Das LOA nennt 307 Mio. US Dollar ohne Umsatzsteuer für die Beschaffung der Drohnen und Bodenstationen inklusive der Herstellung der Versorgungs- und Einsatzreife, jedoch ohne die Kosten für die Muster- und Verkehrszulassung des Systems.

¹ BMVg geht davon aus, dass mit „Vorab-Mitteilung“ der LOA gemeint ist.

c) Was ergab die Bitte um eine Verlängerung der Angebotsbindefrist durch das zuständige Referat für Regierungskäufe im Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Christian Schmidt an den Abgeordneten Andrej Hunko, 21. August 2013)?

Die Angebotsbindefrist des FMS (Foreign Military Sales)-Angebots wird nach derzeitigem Stand am 17. Januar 2014 enden. Eine Verlängerung bis zum 31. Juli 2014 wurde am 7. November 2013 durch BAAINBw beantragt. Die Bestätigung der erneuten Verlängerung durch die US-amerikanische Seite steht noch aus.

d) Wer gehört dem zuständigen „Projektteam“ an, das mit der Auswertung befasst ist?

Verfahrensabläufe für die Beschaffung von Ausrüstung der Bundeswehr sind im Customer Product Management CPM (nov.) festgelegt. Die Bewertung von Lösungsvorschlägen wird durch das zuständige IPT (Integrierte Projektteam) vorgenommen. Das vorliegende Angebot wird zurzeit im BAAINBw und der Wehrtechnischen Dienststelle 61 ausgewertet.

e) Was ergab die Auswertung einer ähnlichen Offerte aus Israel bezüglich der Beschaffung von „Heron“-Drohnen?

Sowohl HERON 1 als auch HERON TP sind nach vorliegenden Informationen grundsätzlich geeignet. Das UAS HERON 1 weist jedoch aufgrund seiner niedrigeren Leistungsklasse eine deutlich geringere Forderungserfüllung auf. Für beide Systeme konnte die Zulassbarkeit (Muster- und Verkehrszulassung) bisher nicht geklärt werden.

24. Welche (Zwischen-)Ergebnisse kann die Bundesregierung zur Ursache des mittlerweile dritten Absturzes einer Bundeswehr-Drohne des Typs „Heron“ in Afghanistan machen, die nach Angaben der Bundeswehr „aus bisher ungeklärter Ursache mit einem Berg kollidierte“ (bundeswehr.de, 9. November 2013)?

Die Unfalluntersuchungen zum Absturz des HERON 1 am 8. November 2013 laufen derzeit noch. Ein belastbares Untersuchungsergebnis zur Unfallursache wird mit Vorlage des Abschlussberichtes durch die damit beauftragte

Dienststelle „General Flugsicherheit in der Bundeswehr“ erwartet. Der Abschlussbericht wird jedoch voraussichtlich nicht vor Mai 2014 vorliegen.

a) Inwieweit treffen Berichte zu, wonach es auch Hinweise auf ein Eindringen in das elektronische Steuerungssystem gebe (THE AVIONIST, 13. November 2013)?

Nach derzeitigem Ermittlungsstand wird ein Eindringen in das elektronische Steuerungssystem von außen als Unfallursache ausgeschlossen.

b) Wer hatte das Gerät bei Start, Landung sowie auf dem Flug gesteuert, wann und wo fanden etwaige Übergaben der Kontrolle zwischen privaten Firmen und Militärs statt?

Im Dienstleistungsvertrag ist vorgesehen, dass in der Regel das Fluggerät HERON 1 von Mitarbeitern des Auftragnehmers gestartet und gelandet wird. Die Übergabe an den militärischen Piloten in der Startphase und die Rückübernahme in der Landephase erfolgt innerhalb einer Kontrollzone des Flugplatzes Mazar-e - Sharif in einer Höhe von ca. 1.000 Fuß über Grund. Die militärischen Piloten wurden bei der Firmenausbildung in Israel für die Durchführung der Starts und Landungen ausgebildet. Zum Fähigkeitserhalt absolvieren vertragsgemäß auch militärische Piloten im Einsatzzeitraum Starts und Landungen. So wurde bei der Aufklärungsmission am 8. November 2013 das Fluggerät von einem militärischen Piloten in Verantwortung des Auftragnehmers gestartet. Im daran anschließenden Flug ab 1.000 Fuß über Grund bis zum Zeitpunkt des Vorfalls war die Bundeswehr für die Steuerung des HERON 1 zuständig.

c) Welche Kosten entstanden durch den Absturz, und wie werden diese übernommen?

Durch den Unfall entstanden Kosten in Höhe von 1,73 Mio. €. Da sich der Unfall während eines Einsatzfluges ereignete, bei dem das UAS von Bundeswehrpersonal gesteuert wurde, sind die Kosten von der Bundeswehr zu tragen.

25. Was hat die Analyse des Beschlusses des Bundesgerichtshofs zur Freilassung eines pakistanischen Studenten durch die Bundesanwaltschaft ergeben, da der Verdacht wegen Spionage im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Bremen nicht haltbar sei (WESER KURIER, 26. Oktober 2013), und welche „Schlüsse für ihr weiteres Vorgehen“ zieht die Bundesanwaltschaft?

Der Beschluss des Bundesgerichtshofes verneint nur das Bestehen eines "dringenden Tatverdachts" im Sinne des § 112 Absatz 1 Satz 1 der Strafprozessordnung als Voraussetzung für eine Untersuchungshaft. Er stellt jedoch nicht fest, dass zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für eine geheimdienstliche Tätigkeit fehlen. Zum weiteren Fortgang des Ermittlungsverfahrens äußert sich die Bundesregierung nicht, um den Fortgang der Ermittlungen nicht zu gefährden. Trotz der grundsätzlichen verfassungsrechtlichen Pflicht der Bundesregierung, Informationsansprüche des Deutschen Bundestages zu erfüllen, tritt hier nach konkreter Abwägung der betroffenen Belange das Informationsinteresse des Parlamentes hinter den berechtigten Geheimhaltungsinteressen zurück. Eine weitergehende Auskunft könnte gegebenenfalls Ermittlungsmaßnahmen erschweren oder gar vereiteln, weshalb aus dem Prinzip der Rechtsstaatlichkeit folgt, dass vorliegend das betroffene Interesse der Allgemeinheit an der Gewährleistung einer funktionstüchtigen Strafrechtspflege und Strafverfolgung (vgl. dazu BVerfGE 51, 324 (343 f.)) Vorrang vor dem parlamentarischen Informationsinteresse hat.

zurück.

26. Inwieweit ist das „Grobkonzept zum Aufbau einer militärischen Luftfahrtbehörde in Deutschland“ mittlerweile in die „Feinausplanung“ übergegangen (Bundestagsdrucksache 17/14652)?

a) Welche neueren Angaben zur Stationierung und Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kann die Bundesregierung nun machen?

b) Welche Kontakte hat es hierzu bereits mit dem „Military Airworthiness Authorities Forum“ der EDA, den beteiligten Military Airworthiness/Aviation Authorities (MAA) der teilnehmenden europäischen Nationen oder der European Aviation Safety Agency (EASA) gegeben, und welchen Inhalt hatten diese?

Die zur Feinausplanung des „Luftfahrtamtes der Bundeswehr“ eingerichtete ministerielle Arbeitsgruppe hat der Leitung des BMVg am 29. November 2013

einen Zwischenbericht mit einem Vorschlag zur Feinstrukturplanung des Amtes vorgelegt. Zum Gesamtergebnis der Feinausplanung wird die Arbeitsgruppe der Leitung des BMVg bis zum 31. März 2014 abschließend berichten.

Eine Stationierungsentscheidung wurde noch nicht getroffen.

Die derzeitigen Planungen sehen eine Größenordnung der Behörde von ca. 400 Dienstposten vor.

Die am Military Airworthiness Authorities Forum der EDA teilnehmenden Nationen wurden im Rahmen der von der EDA ausgerichteten Military Airworthiness Conference am 25. September 2013 über den seinerzeitigen Sachstand zur Einrichtung einer militärischen Luftfahrtbehörde in Deutschland informiert. Im Rahmen der Konzepterarbeitung besuchten Delegationen des BMVg die Military Aviation Authorities in den Niederlanden (November 2012), in Großbritannien (Februar 2013) sowie in Frankreich (September 2013) zu einem Informationsaustausch. Mit der European Aviation Safety Agency (EASA) fand ein Informationsgespräch am 12. Dezember 2013 statt.

27. Inwieweit hält die Bundesregierung an ihrer Aussage auf die Schriftliche Frage 52 des Abgeordneten Andrej Hunko fest, „Im Zusammenhang mit der Qualifizierungsphase des FSD Euro Hawk hat sich die G10-Kommission im weitesten Sinne für zuständig erklärt“ (Bundestagsdrucksache 17/14617)? Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Schreiben der G10-Kommission an den damals Antwort gebenden Parlamentarischen Staatssekretär Christian Schmidt vom 8. Oktober 2013, in dem der G10-Vorsitzende diese Behauptung als falsch zurückweist?

Auf das Schreiben des Vorsitzenden der G 10-Kommission vom 8. Oktober 2013 hat die Bundesregierung diesem geantwortet. Danach war die Antwort an den Abgeordneten Hunko vom 21. August 2013 (Bt-Drs. 17/14617, Frage Nr. 52) nicht darauf gerichtet, die originären Zuständigkeiten der G 10-Kommission zum Ausdruck zu bringen. Diese ergeben sich aus den Bestimmungen zum Regelungsgegenstand in § 1 Artikel 10-Gesetz und zu den Aufgaben und Befugnissen der G 10-Kommission in § 15 Artikel 10-Gesetz.

Es sollte lediglich zum Ausdruck gebracht werden, dass das Bundesministerium der Verteidigung die G 10-Kommission im Zusammenhang

mit der Qualifizierungsphase des Full Scale Demonstrators EURO-HAWK informiert hat, ohne dass eine Beteiligung des Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit erfolgte.