


Wiebke Petersen (VDR - Hamburg)

Von: Martin Kroeger (VDR - Hamburg)
Gesendet: Donnerstag, 15. August 2024 15:12
An: 
Betreff: Küstenschiffs-Förderrichtlinie NaMKü

Sehr geehrte 

wir wenden uns mit diesem Anschreiben an Sie, um Ihr Haus über einige Schwierigkeiten im Umgang mit der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“ (NaMKü) zu informieren.

Mit großem Bedauern nehmen wir eine kürzlich getätigte Aussage im Rahmen einer Online-Informationsveranstaltung Ihres Hauses zur NaMKü zur Kenntnis, auf der wir informiert wurden, dass unter dem 5. Förderaufruf der NaMKü jegliche Förderung von Projekten mit Wasserstoffbezug ausgeschlossen sein soll. Diese Aussage überraschte uns sehr, zumal eine solche Vorgabe nicht in der Richtlinie oder dem aktuellen Förderaufruf aufgeführt ist. Wasserstofftechnologien als ein wichtiger Grundpfeiler der Dekarbonisierung auch in der Schifffahrt - etwa im Rahmen eines Einsatzes von Brennstoffzellen - sind unseres Erachtens essentiell für die Entwicklung fortschrittlicher Green-Shipping-Technologien. Wir möchten deshalb dafür plädieren, dass eine Förderung von Projekten mit Wasserstoffbezug unter der NaMKü möglich sein sollte.

Zusätzlich möchten wir auf einen Punkt hinweisen, den der Projektträger TÜV Rheinland Consulting GmbH im Rahmen der Online-Informationsveranstaltung zur Anwendung der NaMKü darstellte, und der uns sehr überrascht hat. Laut Projektträger sollen Schiffe mit einem CII-Index der Kategorie D und E zum Zeitpunkt der Antragstellung von einer Förderung im Rahmen der NaMKü ausgeschlossen sein. Dieses Kriterium ist weder in der Richtlinie noch im 5. Förderaufruf enthalten. Unseres Erachtens ist es auch kontraproduktiv, Schiffe, die noch nicht besonders energieeffizient sind, von der Förderung auszuschließen. Gerade diese Schiffe benötigen Fördermittel, um die notwendigen Verbesserungen in Sachen Green Shipping-Performance tatsächlich zu erzielen.

Zudem ist inzwischen von vielen Verbänden und Reedereien auch in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO anhand von konkreten Datenanalysen der Flotten vorgebracht worden, dass die Einstufung im CII-Index häufig vom Einsatz der Schiffe und nicht von deren Energieeffizienz abhängt, was das CII-Rating in vielen Fällen ad absurdum führt.

Da die CII-Formel maßgeblich auf der zurückgelegten Seestrecke bzw. Entfernung basiert, bekommen Schiffe mit längeren Reisen ein besseres CII-Rating, kürzere Reisen werden hingegen wegen des höheren Anteils an Hafenliegezeiten weitaus schlechter bewertet. Die beste Bewertung unter dem CII erhalten Schiffe, die ganzjährig ohne Ladung lediglich in Ballast fahren. Das CII-Rating verschlechtert sich zudem durch lange Wartezeiten auf Reede oder eine verzögerte Abfertigung im Hafen, weil Kraftstoff verbraucht wird, aber keine Ladung transportiert wird. Die Beispiele zeigen, dass die CII-Matrix längst noch nicht ausgereift ist, um als Ausschlusskriterium für eine Förderrichtlinie auf nationaler Ebene zu dienen. Das CII-Rating als Ausschlusskriterium unter der NaMKü zu verwenden, ohne dass dies in der Richtlinie oder dem Förderaufruf vorgegeben wird, ist für uns entsprechend unverständlich und trägt nicht zur Transparenz der Förderbedingungen bei.

Nur am Rande möchten wir darauf hinweisen, dass wir besorgt zur Kenntnis nehmen, dass der NaMKü Haushaltstitel im aktuellen Entwurf des Bundeshaushaltes nicht nur in der Summe in den kommenden Jahren stark reduziert, sondern nunmehr auch ohne Verpflichtungsermächtigung aufgenommen wurde, somit eine Leistung aus dem Haushaltstitel für mehrjährige Projekte in Zukunft nicht mehr möglich sein wird. Aufgrund der oftmals langen Planungszeiten in der Schifffahrt für Umbau- und Neubauprojekte, sowie des grundsätzlichen Verbotes des

vorzeitigen Maßnahmebeginns, wird die Inanspruchnahme der Förderung unter der NaMKü für Schifffahrtsprojekte zur Dekarbonisierung dadurch enorm erschwert bzw. in Zukunft in vielen Fällen nicht mehr möglich sein.

Wir möchten daher dringend anregen, die Richtlinie als zentrales Förderinstrument der Küstenschifffahrt zu erhalten und die Fördervoraussetzungen so anzupassen, dass die Schifffahrt bei der Transformation zur Klimaneutralität auch weiterhin wirksam unterstützt wird.

Gerne stehen wir für weitere Gespräche in dieser Sache zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Martin Kröger

Dr. Martin Kröger LL.M. (Cape Town)
Hauptgeschäftsführer
VDR - Verband Deutscher Reeder

Burchardstr. 24
20095 Hamburg
Tel: +49 40 350 97 220
Mobil: +49 162 202 20 02
kroeger@reederverband.de
www.reederverband.de