

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Carsten Ovens (CDU) vom 18.07.18

und Antwort des Senats

Betr.: Nachgefragt – Wie will der Senat Hamburg zur führenden europäischen Drohnenmetropole ausbauen?

Der Senat hat angekündigt, Hamburg zur europäischen Drohnenmetropole auszubauen. Wie aus der Antwort des Senats auf Drs. 21/13538 hervorgeht, fehlen dem Senat dazu jedoch Strategie und Budget.

Zu Zwischenfällen mit Drohnen können zudem nur lückenhafte Angaben gemacht werden und über die Cybersicherheit scheinen noch keine weitreichenden Überlegungen angestellt worden zu sein. Gute Ansätze, wie der Transport von Blutkonserven oder die Überprüfung von Bauwerken durch Drohnen, kommen so nicht aus dem Ideenstadium hinaus.

Wie Hamburg so zur Drohnenstadt ausgebaut und sogar EU-Modellregion werden soll, ist weiter unklar.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) hat bereits im Jahr 2016 die Gründung und Etablierung des Drohnen-Netzwerks „WiNDroVe“ unterstützt, um die am Standort relevanten Akteurinnen und Akteure (Drohnenhersteller, Softwareentwickler, Hochschulen und Forschungseinrichtungen sowie Anwenderinnen und Anwender) zu vernetzen. Das Netzwerk ist in dem durch die FHH geförderten Zentrum für angewandte Luftfahrtforschung GmbH (ZAL) angesiedelt und mit dem Thema Urban Air Mobility (UAM) verknüpft, welches Teil der Strategie des durch die FHH geförderten Luftfahrtclusters Hamburg Aviation ist.

Hamburg hat im Juni 2018 eine Absichtserklärung („Manifesto of Intent“) unterzeichnet, um die Stadt im Rahmen der EU-Initiative „European Innovation Partnership on Smart Cities & Communities“ (EIP-SCC) zur Modellregion für UAM auszubauen. Ziel der europäischen Initiative ist einerseits, in den beteiligten Städten in Workshops Demonstrationsvorhaben zu entwickeln, und andererseits, den Austausch zwischen den Modellregionen zu fördern. Unterzeichnet haben die UAM-Initiative neben Hamburg bisher Ingolstadt (DE), Genf (CH), Gent (BE) und Plovdiv (BG). Mit diesen und weiteren Städten, die ebenfalls eine Unterzeichnung planen, steht Hamburg in Kontakt.

In Hamburg hat im Juli 2018 der erste Workshop zur EIP-SCC stattgefunden. Weitere Workshops sind für das 3. Quartal 2018 geplant. Diese Workshops werden vom Hamburger Drohnen-Netzwerk „WiNDroVe“ und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) durchgeführt.

In den kommenden Jahren wird die Stadt das Netzwerk „WiNDroVe“ finanziell unterstützen. Darüber hinaus ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) in Kontakt mit Unternehmen aus dem Bereich Logistik, der Hamburg Port Authority

AöR (HPA), Firmen wie Airbus, Volocopter oder Lilium, die Flugtaxi entwickeln, sowie mit weiteren Hamburger Behörden und den Bezirksämtern, um eine größtmögliche Unterstützung bei der Entwicklung Hamburgs zur UAM-Modellstadt zu gewährleisten. Drohnen/Urban Air Mobility wird auch ein Thema des ITS-Weltkongresses 2021 in Hamburg sein.

Im Übrigen sieht der Senat hinsichtlich Urban Air Mobility seine Aufgabe im Wesentlichen in der Netzwerkunterstützung, der bedarfsgerechten Festlegung der Rahmenbedingungen sowie der Bereitstellung von öffentlicher Infrastruktur. Möglichkeiten der Unterstützung von Unternehmen mit innovativen Ideen prüft die BWVI – wie in anderen Innovationsfeldern auch – im Rahmen der existierenden Instrumente sowie im Einzelfall.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der HPA wie folgt:

1. *Seit dem 1. Oktober 2017 müssen Drohnen über 250g mit einem feuerfesten Schild mit Namen und Adresse versehen werden, um bei Unfällen den Besitzer ermitteln zu können. Wie viele Zwischenfälle sind dem Senat bekannt, bei denen festgestellt wurde, dass ein solches Schild nicht vorhanden war? Bitte aufschlüsseln nach Kontrollen und Unfällen.*

Der Polizei sind zwei Zwischenfälle im Sinne der Fragestellung anlässlich von Unfällen bekannt.

2. *Im Vergleich zu 2016 sind die Aufstiegsgenehmigungen von Drohnen um mehr als die Hälfte zurückgegangen. Der Senat erklärt dies mit dem Wegfall vieler gewerblicher Aufstiegsgenehmigungen ab April 2017. Liegen dem Senat darüber hinaus Erkenntnisse vor, dass andere Faktoren wie zum Beispiel der Weggang von Anbietern aus Hamburg für den Rückgang der Aufstiegsgenehmigungen mitverantwortlich sind?*

Dem Senat liegen keine entsprechenden Kenntnisse vor.

3. *Vor dem Hintergrund autonom fliegender Drohnen verweist der Senat auf Projekte der Europäischen Union wie „Urban Air Mobility Initiative“, um sichere autonome Drohnenflüge in städtischen Gebieten möglich zu machen. Wie gestaltet sich die Unterstützung des Projekts seitens des Senats konkret?*

Der Senat unterstützt durch aktive Beteiligung im Netzwerk und an dessen Veranstaltungen. Darüber hinaus erfolgt Unterstützung bei der Vernetzung zu anderen Akteuren und Clustern der Stadt, bei der Klärung rechtlicher Fragen, der Kommunikation und Abstimmung mit dem Bund oder der Identifizierung von Teststrecken beziehungsweise -flächen. Die BWVI führt zu letzterem Gespräche mit anderen Behörden, Landesbetrieben und Bezirksämtern. Im Übrigen siehe Vorbemerkung und Antwort zu 6.

4. *Neben dem Transport von Personen und Sachen ist der Einsatz von autonomen Drohnen ebenso in Produktions- und Logistikprozessen möglich. Plant der Senat gerade im Hinblick auf die maritime Wirtschaft (Kontext Smart Port) eigene Projekte, um (eventuell in Kooperation mit der freien Wirtschaft) innovative Ideen zu testen und im Erfolgsfall flächendeckend einzuführen?*
 - a. *Wenn ja, welche?*

Die HPA hat sich im Zuge mehrerer Projekte mit dem Einsatz von autonomen Drohnen im Hamburger Hafen befasst. So beteiligte sich die HPA im Jahr 2017 aktiv am WiNDroVE-Projekt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung zur wirtschaftlichen Nutzung von Drohnen im urbanen Umfeld am ZAL. Derzeit prüft die HPA erste Schritte, um das Thema „wirtschaftliche Nutzung von Drohnen“ zu testen. Darüber hinaus bereitet sie den Einsatz von Drohnen für Überwachungsflüge von Bauwerken und Baustellen vor. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

b. *Wenn nein, warum nicht?*

Entfällt.

5. *Der Senat schließt in seiner Antwort Cyberangriffe auf autonome Drohnen nicht aus, wenngleich aktuell noch keine der Polizei bekannten Fälle vorliegen. Angesichts des zu erwartenden Wachstums von autonom fliegenden Drohnen ist ein Sicherheitskonzept nötig, gerade vor dem Hintergrund des möglichen Transports sensibler und wertvoller Güter wie etwa Blutkonserven.*
- a. *Welche Gefahren- und Bedrohungsszenarien können aus Sicht des Senats mit autonom fliegenden Drohnen entstehen?*
- b. *Welche Überlegungen für ein entsprechendes Sicherheitskonzept hat der Senat bislang angestellt?*
- c. *Sind dem Senat diesbezüglich Sicherheitskonzepte aus anderen Bundesländern oder EU-Staaten bekannt und wird eine Adaptierung für Hamburg geplant?*

Wenn ja, wie sehen diese Konzepte aus?

Die Polizei Hamburg ist über die bundesweite Koordinierungsstelle (KoSt) Drohnen mit den anderen Bundesländern im ständigen Austausch. Darüber hinaus berührt die Fragestellung die Polizeitaktik, zu der aus grundsätzlichen Erwägungen zur Aufrechterhaltung der Wirksamkeit der Maßnahmen keine Angaben gemacht werden. Im Übrigen siehe Drs. 21/13538.

Im Rahmen der EU-Initiative steht Hamburg im Austausch mit anderen Städten, die die Absichtserklärung bereits unterzeichnet haben oder unterzeichnen wollen. Konkrete Konzepte dieser Städte sind der zuständigen Behörde nicht bekannt.

6. *Zurzeit wird das in Hamburg gestartete EU-Projekt „Urban Air Mobility Initiative“ nicht mit gesonderten Mitteln gefördert. Plant der Senat angesichts des großen Potenzials für Wirtschaft und Wissenschaft und der Vorreiterrolle anderer Städte in Deutschland, für diesen Bereich ein eigenes Budget bereitzustellen?*

Wenn ja, wie soll dieses Budget ausgestaltet werden?

Wenn nein, warum nicht?

Hamburg plant, die Initiative in den kommenden drei Jahren durch Personal- und Sachmittel für den weiteren Ausbau des Drohnen-Netzwerks „WiNDroVe“ finanziell zu unterstützen. Zur genaueren Ausgestaltung kann derzeit noch keine Auskunft erteilt werden.

7. *Laut Senatsauskunft (Drs. 21/13538) „beobachtet“ die zuständige Behörde die Entwicklung von Flugtaxis. Inwiefern werden die Entwicklungen „beobachtet“? Finden hier regelmäßig Gespräche statt, zum Beispiel mit in Hamburg ansässigen Unternehmen wie Airbus? Warum gibt es, anders als zum Beispiel in München, keine Überlegungen, innovative Pilotprojekte zu entwickeln und Hamburg vor dem Hintergrund des ITS-Weltkongresses 2021 beziehungsweise der Urban Air Mobility Initiative tatsächlich als innovative Metropole zu positionieren?*

Die zuständige Behörde führt regelmäßig Gespräche mit verschiedenen Unternehmen, auch zum Thema Flugtaxis, und geht davon aus, dass für Demonstrationsbeziehungsweise Pilotprojekte im Rahmen der EIP-UAM-Initiative Bundes- und EU-Mittel akquiriert werden können. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.