

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.



Umweltpolitische Herausforderungen für die Binnenschifffahrt

25. Donauschifffahrts- und Tourismuskonferenz
April 2022



DER VSM



- Gegründet **1884** als reiner Werftenverband, heute gesamte Wertschöpfungskette Schiffbau & Meerestechnik
- Hauptstandort **Hamburg** (12 Mitarbeiter)
- Vertretung in **Berlin** (1 Mitarbeiter)
- **Dachverband** für DBSV, MAZA, FSM (>750 Mitglieder)
- Aktives Mitglied im europäischen Verband **SEA Europe**
- Akkreditiert bei **IMO** über **CESA**
- **Seit 2020: verbandseigene CMT gGmbH** (14 Mitarbeiter)

→ **Stimme der Maritimen Industrie!**

DEUTSCHER BINNENSCHIFFBAU 2020

| | | Gesamt | Veränderung zu 2019 |
|--------------------------|------------------|----------|---------------------|
| Produktion | Anzahl | 45 | -5 |
| | Mio. Euro | 222 | +3 |
| Auftragseingänge | Anzahl | 46 | +1 |
| | Mio. Euro | 39 | -61 |
| Auftragsbestände | Anzahl | 63 | +2 |
| | Mio. Euro | 145 | -177 |
| Reparaturgeschäft | Mio. Euro Umsatz | Ca. 95 | +5 |
| Exporte | Anzahl | 10 | -5 |
| | Wert | 187 | -1 |
| Auslastung | | 85% | -4% Punkte |
| Mitarbeiter | | Ca. 1800 | -10% |

EU ABGAS-VO FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

- Die NRMM ist am 01.01.2019 für Motoren kleiner 300 kW in Kraft getreten und 2020 für die Motoren größer 300 kW.
- Das Angebot von NRMM-kompatiblen IWP und IWA Motoren bleibt klein, weshalb marinisierte NRE und EURO VI Motoren vereinfacht zugelassen wurden.
- VSM, VBW und DST begleiten das Geschehen in der NRMM-Plattform, damit sich Hersteller, Distributoren, Werften und Betreiber regelmäßig über die praktische Umsetzung der NRMM-Verordnung bzw. technische Alternativen zum klassischen Dieselmotor austauschen können.

EU Vorschriften für elektrische Antriebe, Brennstoffzellen und Methanol

- Bei CESNI wurde in der letzten Erweiterung des ES-TRIN auch das Kapitel 11 elektrische Antriebe verabschiedet. In der Praxis haben sich aber Probleme gezeigt, weshalb CESNI in das aktuelle Arbeitsprogramm (bis 2024) eine Überarbeitung des Kapitels aufgenommen hat.
- Die Vorschriften für Brennstoffzellen und Methanol auf Binnenschiffen sollen noch dieses Jahr verabschiedet werden.
- VSM stellt den Vertreter der europäischen Schiffbauindustrie bei CESNI und Anregungen nehmen wir gerne entgegen.

Green Deal

- Die EU möchte gerne die Klimaziele früher als geplant erreichen, davon ist die Schifffahrt nicht ausgenommen.
- Als ein Schritt wird auf Dieselkraftstoffe in der Binnenschifffahrt künftig der Mindeststeuersatz von 4 Cent pro Liter erhoben, das hat zur Folge, das die deutsche Binnenschifffahrt künftig auch dem nationalen Emissionshandel unterworfen wird.
- Der VSM hat vorgeschlagen die gesamte Binnenschifffahrt wie die Seeschifffahrt künftig dem ETS zu unterwerfen und einen Gutteil der so gewonnenen Mittel für das Greening der europäischen Binnen- und Küstenschifffahrt einzusetzen.

ZKR: Greening der europäischen Binnenschiffe

- Die ZKR hatte von den Verkehrsministern den Auftrag, auszuarbeiten wie die Szenarien zum Greening der europäischen Binnenschifffahrt aussehen könnten und welche Mittel hierfür erforderlich seien.
- Einen Großteil dieser Studie hat die DST erarbeitet. Der Mitteleinsatz um alle Ziele fristgerecht zu erreichen erfordert einen Aufwand von rund 10 Mrd. €
- Die DG Moove will einen Pfad für Schifffahrt zu erneuerbaren und klimaneutralen Kraftstoffen zu eröffnen (Fuel Maritime EU) und die Landstromversorgung soll ausgebaut werden.

Taxonomy

- Die EU hat im Frühjahr 2020 die Verordnung verabschiedet zur Regelung nachhaltiger Finanzinvestitionen. Die Verordnung enthielt eine Ermächtigungsklausel für den Erlass von Delegierten Rechtsakten zur Regelung technischer Details.
- Die KOM hat den ersten Delegierten Rechtsakt (alle Kapitel den Klimaschutz und Klimawandel betreffen) im April 2021 beschlossen und im Dezember ist er in Kraft getreten. Für die gesamte Schifffahrt wird festgelegt, dass Nachhaltigkeit nur über Null-Emissionen am Schornstein zu erreichen sei.
- Derzeit laufen die Arbeiten am 2. Delegierten Rechtsakt (alle Umweltkapitel ohne Klima) und die Vorbereitungen zum 3. Delegierten Rechtsakt: soziale Nachhaltigkeit.

Förderungen

- Rechtsgrundlage für nationale Förderungen ist die **Leitlinie für Umweltbeihilfen der EU**. Die neue Fassung ist im Januar 2022 in Kraft getreten, sie macht Antriebsförderung, die nicht Null Emissionen am Schornstein zum Ziel hat, fast unmöglich.
- Das deutsche Förderprogramm „**nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen**“ genießt bis Ende 2023 Bestandsschutz. Es war geplant mit jeweils 30 Mio. € pro Jahr, doch das Interesse an dem Programm zeigte, dass das Geld nicht reichen wird.
- Der Haushaltsentwurf der Bundesregierung für 2022 sieht aber keine Erhöhung der Förderung vor.