

Mehr Tempo gefordert

Laut Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) können Binnenschiffe rein technisch schon heute ohne Besatzung fahren. Für den alltäglichen Einsatz gibt es jedoch noch rechtliche Hürden, die nach Ansicht des Verbands so schnell wie möglich beseitigt werden sollen.



Sarah Kühn

Automatisierung im Betrieb könnte dem Fachkräftemangel in Deutschland nachhaltig entgegenwirken.

Dem automatisierten Fahren gehört die Zukunft, so auch auf Schifffahrtswegen. Anders als im Straßenverkehr fehlen in der Binnenschifffahrt laut GDV derzeit jedoch noch klare Regelungen. Jörg Asmussen, Hauptgeschäftsführer des GDV betont, dass Transportversicherer trotz der bisher kaum bekannten Risiken bereit sind, auch automatisierte Binnenschiffe zu versichern, damit diese so schnell wie möglich aus Pilotprojekten in den täglichen Einsatz kommen. Den klaren Rechtsrahmen in Deutschland mit Gesetzen zum automatisierten und autonomen Fahren auf der Straße brauche man auch für die internationale Binnenschifffahrt, so Asmussen. Laut ihm sollten die neue Bundesregierung und die zuständigen Flusskommissionen mit Standards und gesetzlichen Regeln die technische Entwicklung weiter beschleunigen, den Wettbewerb beflügeln und die Sicherheit maximieren.

Einheitlich und transparent

Konkret setzen sich die Transportversicherer für Lösungen in drei Bereichen ein: Standards für die Fahrtauglichkeit, Datentransparenz sowie klare Verantwortlichkeiten. Auf diesem Weg soll ein Sicherheitsniveau gewährleistet werden, das mindestens der Sicherheit herkömmlicher Binnenschiffe entspreche. Dafür brauche es jedoch ein gemeinsames Verständnis, unter welchen Voraussetzungen ein automatisiertes Schiff überhaupt fahren darf. Dabei stellen sich Fragen wie: Braucht es eine Min-

destbesatzung? Mit welcher Kommunikations-, Sensor-, Navigations- und Sicherheitstechnik muss es ausgerüstet sein? Wie kann es gegen Cyberangriffe geschützt werden? Wer lässt das Schiff zu und bescheinigt, dass es automatisiert oder ferngesteuert fahren darf – also ohne Menschen auf der Brücke?

Die Fahrdaten der so zugelassenen Schiffe müssten nach Ansicht des GDV dann in einem standardisierten Format und in Echtzeit den Versicherern zur Verfügung stehen. „Versicherer brauchen valide Daten, um sowohl das Risiko der neuen Technologien bewerten als auch etwaige Schäden präzise beurteilen und schnell regulieren zu können“, argumentiert Asmussen. Schließlich müsse jederzeit klar sein, wer wann für die Führung des Schiffes verantwortlich ist. „Auch bei automatisierten Schiffen muss zu jedem Zeitpunkt ein Mensch für die Einhaltung von Bestimmungen verantwortlich sein und es muss klar sein, welche konkrete Person das in der jeweiligen Situation ist“,

Anzeige

Fahren mit dem Original

Manöver im Griff

Flottenmanagement der nächsten Generation

argonics.de/produkte

Förderung verlängert bis Dezember 2026!



flashmovie - stockadobe.com



Versicherer fordern einheitliche Standards, transparente Daten und klare Verantwortlichkeiten für die automatisierte Binnenschifffahrt.

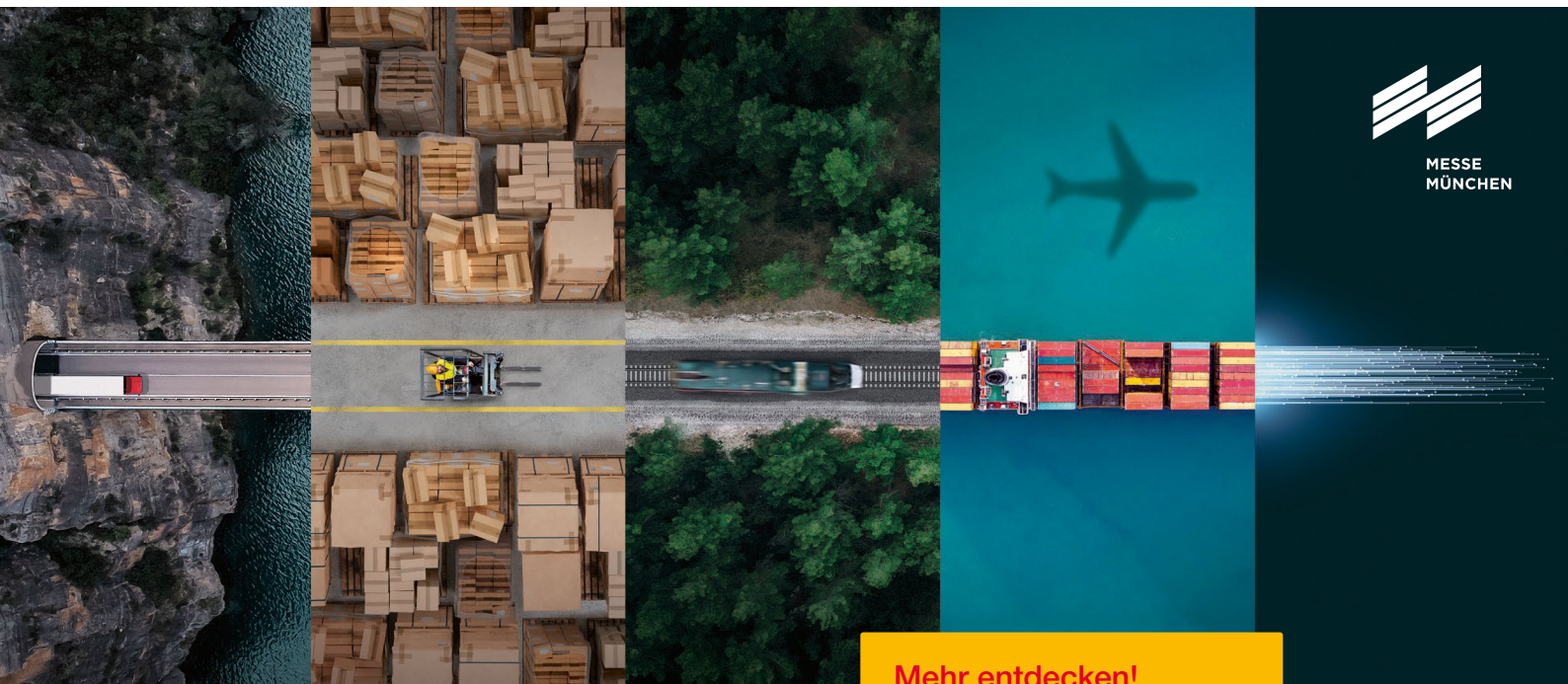
fährt Asmussen fort. Das könne ebenso eine etwaige Besatzung an Bord, wie ein Schiffsführer in einer Fernsteuerungszentrale sein, der das Schiff aus der Ferne überwacht.

Sowohl Deutschland als auch die Niederlande zählen zu den bedeutendsten Binnenschifffahrtsländern Europas und tragen maßgeblich zu einer effizienten und nachhaltigen Beförderung

von Gütern bei. Der europäische Binnenschifffahrtssektor hat jedoch mit einem starken Fachkräftemangel zu kämpfen. Die automatisierte Binnenschifffahrt könnte dieser Herausforderung entgegenwirken. Das Positionspapier des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft können Sie auf gdv.de/gdv/medien herunterladen.

saku

Anzeige



**MESSE
MÜNCHEN**

Mehr entdecken!

transportlogistic.de/besucher

Experience Connectivity

2.-5. Juni 2025
Messe München

**tl transport
logistic**
the leading exhibition