

## Stellungnahme des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) und der Universität Duisburg-Essen zum Antrag der CDU/CSU-Fraktion vom 20.02.2024, Drucksache 20/10386 „Binnenschifffahrt stärken“

Wir stimmen der in dem Antrag der Unionsfraktion beschriebenen Bedeutung der Binnenschifffahrt zur Entlastung der Straße und Schiene zu und unterstützen den Vorschlag, die Entwicklung der Binnenschifffahrt als nationale Aufgabe zu verstehen. Aufgrund der substantziellen Kapazitätsreserven der Wasserstraße kann die Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor und zur Standortsicherung wichtiger Industriezweige in Deutschland leisten. Allerdings steht die Binnenschifffahrt vor großen Herausforderungen. Hierzu gehören insbesondere die Dekarbonisierung, die Folgen des Klimawandels (z. B. ausgedehnte Niedrigwasserperioden) und der Fachkräftemangel. Auf die Bewältigung dieser Herausforderungen sollte daher der Fokus gelegt werden. Der bereits begonnene Innovationsschub in der Binnenschifffahrt sollte intensiviert werden.

Aufgrund der Wechselwirkung zwischen Schiff und Wasserstraße ist die Nutzung der o. g. Potenziale der Binnenschifffahrt nur dann möglich, wenn Schiff und Wasserstraße als System verstanden und optimiert werden. So sollten beispielsweise Infrastrukturprojekte der Wasserstraße u. a. zukünftige innovative Schiffskonzepte berücksichtigen.

- Zur Bewältigung der o. g. Herausforderungen ist die Fortsetzung und Beschleunigung der Modernisierung der Schiffsflotte erforderlich. Diese umfasst die weitere Steigerung der Energieeffizienz und die Dekarbonisierung durch neue Antriebssysteme zur Erreichung der Klimaneutralität. Dabei sollte der Fokus neben der teilweise bereits heute marktfähigen Umstellung kleinerer Passagierschiffe auf emissionsfreie Antriebe zeitnah auf den größten Emittenten, d. h. den Güterschiffen liegen. Neben der Fortsetzung des Förderprogramms zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen kann hierzu auch die baldige Einbindung der Binnenschifffahrt in das EU-Emissionssystem beitragen (vgl. Punkt 9 des Schreibens der Unionsfraktion). Entsprechende erste Schritte wurden beispielsweise in den Niederlanden bereits eingeleitet<sup>1</sup>. Auch bei der Einführung klimafreundlicher Kraftstoffe (RED III, vgl. Punkt 22 des Antrags der Unionsfraktion) sind (unseres Wissens nach) die Niederländer relativ weit und nehmen die Treibstofflieferanten in die Pflicht, die Anteile nachhaltiger Treibstoffe zu erhöhen. Andererseits gehören hierzu innovative Schiffskonzepte zur Anpassung an niedrigere Wasserstände. Neue Schiffskonzepte sind in Verbindung mit den genannten wasserbaulichen Konzepten unter Berücksichtigung des o. g. Systemansatzes zu realisieren.
- Die Behebung der Engpässe beim nautischen Personal erfordert verschiedene Ansätze. Hierzu gehören die Automatisierung verschiedener Aufgaben an Bord und die damit verbundene Anpassung der Vorschriften. In diesem Kontext wurden in den letzten Jahren einige Forschungsprojekte unter Beteiligung von Forschungseinrichtungen, Gewerbe und Verwaltung durchgeführt. Die Verwertung der Forschungsergebnisse wurde bereits eingeleitet. Einzelne Unternehmen haben damit begonnen, Technologien für die Fernsteuerung von Schiffen einzuführen. Weiterhin arbeitet die Verwaltung daran, die Sicherheitsvorschriften anzupassen. Die Förderung und Einführung solcher Technologien sollten aus unserer Sicht fortgesetzt werden.

<sup>1</sup> <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2024/04/17/kabinet-zet-wens-om-binnenvaart-onder-eu-ets2-tebrengen-door-brandstof-wordt-duurder/?gdpr=accept> (Kraftstofflieferanten müssen ab 2027 ETS-Zertifikate für die von ihnen verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen bezahlen, die dann an die Endkunden weitergeleitet werden).

- Die Infrastruktur der Wasserstraßen und Häfen und ihre Bauwerke sollten unter Berücksichtigung neuer und zukünftiger Schiffskonzepte (Systemansatz) modernisiert werden. Hierzu gehört u. a. eine IT-Infrastruktur. Zur Steigerung der Resilienz bei Niedrigwasser durch Gewährleistung entsprechender Mindestfahrrentiefen sind wasserbauliche Maßnahmen in Einklang mit ökonomischen und ökologischen Anforderungen und in Verbindung mit neuen Schiffskonzepten erforderlich.

Die Realisierung der genannten Aufgaben ist an verschiedene Voraussetzungen geknüpft: Neben den erforderlichen Investitionen ist eine umfassende Forschung, Entwicklung und Erprobung bereits vorhandener Technologien unter Beteiligung des Gewerbes notwendig. Die Modernisierung der Schiffsflotte bedarf einer entsprechenden Werftkapazität in Deutschland bzw. Europa. Daher sollte darüber nachgedacht werden, die vorhandene Werftkapazität zu ertüchtigen und auszubauen.

Autoren: Bettar O. el Moctar (Univ. Duisburg-Essen, DST), Rupert Henn (DST), Joachim Zöllner (DST) und Benjamin Friedhoff (DST)