

Stellungnahme der Cruise Lines International Association (CLIA) zum Entwurf des Nationalen Aktionsplans klimafreundliche Schifffahrt

CLIA begrüßt den vorliegenden Entwurf des Nationalen Aktionsplans klimafreundliche Schifffahrt (NAPS). Der Plan greift zentrale Anliegen nationaler, europäischer und internationaler Ebene auf. Dazu zählen insbesondere eine industrie- und wettbewerbsorientierte Ausrichtung, Technologieoffenheit, der Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe, Investitionen in Landstrom und Flottenmodernisierung sowie die Harmonisierung von EU- und IMO-Regelungen.

Aus Sicht von CLIA sollte der Entwurf an den folgenden Punkten ergänzt beziehungsweise präzisiert werden:

1. Einnahmen aus maritimen Klimaschutzinstrumenten in die Schifffahrt zurückführen

Die Bundesregierung sollte sich dafür aussprechen, dass Einnahmen aus dem EU-Emissionshandel (EU-ETS) und weiteren maritimen Klimaschutzinstrumenten vollständig für Investitionen in die Dekarbonisierung der Schifffahrt eingesetzt werden (Maßnahme 1.7). Gefördert werden sollten insbesondere der Markthochlauf emissionsarmer Kraftstoffe, der Ausbau der Hafeninfrastruktur und der erforderlichen Netzkapazitäten sowie digitale Effizienzmaßnahmen.

In diesem Zusammenhang sollte der NAPS auch ETS-basierte Finanzierungsmechanismen unterstützen. Der im Rahmen der Weiterentwicklung des EU ETS diskutierte Ansatz der Sustainable Maritime Alternative Propulsion (SMAP) kann dazu beitragen, Investitionen in klimafreundliche Technologien gezielt zu fördern und die Transformation der Schifffahrt zu beschleunigen. Die Bundesregierung sollte sich für eine Ausgestaltung einsetzen, die allen Schifffahrtssegmenten offensteht.

2. Verfügbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit erneuerbarer Kraftstoffe sicherstellen (Abschnitt 2.3)

CLIA unterstützt den im NAPS vorgesehenen Fokus auf den Markthochlauf erneuerbarer Energieträger sowie das Ziel zur Herstellung eines Level-Playing-Field, verbunden mit der Bitte an die Bundesregierung, sich hierfür auch auf internationaler Ebene einzusetzen. Viele Unternehmen haben bereits Investitionen in die Entwicklung alternativer Antriebssysteme getätigt, in einem nächsten Schritt ist nun der Markthochlauf bezahlbarer emissionsarmer Kraftstoffe zu fördern. Damit dieser gelingt, müssen Förderinstrumente die vollständige Kostenlücke zwischen fossilen und nachhaltigen Kraftstoffen berücksichtigen. Dies sollte nach dem Vorbild des Kostenausgleichs für nachhaltige Flugkraftstoffe im Luftverkehr erfolgen. Andernfalls bleiben Investitionen und der Einsatz alternativer Kraftstoffe trotz regulatorischer Vorgaben wirtschaftlich nur schwer umsetzbar.

Der NAPS sollte zudem eine globale Kraftstoffflexibilität unterstützen. Die internationale Schifffahrt benötigt technologieoffene Vorgaben, die unterschiedliche Kraftstoffpfade anhand ihrer Lebenszyklusbilanz bewerten. Da es derzeit nicht die eine Lösung für die Antriebsart der Schifffahrt gibt, wäre eine einseitige Festlegung auf einzelne Technologien nicht sachgerecht. Sie würde die Verfügbarkeit geeigneter Lösungen unnötig einschränken.

3. Landstrom durch geeignete Rahmenbedingungen wirtschaftlich nutzbar machen

CLIA unterstützt den Ausbau der Landstrominfrastruktur. Bereits heute ist die Mehrheit der weltweiten Kreuzschifffahrtschiffe landstromfähig. In den kommenden Jahren wird dieser Anteil weiter steigen, bis 2028 werden 75 Prozent der globalen Kreuzschifffahrtkapazität landstromfähig sein. Für eine verlässliche

und wirtschaftliche Nutzung sind jedoch zusätzlich wettbewerbsfähige Strompreise, ausreichende Netzkapazitäten und vor allem transparente Preis- und Abrechnungsstrukturen erforderlich. Der NAPS sollte diese Voraussetzungen ausdrücklich berücksichtigen.

Darüber hinaus sollte die für die Kreuzschifffahrt relevante Hafeninfrastruktur bei der Priorisierung von Investitionen angemessen einbezogen werden. Dies gilt insbesondere für Kreuzschifffahrtshäfen im TEN-T-Netz. Maßgeblich sollten transparente Kriterien wie Verkehrsaufkommen, Emissionsminderungspotenzial und technische Umsetzbarkeit sein.

4. Förderung der Flottenmodernisierung für alle Schifffahrtssegmente öffnen (Abschnitt 2.4)

Die vorgesehene Förderung der Flottenmodernisierung sollte ausdrücklich allen Schifffahrtssegmenten offenstehen. Die Kreuzschifffahrt wird im Entwurf bislang nicht ausdrücklich genannt. CLIA regt daher an, die Förderfähigkeit sektorübergreifend und technologieoffen auszugestalten. Sie sollte sowohl Neubauten als auch Nachrüstungen und Modernisierungen bestehender Schiffe erfassen.

Die Kreuzschifffahrtsbranche investiert bereits heute massiv in energieeffiziente Schiffe, alternative Kraftstoffe und die Nutzung von Landstrom. Sie ist bestrebt, auch weiterhin einen Beitrag zum Erreichen nationaler und internationaler Klimaziele zu leisten. Eine Gleichbehandlung bei der Förderfähigkeit ist erforderlich, damit weitere Investitionen in die Dekarbonisierung nicht vom jeweiligen Schifffahrtssegment abhängen.

5. Digitale Effizienz und regulatorische Kohärenz stärken

Digitale Lösungen wie datenbasierte Betriebsoptimierung, Wetterrouting, intelligente Fahrtenplanung und Energieeffizienz-Tools leisten bereits heute einen wichtigen Beitrag zur Emissionsreduktion. Digitale und KI-basierte Lösungen zur Erhöhung der Energieeffizienz und somit zur Einsparung fossiler Treibstoffe sollten als eigenständige Dekarbonisierungshebel stärker hervorgehoben und gefördert werden.

Zudem sollte der NAPS die Harmonisierung der Berichtspflichten weiter konkretisieren. Insbesondere sollten das EU Monitoring, Reporting and Verification System (EU MRV) und das IMO Data Collection System (IMO DCS) so weit wie möglich aufeinander abgestimmt und doppelte Datenanforderungen vermieden werden. Für neue Antriebs- und Energietechnologien sollte eine einheitliche, lebenszyklusbasierte Bewertung gelten.

Mit Blick auf die Einführung eines klima- und umweltschutzorientierten Bonus-Malus-Systems für Nutzungsentgelte (Maßnahme 1.4) weisen wir auf die bereits zahlreichen und erfolgreich funktionierenden Systeme (wie ESI/CSI/EPI) hin. Idealerweise könnte hier, im Sinne des Bürokratie- und Administrationsabbaus, ein Anschluss an eines der bestehenden Systeme erfolgen.

CLIA bittet darum, diese Anregungen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Ohne klare politische Maßnahmen wird es keine Transformation geben: viele Unternehmen investieren seit Jahren und sind in Vorleistung gegangen. Nun muss die Politik geeignete Rahmenbedingungen für eine langfristige Planungssicherheit für Investitionen schaffen, den Markthochlauf für die emissionsarmen Kraftstoffe in den Mittelpunkt stellen und sich für ein Level-Playing-Field auf europäischer und internationaler Ebene einsetzen.

Die Kreuzschifffahrtsbranche investiert bis 2030 über 70 Milliarden Euro in Neubau und Dekarbonisierung ihrer Flotte. Um die anvisierte Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, braucht sie einen technologieoffenen, wettbewerbsfähigen und international abgestimmten Rahmen. Der vorliegende Nationale Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt der Bundesregierung kann hierfür eine gute Grundlage darstellen.