

Zivile Drohnen erobern den Luftraum

Die Fluggeräte sind auf dem besten Weg, sich zu einer Pest im Luftraum zu entwickeln / Eine Firma aus Achern sorgt für Sicherheit

Im zivilen Leben gibt es jede Menge sinnvolle Einsatzmöglichkeiten für Drohnen. Doch auch Kriminelle nutzen diese Technologie für sich. Securiton aus Achern nimmt sich diesem Problem an.

Von Moritz Förster

Drohnen – früher waren damit vor allem unbemannte Militärflugzeuge gemeint. Heute gibt es die Miniversion davon in jedem Elektromarkt zu kaufen. Sie sind leichter zu steuern als ein Modellflugzeug, serienmäßig mit einer Kamera ausgestattet und lassen sich bequem mit jedem Smartphone steuern. Doch die Drohnen sind auf bestem Weg, sich zu einer neuen Pest im Luftraum zu entwickeln. Die Verkaufszahlen steigen rapide an. Und während manche sie nur zum Spaß oder für schöne Landschaftsaufnahmen nutzen, werden Drohnen auch für kriminelle Zwecke missbraucht. Die Gesetzgebung kommt kaum hinterher. Die Verbrechensbekämpfung noch weniger.

»Drohnen sind ein reales Problem«, sagt Michael Harter. Er ist Projektleiter beim Sicherheitsunternehmen Securiton in Achern. Harter führt ein Team an, das am Forschungsprojekt Argus mitarbeitet. In einem vom Bund geförderten Projekt soll Argus gemeinsam mit Partnern klären, wie man die Gefahr durch zivile Drohnen beherrschbar machen kann. Denn selbst wenn Drohnen ganz legal in die Lüfte steigen, etwa als Paketzusteller, muss früher oder später eine Kontrollinstanz her.

Drogen oder Waffen

Während die Drohne als alltäglicher Paketbote noch Zukunftsmusik ist, ist die Drohne als Drogen- oder Waffenkurier gegenwärtig. Gefängnisse etwa haben schon immer damit zu kämpfen, dass Sachen von außen ins Innere geschmuggelt werden. Wenn es sich dabei um eine Stange Zigaretten, feinere Bettwäsche oder eine Süßigkeit handelt, ist es nur eine Ordnungswidrigkeit. Geht es jedoch um Drogen oder Waffen, dann wird es eine Straftat. Drohnen, die theoretisch sogar bis ans Fenster einer Gefängniszelle fliegen und dort entladen werden können, bringen eine ganz neue Qualität in dieses Thema.

Darum hat Securiton nun in der Justizvollzugsanstalt (JVA) Köln eine Musteranlage in Betrieb genommen. Sie ortet das Paket, das über den Zaun geworfen wird, ebenso wie die ferngesteuerte Drohne. Damit ist das Problem aber nicht gelöst. Vollzugsbeamte sind keine Scharfschützen. Sie sind nicht darauf ausgebildet, Flugobjekte vom Himmel zu schießen. Das gleiche gilt am Flughafen oder sogar im Wohngebiet.

Zwar gibt es schon heute eine Drohnenverordnung, die etwa regelt, dass man mit Drohnen nicht über Wohngrundstücke oder Industrieanlagen fliegen darf. Sie regelt auch, dass Drohnen mit Namen



Ernstzunehmendes Problem: Drohnen, die sogar bis an die Fenster einer Gefängniszelle fliegen und dort entladen werden können.

Foto: Archiv

und Anschrift ihres Besitzers gekennzeichnet werden müssen, wie hoch man fliegen darf und wer ausweichen muss, wenn sich die zivile Drohne und Flugzeug begegnen: immer die Drohne. Welche Sanktionen jedoch greifen, wenn der Drohnenpilot gegen diese Ordnung verstößt, ist nicht immer klar.

Unbeliebte Drohnen mit Baseballschläger oder Luftgewehr vom Himmel zu holen, ist natürlich genau so verboten, wie dem Falschparker vor der eigenen Ausfahrt den Außenspiegel abzutreten. Es ist schlichtweg Sachbeschädigung. Der geschädigte Drohnenbesitzer hätte sogar Anspruch auf Schadenersatz. Eigentum ist stärker geschützt als Privatsphäre. So haben

Menschen, die sich etwa im Stadtpark von einer zivilen Drohne genervt fühlen, kaum eine andere Möglichkeit, als den Drohnenbesitzer freundlich anzusprechen.

Behördliche Erlaubnis

Dabei gibt es durchaus sinnvolle Einsatzmöglichkeiten von Drohnen auch auf dem zivilen Sektor. Der Europa-Park in Rust etwa setzt für seine Filmproduktionen längst Drohnen ein. Auch Fotografen waren für Luftaufnahmen zuvor meist auf einen guten Draht zu einem Hobbypiloten angewiesen. Heute können sie die Drohne punktgenau starten lassen, hochauflösende Fotos schießen und nach wenigen Sekunden wieder landen.

Für Drohnen, die mindestens zwei Kilogramm wiegen, braucht man zudem einen Kenntnisnachweis. Für besonders leistungsstarke Fluggeräte ab fünf Kilo sogar eine Erlaubnispflicht von der Landesluftfahrtbehörde. Doch in der Praxis ist die Verordnung nur ein Papiertiger. Wer mit der Drohne Waffen schmuggeln will, wird sich kaum von einer Bundesverordnung aufhalten lassen. Und auch das Sicherheitsrisiko an Flughäfen ist dadurch nicht geklärt. Allerdings haben die Flughäfen mehr damit zu tun, Vogelschwärme von den Start- und Landebahnen fernzuhalten, als sich um einzelne Drohnen zu sorgen. Vorfälle dieser Art seien ein Deutschland nicht bekannt,

heißt es vom Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden.

Mit der Eroberung des Luftraums durch Privatpersonen braucht es also auch eine zivile Luftabwehr-Idee. Das militärische Modell ist jedenfalls nicht brauchbar. Militärische Überwachungen arbeiten etwa auf Radar. Die sind zum einen viel zu teuer, dass etwa ein Mittelständler sich damit gegen Industriespionage schützen könnte. Zum anderen sind sie schlicht nicht erlaubt, weil die Radar-Frequenzen nicht zivil genutzt werden dürfen.

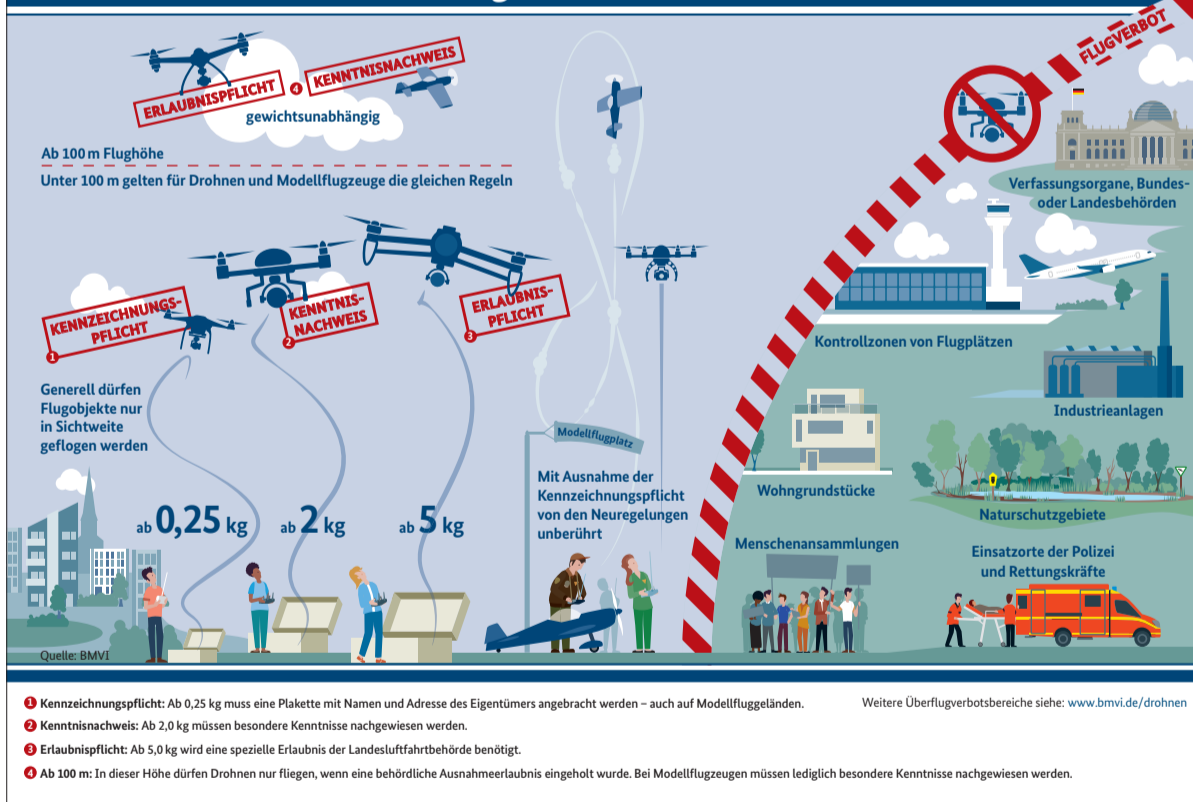
Darum nun das Projekt Argus, an dem neben Securiton unter anderem auch das Fraunhofer-Institut für Optronik, Systemtechnik und Bildauswertung (IOSB) in Karlsruhe, der Verband für Sicherheitstechnik und die Siemens-Tochter Atos beteiligt sind. Das Projekt wird für drei Jahre mit 1,9 Millionen Euro bezuschusst. Securiton muss seinen Teil vom Fördertopf noch verdoppeln.

Kein marktreifes Produkt

Das Konsortium aus Industrie, Lobbyisten, Hochschulen und dem European Aviation Security Center in Hamburg soll nun eine Blaupause liefern, nach der man dann ein Sicherheitskonzept für JVA oder Flughäfen gestalten kann. Am Ende des Projekts im Jahr 2020 wird noch kein marktreifes Produkt stehen, aber eine Idee, wie man es machen kann. Und vor allem Antworten auf offene Fragen, etwa wer die Drohne vom Himmel holt, wenn sie wirklich über der Landebahn schwebt.

Eine weitere mögliche Sorge im Zusammenhang mit Drohnen wischt Securiton-Projektleiter Harter vom Tisch. Für Terroristen seien Drohnen nicht attraktiv. Ganz einfach, weil auch die besten zivilen Drohnen kaum Traglast haben. Wer aber etwa eine Bombe in eine Menschenmenge jagen will, wird dafür auch in Zukunft einen Lkw brauchen. Drohnen sind in dieser Hinsicht harmlos.

Die neue Drohnen-Verordnung



Graf Hardenberg kauft Porsche-Häuser in Südbaden

Karlsruher Unternehmen mit Standort in Offenburg expandiert durch Übernahme / Gewerkschaft IG Metall sieht den Verkauf positiv

Die Konzentration im deutschen Autohandel schreitet weiter voran. Graf Hardenberg expandiert in der Region Baden und übernimmt zwei Porsche-Autohäuser in Freiburg und Lörrach.

Die Porsche-Zentren in Freiburg und Lörrach haben einen neuen Eigentümer. Zum 1. Juli hat die Familie Szanto die beiden Autohäuser an Graf Hardenberg

aus Karlsruhe verkauft. Hardenberg ist einer der größten Autohändler Deutschlands. Die Nordbadener beschäftigen mehr als 1200 Mitarbeiter und sind unter anderem auch mit Autohäusern in Offenburg vertreten.

Die Gruppe verkaufte zuletzt mehr als 25000 Fahrzeuge pro Jahr – je zur Hälfte Neuwagen und Gebrauchte. Der Umsatz betrug im Jahr 2015 nach Angaben des Fachmagazins »Autohaus« 555 Millionen Euro. Mittlerweile dürfte es noch mehr sein, denn seither hat

Hardenberg einige kleinere Häuser übernommen.

Mitarbeiter übernehmen

»Zusammen mit der Familie Szanto haben wir für die Mitarbeiter und Kunden eine optimale Unternehmensnachfolge gefunden«, äußerte sich Hardenberg-Chef Thomas Lämmerhirt in einer Mitteilung. Personell soll sich an beiden Standorten nichts ändern. Alle Mitarbeiter würden übernommen, so das Unternehmen. Wie viele Arbeitsplätze genau betroffen sind,

war gestern nicht in Erfahrung zu bringen.

Die Familie Szanto äußert sich bislang nicht zum Verkauf. Die Szantos gehören zur Wirtschaftsprominenz in Freiburg. Vor zwei Jahren geriet die Familie in die Schlagzeilen, als ihre Baden-Auto GmbH in die Insolvenz geriet. Die IG Metall warf ihr seinerzeit vor, die Pleite des VW- und Audi-Händlers billigend in Kauf genommen und eine Rettung durch die BHG-Gruppe aus Horb blockiert zu haben. »Wir sehen der Zusammenar-

beit mit Graf Hardenberg positiv entgegen«, sagte der Freiburger IG-Metall-Chef Marco Sprengler auf Anfrage der MITTELBADISCHEN PRESSE.

Der Freiburger Standort wird weiter von Peter Kraft geleitet. Neuer Geschäftsführer in Lörrach wird Wolfgang Hahn, der auch das Karlsruher Porsche-Zentrum leitet. Ganz raus ist die Familie Szanto damit nicht. Ihr gehören die Grundstücke, auf denen die beiden Porsche-Häuser stehen. Sie sind langfristig an Hardenberg vermietet. **mf**