

Per E-Mail

Bundesministerium für Verkehr
WS 21- Politische Strategien, Konzepte und Förderprogramme
für die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt und Häfen
Frau Ministerialrätin Renate Bartelt-Lehrfeld
Referatsleiterin
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

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

Sehr geehrter Frau Bartelt-Lehrfeld,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf Ihre freundliche Email vom 4. Februar 2026 und die beigefügten **Eckpunkte für eine geplante neue Förderrichtlinie zur Förderung des Aufbaus Grüner Seeschifffahrtskorridore, zur Transformation der Küstenschifffahrt und zum Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Seehäfen** (Diskussionsstand: 28.01.2026) und bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme dazu.

Ihr Haus hatte im Juli letzten Jahres bekannt gegeben, dass insgesamt 400 Millionen Euro aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) der Bundesregierung im Zeitraum 2026 bis 2029 für die Schifffahrt und Häfen bereitgestellt werden sollen. Mit dem neuen **KTF-Titel „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“** (Kap. 6092 Tit. 893 13) beabsichtigt das BMV, Schifffahrt und Häfen mit konkreten Maßnahmen bei der Transformation zu einer klimaneutralen Schifffahrt und maritimen Energiewende zu unterstützen. Für den VDR ist es ein äußerst wichtiges Signal, dass Mittel, die die Schifffahrt über den europäischen Emissionshandel ETS zahlt, so - jedenfalls teilweise - gezielt auch in die Transformation der Branche zurückfließen. Diese Mittel werden von der Branche dringend benötigt, um die Dekarbonisierungsbemühungen unserer Reedereien in geopolitisch äußerst unsicheren Zeiten mit erheblichen wirtschaftlichen Risiken zu unterstützen.

Die konkrete Ausgestaltung der verschiedenen Förderprogramme für die maritime Wirtschaft, die aus dem KTF finanziert werden, ist daher von großer Bedeutung. Nach den nunmehr vorliegenden „Eckpunkten zur Förderung des Aufbaus Grüner Seeschifffahrtskorridore, zur Transformation der Küstenschifffahrt und zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Seehäfen“ (Stand 28. Januar 2026) ist eine neue Förderrichtlinie der Bundesregierung geplant, die zum frühestmöglichen Zeitpunkt in Kraft treten soll und mit der Innovationsimpulse und finanzielle Anreize für die deutsche Handelsflotte gesetzt werden sollen. Dabei sollen in einer neuen Richtlinie insgesamt drei Förderfelder zugleich adressiert werden:

- a) *Grüne Schifffahrtskorridore*: Gefördert werden soll hier die Aus- und Umrüstung von Schiffen jeder Größe mit sauberen sowie emissionsfreien Antriebssystemen für den Betrieb auf sog. Grünen Schifffahrtskorridoren.
- b) *Transformation der Küstenschifffahrt*: Gefördert werden soll hier – nach dem Vorbild der Ende 2025 leider ausgelaufenen, bewährten und sehr erfolgreichen Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen (NaMKü) – die technologieoffene Modernisierung in den Handlungsfeldern Antriebssystemmodernisierung, Schadstoffminderung und Energieeffizienz sowie die Digitalisierung des Schiffsbetriebs zur Verbesserung von Sicherheit und betrieblicher Effizienz.
- c) *Infrastruktur für alternative Kraftstoffe*: Gefördert wird hier der Aufbau von Lade- und Tankinfrastruktur in Seehäfen für Strom sowie für Wasserstoff, Ammoniak und Methanol.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) begrüßt die Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, mit der geplanten Förderrichtlinie neue Impulse für die Dekarbonisierung der Seeschifffahrt, die Transformation der Küstenschifffahrt sowie den Aufbau alternativer Kraftstoffinfrastruktur zu setzen, grundsätzlich sehr.

Zugleich möchte der VDR an das gemeinsame Schreiben der maritimen Verbände an Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder vom 18. Juli 2025 anknüpfen, in dem von den deutschen maritimen Leitverbänden die besondere Bedeutung einer verlässlichen, langfristig angelegten Förderpolitik für die maritime Transformation hervorgehoben wurde.

Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht des VDR zentral, dass neue Programme nicht isoliert entwickelt werden, sondern auf den bewährten Strukturen bewährter Instrumente wie der NaMKü aufbauen. Während es der VDR ausdrücklich begrüßt, dass das BMV möglichst rasch eine neue Förderrichtlinie für diesen wichtigen Bereich verabschieden möchte, stellen sich für den Verband insbesondere hinsichtlich des praktischen Nutzens des ersten Förderfeldes Grüne Schifffahrtskorridore (auch aufgrund der in den Eckpunkten vorgesehenen sehr langen Zweckbindungsfrist von fünf Jahren für Seeschiffe und weiterer in der Praxis kaum zu erfüllender Voraussetzungen) und hinsichtlich der Finanzierung der geplanten Maßnahmen zur Unterstützung der Transformation der Küstenschifffahrt (die Finanzierung steht hier offenbar unter dem Vorbehalt des Haushaltsaufstellungsverfahrens und ist beabsichtigt aus dem regulären Haushalt Titel 1210 683 15) noch einige Fragen, die unseres Erachtens bislang noch nicht zufriedenstellend beantwortet sind.

Dringend erforderlich erscheint uns auf jeden Fall eine möglichst praxisgerechte Ausgestaltung der neuen Förderrichtlinie und eine ausreichende, längerfristig gesicherte Mittelunterlegung, damit die ausdrücklich mit der neuen Förderrichtlinie angestrebten wichtigen Ziele eines wirksamen Beitrags zum Klima- und Umweltschutz und die Stärkung der Nachhaltigkeit maritimer Verkehre auch tatsächlich erreicht werden können.

1. Allgemeine Anmerkungen

Die Ende 2025 leider bereits ausgelaufene Förderrichtlinie zur nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen (NaMKü) hat sich in den letzten Jahren als praxistaugliches, investitionswirksames und industriepolitisch relevantes Instrument mit hoher Wirksamkeit für die Einsparung von CO₂ erwiesen. Ihre grundlegende Förderlogik – technologieoffen, mittelstandsorientiert und auf konkrete Modernisierungsmaßnahmen zur Optimierung der Energieeffizienz, des ökologischen Fußabdrucks der Seeschifffahrt und zudem Incentivierung

besonders fortschrittlicher, aber wirtschaftlich ohne entsprechende Fördermittel noch nicht wirtschaftlich darstellbare Technologien im Antriebsbereich ausgerichtet – sollte daher auch künftig einen tragenden und unseres Erachtens sogar den wesentlichen Bestandteil der neuen maritimen Förderarchitektur bilden. Dafür müssen unbedingt verlässlich ausreichende Haushalts- bzw. KTF-Mittel für diesen essenziellen Programmteil der neuen Förderrichtlinie eingestellt sein, was nach unserer Kenntnis bislang allerdings bedauerlicherweise nicht der Fall ist. Neue bzw. zusätzliche Programmteile können diese Struktur punktuell sinnvoll ergänzen, sollten sie jedoch nicht überlagern und durch in der maritimen Praxis nicht umsetzbare Vorgaben geprägt sein.

Der VDR begrüßt die Zielsetzung der Bundesregierung, mit der geplanten Förderrichtlinie gezielt Investitionsimpulse für klimafreundliche Technologien, alternative Kraftstoffe, digitale Lösungen und neue Betriebsmodelle in der Seeschifffahrt zu setzen. Die Richtlinie adressiert damit zentrale Herausforderungen der maritimen Transformation und kann einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung der deutschen Handelsflotte leisten.

Zugleich sind aus Sicht des VDR insbesondere im technischen Teil der Richtlinie mehrere Punkte zu thematisieren, die wie im Folgenden angeregt angepasst werden sollten, um Investitionssicherheit zu schaffen und die Richtlinie tatsächlich praxistauglich und investitionswirksam zu machen. Insbesondere bezüglich der Anforderungen an Neubauten umfassen die Fördermöglichkeiten bislang fast ausschließlich äußerst innovative und teure Technologien für Pilotprojekte, die bis auf absolute Nischenverwendungen (noch) nicht praxistauglich sind und insofern lediglich Antriebstechnologien, die absehbar aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit keine Marktrelevanz entfalten können und daher auch in den nächsten Jahren in der Praxis keine wirkliche Rolle spielen werden. Entsprechend werden diese ungemein ambitionierten Vorgaben auch keine größere, relevante Anzahl von Förderanträgen stimulieren können, so bedauerlich dies auch ist. Hier wünschen wir uns ein größeres Maß an Realismus und Pragmatismus des Richtliniengebers und natürlich auch einen entschiedenen Einsatz der Bundesregierung für eine entsprechende Anpassung der maßgeblichen europarechtlichen Vorgaben für solche Förderprogramme, denn eine Transformation ist in der Praxis nur schrittweise möglich, ohne dass der europäische Standort und die Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Unternehmen in der Seeschifffahrt nachhaltig beschädigt werden. Die auf S. 2 der Eckpunkte erläuterte quantitative Zielstellung im Förderprogramm halten wir aus diesen und weiteren Gründen deshalb bei der derzeitigen Ausgestaltung des Programms auch für äußerst bzw. leider wohl zu ambitioniert.

Die NaMKü hatte sich als wichtige Förderrichtlinie für die Modernisierung und Erneuerung der Küstenschifffahrt etabliert und war für die Schifffahrt von großer Bedeutung, da sie wichtige Impulse auf dem Weg zur Dekarbonisierung der Seeschifffahrt setzte. Mit ihrem anfangs bewusst weit gefassten Anwendungsbereich hat die Richtlinie entscheidend dazu beigetragen, Investitionen in fortschrittlichste Technologie anzustoßen bzw. zu ermöglichen. Die technologieoffen formulierten Förderschwerpunkte waren ein wichtiger Baustein und Enabler für die bereits gestartete Modernisierung und Erneuerung der Küstenschifffahrt und die Transformation hin zur Klimaneutralität. Die später bzw. 2024 erfolgten Anpassungen der NaMKü-Förderrichtlinie führten bedauerlicherweise unmittelbar zu einer erheblichen Reduzierung des technologieoffenen Ansatzes und schränkten die Wahl möglicher verfügbarer und wirksamer Technologien innerhalb förderfähiger Vorhaben stark ein. Dadurch waren viele vielversprechende und praxisgerechte Maßnahmen zur Effizienzsteigerung in der Küstenschifffahrt, insbesondere zur Modernisierung und Neuinstallation von Antriebssystemen, nicht mehr förderfähig, was in der neuen Förderrichtlinie entsprechend fortgeführt werden soll und daher äußerst bedauerlich ist. Dieser Umstand ist für die Schifffahrt im laufenden Transformationsprozess hin zur

Erreichung der Klimaneutralität bis spätestens 2050 äußerst problematisch. Es wäre u.E. daher sinnvoll und wünschenswert (zusätzlich) eine neue Förderrichtlinie mit einem breiteren Anwendungsbereich für praxistaugliche Green Shipping-Technologien zu entwickeln, die auch Schiffsgrößenunabhängig Förderung ermöglicht, selbst wenn diese dann bei der EU-Kommission zu notifizieren wäre. Ein solches breiter angelegtes, länger laufendes, zu notifizierendes Green Shipping-Förderprogramm, dass ebenfalls aus EU ETS Shipping-Mitteln gespeist würde, sollte möglichst technologieoffen ausgestaltet werden.

2. Anmerkungen zum Fördergegenstand 2.1 – Antriebssysteme für See- und Küstenschiffe für den Betrieb auf Grünen Schifffahrtskorridoren

Für eine Förderung nach diesem Programmteil sind eine Reihe von Voraussetzungen kumulativ zu erfüllen, die nach unserer Einschätzung im Zusammenspiel die Praxistauglichkeit dieses Förderprogrammteils stark einschränken dürften. Dies betrifft zum einen die Vorgaben zum Einsatz der geförderten Schiffe auf **Grünen Schifffahrtskorridoren** über einen Zeitraum entsprechend der Zweckbindungsfrist von mindestens fünf Jahren und zu mindestens 50% der jährlichen Betriebsleistung, zum anderen die Voraussetzungen hafenseits, nach denen die notwendige Versorgungsinfrastruktur für die Schiffe hafenseitig auch tatsächlich verfügbar sein und eine schriftliche Vereinbarung mit den beteiligten Hafenbetreibern oder Energieversorgern zur Etablierung eines grünen Schifffahrtskorridors vorliegen muss, der mindestens einen Seehafen im Bundesgebiet zu umfassen hat.

Dies erfordert jeweils einen langfristigen Planungshorizont für den Einsatz des Schiffes und hinsichtlich der Verfügbarkeit der entsprechenden Treibstoffinfrastruktur und Treibstoffe und eine entsprechende Investitionsbereitschaft und hohe Verlässlichkeit auf Hafeninfrastrukturseite – und dürfte für Schiffe im Chartermarkt kaum in Frage kommen. Dies lässt Fördermöglichkeiten höchstens für Nischen in der Korridorbeförderung im Bereich von Fahrgastschiffen bzw. Fähren und ggf. Pilotprojekten von Linienreedereien im langfristig planbaren Linienverkehr realistisch erscheinen, sofern zugleich auch die Treibstoff- bzw. Ladeinfrastruktur für (Kurzstrecken-)Seeverkehre mit der Möglichkeit eines elektrischen Antriebs entsprechend gefördert werden kann. Denn derartige „Grüne Korridor“-Verbindungen werden absehbar für einen längeren Zeitraum ohne signifikante Fördermittel wirtschaftlich nicht darstellbar sein und die hierfür bislang vorgesehenen bzw. bereit gestellten Fördermittel für diesen Programmteil dürften dafür auch nicht ausreichend sein.

3. Anmerkungen zum Fördergegenstand 2.2 – Transformation der Küstenschifffahrt

Die wesentlichen Kriterien und Voraussetzungen für eine Förderung sind hier offensichtlich aus der Ende 2025 ausgelaufenen, letzten Fassung der Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen (NaMKü) vom 22. April 2024 übernommen worden und insofern bereits bekannt – mit ihren Herausforderungen und Limitierungen. Dies gilt u.a. auch für die Definition des Küstenschiffes, das unter diesem Programmteil ggf. förderfähig ist. Wie bereits erwähnt hält es der VDR für äußerst wichtig, dass es (auch) ein Förderprogramm für Green Shipping-Maßnahmen gibt, das unabhängig von den hier aufgestellten Größenbeschränkungen ist bzw. über die Definition eines „Küstenschiffes“ hinausgeht, da auch die Transformation größerer Schiffe gefördert werden sollte und wesentlich für das Erreichen der ambitionierten Klimaschutzziele in der Seeschifffahrt ist.

Neu hinzugekommen sind offensichtlich Maßnahmen im Rahmen der De-minimis-Verordnung nach Ziffer 2.2.4 des zweiten Teils der Förderrichtlinie. Wir begrüßen es, dass die

Anforderungen hier deutlich geringer sind und Anträge für interessante Projekte flexibler zu handhaben bzw. bewilligen sein werden, da die Vorhaben zwar auch den Zielen der Richtlinie dienen müssen, die sehr hohen spezifischen Voraussetzungen nach den Nummern 2.2.1 bis 2.2.3 (siehe hierzu auch nachfolgend) für eine Förderung nach der De-minimis-Verordnung aber ausdrücklich nicht erfüllt werden müssen. Insbesondere können hierunter auch Investitionen in entsprechende Hard- und Software- und Digitalisierungsprojekte des Schiffsbetriebs gefördert werden, was zu begrüßen ist. Allerdings sind die maximalen Fördersummen in diesem Rahmen sehr überschaubar und es wird daher stark auf die formale Abwicklung der Anträge auf eine De-minimis-Förderung bzw. die Voraussetzungen der Antragstellung ankommen, damit Förderanträge in diesem Bereich für die Unternehmen überhaupt Sinn ergeben. Der Aufwand für die Antragstellung und Antragsbearbeitung darf im Vergleich zu den überschaubaren Fördersummen nicht aus dem Rahmen fallen und muss verhältnismäßig sein, da dieser Förderbereich aufgrund der beschränkten Fördersummen leider relativ „kleinteilig“ ausfallen wird. Wir plädieren hier daher für besonders schlanke Antrags- und Bewilligungsverfahren.

4. Anmerkungen zu einzelnen wesentlichen Aspekten und Anforderungen der Fördergegenstände 2.1 und 2.2

a) Saubere Antriebssysteme

Ein zentraler Punkt betrifft die Vorgaben für **saubere Antriebssysteme**. Die im Entwurf enthaltene Vorgabe, dass mindestens 25 Prozent der eingesetzten Energie aus Quellen stammen müssen, die ihre Energie aus Kraftstoffen beziehen, die keine direkten CO₂-Auspuffemissionen verursachen oder Batteriestrom beziehen, erscheint in der gegenwärtigen Marktsituation, aufgrund der verfügbaren Technologien und Treibstoffe für einen großen Teil der Seeschifffahrt - wie bereits erwähnt - nur eingeschränkt bzw. gar nicht realistisch. Für größere Seeschiffe stehen weder ausreichende Mengen grüner Kraftstoffe noch entsprechende Bunkerinfrastrukturen flächendeckend zur Verfügung. Diese Definition bzw. ihre Anforderungen drohen daher insbesondere solche Projekte auszuschließen, die auf hoch effizienten Schiffsdesigns, auf Übergangstechnologien oder auf einer schrittweisen Umstellung der Treibstoffe beruhen. Aus Sicht des VDR sollte die Richtlinie stärker auf realistische Transformationspfade abstellen und neben Tank-to-Wake-Kriterien auch Well-to-Wake-Betrachtungen berücksichtigen. Gerade bei synthetischen oder erneuerbaren Kraftstoffen entscheidet die Gesamtbilanz über den Klimanutzen, nicht allein die Emissionen am Schornstein.

Noch stärker gilt dies für die Definition **emissionsfreier Antriebssysteme** als Systeme ohne jegliche CO₂-Emissionen am Schornstein. Diese Definition würde nach heutigem Stand faktisch nur batterieelektrische Systeme oder Brennstoffzellen zulassen. Selbst künftig verfügbare Ammoniakmotoren benötigen derzeit Pilotkraftstoffe, sodass eine vollständige CO₂-Freiheit am Schornstein technisch noch nicht gegeben ist. Damit würde ein Großteil der aktuell entwickelten, verfügbaren Technologien aus der Förderung herausfallen, wodurch die Förderrichtlinie ineffektiv und in der Praxis weitgehend nicht nutzbar wäre. Der VDR empfiehlt daher, die Definition so zu fassen, dass auch treibstoffbasierte Systeme einbezogen werden können, sofern sie im Ergebnis eine klimaneutrale oder nahezu klimaneutrale Gesamtbilanz erreichen oder FuelEU-kompatibel sind.

b) Mess- und Nachweisverfahren

In mehreren Punkten der Richtlinie bleiben Referenzwerte, Berechnungsmethoden und Messzyklen unklar. Dies betrifft etwa Methanschlupfgrenzen, Emissionsminderungen oder Effizienzsteigerungen. Ohne eindeutige Bezugnahme auf international etablierte Standards – insbesondere IMO-Messzyklen wie E2- oder E3-Zyklen – entstehen erhebliche Unsicherheiten für Antragsteller und Bewilligungsbehörden. Der VDR empfiehlt daher, in der Richtlinie klar festzulegen, dass Emissions- und Effizienznachweise grundsätzlich auf bestehenden IMO-Standards basieren sollen und ergänzend ISO-Normen herangezogen werden können, sofern kein IMO-Standard existiert.

c) Anforderungen an die Schadstoffminderung

Besonders deutlich wird der Klärungsbedarf bei den Anforderungen an die Schadstoffminderung. Die vorgesehenen Mindestminderungsraten für Partikel-, NOx- und HC-Emissionen setzen voraus, dass Referenzwerte eindeutig bestimmt werden können. Für Partikelemissionen existieren jedoch bislang keine international einheitlichen IMO-Grenzwerte oder Messstandards für Schiffe. Auch bei HC-Emissionen sind die Werte häufig nicht zyklusbasiert dokumentiert. Ohne klare Referenzdefinition drohen erhebliche Umsetzungsprobleme. Hier sollte die Richtlinie präzisieren, dass Referenzwerte aus bestehenden Motorzertifikaten oder aus standardisierten Prüfzyklen abzuleiten sind und im Zweifel durch eine Klassifikationsgesellschaft validiert werden.

d) Brennstoffverbrauch

Zusätzliche praktische Probleme ergeben sich aus der Vorgabe, dass geförderte Maßnahmen nicht zu einem höheren fossilen Brennstoffverbrauch führen dürfen. Technisch kann beispielsweise eine rein motorische Optimierung zur NOx-Reduktion mit einem leichten Mehrverbrauch verbunden sein. Die Richtlinie würde solche Maßnahmen faktisch ausschließen, obwohl sie die Luftqualität deutlich verbessern können. Der VDR empfiehlt daher, diese Regelung so anzupassen, dass ein begrenzter Mehrverbrauch zulässig bleibt, sofern die Gesamtwirkung positiv ist oder der Mehrverbrauch durch alternative Kraftstoffe kompensiert wird, ohne dass hierfür unverhältnismäßige Nachweisanforderungen entstehen bzw. vorausgesetzt werden.

e) Abgasrückführungssysteme

Auch bei den Anforderungen an Abgasrückführungssysteme erscheint eine Anpassung sinnvoll. Die im Entwurf enthaltene Vorgabe, dass bei der Abgasaufbereitung keinerlei Einleitungen ins Meer erfolgen dürfen, geht über bestehende internationale Umweltstandards hinaus. Da die Richtlinie primär Klimaschutz- und Luftqualitätsziele verfolgt, sollte sie nicht zusätzliche wasserrechtliche Sonderanforderungen schaffen, die Investitionen erschweren, ohne einen klaren zusätzlichen Klimanutzen zu erzielen.

f) Effizienzmaßnahmen

Ein weiterer wichtiger Punkt betrifft die Effizienzmaßnahmen. Die Richtlinie verlangt Einsparungen von mindestens zehn Prozent, lässt jedoch offen, nach welcher Methodik diese zu bestimmen sind. Gerade bei der Kombination mehrerer Maßnahmen – etwa hydrodynamische Optimierungen, Propulsionsanpassungen, Motorupdates und digitale Systeme – muss klar geregelt sein, wie die Gesamtwirkung berechnet wird und wer sie bestätigt bzw. validiert. Der VDR empfiehlt, hierfür einen einheitlichen Bewertungsrahmen

vorzusehen, der eine Bestätigung durch Klassifikationsgesellschaften ermöglicht und Kombinationseffekte berücksichtigt.

g) Technische Definitionen

Darüber hinaus sollte aus Sicht des VDR vermieden werden, identische technische Definitionen an mehreren Stellen der Richtlinie leicht unterschiedlich zu formulieren. Mehrfachdefinitionen schaffen Interpretationsspielräume und erhöhen das Risiko von Missverständnissen und uneinheitlichen Förderentscheidungen. Einheitliche Definitionen sollten daher möglichst zentral zusammengeführt und verbindlich referenziert und der Text der Förderrichtlinie möglichst klar strukturiert werden.

h) Antragsberechtigung

Hier ist unter Ziffer 3.1.1 vorgesehen, dass bei den Förderanträgen im Besonderen „*ein erhebliches Bundesinteresse an dem jeweiligen Projektantrag vorliegen*“ muss. Diese Voraussetzung erscheint uns wenig greifbar und äußerst interpretationsbedürftig. Es wäre u.E. daher dringend geboten, dies noch – etwa im Rahmen eines Förderaufrufs – sinnvoll zu konkretisieren. Hierzu verweisen wir auf die Kriterien für die Prüfung der Zuwendungswürdigkeit eines Antrages nach den Vorgaben des sechsten Förderaufrufs zur NaMKü und den dort in Tabelle 1 vorgesehenen Bewertungskriterien zur Priorisierung von zuwendungsfähigen Projekten. Die dort vorgesehenen Kriterien haben sich u.E. in der Praxis durchaus bewährt, da sie die notwendige Flexibilität bei der Priorisierung und Bewertung ermöglichten und zwei sinnvolle und auch angemessen gewichtete Kriterien beinhalten. Sie sollten daher beibehalten und jedenfalls nicht durch zu starre und unrealistische Vorgaben ersetzt werden.

Außerdem ist u.a. vorgesehen, dass die Antragsteller entweder Eigentümer oder Finanzierungsleasingnehmer eines in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragenen Handelsschiffs mit einer förderfähigen Flagge sind. Wir begrüßen es, dass zukünftig auch Finanzierungsleasingnehmer grundsätzlich antragsberechtigt sein sollen, da Leasingstrukturen in der deutschen Seeschifffahrt in den letzten Jahren eine zunehmend starke Verbreitung gefunden haben. Allerdings fragen wir uns, ob nicht die unter Ziffer 3.2.1 vorgesehenen Ausschlüsse von einer Antragsberechtigung für Finanzierungsleasingnehmer problematisch sein könnten, etwa da gemäß Ziffer 6.2.1 für einen Finanzierungsleasingvertrag ggf. längere Zweckbindungsfristen gelten könnten. Hier wäre sicherzustellen, dass die Anforderungen für die Antragstellung durch Finanzierungsleasingnehmer in der Praxis auch erfüllbar sind.

i) Finanzielle Ausgestaltung

Neben diesen technischen Punkten sieht der VDR weiterhin erheblichen Handlungsbedarf bei der finanziellen Ausgestaltung der Förderarchitektur. Die Transformation der Seeschifffahrt erfordert langfristige Planungssicherheit und verlässliche Förderperspektiven. Die bisherige Förderung zur nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen (NaMKü) hat gezeigt, dass zielgenaue Programme konkrete Investitionen auslösen und schnelle Emissionsminderungen ermöglichen. Es besteht die Sorge, dass ein neues Förderprogramm, insbesondere sofern es nicht im Klima- und Transformationsfonds verankert wird, nicht in ausreichender Höhe und mit der notwendigen Kontinuität finanziert werden könnte. Transformationsinvestitionen in der Schifffahrt haben bekanntlich lange Planungs- und Realisierungszyklen. Ohne verlässliche Mittelzusagen droht die Investitionsbereitschaft zu sinken. Gerade vor dem Hintergrund der erheblichen finanziellen

Belastungen der Branche durch den Emissionshandel erscheint es notwendig, dass ausreichend Fördermittel in die maritime Transformation zurückfließen. Vor diesem Hintergrund erscheint es besonders problematisch, dass beabsichtigt ist, dass der Fördergegenstand zur Transformation der Küstenschifffahrt in der neuen Förderrichtlinie aus dem regulären Haushaltstitel finanziert werden soll. Dies ganz besonders auch deshalb, da die im Haushalt eingesetzten Mittel nicht überjährig verwendet werden dürfen, förderfähige Projekte im Bereich der Seeschifffahrt in aller Regel aber stets eine mehrjährige Laufzeit haben und dies von den zeitlichen Abläufen her einfach nicht oder nur in wenigen Ausnahmefällen zusammenpassen dürfte.

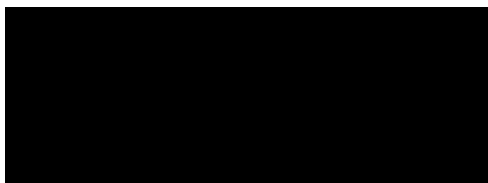
5. Zusammenfassung und abschließende Anmerkungen

Insgesamt sieht der Verband Deutscher Reeder in der geplanten neuen Förderrichtlinie eine wichtige Grundlage für die maritime Transformation. Ihre Wirksamkeit wird jedoch maßgeblich davon abhängen, ob die technischen Kriterien realitätsnäher formuliert, die Nachweisverfahren klar definiert und die Programme langfristig finanziell abgesichert bzw. angemessen ausgestaltet werden. Der VDR steht bereit, seine technische und praktische Expertise in die weitere Ausgestaltung einzubringen und den guten Dialog mit dem BMV konstruktiv fortzuführen.

Wir freuen uns sehr darüber, aktiv und konkret an der Ausgestaltung dieser für die Transformation der Seeschifffahrt wichtigen Förderrichtlinie mitwirken zu dürfen. Die Erfahrungen mit der NaMKü und den verschiedenen Förderaufrufen dazu in den letzten Jahren haben eindrucksvoll gezeigt, welche zentrale Bedeutung ein solches Förderprogramm für den Hochlauf innovativer Technologien im Bereich der Seeschifffahrt sowie die Modernisierung und Erneuerung der (Küsten-)Schifffahrt haben kann, sofern es praxisgerecht ausgestaltet ist und klug administriert wird.

Für Fragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Tilo Wallrabenstein

Syndikus, Mitglied der Geschäftsleitung