

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/3098 –

Autonomes Fahren in der Schifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Schifffahrt befindet sich bereits seit längerem in einer Welle der Automatisierung und Digitalisierung. An Bord, im Maschinenraum und auf der Brücke gibt es bereits viele automatisierte Vorgänge. Die in diesem Feld tätigen Unternehmen treiben weiterhin ihre Entwicklungsarbeit voran. Die zunehmende Vernetzung zwischen Land und See zum Informations- und Datenaustausch ist das offensichtlichste Beispiel eines allgemeineren Trends. Diese Entwicklung zu erkennen, für seine Zwecke zu nutzen und mit eigenen Ideen zu versehen, ist eine entscheidende Zukunftsaufgabe für den maritimen Standort Deutschland.

Beim Thema autonomes Fahren sind derzeit noch nicht alle technischen und rechtlichen Fragen geklärt. Aber die Entwicklungen zeigen: Es handelt sich nur um eine Frage der Zeit, bis autonom fahrende LKWs auf unseren Straßen unterwegs sind. Damit die Schifffahrt angesichts dieser Entwicklung wettbewerbsfähig bleibt und die maritimen Standorte ihren Standortvorteil Wasser nicht verlieren, ist es sinnvoll, das Thema autonom fahrende Schiffe voranzubringen.

1. Wie schätzt die Bundesregierung die Chancen und die Zukunftsfähigkeit der autonomen Schifffahrt in Deutschland ein?

Nach Einschätzung der Bundesregierung wird der Grad der Automatisierung im Seeverkehr insbesondere durch fortschreitende Entwicklungen im Bereich neuer Sensortechnologien, neuer Sicherheitssysteme mit Echtzeitfähigkeiten und Entwicklungen im Bereich der künstlichen Intelligenz und der Digitalisierung weiter zunehmen. Hoch automatisierte, ferngesteuerte oder voll autonom fahrende Schiffe und Systeme werden weitreichende Auswirkungen auf den gesamten maritimen Sektor haben und analog zur Automatisierung des landgebundenen Verkehrs schrittweise den Weg in die Anwendung finden.

2. Wie schätzt die Bundesregierung die deutschen Anstrengungen in der autonomen Schifffahrt im internationalen Vergleich ein?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

3. Hält die Bundesregierung das Potential in der autonomen Schifffahrt für ausreichend, um solche Entwicklungen auch in Deutschland zu fördern?

Für eine Einschätzung, ob das Potenzial in der autonomen Schifffahrt für eine Förderung ausreicht, liegen der Bundesregierung zurzeit keine ausreichenden Erkenntnisse vor.

4. Wann kann nach Einschätzung der Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der ersten (teil-) autonomen Schiffe in Deutschland gerechnet werden?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine aktuellen Erkenntnisse vor.

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

Für die internationale Seefahrt muss das Regelwerk der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angepasst werden. Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat im Mai 2018 damit begonnen zu untersuchen, welche international geltenden Regelungen betroffen sind und geändert werden müssen. Zu bestehenden technischen Hürden hat die Bundesregierung keine aktuellen Erkenntnisse.

6. Wann plant die Bundesregierung, die entsprechenden juristischen Änderungen vorzunehmen, und sind auch Abweichungen von der Schiffsbesetzungsordnung angedacht?

Derzeit ist der Regelungsbedarf noch nicht abschließend geklärt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Welche Pilotprojekte sind der Bundesregierung zur autonomen Schifffahrt bekannt?

Die Erforschung und Erprobung von Systemen zur autonomen Schifffahrt ist derzeit u. a. Gegenstand von Förderprojekten im Rahmen des Maritimen Forschungsprogramms. Im Leitprojekt „FernSAMS – Einsatz ferngesteuerter Schlepper bei An- und Ablegemanövern großer Schiffe“ geht es z. B. um die Entwicklung und Erprobung von vier automatisierten Schleppern, die im Verbund mit einem bemannten Leitschlepper wirken. Hierbei stehen auch Fragen zu erforderlichen Infrastrukturanpassungen im Hafen im Fokus des Projektes. Darüber hinaus leisten eine Reihe von Förderprojekten der Förderlinie „Echtzeittechnologien für die Maritime Sicherheit“ Beiträge zum Thema; hier geht es beispielsweise um die Erfassung und Verarbeitung von echtzeitbasierten Daten zur e-Navigation, Verkehrsleitung und Routenführung (u. a. Schiff-zu-Schiff-Datenaustausch auf hoher See).

8. Plant die Bundesregierung, Synergien zwischen den einzelnen Projekten herzustellen?

Wenn ja, wie?

Nach Einschätzung der Bundesregierung ist die Nutzung von Synergiepotentialen in den Bereichen autonome Systeme, Sensorik und Datenübertragung sowie die Kooperation mit Branchen wie der Luft- und Raumfahrt und der Automobilin-

dustrie von großer Bedeutung für die weitere Entwicklung. Unter anderem soll im Rahmen des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT) die Gestaltung von bedarfsgerechten Forschungsprogrammen erreicht werden.

9. In welchen Regionen Deutschlands ist autonome Schifffahrt nach Kenntnis der Bundesregierung bereits heute möglich (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Bisher ist in Deutschland kein Bereich für einen regulären autonomen Schiffsverkehr ausgewiesen.

10. Welche Regionen sind nach Einschätzung der Bundesregierung in Deutschland besonders attraktiv für autonome Schifffahrt?

Nach ersten Gesprächen mit der Wirtschaft sind dies Stadtgebiete mit einem verzweigten Wasserstraßennetz wie z. B. Berlin, der Bereich der Unterelbe und großflächige Häfen.

11. Welche Vorteile ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus der autonomen Schifffahrt?

Aus Sicht der Bundesregierung ist diese Frage durch die deutschen Marktakteure zu beantworten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

12. Wie müsste nach Einschätzung der Bundesregierung eine Infrastruktur für die autonome Schifffahrt aussehen?
13. Wie teuer ist eine flächendeckende Infrastruktur für die autonome Schifffahrt nach Einschätzung der Bundesregierung?
14. Gibt es von Seiten der Bundesregierung bereits Berechnungen für ein mögliches Kosten-Nutzen-Verhältnis in Anlehnung an die Grundkonzeption zum Bundesverkehrswegeplan 2030?
15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass durch autonome Schifffahrt auch bislang kaum noch genutzte kleinere Wasserstraßen effektiver genutzt werden könnten, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 12 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse und keine Wirtschaftlichkeitsberechnung vor.

16. Plant die Bundesregierung, Testgebiete für autonome Schifffahrt auszuweisen, wie es in Norwegen geschieht?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant Gebiete auszuweisen, in denen autonome Schiffe und Systeme zu Testzwecken operieren können.

17. Auf welche relevanten Aspekte der autonomen Schifffahrt wird die Bundesregierung bei der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbarten Modernisierung des Schifffahrtsrechts eingehen?

Wenn keine, warum nicht?

Der Umfang des Modernisierungsprojektes ist derzeit noch nicht abschließend geklärt. Welche Aspekte der autonomen Schifffahrt aufgenommen werden können, kann erst nach Feststellung des Regelungsbedarfs für autonome Schiffe und Systeme bestimmt werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.