Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17 / 13 868
Schriftliche Anfrage

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Alexander Morlang (PIRATEN)

vom 22. Mai 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Mai 2014) und **Antwort**

Drohnen der öffentlichen Hand in Berlin

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Auf welcher Rechtsgrundlage (auch Verordnungen, Dienstanweisungen etc.) wird die sogenannte UAS-POL-"Drohne" (allgemein: Unmanned Air Vehicle – UAV) durch die Berliner Polizei eingesetzt? Besteht insbesondere eine interne Betriebsbestimmung mit der Deutschen Flugsicherung? (Bitte nach Einsatzanlass aufschlüsseln und Beifügung aller abgefragte oder relevante Unterlagen und Quellen im Originalwortlaut oder Gewährung der Einsichtnahme für den Fragesteller.)

Zu 1.: Als Grundlage für die Nutzung des Unmanned Aircraft System der Polizei (UAS-Pol) war zwingend die Festschreibung der technischen Daten und die Abstimmung mit der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg erforderlich. Durch das Landeskriminalamt Berlin (LKA) und die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) wurden die „Betriebsbestimmungen 01/2009 für die Durchführung von Flügen der Polizei Berlin/LKA Berlin mit einem UAS-Pol in der Kontrollzone Berlin“ erstellt und mit Stand vom 05. März 2009 (Anlage 1) durch den Leiter des Landeskriminalamtes unterzeichnet. Das UAS-Pol wird zur Fertigung von Luftbildaufnahmen als ermittlungsunterstützende Technik zur Dokumentation von Tat- und Ereignisorten im Rahmen der Strafverfolgung und Gefahrenabwehr, jedoch nicht zu Observationszwecken eingesetzt.

Der Einsatz erfolgt auf Anforderung der für die Bearbeitung des Grundsachverhaltes zuständigen und für die Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen verantwortlichen Dienststellen. Das Kompetenzzentrum Kriminaltechnik des LKA prüft in Abstimmung mit der anfordernden Dienststelle die technisch-/ sachlichen Einsatzmöglichkeiten gemäß § 30 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Der für die Bearbeitung des Grundsachverhaltes zuständigen Dienststelle obliegt die Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen zum Einsatz des UAS-Pol beim jeweiligen Sachverhalt.

2. Ist für die Führung eines UAVs in der Berliner Polizei eine besondere Ausbildung nötig?
   a) Wenn ja, wie viele Polizist_innen wurden bisher zur Führung von UAVs ausgebildet?
   b) Wenn ja, wie viele Polizist_innen sollen in Zukunft für die Führung von UAVs ausgebildet werden?
   c) Wenn ja, welche Anforderungen werden an die Ausbildung der UAVs gestellt und wie ist die Ausbildung konkret ausgestaltet und welche Ausbildungsunterlagen werden benutzt?

(Bitte Beifügung der abgefragte oder relevante Unterlagen und Quellen zu allen Einzelfragen im Originalwortlaut oder Gewährung der Einsichtnahme durch den Fragesteller.)

Zu 2.: Ja. Die Ausbildung darf nur durch Personal erfolgen, das durch den Hersteller ausgebildet wurde und einen Befähigungsnachweis erhalten hat (Anlage 2). Folgende Ausbildungsmodule sind einzuhalten:

- Einführung in die Geräteausstattung und Bedienelemente
- Arbeiten mit Betriebsanleitung
- Handhabung und Funktionsweise des Fluggerätes, der Bodenstation und der Nutzlasten
- Einweisung und Hinweise (Problemerkennung) zur Funkübertragung und der GPS (Global Positioning System) -Steuerung
- Start- und Landeübungen und Flugtraining im geschlossenen Raum
- Fliegen ohne und unter Windbedingungen mit direkter Sicht
- Fliegen ohne und unter Windbedingungen mit Videosicht
- Fliegen unter Windbedingungen mit direkter Sicht mit und ohne GPS-Positionssteuerung
- Fliegen unter Windbedingungen mit Videosicht mit und ohne GPS-Positionssteuerung

Zu 2 a.: Im Kompetenzzentrum Kriminaltechnik des LKA wurden 13 tarifbeschäftigte Fotografen für die Führung des UAS-Pol ausgebildet.

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Zu 2 b.: Die vorhandenen Einsatzkräfte werden derzeit als ausreichend angesehen.

Zu 2 c.: Siehe Antwort zu Frage 2 und Anlage 2.

3. Wurden mit den bisher durch die Berliner Polizei genutzten UAS-POLs Einsätze geflogen?
   a) Wenn ja, wie viele Einsätze hat die Berliner Polizei mit einem UAV bisher durchgeführt? (Bitte nach Einsatzgrund aufschlüsseln, auch Testflüge aufführen.)
   b) Wenn ja, haben die eingesetzten UAVs autonome Benutzungsphasen (Funktionsausübung ohne menschliche Kontrolle wie z.B. Autopilot)?
   c) Wenn ja, in wie vielen dieser Einsätze kam es zu Fehlfunktion und / oder Abstürzen durch UAVs. Bitte schlüsseln Sie die Fehlfunktionen und Absturzgründe auf.
   d) Wenn ja, welche Haftungsrisiken vom Einsatz von UAVs wurden im Vorfeld durch welche Stellen ausgemacht?
   e) Wenn ja, gibt es von den gesetzlichen Regelungen abweichende Haftungsvereinbarungen bei Fehlfunktion oder Schäden an oder durch UAVs?

(Bitte Beifügung der abgefragte oder relevante Unterlagen und Quellen zu allen Einzelfragen im Originalwortlaut oder Gewährung der Einsichtnahme durch den Fragesteller.)

Zu 3.: Ja, mit dem vorhandenen UAS-Pol wurden Einsätze geflogen.

Zu 3 a.: Siehe Anlage 3. Zusätzlich finden pro Mitarbeiter sechs Übungsflüge im Jahr statt.

Zu 3 b.: Nein.

Zu 3 c.: Im Zuge eines Tatorteinsatzes (Kapitalverbrechen) am 02.04.2013 fielen während des Fluges in einer Höhe von ca. 8 Meter die Motoren des UAS-Pol aus, so dass dieses in der Folge unkontrolliert zu Boden stürzte und beschädigt wurde. Die Auswertung der Blackbox durch den Hersteller ergab als Absturzursache eine Fehlfunktion der Motorkommunikation infolge eines Hardware-Defektes. Personen kamen nicht zu Schaden.

Zu 3 d und e.: Gemäß Geschäftsanweisung des Polizeipräsidenten in Berlin, ZSE I Nr. 2/2009 über „die Behandlung von Haftpflicht- und Unfallschäden“, sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Mitwirkung bei der Ermittlung des Schadens verpflichtet, d.h. könnten einem Dritten wegen der Verletzung einer Person oder der Beschädigung einer Sache Schadenersatzansprüche gegen die Polizeibehörde entstanden sein, hat die beteiligte Dienstkraft bzw. die beteiligte Dienststelle sofort Maßnahmen zur Feststellung des Sachverhalts und zur Beweissicherung zu treffen. Sofern die Art des Einsatzes sofortige Maßnahmen nicht zulässt, sind diese unverzüglich nachzuholen.

Das Rundschreiben der Senatsverwaltung für Finanzen über die Beweissicherung bei Personen- und Sachschäden vom 24. Januar 1995 ist zu beachten. Liegt kein grob fahrlässiges Verhalten vor, haftet im Regelfall der Polizeipräsident in Berlin.

4. Werden im Berliner Luftraum durch andere Landes- oder Bundesbehörden UAVs eingesetzt?
   a) Wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage (auch Verordnungen, Dienstanweisungen etc.)?
   b) Wenn ja, aus welchen Einsatzgründen, falls an Berliner Behörden mitgeteilt?

(Bitte Beifügung der abgefragte oder relevante Unterlagen und Quellen zu allen Einzelfragen im Originalwortlaut oder Gewährung der Einsichtnahme durch den Fragesteller.)

Zu 4, 4 a und 4 b.: Dem Senat ist der Einsatz durch andere Behörden nicht bekannt.

5. Haben die Berliner UAVs behördeninterne Spitznamen (gehabt)?

Zu 5.: Das ist dem Senat nicht bekannt.

Berlin, den 03. Juni 2014

In Vertretung

Bernd Krömer
Senatsverwaltung für Inneres und Sport

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juni 2014)

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Tower Niederlassung Berlin

Betriebsbestimmung 01/2009
für die Durchführung von Flügen der Berliner Polizei / LKA Berlin
mit einem
UAS-Pol in der Kontrollzone Berlin

vom: 05.03.2009

In Kraft 01.06. : xx.xx.2009

Berichtigt :

1. Allgemeines

1.1. Diese Betriebsbestimmung regelt den Flugbetrieb mit einem Hubschraubermodell, im Weiteren als UAS-Pol (**U**nmanned **A**ircraft **S**ystem-**Pol**ice) bezeichnet, der Berliner Polizei/LKA Berlin nach § 30 LuftVG zum Zwecke der polizeilichen Aufklärung in der Kontrollzone (CTR) Berlin.

1.2. Die Grundsätze dieser Betriebsbestimmung werden einvernehmlich zwischen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Tower Niederlassung Berlin, und der Berliner Polizei/LKA Berlin festgelegt.

1.3. Änderungen dieser Betriebsbestimmung bedürfen der Schriftform.

2. Verfahren

2.1. Vor dem Aufstieg des UAS-Pol ist der für den jeweiligen Sektor der Kontrollzone (CTR) Berlin (siehe Anlage 2) zuständige Tower anzurufen und unter genauer Angabe des Ortes (Adresse und geografische Koordinaten) der Beginn der Flüge sowie die voraussichtliche Dauer mitzuteilen.

2.2. Unmittelbar nach Ende des fliegerischen Einsatzes des UAS-Pols ist dieser beim zuständigen Tower wieder abzumelden.

2.3. Der „Luftfahrzeugfernführer“[1] (Operator) hat während des gesamten Flugbetriebs des UAS-Pol das UAS-Pol selbst sowie den umgebenden Luftraum zu beobachten und Luftfahrzeugen und anderen Flugobjekten bei Annäherung auszuweichen. Bei Erfordernis (z.B. Einsatzflug eines Rettungshubschraubers) kann vom zuständigen Tower eine sofortige Landung des UAS-Pol angewiesen werden.

2.4. Während des Einsatzes des UAS-Pol ist eine ständige telefonische Erreichbarkeit des verantwortlichen „Luftfahrzeugfernführers“[1] (Tel. Nr. siehe Anlage 1) sicherzustellen. Sollen andere Telefonverbindungen genutzt werden, ist dies dem zuständigen Tower bei der Anmeldung des Aufstieges mitzuteilen.

3. Besondere Regelungen

3.1. Die maximale Flughöhe beträgt **50 m** über Grund. In Ausnahmefällen erforderliche größere Höhen sind vorher mit dem zuständigen Tower abzustimmen.

3.2. Die Flüge werden nur bei Sichtwetterbedingungen VMC (5 km Bodensicht, frei von Wolken) durchgeführt. Die Wetterbedingungen sind beim zuständigen Tower zu erfragen.

3.3. Der Einsatzradius des UAS-Pol beträgt in der Regel **maximal 150** m um die angegebene geografische Koordinate. Darüber hinaus gehende Einsatzbereiche werden bei der Anmeldung (Pkt. 2.1.) gesondert bekanntgegeben.

3.4. Die in Anlage 2 um die Flughäfen Tegel und Schönefeld dargestellten Bereiche und die unmittelbare Umgebung von Hubschrauberlandeplätzen sollen für die Flüge des UAS-Pol nicht genutzt werden. Da sich der An- u. Abflugverkehr hier unterhalb 1000 ft (etwa 300 m) bewegt, müssen Irritationen der Piloten oder Gefährdungen des UAS-Pol durch Luftwirbelschleppen ausgeschlossen werden. In enger Absprache mit dem zuständigen Tower sind Ausnahmen, vor allem in Zeiten ohne An- oder Abflugverkehr, möglich.

3.5. Die Flüge der Polizei sind von den Bestimmungen des Flugbeschränkungsgebietes ED-R 146 Berlin ausgenommen. Auf das Flugbeschränkungsgebiet ED-R 4 Wannsee wird hingewiesen. Ausnahmegenehmigungen für ED-R 4 sind bei der DFS Unternehmenszentrale vier Wochen im Voraus zu beantragen.

4. Anhänge

Folgende Anhänge sind Bestandteil dieser Betriebsbestimmung:

Anhang 1: Liste der Anschriften, Telefon- und Fax-Nummern
Anhang 2: Kontrollzonen Sektoren TXL u. SXF mit Ausnahmegebieten

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Tower Niederlassung Berlin

Hans Niebergall
Leiter Tower Niederlassung

Axel Fincke
Sachbearbeiter FVK

Der Polizeipräsident in Berlin
Landeskriminalamt

Peter-Michael Haeberer, D LKA
Leiter LKA Berlin

Verteiler: LuBB z.K.

Anhang 1
zur Betriebsbestimmung
für die Durchführung von Flügen der
Polizei mit einem UAS-Pol

Liste der Anschriften, Telefon- und Fax-Nummern

1. Anschriften

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Tower Niederlassung Berlin
Airportcenter Schönefeld
Mittelstraße 5 – 5a
12529 Berlin

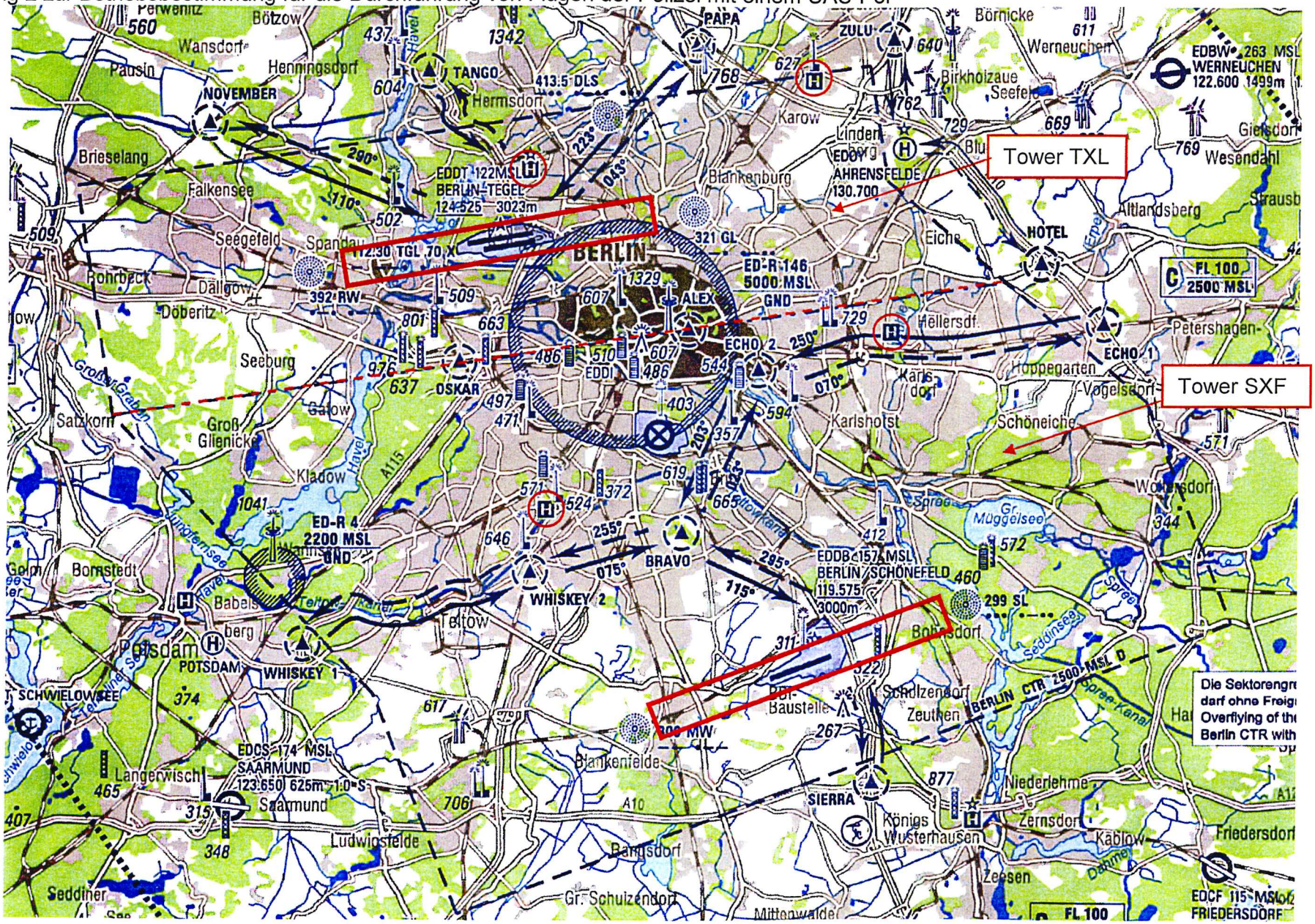
Der Polizeipräsident in Berlin
Landeskriminalamt
Kompetenzzentrum Kriminaltechnik
LKA KT 1
Tempelhofer Damm 12
12101 Berlin

2. Telefon- Fax-Nummern

TWR-SXF	(030) 63496-229 (030) 63496-220
TWR-TXL	(030) 4101-3807 (030) 4170-5688-28
Sachbearbeiter FVK (Flugsicherung)	(030) 63496-108 (Herr Fincke) (FAX 030-63496-227)
Ansprechpartner Polizei	(030) 4664-97-1400 (Frau Schmedding) (030) 4664-97-1502 (Herr Lau)
Operator UAS-Pol [1] LKA Berlin / LKA KT 14	0162-1073949

[1] Die Hersteller von UAS und die Gruppe Luftrecht der UAV DACH (Leiter Prof. Dr. iur. Giemulla) haben sich verständigt, den Operator eines UAV als „Luftfahrzeugfernführer„ zu bezeichnen.

Anhang 2 zur Betriebsbestimmung für die Durchführung von Flügen der Polizei mit einem UAS-Pol



Anlage 2

Interne Durchführungsbestimmung für Flüge mit einem UAS-Pol durch LKA KT 14

**unter Einbeziehung der Betriebsbestimmung,
der DFS NL Berlin für die Durchführung von Flügen der Berliner Polizei / LKA Berlin
mit einem UAS-Pol in der Kontrollzone Berlin**

vom: 31.08.2009

1. Ausbildung der Operator (Luftfahrzeugfernführer)

Die Ausbildung hat nur durch Personal zu erfolgen, das durch den Hersteller ausgebildet wurde und einen Befähigungsnachweis erhalten hat.
Die Ausbildung hat unter der Einhaltung folgender Ausbildungsmodule zu erfolgen:

- Einführung in die Geräteausstattung und Bedienelemente
- Arbeiten mit Betriebsanleitung
- Handhabung und Funktionsweise des Fluggerätes, der Bodenstation und der Nutzlasten
- Einweisung und Hinweise (Problemerkennung) zur Funkübertragung und der GPS-Steuerung
- Start- und Landeübungen und Flugtraining im geschlossenen Raum
- Fliegen ohne und unter Windbedingungen mit direkter Sicht
- Fliegen ohne und unter Windbedingungen mit Videosicht
- Fliegen unter Windbedingungen mit direkter Sicht mit und ohne GPS-Positionssteuerung
- Fliegen unter Windbedingungen mit Videosicht mit und ohne GPS-Positionssteuerung

Eine Einweisung in die Betriebsbestimmung der DFS NL Berlin für die Durchführung von Flügen der Berliner Polizei / LKA Berlin mit einem UAS-Pol in der Kontrollzone Berlin hat zu erfolgen.

Die persönliche Befähigung des Operators ist theoretisch und praktisch nachzuweisen. Der Befähigungsnachweis ist aktenkundig auszuhändigen.

2. Erhaltungsfortbildung der Operator

Die ausgebildeten Operator haben regelmäßig Flugübungen unter verschiedenen äußeren Bedingungen durchzuführen. Ein ständiger Erfahrungsaustausch über eventuell auftretende Probleme ist zu gewährleisten. Fortbildungsflüge sind nachzuweisen.

3. Durchführung der Flüge

Der Einsatz des UAS-Pol ist zurzeit nur mit der Inanspruchnahme von Sonderrechten gemäß § 30 LuftVG möglich. Die Vereinbarkeit des Einsatzes auf der Basis polizei- und strafprozessualer Grundlage ist von der anfordernden Dienststelle in eigener Zuständigkeit vorzunehmen. Ausbildungsflüge auf den Liegenschaften der Polizei sind von dieser Regelung ausgenommen.

Die Durchführung der Flüge erfolgt auf Grundlage der „Betriebsbestimmung für die Durchführung von Flügen der Berliner Polizei / LKA Berlin mit einem UAS-Pol in der Kontrollzone Berlin“. Diese Bestimmungen sind einzuhalten und vorrangig gegenüber einsatzbezogenen Erfordernissen.

Der Operator hat sich vor Flugbeginn mit allen Informationen, die für eine sichere Durchführung des Fluges von Bedeutung sind, vertraut zu machen. Die örtlichen Gegebenheiten, die Sichtbedingungen und Windverhältnisse sind genau zu prüfen. Mögliche Hindernisse wie beispielsweise Stromleitungen, Sendeanlagen müssen mit ausreichendem Sicherheitsabstand in die Flugplanung einbezogen werden. Weiterhin ist der Einsatzstandpunkt im Bezug auf Entfernung zu den Flughäfen Tegel und Schönefeld sowie sonstig dauerhaft genutzten Landeplätzen genau zu prüfen und gegebenenfalls eine genaue Absprache mit dem zuständigen Tower im Ausnahmefall vorzunehmen (Betriebsbestimmung UAS-Pol Pkt. 3.5).
Auf das Flugbeschränkungsgebiet ED-R 4 Wannsee ist zu achten (Beantragung 4 Wochen vorher).

Vor Flugbeginn hat der Operator den ordnungsgemäßen Zustand der UAS-Pol zu überprüfen. Beim Flug sind die Betriebsgrenzen einzuhalten. Sie sind dem Betriebshandbuch des Herstellers zu entnehmen bzw. dort zu erfragen.

Der Standort (Adresse und geographische Koordinate), der Beginn sowie voraussichtliche Flugdauer und das Ende des fliegerischen Einsatzes ist dem zuständigen Tower mitzuteilen (Betriebsbestimmung UAS-Pol Pkt. 2.1. u. 2.2.)..

Die telefonische Erreichbarkeit ist während der gesamten Einsatzdauer zu gewährleisten.

Die maximale Flughöhe beträgt 50 m (Betriebsbestimmung UAS-Pol Pkt. 3.1).
Die Flüge werden nur bei Sichtwetterbedingungen 5 km Bodensicht, frei von Wolken durchgeführt (Betriebsbestimmung UAS-Pol Pkt. 3.2).

Die Flüge werden nur „nach Sicht" unter Beobachtung der UAS-Pol und des umgebenden Luftraums durchgeführt. (Betriebsbestimmung UAS-Pol Pkt. 2.3).

Der Einsatzradius beträgt 150 m (Betriebsbestimmung UAS-Pol Pkt. 3.3).

4. Durchführung von Flügen mit besonderen Einsatzbedingungen

Sollten die Regelungen der Flughöhe 50 m und Einsatzradius 150 m, die in der Betriebsbestimmung UAS-Pol (Pkt. 3.1. und 3.3.) festgelegt sind, für den Flug nicht ausreichen und zwingend für den Einsatz erforderlich sein, muss mit dem zuständigen Tower die Möglichkeit und die Parameter des Einsatzes abgestimmt werden.
Die vom Hersteller empfohlene maximale Flughöhe von 150 m (Airrobot AR-100B) ist einzuhalten.
Flugeinsätze mit der UAS-Pol, die vorrangig mit Video-Livebild geflogen werden, sind nur möglich, wenn die UAS-Pol sowie der Luftraum durch eine zweite eingewiesene Person beobachtet wird und den Operator bei der Flugdurchführung unterstützt.

5. Risikoprüfung

Grundsätzlich ist bei Flügen mit der UAS-Pol kein unnötiges Risiko einzugehen. Die Abschätzung des möglicher Gefahren erfolgt ausschließlich durch den Operator.
Folgende Grundsätze sind dabei einzuhalten:

- nicht bei Windbedingungen über 8 m/s (Airrobot AR-100B max. 8 m/s)
  Es ist gesondert beim Flug zwischen nah stehenden Gebäuden auf die Windverhältnisse zu achten und bei unklaren Verhältnissen kein Start durchzuführen
- kein Einflug in nicht einsehbare Örtlichkeiten, direkter Sichtkontakt muss immer gewährleistet sein
- nicht über Menschansammlungen fliegen
- keine Personen direkt anfliegen

6. Dokumentation

Die Flugeinsätze sind in einem Flugbuch zu dokumentieren und hat folgende Informationen zu enthalten.

- Dienststelle, Name des Operators
- Datum, Einsatzzeit
- An- und Abmeldezeit am zuständigen Tower
- Einsatzort, Adresse und geographische Koordinate
- Einsatzanlass, Delikt und anfordernde Dienststelle oder Übungsflug
- besondere Einsatzbedingungen

Anlage 3

Anzahl der UAS-Pol Einsätze 2009 bis Mai 2014 :

2009 1 Einsatz
22.09.09 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden

2010 12 Einsätze

01.04.10 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
03.04.10 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
03.06.10 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
01.07.10 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
07.09.10 Tatort nach Brandanschlag auf einen Circus
28.10.10 Tatort nach Entführung
02.11.10 Brandanschlag auf mehrere Kfz
02.11.10 Brandanschlag auf mehrere Kfz
03.11.10 Brandanschlag auf mehrere Kfz
02.11.10 Katastrophenübung im ehem. Flughafen Tempelhof
03.11.10 Katastrophenübung im ehem. Flughafen Tempelhof
26.11.10 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden

2011 12 Einsätze

17.01.11 Schussabgabe durch einen Polizisten auf Täter, Übersichten vom Tatort
20.01.11 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
28.01.11 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
16.02.11 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
14.04.11 NATO-Treffen, Überprüfung des Gerüstes der alten Bauakademie nach verdächtigen Gegenständen
19.04.11 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
22.09.11 Papst-Besuch, Olympiastadion, Überprüfung der Türme (Maifeld) nach verdächtigen Gegenständen
13.10.11 Schussabgabe durch einen Polizisten auf Täter, Übersichten vom Tatort
14.10.11 Übersichten von einem Polizeigelände, Öffentlichkeitsarbeit
18.10.11 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
02.11.11 Sprengplatz Grunewald / Dokumentation eine Sprengung
11.11.11 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort

2012 19 Einsätze

18.03.12 Übersichten, Tatort
05.04.12 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
25.04.12 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
07.05.12 Versuchter Mord, Übersichten vom Tatort
24.05.12 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
18.06.12 Unfall mit Personenschaden im Freizeitpark Johannisthal
21.06.12 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
10.07.12 Branddelikt, Übersichten
11.07.12 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort

13.07.12 Versuchter Mord, Übersichten vom Tatort
23.08.12 Öffentliche Präsentation für Journalisten
23.08.12 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
31.08.12 Katastrophenübung, Übersichten
02.10.12 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
04.10.12 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
08.10.12 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
08.10.12 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
10.10.12 Katastrophenübung, Helmholtz-Institut
03.12.12 Tatort nach Entführung, Amtshilfe für LKA BB

2013 11 Einsätze

18.01.13 Übersichten Tatort
21.02.13 Katastrophenübung, Übersichten
05.03.13 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
06.03.12 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
21.03.13 Schwerer Flugunfall mit Personenschaden (Maifeld)
02.04.13 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
14.06.13 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
14.06.13 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
13.08.13 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
06.09.13 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
29.11.13 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort

2014 10 Einsätze

10.02.14 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
18.02.14 Durchsuchung wegen eines BTM Delikts (Plantage), Übersichten
04.03.14 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
07.03.14 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
07.03.14 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
27.03.14 Schwere Brandstiftung, Übersichten
08.05.14 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
08.05.14 Schwerer Verkehrsunfall mit Personenschaden
16.05.14 Tötungsdelikt, Übersichten vom Tatort
19.05.14 Öffentliche Präsentation für Journalisten