

## Verbändeanhörung Nationaler Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt (NAPS)

**Der en2x Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. und der MEW – Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. bedanken sich für die Möglichkeit, zum Entwurf des Nationalen Aktionsplans klimafreundliche Schifffahrt (NAPS) Stellung zu nehmen.**

Wir begrüßen die Entwicklung eines Nationalen Aktionsplans zur Erreichung einer klimafreundlichen Schifffahrt (NAPS) in einem partizipativen Prozess, der die Interessen aller mit der Binnen- und Seeschifffahrt verbundenen Branchen einbezieht. Gerne tragen wir unsere Belange auch zu dessen weiterer Entwicklung bei.

Betonen möchten wir, dass es wichtig ist, dass die Bundesregierung sich dafür einsetzt, das Net-Zero-Framework der IMO möglichst schnell zu verabschieden. Dies ist aus unserer Sicht Voraussetzung dafür, einen globalen Weg zur klimafreundlichen Schifffahrt zu erreichen, ohne dass bestimmte Regionen Wettbewerbsnachteile erfahren.

### **Bedeutung der See- und Binnenschifffahrt für die Mineralölwirtschaft**

Mineralöl ist mit einem Anteil von rund 37 % am Endenergieverbrauch der wichtigste in Deutschland genutzte Energieträger<sup>i</sup> und stellt rund 70 % der Rohstoffbasis der organischen Chemie. Mehr als 85 % der Importe von Rohöl und Mineralölerzeugnissen erfolgen über den Seeweg; flüssige Mineralölerzeugnisse sind mit rund 19 % die wichtigste Gütergruppe der deutschen Binnenschifffahrt<sup>ii</sup>. Daraus folgt: Die Transformation hin zu klimaneutralen Gütern und Transporten muss die Rolle dieser Verkehrswege für Versorgungssicherheit und industrielle Wertschöpfung berücksichtigen. Niedrigwasser auf Binnenwasserstraßen reduziert verfügbare SchiffsKapazitäten erheblich, verteuert Transporte und gefährdet die Versorgung mit Energieprodukten, da Ausweichverkehre nur begrenzt verfügbar sind. Der NAPS sollte deshalb neben der klimafreundlichen Transformation der Schifffahrt auch die Resilienz der Binnenwasserstraßenlogistik für die Energieversorgung stärker berücksichtigen.

### **Daraus resultierende Anpassung im Entwurf des NAPS:**

Entwurf Pkt. 4.1 *Schifffahrt gesamt, Finanzierung*

*Die Einführung am Bedarf ausgerichteter innovativer Finanzierungsinstrumente, wie z.B. die Einrichtung eines grünen maritimen Kreditfonds mit (tlw.) Risikoabsicherung, wird geprüft, um eine attraktive, praxisgerechte und marktmäßig ausgestaltete Finanzierung für Neubauten und Retrofits zu schaffen.*

Wir regen an, den Abschnitt um folgenden Satz zu ergänzen:

*„Besondere Berücksichtigung finden dabei auch Maßnahmen, die die Einsatzmöglichkeiten von Schiffen in Niedrigwassersituationen optimieren.“*

## **Gewährleistung einer resilienten Versorgung mit Energieträgern auf Basis von Molekülen**

Für die Schifffahrt bleiben Energieträger mit hoher volumetrischer Energiedichte zentral, damit möglichst viel Laderaum für den Gütertransport nutzbar bleibt. Molekülbasierte, flüssige Energieträger bieten hier klare Vorteile gegenüber rein elektrischen Antrieben, deren

Einsatzmöglichkeiten auch längerfristig begrenzt bleiben. Antriebskonzepte mit flüssigen, klimafreundlichen Treibstoffen sind verfügbar und werden weiterentwickelt. Die entsprechenden Treibstoffe werden gemäß der Nachfrage von den von uns vertretenen Unternehmen im Inland hergestellt oder importiert und bedarfsgerecht bereitgestellt. Eine inländische Herstellung als Baustein einer resilienten Energieversorgung setzt voraus, dass Deutschland für international im Wettbewerb stehende Raffinerien ein attraktiver Standort bleibt. Die notwendigen Weichenstellungen sollen ab Oktober 2026 in einem unter Federführung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie entstehenden Dialogprozess mit der Bundesregierung zur Entwicklung einer Zukunftsstrategie für Raffinerien sowie deren vor- und nachgelagerte Infrastrukturen erarbeitet werden. Die Ergebnisse dieses Dialogs sollten auch im NAPS berücksichtigt werden. Beim Aufbau einer Versorgung der Schifffahrt mit klimafreundlichen Energieträgern sollten Kraftstoffimporte gleichrangig mit inländisch hergestellten Produkten berücksichtigt werden. Gerade bei Energieträgern, die als Schiffskraftstoffe genutzt werden, ist Deutschland auf Importe angewiesen. Deshalb ist es unverständlich, darauf verzichten zu wollen. Zusätzlich müssen gefahrgutrechtliche sowie gefahrgutstoffliche Anforderungen bei Transport und Bunkerung alternativer Kraftstoffe frühzeitig einbezogen werden.

Daraus resultierende Änderungen des NAPS:

Entwurf Pkt. 3.6 *Schifffahrt gesamt, Kraftstoffverfügbarkeit*

*In gemeinsamer Anstrengung zwischen Bunkerwirtschaft, Schifffahrt, Wissenschaft, Bund und Ländern wird ein Instrumenten-Mix (z. B. brennstoffspezifische Bunkerrichtlinien) entwickelt, über den eine Kraftstoffversorgung (ausgenommen Importe) der Schifffahrt mit nachhaltigen und zukunftsfähigen treibhausgasarmen und erneuerbaren klimafreundlichen Energieträgern an verschiedenen Bunkerstandorten in Deutschland erzielt werden soll*

Wir schlagen vor, "(ausgenommen Importe)" zu streichen.

Zudem regen wir an, folgenden Satz zu ergänzen:

*"Dabei gilt es auch gefahrgutrechtliche und gefahrgutstoffliche Aspekte im Umgang mit alternativen Kraftstoffen zu berücksichtigen"*

Darüber hinaus begrüßen wir ausdrücklich das Ziel, Berichts- und Informationspflichten für Marktteilnehmer deutlich zu reduzieren, denn diese haben in den letzten Jahren extrem zugenommen. Notwendige Berichte mit identischem Inhalt, etwa für das IMO Net-Zero-Framework, FuelEU Maritime und nationale Anforderungen, sollten möglichst in einem Bericht gebündelt und an eine zentrale Stelle übermittelt werden können.

<sup>i</sup> vgl. AG Energiebilanzen

<sup>ii</sup> Binnenschifffahrt 2024: Transportaufkommen 1,2 % höher als im Vorjahr - Statistisches Bundesamt