

## Mittel der EU für die Drohnen-Projekte AEROCEPTOR und CLOSEYE

DE

E-007499/2013

Antwort von Herrn Tajani  
im Namen der Kommission  
(21.8.2013)

Einleitung der Fragestellerin:

Im Projekt AEROCEPTOR finanziert die EU-Kommission Forschungen zur Nutzung einer Helikopterdrohne ("Vertical Takeoff and Landing", VTOL) zum Einsatz gegen "Nicht kooperierende Fahrzeuge" (Kommissionsdokument E-001904/2013). Die Drohne soll Vorrichtungen zur elektromagnetischen Störung zur Blockierung der Motorelektronik befördern. Möglich wäre auch der Einsatz von Netzen, in denen sich Räder von Fahrzeugen oder Propeller von Booten verwickeln sowie ein "Spezial-Polymerschaumstoff", der allmählich verhärtet und das Fahrzeug zum Halten bringt. Sofern dies nicht zielführend ist, könnten die Fahrzeuge mit "Durchstechen der Reifen" angehalten werden.

Helikopterdrohnen der Firma Schiebel ("CAMCOPTER S-100") werden mittlerweile von der deutschen und französischen Marine beschafft, die hierzu vorher Tests auf Korvetten durchführten. Im Rahmen des EU-Projektes "CLOSEYSE" wird ein "CAMCOPTER" für die grenzpolizeiliche Nutzung ausprobiert. Die deutsche Bundespolizei testet für ähnliche Zwecke die in etwa baugleichen "NEO S-300" der schweizer Firma Swiss UAV.

*In welchen Vorhaben finanziert die Europäische Union Forschungen mit VTOL-Drohnen, welche Zielsetzung haben diese und wer ist mit welchen Aufgaben daran beteiligt?*

Die Kommission finanziert unter dem aktuellen 7. RP<sup>1</sup> keine Forschung zu Drohnen an sich. Die genannten Projekte betreffen innovative operationelle Konzepte zur Vereinfachung des Einsatzes von ferngesteuerten Luftfahrtssystemen (RPAS) für zivile Zwecke (bzw. deren Validierung).

*Welche Drohnen welcher Hersteller werden in AEROCEPTOR und CLOSEYE eingesetzt, wer stellt diese zur Verfügung und welche Kosten entstehen dafür?*

Was die geplanten Tests bei AEROCEPTOR und CLOSEYE angeht, so setzt AEROCEPTOR den unbemannten Helikopter Yamaha Rmax bei seinen Tests ein – ein kommerzielles RPAS, das bereits einem der Mitglieder des Konsortiums gehört. Die damit zusammenhängenden Kosten werden auf 200.000 EUR geschätzt. CLOSEYE hat die Plattform, die für die Experimente mit der Meeresüberwachung benutzt werden soll, noch nicht ausgewählt. Der Einsatz von RPAS könnte in Erwägung gezogen werden.

*Welche Anlagen welcher Hersteller („Vorrichtungen zur elektromagnetischen Störung zur Blockierung der Motorelektronik“, „Netze, in denen sich Räder von Fahrzeugen oder Propeller von Booten verwickeln“, "Spezial-Polymerschaumstoff", "Durchstechen der Reifen" sowie sonstige Aufklärungstechnik) werden bei AEROCEPTOR und CLOSEYE getestet?*

Bisher hat AEROCEPTOR noch keine Nutzlast getestet. Die Tests werden davon abhängig sein,

---

<sup>1</sup> 7. Forschungsrahmenprogramm

ob diese Technik geeignet ist, Fahrzeuge wirksam und sicher zum Halten zu bringen und alle Anforderungen zu erfüllen, die sich aus zuvor durchgeführten Untersuchungen der sicherheitsrelevanten, ethischen und juristischen Aspekte ergaben. Dies wird in den nächsten Projektabschnitten bewertet werden. CLOSEYE plant Tests von Überwachungstechnik.

*Wann und wo finden bzw. fanden Testflüge innerhalb von AEROCEPTOR und CLOSEYE statt?*

AEROCEPTOR beabsichtigt, im Sommer 2015 Testflüge durchzuführen, und zwar entweder in INTA- Einrichtungen (Spanien) oder in ONERA-Einrichtungen (Frankreich). CLOSEYE plant Tests für 2015. Der (die) genaue(n) Testort(e) ist (sind) noch nicht festgelegt.

*Welche finanziellen EU-Mittel werden im aktuellen Forschungsrahmenprogramm für die Drohnenforschung aufgewendet und um welche Projekte handelt es sich dabei?*

Derzeit sind im MFR 2014-2020 keine Mittel für RPAS vorgesehen. Projekte, bei denen es um RPAS und ihre Nutzlasten geht, können an den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen von Horizont 2020 teilnehmen; hierbei sind die Regeln und die einschlägigen thematischen Komponenten zu berücksichtigen, wie es bereits im 7. RP der Fall ist. Dies geschieht auf der Ebene der Jahresarbeitsprogramme. Darüber hinaus arbeitet die Kommission derzeit an einem Fahrplan für die Nutzung des zivilen Luftraums durch RPAS. Diese Arbeiten könnten dazu führen, dass ein Teil der Technologien entwickelt wird, die nötig sind, damit zivile RPAS den Flugsicherheitsanforderungen entsprechen.