



# HESSISCHER LANDTAG

22. 07. 2022

## Kleine Anfrage

**Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 05.05.2022**

**Drohnen am Flughafen und im Luftraum**

**und**

**Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Am 20.02.2022 hat eine Drohne erneut den Flugverkehr am Frankfurter Flughafen gestört und den Betriebsablauf massiv beeinträchtigt. Fraport hat eine Belohnung ausgesetzt, um die verantwortliche Person zu finden. Die Polizei ermittelt wegen gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr, was nach § 315 StGB einen Straftatbestand darstellt, der mit einer Freiheitsstrafe bis zu zehn Jahren geahndet wird. Im Bereich des Frankfurter Flughafens gilt bereits eine Drohnenflugverbotszone. Weniger als 1,5 km vom Flughafenzaun entfernt dürfen keine Drohnen fliegen. Dennoch kommt es immer wieder zu Vorfällen, bei denen die Sicherheit des Flugverkehrs gefährdet wurde, auch an anderen Flughäfen in Hessen.

### Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Weder der Landesregierung noch bei der Fraport AG ist eine Drohnensichtung am Frankfurter Flughafen am 20.02.2022 bekannt. Möglicherweise ist seitens des Fragestellers das Ereignis am 20.02.2021 gemeint, welches zu einer Einstellung des Flugbetriebs für ca. 135 Minuten und in der Folge zu 23 verspäteten Starts nach 23:00 Uhr mit Ausnahmegenehmigungen führte.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und für Sport, dem Minister der Finanzen und dem Minister der Justiz wie folgt:

Frage 1. Wie viele Zwischenfälle an hessischen Flughäfen, bei denen Drohnen gesichtet und den Flugverkehr bzw. Flughafenbetrieb beeinträchtigt haben, gab es in den letzten zehn Jahren? (Bitte auflisten nach Flughäfen)

Es gibt in Hessen zwei Verkehrsflughäfen, den Flughafen Frankfurt Main und den Flughafen Kassel-Calden.

Am Flughafen Frankfurt Main wurden im Zeitraum von Dezember 2017 bis 11.05.2022 zwölf Ereignisse erfasst, die den Flugbetrieb beeinträchtigt haben. Vor Dezember 2017 kam es zu keinen Drohnensichtungen.

Am Flughafen Kassel-Calden wurde in den letzten zehn Jahren noch keine Drohnensichtung erfasst, die Einfluss auf den Flugverkehr bzw. auf den Flughafenbetrieb hatte.

Frage 2. Wann und für wie lange wurde der Flugverkehr jeweils eingestellt? (Bitte auflisten)

Nach Auskunft der Fraport AG kam es an folgenden Tagen zu Einschränkungen oder Einstellungen des Flugbetriebs am Flughafen Frankfurt Main:

	Datum	Einschränkung/Einstellung	Dauer der Einschränkung / Einstellung
1	13.12.2017	Einschränkung	ca. 45 Min.
2	12.06.2018	Einschränkung	ca. 13 Min.
3	22.03.2019	Einstellung	ca. 30 Min.
4	09.05.2019	Einstellung	ca. 60 Min.
5	10.05.2019	Einschränkung	ca. 30 Min.
6	29.08.2019	Einschränkung	ca. 30 Min.

	Datum	Einschränkung / Einstellung	Dauer der Einschränkung / Einstellung
7	05.10.2019	Einschränkung	ca. 15 Min.
8	08.02.2020	Einschränkung / Einstellung	ca. 185 Min. (nicht zusammenhängend)
9	02.03.2020	Einschränkung / Einstellung	ca. 145 Min. (nicht zusammenhängend)
10	16.05.2020	Einstellung	ca. 30 Min.
11	20.02.2021	Einschränkung	ca. 135 Min.
12	07.05.2022	Einschränkung	ca. 30 Min.

Am Flughafen Kassel-Calden wurde nach Auskunft der Flughafen GmbH Kassel mangels Drohnensichtungen der Flugverkehr aus diesem Grund noch nie eingestellt.

Frage 3. Wie viele Flüge mussten gestrichen werden bzw. konnten erst verspätet starten?

Nach Angaben der Fraport AG ist es für den Flughafenbetreiber nicht eindeutig feststellbar, welche Ursachen im Einzelnen zu Flugstreichungen führen. Auch an Tagen ohne Drohnensichtungen würden Flüge gestrichen. Insbesondere bei einer Betrachtung über mehrere Jahre sei es nicht möglich, die Flugstreichungen nach Gründen zu filtern.

Verspätete Starts mit Ausnahmegenehmigungen der Luftaufsicht aufgrund von Drohnensichtungen gab es am Flughafen Frankfurt lediglich am 08.02.2020 (22 Starts nach 23 Stunden) und am 20.02.2021 (23 Starts nach 23 Stunden).

Am Flughafen Kassel-Calden wurden nach Angaben des Flughafenbetreibers mangels Drohnensichtungen aus diesem Grund keine Flüge gestrichen bzw. sind aus diesem Grund keine Flüge verspätet gestartet.

Frage 4. Welche finanziellen Schäden sind dadurch jeweils für die Flughäfen und für das Land entstanden? (Bitte getrennt auflisten)

Die Fraport AG hat zu den finanziellen Schäden für den Flughafen Frankfurt Main auf Nachfrage mitgeteilt, dass diese Frage nicht ohne weiteres beantwortet werden könne, da die verschiedenen finanziellen Effekte schwer voneinander abzugrenzen seien und nicht ausschließlich bei dem Flughafenbetreiber direkt entstehen würden. Hier verfüge die Fraport AG derzeit über keine belastbaren Informationen. Auch ein Teil der Passagiere und Fracht von annullierten Flügen könne dennoch (auf anderen Flügen) über den Standort befördert werden, dies gelte auch für Umleitungen, die später doch noch nach Frankfurt geführt würden. Umgekehrt führe ein sehr unpünktlicher Betriebstag als Folge eines Drohnenereignisses zu großen Herausforderungen und Mehrkosten, da z.B. mit Dienstverlängerungen und Überstunden gearbeitet werden müsse. Zusätzlich sei zu berücksichtigen, dass hohe Kosten bei den Prozesspartnern (v.a. Airlines) und Dienstleistern (z.B. im Handling) entstehen würden. Bei den Airlines z.B. durch zusätzliche Spritkosten und Flughafenentgelte im Fall von Umleitungen und Warteschleifen, sowie für die Betreuung/Umbuchung etc. von Passagieren, die nicht wie geplant befördert werden könnten.

Dem Flughafen Kassel-Calden sind nach Angaben der Flughafen GmbH Kassel wegen Drohnensichtungen keine finanziellen Schäden entstanden.

Da die Betreibergesellschaften der Flughäfen Frankfurt Main (Fraport AG) und Kassel-Calden (Flughafen GmbH Kassel) mehrheitlich im Besitz des Landes Hessen und der jeweiligen Städte und Gemeinden sind, gehen auch die Verluste der Flughäfen (u.a. durch Flugausfälle) anteilmäßig zu ihren Lasten. Konkrete Zahlen hinsichtlich der Schadenshöhe sind nicht bekannt.

Frage 5. Wer ist für die Abwehr von Drohnen an welchen Flughäfen zuständig?

Die Drohnenabwehr obliegt der Landes- und Bundespolizei, wobei die sonderpolizeiliche Zuständigkeit nach § 4 Bundespolizeigesetz (BPolG) aus Spezialitätsgründen grundsätzlich derjenigen einer Landespolizei vorgeht. Insoweit kommt lediglich eine Eilzuständigkeit der Landespolizei gem. § 64 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BPolG in Betracht, wonach die Landespolizei alle keinen Aufschub gestattenden Maßnahmen u.a. zur Abwehr einer gegenwärtigen Gefahr vorzunehmen befugt ist, soweit die zuständige Bundespolizeibehörde die erforderlichen Maßnahmen nicht rechtzeitig treffen kann.

Außerhalb der sachlichen Zuständigkeit der Bundespolizei als Sonderpolizei für Luftsicherheit bleibt die Zuständigkeit der Landespolizei unberührt, und zwar auch im räumlichen Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei. Die Bundespolizei ist demnach ausschließlich auf dem Gebiet des Flughafengeländes zur Abwehr äußerer Gefahren berufen, die gegen die Luftsicherheit gerichtet sind.

Frage 6. Welche Strategie bzw. welches System für die Abwehr von Drohnen wird aktuell an den jeweiligen hessischen Flughäfen angewendet?

Durch die örtlich zuständigen Polizeipräsidien werden an den Flughäfen Frankfurt Main und Kassel-Calden entsprechende polizeiliche Maßnahmen durchgeführt. Diese werden fortlaufend geprüft und können jederzeit angepasst werden.

Aus einsatztaktischen Gründen wird auf weitere Ausführungen verzichtet.

Frage 8. Welche Kosten sind für das Land im Rahmen der Drohnenabwehr in den letzten zehn Jahren entstanden?

Aus einsatztaktischen Gründen und im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung können hinsichtlich der entstandenen Kosten keine Angaben gemacht werden. Grundsätzlich kann jedoch ausgeführt werden, dass der notwendige Personaleinsatz der hessischen Beamtinnen und Beamten in diesem Bereich mit den monatlichen Bezügen abgegolten ist und dass die anfallenden Betriebskosten nicht gesondert erfasst werden.

Frage 9. Wie viele Luftraumverletzungen gab es in den vergangenen zehn Jahren außerhalb von Flughäfen in Hessen?

Seit dem Jahr 2016 wurden in der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) insgesamt 41 Fälle des „Gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr“ gem. § 315 StGB mittels „Drohne“ registriert, wobei die 19 Fälle aus der Antwort zu Frage 7 darin enthalten sind.

Frage 7. Welcher Anteil an vermeintlichen Drohnenpiloten, die eine Drohne in den Bereich der Flugverbotszone gesteuert bzw. den Betrieb des Flughafens beeinträchtigt haben, konnte bisher ermittelt werden und wie viele davon wurden strafrechtlich belangt? (Bitte in Prozent angeben)

Frage 10. Welcher Anteil an vermeintlichen Drohnenpiloten, die durch die Nutzung einer Drohne den Luftraum außerhalb eines Flughafens verletzt haben, konnte bisher ermittelt werden und wie viele davon wurden strafrechtlich belangt? (Bitte in Prozent angeben)

Die Fragen 7 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Seit dem Jahr 2016 wurden in der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) in Hessen insgesamt 19 Fälle wegen des gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr gem. § 315 StGB (2017 = 2; 2018 = 1; 2019 = 5, 2020 = 6 und 2021 = 5) mit dem Tatmittel „Drohne“ und den Tatörtlichkeiten „Flughafen“, „Flughafenbereich“ oder „Flugschneise“ erfasst, wobei aus den Daten der PKS nicht konkret erhoben werden kann, ob die Drohnenpiloten auch tatsächlich „den Luftraum im Sinne eines unerlaubten Einflugs in einen freigabepflichtigen Luftraum verletzt“ haben. Dabei konnte lediglich in einem Fall im Jahr 2021 ein Tatverdächtiger ermittelt werden (5,26 %). Über den Ausgang des Ermittlungsverfahrens liegen keine Erkenntnisse vor.

Eine gesonderte Erfassung von Ermittlungs- und Strafverfahren im Zusammenhang mit Verletzung von Flugverbotszonen bzw. Beeinträchtigung von Flughafenbetrieben durch Drohnen erfolgt bei den hessischen Staatsanwaltschaften nicht. Zwei Staatsanwaltschaften haben von einschlägigen Ermittlungsverfahren berichtet: Zwei Ermittlungsverfahren betrafen Drohnenflüge am Frankfurter Flughafen. Beide Verfahren wurden nach § 170 Abs. 2 StPO eingestellt, da kein Täter ermittelt werden konnte. Ein weiteres Ermittlungsverfahren betraf das Aufsteigen einer Drohne über dem Kernkraftwerk Biblis. Das Strafverfahren wurde durch das Amtsgericht Lampertheim nach § 153 Abs. 2 StPO eingestellt.

Im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Darmstadt ist kein Fall aktenkundig. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Ermittlungsverfahren innerhalb einer Kontrollzone (fehlende Flugverkehrskontrollfreigabe) in der Regel vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) geführt werden. 43 Fälle sind bekannt, die durch die Nutzung einer Drohne den Luftraum außerhalb eines Flughafens verletzt haben. In 40 Fällen (93 %) konnte der Fernpilot ermittelt werden. In 21 % der Fälle konnten Bußgelder/Verwarnungen verhängt werden. Es sind jedoch noch einige Verfahren anhängig.

Im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Kassel sind insgesamt fünf Vorfälle bekannt, in denen ohne Flugverkehrskontrollfreigabe in der Kontrollzone eine Drohne gesteuert wurde. Keiner dieser Vorfälle hat den Flugverkehr in jeglicher Form gestört oder behindert. In allen Fällen konnte kein Drohnenpilot festgestellt werden. 25 Fälle sind bekannt, in denen Anzeigen durch Privatpersonen und Polizei erstattet wurde. Davon wurden drei (12 %) mit einem Bußgeld geahndet und vier (16 %) Verfahren wurden noch nicht abgeschlossen. Eingestellt wurden 13 Fälle (52 %), wobei in zwei Fällen der Täter nicht ermittelt werden konnte und in elf Fällen kein Verstoß feststellbar oder beweisbar war. Hinsichtlich der verbleibenden fünf Fälle (20 %) kann der Ausgang auf Basis der Aktenlage nicht mehr nachvollzogen werden.