

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Dr. Lukas Köhler, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Katja Suding, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Entwicklungen in der autonomen Binnenschifffahrt

Die autonome Schifffahrt hat nach Ansicht der Fragesteller das Potenzial, die Logistik auf den Wasserstraßen zu verändern. Diese Entwicklung ist begrüßenswert, da sie zu einer Steigerung der Flexibilität und Effizienz der Schifffahrt und der Hafenlogistik führt. Autonome Schiffe haben Platz für zusätzlichen Stauraum, da keine herkömmliche Brücke, keine Klimaanlage, keine Kabinen und keine Wasserver- oder Abwasserentsorgung benötigt werden. Gleichzeitig ist neben den Technologien an Bord, vor allem die zusätzliche Ausstattung der digitalen Infrastruktur zur Kommunikation mit den Institutionen an Land oder anderen Fahrzeugen maßgeblich.

Projekte, wie das der Yara Birkeland in Kooperation mit der norwegischen Regierung, belegen nach Ansicht der Fragesteller das Potenzial autonomer Schifffahrt. Auch hierzulande gibt es bereits erste Bestrebungen sich die Vorteile der autonomen Schifffahrt zu Nutze zu machen. Erste (virtuelle) Testfelder sollen weitere Erkenntnisse für eine breite Anwendung der Hochtechnologie beleuchten (<https://www.dvz.de/rubriken/land/binnenschifffahrt/detail/news/autonome-binnenschifffahrt-nimmt-fahrt-auf.html>). Darüber hinaus hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Masterplan Binnenschiff zugesichert, sich kurzfristig für die automatisierte Binnenschifffahrt einzusetzen (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/masterplan-binnenschifffahrt-de.pdf?__blob=publicationFile). Allerdings ergeben sich neben der bloßen Machbarkeit weitere Fragen der Zertifizierung und Umsetzung. Diese Fragen sollen nachfolgend erörtert werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche technischen Hürden gilt es aus Sicht der Bundesregierung zu beseitigen, um eine schnellstmögliche Inbetriebnahme autonomer Schiffe zu ermöglichen?

2. Wie schätzt die Bundesregierung die deutschen Anstrengungen in der autonomen Schifffahrt im internationalen Vergleich ein?
3. Hält die Bundesregierung das Potenzial in der autonomen Schifffahrt für ausreichend, um solche Entwicklungen in Deutschland zu fördern?
4. Wann kann nach Einschätzung der Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der ersten (teil-)autonomen Schiffe in Deutschland gerechnet werden?
5. Wie hat sich das BMVI seit der Vorstellung des Masterplans Binnenschifffahrt für die automatisierte Binnenschifffahrt eingesetzt?
6. Wer ist nach Kenntnis der Bundesregierung konkret an der Planung für die autonome Binnenschifffahrt beteiligt?
7. Was sind die Zuständigkeiten für die Planung und Umsetzung innerhalb der Bundesregierung bei der autonomen Binnenschifffahrt?
8. Wie viele hauptamtliche Mitarbeiter der Ministerien befassen sich mit der autonomen Binnenschifffahrt?
9. Wie geht die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) mit dem Thema „autonome Binnenschifffahrt“ um?
10. Wie wird die Entwicklung der autonomen Binnenschifffahrt innerhalb der WSV betreut, und welche personellen Ressourcen werden zur Verfügung gestellt (bitte Personenzahl und Abteilung angeben)?
11. Welche Rolle spielt die WSV bei der Ausweisung von Testfeldern für die autonome Binnenschifffahrt?
12. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse über Fachkräftemangel im Bereich autonome Binnenschifffahrt vor?
13. Wenn ja, was plant die Bundesregierung, konkret zu unternehmen, um diesem Fachkräftemangel entgegenzuwirken?
14. Wurde die Untersuchung über die Änderungsbedürftigkeit der international geltenden Regelungen für die internationale Seefahrt vom Schiffsicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation vom Mai 2018 bereits abgeschlossen?
 - a) Wenn nein, wann wird die Untersuchung voraussichtlich abgeschlossen werden?
 - b) Wenn ja, zu welchen Erkenntnissen ist man in Bezug auf (teil-)autonome Binnenschifffahrt gekommen?
 - c) Welche dieser Ergebnisse wurden bereits in Bezug auf (teil-)autonome Binnenschifffahrt umgesetzt (bitte aufschlüsseln)?
15. Wie schätzt die Bundesregierung die Abdeckung mit Mobilfunkstandard 5G und 4G entlang der Bundeswasserstraßen ein?
16. Wie viel Prozent der Bundeswasserstraßen sind mit 5G, 4G, 3G abgedeckt (bitte einzeln aufschlüsseln)?
17. Ist die Abdeckung mit 5G entlang der Bundeswasserstraßen nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend, um (teil-)autonome Binnenschifffahrt zu ermöglichen, und wenn ja, warum?
18. Wie viele 5G- und 4G-Masten befinden sich insgesamt im Umkreis von 500 Metern Entfernung zur Fahrrinne an Bundeswasserstraßen (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

19. Wie teuer wäre nach Ansicht der Bundesregierung der Ausbau mit 5G-Masten im Umkreis von 500 Metern Entfernung zur Fahrrinne an Wasserstraßen?
20. Besitzt die Bundesregierung eine Strategie, um 5G und 4G entlang der Bundeswasserstraßen einzurichten?
 - a) Wenn ja, wie sieht der Zeitplan aus?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
21. Welche Initiativen zur Erforschung der (teil-)autonomen Binnenschifffahrt sind der Bundesregierung bekannt (bitte aufschlüsseln)?
22. Wie schätzt die Bundesregierung den Zugang zu 5G an Testfeldern für (teil-)autonome Binnenschifffahrt ein?
23. An welchen dieser Initiativen ist der Bund mit eigenen Fördergeldern beteiligt, und in welcher Höhe?
24. Wie hoch ist die Fördermenge des Bundes für (teil-)autonome Binnenschifffahrt, und wie gestaltete sich der Mittelabfluss in den letzten fünf Jahren?
25. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung weitere Testfelder für (teil-)autonome Binnenschifffahrt geplant, und wenn ja, welche?
26. Was hat die Zusammenarbeit des BMVI mit den übrigen Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Bezug auf die schifffahrtsspezifischen Regelungen, die für die automatisierte Navigation und für das autonome Fahren erforderlich sind, bisher ergeben?
27. Wann rechnet die Bundesregierung mit abgestimmten Regelungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Bezug auf die schifffahrtsspezifischen Regelungen, die für die automatisierte Navigation und für das autonome Fahren erforderlich sind?
28. Welche Probleme gilt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf die schifffahrtsspezifischen Regelungen zu lösen, die für die automatisierte Navigation und für das autonome Fahren erforderlich sind?

Berlin, den 17. September 2020

Christian Lindner und Fraktion

