Verband Deutscher Reeder

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.

VSM VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

Patrick Schnieder
Bundesminister für Verkehr
Invalidenstraße 44
10117 Berlin

18. Juli 2025

Klima- und Transformationsfonds (KTF) und maritime Wirtschaft – Fortführung und Verstetigung des NaMKü-Förderprogramms

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

als führende Bundesverbände der maritimen Wirtschaft begrüßen wir die Entscheidung der Bundesregierung, im Rahmen des Klima- und Transformationsfonds (KTF) erstmals einen eigenen Titel für die maritime Wirtschaft zu schaffen, uneingeschränkt. Dies ist ein wichtiges Signal für die Bedeutung unserer Branche im Kontext von Klimaschutz und nachhaltiger Transformation.

Zugleich verbinden wir mit dem neuen Titel die Erwartung, dass Schifffahrt, Häfen und Schiffbau beim Aufbau dringend benötigter neuer Förderprogramme zur Unterstützung der zeitnahen Transformation hin zu einem klimaneutralen Verkehrsträger angemessen und wirkungsvoll berücksichtigt werden. Die maritime Branche steht vor erheblichen technologischen und wirtschaftlichen Herausforderungen, um ihre ambitionierten Klimaziele erreichen zu können. -Für die Dekarbonisierung braucht es gezielte staatliche Impulse und verlässliche Rahmenbedingungen.

Gerade vor dem Hintergrund der erheblichen Mittel, die von der deutschen Seeschifffahrt über das Europäische Emissionshandelssystem (EU ETS) in den KTF eingebracht werden, ist es aus unserer Sicht unerlässlich, dass diese Beiträge in Form gezielter Fördermaßnahmen auch wieder der maritimen Branche zugutekommen. Nur so kann eine faire und wirksame Transformation der Schifffahrt hin zu einem klimaneutralen Verkehrsträger gelingen. Dabei sollte unbedingt auch der Fortbestand erfolgreicher Förderinstrumente gesichert werden.

Die Förderrichtlinie zur „Nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen“ (NaMKü) ist ein eben solches erfolgreiches Förderprogramm und hat sich als ausgesprochen praxistaugliches und wirksames Instrument bewährt. Durch die bisherigen sechs Förderaufrufe konnten gezielt Investitionen deutscher Reedereien in emissionsärmere, effizientere sowie besonders innovative und zukunftsfähige Schiffe ermöglicht werden – Investitionen, die ohne diese Unterstützung vielfach nicht realisierbar gewesen wären. So konnte beispielsweise eine mittelständische Reederei aus Niedersachsen mit Hilfe der NaMKü-Förderung den Antrieb eines bestehenden Küstenmotorschiffs auf eine emissionsarme Antriebsform umrüsten – eine Maßnahme, die eine deutliche Reduktion von CO_2-, NO_x- und Feinstaubemissionen im Küstenverkehr bewirkt.

Verband Deutscher Reeder e.V.
Burchardstraße 24 – 20095 Hamburg
Telefon +49 (0) 40 35 09 7-0
E-Mail: vdr@reederverband.de
Lobbyregister des Deutschen Bundestages:
R002761

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.
Schopenstehl 15 – 20095 Hamburg
Telefon +49 (0) 40 32 60 82
E-Mail: info@schiffsmakler.de
Lobbyregister des Deutschen Bundestages:
R004386

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Steinhöft 11 – 20459 Hamburg
Telefon +49 (0) 40 28 01 52-0
E-Mail: info@vsm.de
Lobbyregister des Deutschen Bundestages:
R000822

In einem anderen Fall wurde der Bau eines neuen, batterieelektrisch unterstützten Feederschiffs mit Landstromanschluss durch eine inhabergeführte Reederei kofinanziert. Ein zukunftsweisendes Projekt mit einem Schiff, das im Hafen emissionsfrei betrieben werden kann und eine neue Generation energieeffizienter Kurzstreckenschiffe markiert. Auch wurde einer deutschen Reederei die Umrüstung einer Fähre auf einen diesel-elektrischen Hybridantrieb mit einem sehr großem, besonders innovativen Batteriespeicher ermöglicht.

Dies sind nur einige Beispiele, die den hohen Nutzen dieses Programms verdeutlichen, ökologisch wie wirtschaftlich. Die NaMKü-Förderung hilft dabei der Umwelt, aber auch den Reedereien, das First-Mover-Risiko abzufedern, indem sie die Mehrkosten für innovative, emissionsarme Technologien zumindest zu einem beachtlichen Teil ausgleicht, bevor diese sich am Markt wirtschaftlich durchgesetzt haben. Deshalb halten wir eine Fortführung des NaMKü-Programms mit einer überarbeiteten Förderrichtlinie und einem bedarfsorientierten jährlichen Budget von zumindest 50 Mio. EUR für dringend geboten, auch wenn wir wissen, dass z.B. die norwegische Regierung sogar 75 Mio. EUR p.a. für ein ähnliches Programm zur Verfügung gestellt hat.

Das Gleiche gilt für das ebenfalls sehr erfolgreiche Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“, mit dem die Automatisierung und die Elektrifizierung von Fahrgastbinnenschiffen einen großen Schub erhalten hat. Bereits eine Studie der ZKR von 2019 zeigte, dass die Binnenschifffahrt ohne Förderprogramme nicht in der Lage sein wird, die gewaltigen Kosten der Transformation zu stemmen. Deswegen schuf der damalige Verkehrsminister Andreas Scheuer im Rahmen des Masterplans Binnenschifffahrt dieses sehr erfolgreiche Förderprogramm für die Binnenschifffahrt, dessen Mittel aktuell leider wieder deutlich zurückgefahren werden. Nach unserer Einschätzung und nach Rücksprache mit Mitgliedsunternehmen gehen wir fest davon aus, dass die Nachfrage in Deutschland nach entsprechenden Fördermaßnahmen auch in Zukunft hoch bleiben wird – nicht zuletzt, weil die strengen Anforderungen zum gesteigerten Klimaschutz an die See- und Binnenschifffahrt weiter steigen werden.

Bereits ab September dieses Jahres werden über das EU ETS voraussichtlich rund 9 Milliarden Euro jährlich aus der Schifffahrt in die Haushalte der EU-Mitgliedstaaten fließen. Ein erheblicher Teil davon kommt über die Containerlinien und ihre Dienstleister, insbesondere die deutschen Tramp-Reeder, in den nationalen Klima- und Transformationsfonds (KTF) in Deutschland.

Auch wenn das NaMKü- und das Binnenschiffsförderprogramm formal nicht aus dem KTF gespeist werden, erscheint es sowohl sachlich als auch politisch konsequent und notwendig, einen Teil dieser Mittel gezielt für die maritime Transformation einzusetzen. Bislang spiegelt sich dieses Ziel jedoch nur unzureichend in den haushälterischen Planungen wider.

Die Einführung eines eigenen Haushaltstitels im KTF stellt einen wichtigen Schritt dar. Sie darf jedoch keinesfalls mit der Einstellung bewährter Förderprogramme einhergehen. Vielmehr braucht es, gerade angesichts der erheblichen Zahlungen, die die Schifffahrt über das EU-Emissionshandelssystem leistet, ein deutliches, spürbares Plus an Fördermitteln für praxistaugliche Maßnahmen, in der strukturellen Ausgestaltung ebenso wie im finanziellen Umfang. Nur unter diesen Voraussetzungen kann die Transformation der deutschen Schifffahrt hin zu einem klimaneutralen Verkehrsträger glaubwürdig, planbar und wirksam gelingen.

Hinzu kommt: Neben den bestehenden europäischen Klimaschutzmaßnahmen ist im Oktober dieses Jahres mit der Verabschiedung eines neuen globalen Klimaschutzinstruments durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zu rechnen. Aus dieser Maßnahme dürfte ein erheblicher zusätzlicher Investitionsimpuls für Umrüstungen und Neubauten in der deutschen Handelsflotte resultieren.

Gerade jetzt ist es daher von zentraler Bedeutung, die maritime Wirtschaft mit einer klugen, verlässlichen und ausreichend ausgestatteten Förderpolitik bei ihren Bemühungen zu Dekarbonisierung zu unterstützen, um nicht nur schnellstmöglich Klimaneutralität zu erreichen, sondern auch um im sich verschärfenden internationalen Wettbewerb bestehen zu können.

Die NaMKü-Förderung hat sich (ebenso wie die Binnenschiffsförderung) in diesem Kontext als zentrales, praxiserprobtes Instrument erwiesen. Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn dieses erfolgreiche Programm in Form einer weiterentwickelten Richtlinie und mit weiteren Förderaufrufen neben dem neuen

KTF-Titel fortgeführt und ausgebaut wird. Es wäre sachlich geboten, die NaMKü nach dem Vorbild des Binnenschifffördерprogramms noch deutlich attraktiver auszugestalten. Zugleich muss sichergestellt werden, dass die zusätzlich im KTF verfügbaren Mittel auch tatsächlich der maritimen Wirtschaft zugutekommen – insbesondere durch eine gezielte Unterstützung der vielen in Deutschland ansässigen kleinen und mittelständischen Unternehmen auf ihrem Weg zur Klimaneutralität.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass es den Verbänden im Jahr 2023 gelungen ist, die europäischen Taxonomieregeln fachlich zu verbessern, sodass ab dem 1. Januar 2026 nicht mehr nur Schiffsantriebe mit null-Emissionen am Schornstein gefördert werden dürfen, sondern auch Antriebe, die den Regeln der FuelEUMaritime-Verordnung entsprechen. Der Fortschritt in den Regularien kann aber nur Fahrt in die Transformation bringen, wenn auch die deutsche Förderkulisse daran angepasst wird.

Als Fachverbände der maritimen Wirtschaft aus den Bereichen Schifffahrt, Schiffsmaklerei, Schiffbau und Meerestechnik bringen wir uns dabei sehr gerne mit unserer Erfahrung und Expertise ein – und stehen für einen weiterführenden, vertieften Austausch jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

Dr. Martin Kröger
Hauptgeschäftsführer
Verband Deutscher Reeder e. V.

Dr. Alexander Geisler
Hauptgeschäftsführer
Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.

Dr. Reinhard Lüken
Hauptgeschäftsführer
Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.

Verband Deutscher Reeder e.V.
Burchardstraße 24 – 20095 Hamburg
Telefon +49 (0) 40 35 09 7-0
E-Mail: vdr@reederverband.de
Lobbyregister des Deutschen Bundestages:
R002761

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.
Schopenstehl 15 – 20095 Hamburg
Telefon +49 (0) 40 32 60 82
E-Mail: info@schiffsmakler.de
Lobbyregister des Deutschen Bundestages:
R004386

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Steinhöft 11 – 20459 Hamburg
Telefon +49 (0) 40 28 01 52-0
E-Mail: info@vsm.de
Lobbyregister des Deutschen Bundestages:
R000822