

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin



**Verband
Deutscher
Reeder**

ANSCHRIFT

Burchardstr. 24
D-20095 Hamburg

TELEFON

+49.40.35097-0

WWW

reederverband.de

Hamburg,
19.08.2026

Durchwahl

Stellungnahme des VDR zu dem „Nationalen Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt – NAPS“ (Entwurf 30 vom 19.6.26)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Nationalen Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt (NAPS):

Kurzbewertung

Der VDR begrüßt, dass die Bundesregierung mit dem NAPS die Dekarbonisierung der Schifffahrt, die Wettbewerbsfähigkeit und den Bürokratieabbau gemeinsam adressieren und vorantreiben will. In der vorliegenden Fassung bleibt der Plan jedoch deutlich hinter diesem Anspruch zurück: Er beschreibt die Herausforderungen zutreffend, enthält aber zu wenige verbindliche, finanziell unterlegte und kurzfristig nutzbare Maßnahmen für die maritime Wirtschaft und Schifffahrtsunternehmen.

Kernforderung des VDR: Der NAPS muss von einer Absichtserklärung zu einem belastbaren Investitionsrahmen weiterentwickelt werden. Dafür braucht es verlässliche mehrjährige Haushaltsmittel, eine eigenständige technologieoffene Flottenförderung für die Seeschifffahrt, ein wirksames Instrument zur Senkung der Mehrkosten erneuerbarer Kraftstoffe und konsequent schlanke Verfahren.

Aus Sicht der deutschen Schifffahrtsunternehmen sind insbesondere folgende Korrekturen erforderlich:

- Die Finanzierungsaussagen müssen an die tatsächliche Haushaltsplanung angepasst bzw. die ursprünglich zugesagten Mittel im Haushaltsplan wiederhergestellt werden.
- Förderung darf nicht im Wesentlichen auf grüne Korridore, Häfen, Küstenschifffahrt und kleine Schiffe in nationaler Fahrt verengt werden; auch in der internationalen Fahrt eingesetzte, aus Deutschland betriebene Schiffe müssen größenunabhängig antragsberechtigt sein bzw. in Förderprogramme aufgenommen werden.
- Investitionszuschüsse müssen substantiell genug sein, um Mehrkosten und Technologierisiken tatsächlich kompensieren und entsprechende Investitionen auslösen zu können; reine Prüfaufträge und kleinteilige Demonstratoren genügen nicht.
- Die größte laufende Belastung – der vielfach höhere Preis erneuerbarer Kraftstoffe – braucht ein konkretes, planbares und international anschlussfähiges Förderinstrument.
- EU ETS-Einnahmen aus der Schifffahrt müssen in angemessenem Umfang transparent und zusätzlich in die Dekarbonisierung von Schiffen und Kraftstoffen zurückfließen.
- Das Förderverfahren muss schnell, digital, unternehmensnah und mit praktikablen Laufzeiten gestaltet werden; Antrags- und Nachweisaufwand dürfen den Förderanreiz nicht aufzehren.

1. Grundsätzliche Bewertung

Die deutsche Seeschifffahrt steht uneingeschränkt zum Ziel der Treibhausgasneutralität. Reedereien investieren bereits heute in effizientere Schiffe, alternative Antriebe, Windassistenten, digitale Optimierung und Kraftstoffoptionen. Diese Investitionen erfolgen jedoch in einem globalen Markt, in dem Schiffe weltweit eingesetzt, finanziert, verchartert und an- und verkauft werden. Nationale Förderung kann deshalb nur wirken, wenn sie die ökonomische Realität internationaler Schifffahrt berücksichtigt und Investitionen in Deutschland tatsächlich attraktiver macht.

Der NAPS erkennt Technologieoffenheit, Kraftstoffknappheit, erhebliche Mehrkosten, spezifische Investitions- und Technologierisiken sowie den Bedarf eines Level Playing Field grundsätzlich zutreffend an. Positiv sind insbesondere das Bekenntnis zur IMO als globalem Regelssetzer, die beabsichtigte Kohärenz von EU ETS, FuelEU Maritime und künftigen IMO-Instrumenten, die Well-to-Wake-Betrachtung sowie das Ziel harmonisierter digitaler Berichtspflichten.

Der VDR hat diese Grundlinien bereits 2024 in den damaligen NAPS-Prozess eingebracht und in einem Positionspapier¹ zur Schiffsfinanzierung weiter konkretisiert. Vorgeschlagen wurden in diesem Papier (das dieser Stellungnahme der Vollständigkeit halber nochmals als Anlage beigefügt ist) zwei komplementäre Instrumente: ein dauerhaftes, schiffsgrößenunabhängiges Green-Shipping-Förderprogramm nach dem Vorbild der erfolgreichen NaMKü-Förderung, gespeist aus den durch die Einbeziehung der Schifffahrt in das EU ETS generierten Einnahmen, sowie ein gezieltes Bürgschaftsprodukt für maritime grüne Kreditfonds.

Diese Vorschläge bleiben im Grundsatz aktuell, müssen jedoch an der jeweils tatsächlich bestehenden Finanzierungslücke und den zusätzlichen Transformationsrisiken ausgerichtet werden.

Dem stehen drei strukturelle Defizite gegenüber:

- Unverbindlichkeit: Zahlreiche zentrale Maßnahmen sollen lediglich geprüft, erwogen, moderiert oder längerfristig verfolgt werden. Verantwortliche, Fristen, Budgets und messbare Ergebnisse fehlen häufig.
- Fehlende Reichweite: Die Förderarchitektur erfasst die international fahrende Seeschifffahrt nur unzureichend und konzentriert sich auf Korridore, Küstenschifffahrt, Hafeninfrastruktur und nationale Fahrt.
- Fehlende finanzielle Verlässlichkeit: Der Entwurf wiederholt die politische Zusage von 400 Mio. Euro bis 2029, obwohl die aktuelle Haushaltsplanung diese Verfügbarkeit nach Kenntnis des VDR gar nicht mehr trägt.

2. Finanzierung: Anspruch und Haushaltswirklichkeit fallen auseinander

Der NAPS erklärt an mehreren Stellen, für die Jahre 2026 bis 2029 seien insgesamt 400 Mio. Euro aus dem Klima- und Transformationsfonds für den Titel „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ hinterlegt. Diese Aussage gibt den ursprünglichen Planungsstand und entsprechende politische Verlautbarungen – zuletzt auch im Rahmen der 14. Nationalen Maritimen Konferenz 2026 – wieder, entspricht jedoch gar nicht mehr der inzwischen vorliegenden Haushaltsplanung. Vor dem Kabinettsbeschluss sollte der NAPS deshalb an die tatsächliche finanzielle Unterlegung angepasst werden, wobei es vorzugswürdig wäre, die Haushaltsplanung mindestens wieder auf den ursprünglichen, politisch zugesagten Stand anzupassen.

¹ Positionspapier Schiffsfinanzierung | Verband Deutscher Reeder – Papier zur aktuellen Lage der deutschen Schiffsfinanzierung | Juni 2024

Der Wirtschaftsplan 2026 sah für den Titel zunächst 50 Mio. Euro Ausgabemittel für das Jahr 2026 und Verpflichtungsermächtigungen von insgesamt 750 Mio. Euro für die Jahre 2027 bis 2037 vor. Davon waren 145 Mio. Euro gesperrt und nur mit Einwilligung des Bundesministeriums der Finanzen nutzbar. Die im NAPS genannten 400 Mio. Euro bis 2029 setzten sich aus den 50 Mio. Euro Ausgabemitteln für 2026 sowie vorgesehenen Fälligkeiten von 100 Mio. Euro im Jahr 2027 und jeweils 125 Mio. Euro in den Jahren 2028 und 2029 zusammen. Darüber hinaus waren für die Jahre 2030 bis 2037 weitere Fälligkeiten von insgesamt 400 Mio. Euro vorgesehen.

Der Entwurf des KTF-Wirtschaftsplans 2027 fällt dahinter allerdings deutlich zurück. Er enthält für 2027 nur noch 79 Mio. Euro Ausgabemittel sowie Verpflichtungsermächtigungen von insgesamt 241,8 Mio. Euro für die Jahre 2028 bis 2033. Damit reduziert sich der ab 2027 neu vorgesehene nominale Finanzierungsrahmen auf 320,8 Mio. Euro; zugleich endet der Fälligkeitszeitraum vier Jahre früher als ursprünglich vorgesehen.

Position	Wirtschaftsplan 2026	Entwurf 2027
Ausgabemittel im jeweiligen Planjahr	50 Mio. € (2026)	79 Mio. € (2027)
Verpflichtungsermächtigungen	750 Mio. €	241,8 Mio. €
Fälligkeitszeitraum der VE	2027–2037	2028–2033
Fälligkeit 2028	125 Mio. €	60,5 Mio. €
Nominales Bruttovolumen des jeweiligen Plans des jeweiligen Plans	800 Mio. €	320,8 Mio. €

Quelle: Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds 2026 und Entwurf des Wirtschaftsplans 2027, jeweils Titel 893 13 „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“. Der Wirtschaftsplan 2027 befindet sich noch im parlamentarischen Verfahren.

Selbst wenn die für 2026 vorgesehenen 50 Mio. Euro vollständig ausgegeben, gebunden oder als Ausgaberesult übertragen werden, ergibt sich nach der aktuellen Planung nur noch ein nominaler Finanzierungsrahmen von 370,8 Mio. Euro. Gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen nominalen Bruttovolumen von 800 Mio. Euro entspricht dies einer Reduzierung um 429,2 Mio. Euro beziehungsweise rund 54 Prozent. Bei diesem Vergleich ist zu berücksichtigen, dass 145 Mio. Euro der ursprünglichen Verpflichtungsermächtigungen gesperrt waren und ihre Freigabe der Einwilligung des Bundesministeriums der Finanzen bedurfte. Zudem ist hochgradig unwahrscheinlich, dass die 2026 auf Grund von noch nicht bestehenden Antragsmöglichkeiten voraussichtlich nicht abfließenden Mittel tatsächlich vollständig in das Folgejahr übertragen und zusätzlich zum Ansatz 2027 verfügbar gemacht werden. Damit schrumpft der Finanzierungsrahmen weiter auf 320,8 Mio. Euro.

Die erhebliche Verringerung der Verpflichtungsermächtigungen ist für die maritime Wirtschaft besonders problematisch. Schiffsneu- und -umbauten, die Errichtung von Bunker- und Versorgungsinfrastruktur sowie langfristige Kraftstoffabnahmeverträge benötigen mehrjährige Planungs-, Bau- und Finanzierungszeiträume. Verpflichtungsermächtigungen sind deshalb keine haushaltstechnische Nebensache, sondern eine zentrale Voraussetzung dafür, dass Förderbescheide über mehrere Jahre belastbar erteilt und private Investitionsentscheidungen ausgelöst werden können. Kurz, ohne entsprechende Verpflichtungsermächtigungen werden die geplanten Fördermaßnahmen alleine schon deshalb weitgehend „Papiertiger“ bleiben.

Bewertung des VDR: Die im NAPS weiterhin herausgestellte Summe von 400 Mio. Euro bis 2029 ist ohne nähere Erläuterung nicht mehr belastbar. Die aktuelle Planung stellt weder dieses Volumen innerhalb des genannten Zeitraums sicher noch bietet sie die ursprünglich vorgesehene langfristige Absicherung bis 2037. Auch das neue Gesamtvolumen ist angesichts des erheblichen Investitionsbedarfs und der Vielzahl der zum Zwecke der Dekarbonisierung der maritimen Wirtschaft zu fördernden Bereiche – Seeschiffe, Binnenschiffe, Häfen, Landstrom, Bunkerinfrastruktur und grüne Korridore – nicht ausreichend, um einen relevanten Markthochlauf auszulösen.

Position des VDR zur Finanzierung

- Wiederherstellung eines mindestens dem ursprünglichen Planungsstand entsprechenden Fördervolumens sowie ausreichender Verpflichtungsermächtigungen für mehrjährige Vorhaben.
- Verbindliche Bestätigung, dass in 2026 nicht abgeflossenen Mittel vollständig als Ausgaberes übertragen werden können und dem Programm zusätzlich zu den Ansätzen 2027 erhalten bleiben.
- Veröffentlichung eines belastbaren, mindestens bis 2033 reichenden Finanzierungsplans mit jährlichen Ausgabemitteln, Verpflichtungsermächtigungen und einer transparenten Aufteilung auf Flotten-, Kraftstoff-, Hafen- und Korridormaßnahmen.
- Ein eigener, mit einem reservierten Budget ausgestatteter Förderbaustein für Investitionen in die Dekarbonisierung von Seeschiffen, damit die Mittel nicht überwiegend durch Investitionen in die Hafeninfrastruktur und andere Teilbereiche gebunden werden.
- Ein angemessener, zusätzlicher und nachvollziehbarer Rückfluss der durch die Seeschifffahrt generierten EU ETS-Einnahmen in die Modernisierung der Flotte und den Einsatz erneuerbarer Schiffskraftstoffe.
- Jährliche bzw. regelmäßige Veröffentlichung von Bewilligungen, Mittelabfluss, Bearbeitungsdauer, ausgelösten privaten Investitionen und erwarteter Well-to-Wake-Emissionsminderung.

Die Bundesregierung sollte entweder die ursprünglich angekündigte Mittelausstattung wiederherstellen oder im NAPS transparent ausweisen, welche Beträge in welchen Jahren tatsächlich als Ausgabemittel und Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung stehen. Ein strategischer Aktionsplan kann nur dann Investitionssicherheit schaffen, wenn seine finanziellen Zusagen mit der Haushaltsplanung übereinstimmen.

3. Förderarchitektur aus Sicht von Reedereien

3.1 Eigenständige Flottenförderung statt Verengung auf Korridore

Die im NAPS angekündigte Zusammenführung der Förderung der Seeschifffahrt in einer Richtlinie für grüne Seeschifffahrtskorridore, Küstenschifffahrt und Hafeninfrastruktur birgt die Gefahr, dass Schiffsinvestitionen nur als Annex eines räumlich und vertraglich eng abgegrenzten Korridors gefördert werden. Das passt nicht zum Geschäftsmodell vieler deutscher Reedereien: Ihre Schiffe fahren weltweit, wechseln Fahrtgebiete und Charterer und können sich nicht über Jahre an eine einzelne Hafenpaarung binden.

Korridore können Demonstrationsräume sein, sind aber kein Ersatz für eine breit zugängliche Flottenmodernisierung. Gefördert werden sollte die Emissionsminderung am Schiff – unabhängig davon, ob das Schiff dauerhaft einen bestimmten deutschen Hafen oder eine festgelegte Route bedient. Entscheidend sollte die zusätzliche Klimawirkung, die technische

Umsetzbarkeit und die Bindung des Eigentümers bzw. Betreibers an den deutschen Standort sein.

Die vorgesehene Priorisierung kleinerer Schiffe kleiner und mittlerer Unternehmen in vorwiegend nationaler Fahrt ist für die Seeschifffahrt zu eng. Auch Reedereien von in der internationalen Fahrt eingesetzten Schiffen tragen hohe Transformationskosten und -risiken. Große Schiffe können zudem absolut besonders hohe Emissionsminderungen erzielen. Eine pauschale Benachteiligung nach Schiffsgröße oder Fahrtgebiet widerspricht einer wirksamen und kosteneffizienten Mittelvergabe. Der VDR hatte in seiner Stellungnahme² vom 19.02.2026 zur neuen geplanten Förderrichtlinie bereits sehr deutlich gemacht, dass die bislang vorgesehenen Förderkriterien unzureichend sind.

3.2 Förderfähige Investitionen und Förderhöhe

Eine wirksame Richtlinie muss Neubauten und Retrofits technologieoffen erfassen. Förderfähig sollten insbesondere Mehrkosten alternativer oder „alternative-ready“ Antriebe, Tank- und Versorgungssysteme, Windassistenten, Luftschmierung, Propulsions- und Hydrodynamikoptimierung, Energiemanagement, Batteriesysteme, Brennstoffzellen, Onboard Carbon Capture bei nachgewiesener Lebenszykluswirkung sowie Mess-, Sicherheits- und digitale Effizienztechnik sein.

Vor diesem Hintergrund bekräftigt der VDR seinen bereits 2024 vorgelegten Vorschlag für ein langfristig angelegtes Green-Shipping-Förderprogramm. Dieses sollte an die grundsätzlich bewährte NaMKü-Systematik anknüpfen, jedoch ohne Schiffsgrößenbegrenzung, mit einem wesentlich größeren und verlässlicher mehrjährigen Fördervolumen sowie offen für international eingesetzte Seeschiffe deutscher Eigentümer und Betreiber ausgestaltet werden. Finanziert werden sollte es vorrangig aus einem transparenten Rückfluss der durch die Seeschifffahrt generierten EU ETS-Einnahmen. Fördergegenstand müssen die zusätzlichen Kosten besonders energieeffizienter und klimafreundlicher Technologien sein, die vom Markt noch nicht ausreichend vergütet werden.

Die Förderhöhe sollte sich an der tatsächlichen Finanzierungslücke gegenüber einer konventionellen Referenzinvestition orientieren. Niedrige Pauschalquoten, starre absolute Deckel oder die Förderung nur einzelner Komponenten werden bei Mehrkosten in Millionenhöhe keine Bestellentscheidung für neue Schiffe verändern. Erforderlich sind beihilferechtlich maximal nutzbare Förderintensitäten, höhere Quoten für First Mover und KMU sowie eine belastbare Kumulierung mit EU- und ggf. Landesmitteln.

3.3 Investitions- und Betriebskosten gemeinsam adressieren

Der NAPS erkennt zutreffend, dass erneuerbare Kraftstoffe derzeit ein Vielfaches fossiler Kraftstoffe kosten. Gleichwohl bleibt Maßnahme 3.1 bei der Aussage stehen, Förderinstrumente, Umlagen oder Ausschreibungsmodelle seien zu „erwägen“. Das ist für Investoren nicht ausreichend. Eine Reederei bestellt keinen teureren Antrieb, wenn die Verfügbarkeit und die Kosten des Kraftstoffs über die Nutzungsdauer ungeklärt bleiben.

Der Bund sollte daher ein konkretes Instrument zur Überbrückung der Kraftstoffpreisdifferenz entwickeln – etwa technologieoffene, wettbewerbliche Differenzverträge oder Ausschreibungen für nachweislich in der Schifffahrt eingesetzte erneuerbare Kraftstoffe. Die Förderung muss Well-to-Wake-basiert, mit FuelEU Maritime und einem künftigen IMO-System

² Stellungnahme des VDR zu den „Eckpunkten zur Förderung des Aufbaus Grüner Seeschifffahrtsskorridore, zur Transformation der Küstenschifffahrt und zum Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Seehäfen“ (Diskussionsstand: 28.01.2026) | Hamburg, 19.02.2026

kompatibel sowie ggf. für langfristige Abnahmeverträge bankfähig sein. Doppelbelastungen und Doppelförderungen sind durch klare Anrechnungsregeln zu vermeiden.

3.4 Finanzierung gezielt auf tatsächliche Investitionsrisiken ausrichten

Bereits im VDR-Positionspapier von 2024 zur Schiffsfinanzierung haben wir differenziert: Bonitätsstarke, größere Reedereien mit überzeugenden Projekten können grundsätzlich Fremdkapital erhalten; kleinere und mittelständische Unternehmen, Reedereien mit weniger starken Bilanzen sowie Projekte mit neuartigen grünen Technologien stoßen dagegen häufiger auf Beleihungs-, Restwert- und Risikogrenzen. Das damals vorgeschlagene Bürgschaftsprodukt für maritime grüne Kreditfonds sollte daher nicht die allgemeine Schiffsfinanzierung ersetzen, sondern privates Kapital gezielt für solche zusätzlichen Transformationsrisiken mobilisieren.

Staatliche Instrumente sollten daher nicht vorrangig die marktübliche Fremdfinanzierung allgemein verbilligen, sondern gezielt jene zusätzlichen Risiken und Kosten adressieren, die der Markt bislang nicht oder nur zu unverhältnismäßig hohen Kosten übernimmt. Dazu gehören insbesondere Technologie- und Restwertrisiken neuartiger Antriebe, kostenintensive Retrofits sowie noch nicht hinreichend bankfähige Demonstrations- und First-Mover-Projekte. In Betracht kommen begrenzte Garantien, Ausfall- oder Restwertabsicherungen sowie – vorrangig – beihilferechtlich zulässige Zuschüsse zu den gegenüber einer konventionellen Referenz tatsächlich entstehenden Mehrkosten.

Voraussetzung ist, dass solche Instrumente technologieoffen ausgestaltet werden und auch für auf internationalen Werften gebaute, weltweit eingesetzte Schiffe deutscher Eigentümer zugänglich sind. Eine starre Verknüpfung mit europäischen Bau-, Beschaffungs-, Flaggen- oder dauerhaften Fahrtgebietsvorgaben würde ihre Attraktivität erheblich mindern und sollte vermieden werden. Allenfalls als Priorisierungskriterien bei der Bewertung bzw. Auswahl von zu fördernden Projekten sind solche Parameter nachvollziehbar und haben sich hier insofern auch bereits bewährt (im Rahmen des erfolgreichen NAMKÜ-Förderprogramms).

4. Bewertung ausgewählter Maßnahmen

Bürokratierückbau und Berichtspflichten

Das Ziel harmonisierter, digitaler und kompatibler Meldeformaten wird ausdrücklich unterstützt. Es sollte jedoch in eine verbindliche „Once-only“-Regel übersetzt werden: Daten, die für IMO DCS, EU MRV, EU ETS oder FuelEU bereits verifiziert vorliegen, dürfen national nicht erneut in abweichendem Format abgefragt werden. Neue nationale Berichtspflichten sind auszuschließen.

IMO-/EU-Kohärenz

Der VDR unterstützt ein globales IMO-System zur Minderung von Treibhausgasemissionen. Der NAPS sollte klarer festlegen, dass EU ETS und FuelEU Maritime nach Inkrafttreten eines wirksamen globalen Instruments nicht dauerhaft kumulativ fortgeführt werden dürfen. Erforderlich ist eine Überprüfung mit dem Ziel, Doppelregulierung und Doppelbepreisung zu vermeiden, nicht lediglich eine unbestimmte „Harmonisierung“ auf längere Sicht.

NOK-Klimarabatt

Ein Klimarabatt kann ein positives Signal sein, seine haushaltsneutrale Ausgestaltung darf jedoch nicht zu höheren Belastungen anderer Schiffe führen. Er sollte einfach, automatisch und auf Grundlage bereits vorhandener Nachweise gewährt werden.

Hafen-Bonus-Malus-Systeme

Unkoordinierte lokale Systeme bergen erhebliche Fragmentierungs- und Bürokratierisiken. Voraussetzung müssen bundesweit bzw. europäisch harmonisierte Kriterien, gegenseitige Anerkennung und die Nutzung bestehender Zertifikate sein. Klimapolitik darf nicht zu einem Flickenteppich von Hafengebühren führen.

Technologieoffenheit

Das Bekenntnis ist richtig, muss aber in den Förderrichtlinien durch Well-to-Wake-Kriterien und funktionale Emissionsschwellen umgesetzt werden. Staatliche Vorfestlegungen auf „einzelne Moleküle“ oder Antriebspfade sowie implizite Ausschlüsse von Übergangs- und Retrofitlösungen sind zu vermeiden. Neben Förderungen von modernen Treibstoffen, Antrieben und Technologien zur Effizienzsteigerung, dürfen auch weitere klimaförderliche Technologien, wie bspw. Kohlenstoffspeicherlösungen (CCS), nicht ausgeschlossen werden.

Zulassung und Genehmigung

Einheitliche HAZID-/HAZOP-Schemata sind hilfreich, ersetzen aber keine verbindlichen Fristen und zentralen Ansprechpartner. Für innovative Schiffsprojekte sollte ein One-Stop-Shop mit frühzeitiger Abstimmung zwischen Flaggenstaat, Klassifikation, Hafen- und Genehmigungsbehörden eingerichtet werden.

Grüne Korridore

Korridore sollten nach zusätzlicher Emissionsminderung, Skalierbarkeit und privater Kofinanzierung ausgewählt werden. Die Förderung darf weder starre Konsortien noch langfristige Routenbindungen erzwingen. Verfrachter und Kraftstoffanbieter müssen einen angemessenen Anteil der Mehrkosten und Risiken übernehmen; diese dürfen nicht bei der Reederei konzentriert werden. Auch für Schiffe, die auf grünen Korridoren verkehren, muss im Rahmen der Förderung für Antriebe Technologieoffenheit gewährleistet sein.

Werftkapazitäten und europäische Beschaffung

Eine Kapazitätsanalyse kann sinnvoll sein. Förderbedingungen dürfen jedoch keine faktische EU-Baupflicht schaffen. Deutsche Reeder müssen weltweit wettbewerbsfähig beschaffen können. Maßgeblich müssen Klimawirkung, Sicherheit, Preis und Lieferfähigkeit sein; europäische Wertschöpfung kann ein Bewertungskriterium, aber keine Ausschlussbedingung sein.

Ausbildung und sichere Anwendung

Internationale Standards für Ausbildung und Zertifizierung bei neuen Kraftstoffen sind zwingend. Nationale Sonderwege würden Besatzungsverfügbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen. Demonstrationsprojekte müssen Kosten für Training, Sicherheitskonzepte und Übungen angemessen berücksichtigen.

5. Konkrete Anforderungen an die Förderrichtlinie

Damit die angekündigte Förderung bei Schifffahrtsunternehmen auch tatsächlich Investitionen auslösen können sollte die Richtlinie mindestens folgende Grundsätze enthalten:

- Antragsberechtigung für in Deutschland ansässige Reedereien unabhängig von Flagge, Schiffsgröße, Charterform und jeweiligem Fahrtgebiet; angemessene Standortbedingungen statt starrer Routenbindung.
- Eigener Förderbaustein „Seeschiff“ mit reserviertem Budget, getrennt von Hafeninfrastruktur und Binnenprojekten.
- Langfristiges Green-Shipping-Förderprogramm nach dem Vorbild der NaMKü-Förderung, jedoch ohne Schiffsgrößenbegrenzung, mit deutlich höherem Volumen und vorrangiger Finanzierung aus den durch die Seeschifffahrt generierten EU-ETS-Einnahmen.
- Technologieoffene Well-to-Wake-Bewertung und Förderung der gegenüber einer realistischen Referenz entstehenden Investitionsmehrkosten.
- Ausreichende Förderintensitäten und Projektobergrenzen; Bonus für hohe zusätzliche Emissionsminderung, First Mover und KMU, ohne pauschalen Ausschluss größerer oder international eingesetzter Schiffe.
- Kontinuierliche oder mindestens halbjährliche Förderaufrufe statt eines einzigen kurzen Zeitfensters; Projektskizze und frühe Förderfähigkeitsauskunft vor Vollantrag.
- Maximal dreimonatige Entscheidungsfrist ab vollständigem Antrag und zulässiger vorzeitiger Maßnahmenbeginn auf eigenes Risiko nach Antragstellung.
- Mehrjährige Bewilligungs- und Umsetzungszeiträume, die Neubau-, Werftslot- und Lieferzeiten realistisch abbilden; Nutzung von Verpflichtungsermächtigungen.
- Digitale Antragstellung, einheitlicher Ansprechpartner und Anerkennung bereits vorliegender technischer, klassifikatorischer und regulatorischer Nachweise.
- Keine mehrfachen Datenerhebungen; Nachweis der Klimawirkung grundsätzlich über bestehende verifizierte IMO-/EU-Daten und eine schlanke projektspezifische Ergänzung.
- Klare Regeln für Charter-, Eigentümer- und Betreiberwechsel sowie marktübliche Schiffsverkäufe, damit die Förderung die Fungibilität und Finanzierbarkeit des Vermögenswerts Schiff nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt.
- Transparente Kumulierung mit EU-Programmen, gegebenenfalls Landesmitteln, gezielten Garantie- oder Restwertabsicherungen und kraftstoffseitiger Unterstützung.
- Ein Bürgschaftsprodukt für professionell gemanagte maritime grüne Kreditfonds nur dort, wo nachweislich zusätzliche Transformations-, Beleihungs- oder Restwertrisiken bestehen; begrenzte Absicherung, angemessene Risikoteilung und Mobilisierung zusätzlichen privaten Kapitals statt pauschaler Kreditverbilligung.
- Vertraulicher Umgang mit kommerziell sensiblen Daten; Veröffentlichung nur aggregierter Wirkungs- und Abflussdaten.

6. Governance, Zeitplan und Erfolgskontrolle

Eine „lernende Strategie“ darf nicht zu einem dauerhaft unverbindlichen Prozess werden. Der NAPS sollte für jede staatliche Maßnahme einen verantwortlichen Ressortkontakt, eine Umsetzungsfrist, den Finanzierungsstatus und messbare Ergebnisindikatoren ausweisen. Die Umsetzungskonferenz am 5. November 2026 sollte nicht nur dem Austausch dienen, sondern einen verbindlichen Arbeits- und Zeitplan beschließen.

7. Vorgeschlagene Textänderungen im NAPS

Thema	VDR-Formulierungsvorschlag
Finanzierung	Die Bundesregierung stellt für die Umsetzung des NAPS einen verbindlichen, mehrjährigen Finanzierungsrahmen bereit. Nicht abgeflossene Mittel bleiben für Folgejahre verfügbar. Für mehrjährige Schiffsneu- und -umbauprojekte werden ausreichende Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen. Die jährlichen Ansätze und ihre Aufteilung auf Flotten-, Kraftstoff-, Hafen- und Korridormaßnahmen werden transparent veröffentlicht.
EU ETS-Rückfluss	Ein angemessener Anteil der durch die Seeschifffahrt generierten EU ETS-Einnahmen wird zusätzlich und nachvollziehbar für die Dekarbonisierung von Seeschiffen und den Einsatz erneuerbarer Schiffskraftstoffe eingesetzt.
Flottenmodernisierung	Die Bundesregierung richtet neben der Korridor- und Hafenförderung ein eigenständiges, schiffsgrößenunabhängiges und technologieoffenes Förderfenster für Neubau und Retrofit von Seeschiffen ein. Antragsberechtigt sind in Deutschland ansässige Reedereien unabhängig vom Fahrtgebiet. Die Förderung bemisst sich an Investitionsmehrkosten und zusätzlicher Well-to-Wake-Emissionsminderung.
Kraftstoffkostendifferenz	Die Bundesregierung entwickelt bis Ende 2027 ein wettbewerbles und mit EU- sowie IMO-Regelungen kompatibles Instrument zur Verringerung der Kostendifferenz zwischen fossilen und erneuerbaren Schiffskraftstoffen und hinterlegt dieses mit einem belastbaren Finanzierungsrahmen.
EU/IMO-Kohärenz	Bei Inkrafttreten eines wirksamen globalen IMO-Instruments setzt sich die Bundesregierung für die Anpassung bzw. Ablösung überlappender europäischer Maßnahmen ein, um Doppelbepreisung, Doppelregulierung und Wettbewerbsnachteile zu vermeiden.
Green-Shipping-Förderprogramm	Die Bundesregierung richtet ein langfristiges, schiffsgrößenunabhängiges Green-Shipping-Förderprogramm nach dem Vorbild der NaMKü-Förderung ein. Gefördert werden die zusätzlichen Investitionskosten besonders energieeffizienter und klimafreundlicher Technologien an Neu- und Bestandsschiffen. Das Programm wird mit einem verlässlichen mehrjährigen Volumen ausgestattet und vorrangig aus den durch die Seeschifffahrt generierten EU ETS-Einnahmen finanziert.
Grüne Kreditfonds	Die Bundesregierung prüft ein marktnahes Bürgschaftsprodukt für professionell gemanagte maritime grüne Kreditfonds. Die Absicherung wird auf nachweislich zusätzliche Transformations-, Beleihungs- oder Restwertrisiken begrenzt, mit einer angemessenen privaten Risikobeteiligung verbunden und so ausgestaltet, dass zusätzliches privates Kapital mobilisiert wird, ohne marktübliche Schiffsfinanzierungen zu verdrängen.

8. Zusammenfassung

Der NAPS kann einen sinnvollen strategischen Rahmen für die Dekarbonisierung der maritimen Wirtschaft und insbesondere Seeschifffahrt bilden. Dafür muss die Bundesregierung jedoch die Lücke zwischen politischem Anspruch und realer Investitionsfähigkeit schließen. Reedereien benötigen keine weitere Sammlung unverbindlicher Prüfaufträge, sondern verlässliche Mittel, investitionswirksame Förderquoten, eine tragfähige Lösung für die Kraftstoffmehrkosten und klare, schnelle Verfahren.

Besonders kritisch ist, dass der Entwurf weiterhin mit zur Verfügung stehenden Mitteln von 400 Mio. Euro bis 2029 wirbt, während die aktuelle Haushaltsplanung nach Kenntnis des VDR einen deutlich geringeren, zeitlich veränderten Finanzierungsrahmen und erheblich reduzierte langfristige Verpflichtungsermächtigungen vorsieht. Vor einem Kabinettschluss muss diese Diskrepanz aufgelöst werden. Andernfalls weckt der NAPS Erwartungen, die seine finanzielle Unterlegung nicht erfüllt.

Der VDR steht für die weitere Ausgestaltung und eine praxisnahe Umsetzung gern zur Verfügung. Entscheidend ist, dass die Förderung bei den Schiffen und den für ihren Betrieb benötigten erneuerbaren Energieträgern ankommt.

Für Rückfragen, weiterführenden Austausch oder die fachliche Einbringung unserer Expertise in relevanten Gremien stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Verband Deutscher Reeder