

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.



MH Afterwork Club

Praktische Ansätze zur Reduzierung von
Schiffsemissionen

Ragnar Schwefel, Leiter des Berliner Büros des VSM

Berlin, 09.10.2019



Grundlagen der Emissionsbegrenzung in der Schifffahrt

- Die Regeln für die Binnenschifffahrt entstehen in Straßburg bei der ZKR bzw. bei CESNI.
 - EU Emissionsgrenzwerte gelten immer nur für Neubau und Neumotorisierung
- Die Regeln für die Seeschifffahrt entstehen bei der IMO in London
 - Eine neue Konvention muss einstimmig verabschiedet werden, geändert werden kann sie mit 2/3 Mehrheit
 - Regeln gelten meistens nur für Neubau
 - Die EU kann theoretisch strengere Regelungen treffen als die IMO, sie kann nur nicht die Durchfahrt durch internationale Gewässer nach europäischem Recht reglementieren

Das Förderregime in der EU und D

- Rechtsrahmen für alle Förderprogramme der Mitgliedsstaaten der EU: die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO).
- Alle Förderprogramme die darüber hinaus gehen, müssen bei der EU Kommission notifiziert werden.
- Förderung des BMWi
 - die Forschungsförderung des BMWi muss den EU F&E Beihilferahmen einhalten
 - das Innovationsförderprogramm des BMWi richtet sich nach der AGVO
- Förderung des BMVI im Rahmen der AGVO
 - Das BMVI fördert seit Sommer 2015 die nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen, 6 Mio. €, aktuelle Förderrichtlinie gültig bis 31.12.2019
 - BMVI fördert seit Anfang 2018 auch die Ausrüstung von Seeschiffen mit LNG Antrieben

Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen

- Nach den Fördergrundsätzen des BMVI wird die Nachfrage und nicht das Angebot gefördert, d.h. antragsberechtigt sind Schiffsbetreiber mit einem Firmensitz in D
- Die Mittel für das Förderprogramm sind kontinuierlich von 1,5 Mio. € im Jahr 2014 auf 6 Mio. € im Jahr 2019 angewachsen.
- Das Programm wird von der Wirtschaft gelobt, weil es einfach verständlich und relativ unbürokratisch ist.
- Gefördert werden sollen bis Ende 2020 (eine Verlängerung ist geplant) :
 - bei Austauschmotoren die die Grenzwerte übererfüllen
 - Alternative Antriebe
 - die Nachrüstung im Bestand mit KWE oder Abgasnachbehandlung
 - die Steigerung der Energieeffizienz um mindestens 10%
 - theoretisch auch LNG Antriebe für Binnenschiffe (es gab bislang aber keinen Förderantrag)

Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen

- Im Februar 2019 hat der VSM (mit VDR und ZVDS) dem BMVI umfangreiche Vorschläge vorgelegt, wie ein Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen aussehen kann.
- Nach dem Vorbild des Binnenschiffs-Förderprogramms wären antragsberechtigt Schiffsbetreiber mit Firmensitz in D, deren Schiff im deutschen Schiffsregister steht und das unter EU Flagge fährt. Das Schiff darf nicht größer sein als NOK MAX.
- Das Programm soll so einfach verständlich und unbürokratisch sein wie das Vorbild aus der Binnenschifffahrt sein und die bisherige LNG Förderung soll hierin aufgehen.

Vorschläge für eine Förderung von Küstenschiffen

- Neubau mit saubereren Dieselmotoren (Stufe 5, EPA 4, Übererfüllung IMO III Standard (ab 2021))
- Nachrüstung im Bestand (Förderung mittels Förderpauschalen), z.B.
 - mit saubereren Dieselmotoren
 - mit KWE oder mit Wassereinspritzung
 - mit Abgasnachbehandlung oder mit Synthesegasgeneratoren
- Elektromobilität auf dem Wasser
- Technologien für alternative Kraftstoffe
- Windgestützte Zusatzantriebe
- Steigerung der Energieeffizienz

Flankierende Maßnahmen

- **Möglichkeiten der öffentlichen Hand über eine Investitionsförderung hinausgehend:**
 - Einführung eines ökologischen Faktors bei öffentlichen Gebühren
 - z.B. NOK Gebühren (Bund)
 - Hafengebühren (Länder und Kommunen)
 - Investitionen in die Nachrüstung von Schiffen von Behörden und Körperschaften des öffentlichen Rechts
 - allein die GDWS unterhält weit über 700 Wasserfahrzeuge mit eigenem Antrieb
 - Ausrüstung von neuen Schiffen mit neuen nachhaltigen Technologien
 - Unterstützung bei der Schaffung von Demonstratoren

Einsatz auf internationaler Ebene

- Kampf für neue Regelungen bei der IMO
 - Um ambitioniertere Ziele im maritimen Völkerrecht durchsetzen zu können, muss die technische Machbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit demonstriert werden. Dabei helfen öffentlich geförderte Demonstrationsprojekte; sie leisten auch einen wesentlichen Beitrag für die Vorschriftenentwicklung.
 - Einmal getroffene Regelungen müssen Bestand haben, um First Mover nicht zu bestrafen.