
Deutsche Industrie- und Handelskammer

Stellungnahme

Entwurf des Nationalen Aktionsplans klimafreundliche Schifffahrt (NAPS) des Bundesministeriums für Verkehr

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Entwurf des Nationalen Aktionsplans klimafreundliche Schifffahrt Stellung zu nehmen.

A. Das Wichtigste in Kürze

Die DIHK unterstützt die im NAPS formulierten Ziele, insbesondere die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandorts, resilienter Lieferketten und der Versorgungssicherheit sowie den technologieoffenen Transformationsansatz. Positiv hervorzuheben ist zudem das Eintreten der Bundesregierung für ein wirtschaftlich tragfähiges Klimaschutzniveau und eine stärkere Harmonisierung europäischer und internationaler Regelungen. Für eine wirksame Umsetzung bedarf es jedoch noch konkreter und verbindlicher Maßnahmen. Entscheidend ist dabei eine integrierte Betrachtung von Hafen- und Wasserstraßeninfrastruktur, Energieversorgung, Flottenmodernisierung, Bahnanbindung und industrieller Wertschöpfung.

Im NAPS empfiehlt die DIHK insbesondere folgende (ergänzende) Maßnahmen:

- **Europäische und internationale Regeln harmonisieren:** Die Bundesregierung sollte sich für möglichst einheitliche europäische und international abgestimmte Vorgaben einsetzen, um Wettbewerbsverzerrungen und zusätzliche regulatorische Belastungen für die deutsche Schifffahrt zu vermeiden.
- **Wasserstraßen und Binnenhäfen stärken:** Eine stärkere Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße setzt eine leistungsfähige und verlässlich nutzbare Infrastruktur voraus. Der NAPS sollte daher insbesondere die Rhein-Schiffbarkeit, Schleusen und weitere Engpassstellen, flachwassergängige Schiffe sowie die Weiterentwicklung der Binnenhäfen stärker priorisieren.

- **Klimaneutrale Energieträger wettbewerbsfähig machen:** Für den Markthochlauf braucht es verlässliche und langfristig kalkulierbare Förderinstrumente, die Investitions- und Betriebskostenlücken schließen und neben langfristigen Zieltechnologien auch geeignete Übergangslösungen berücksichtigen.
- **Technologieoffene und praxistaugliche Förderinstrumente:** Förderungen sollten technologieoffen und mit verhältnismäßigen Nachweispflichten ausgestaltet werden. Digitale Anträge, zentrale Ansprechpartner, verbindliche Entscheidungsfristen und die Wiederverwendung verifizierter Daten beschleunigen die Verfahren deutlich.
- **Werft- und Baukapazitäten sichern:** Eine belastbare Kapazitätsanalyse sowie der Erhalt und Ausbau europäischer Werft- und Industriestrukturen sind erforderlich, um Engpässe bei Neubau, Retrofit und Abwrackung frühzeitig zu vermeiden.
- **Automatisierung und Digitalisierung vorantreiben:** Der NAPS sollte die Potenziale automatisierter und perspektivisch autonomer Schifffahrt stärker nutzen und hierfür bestehende rechtliche und bürokratische Hemmnisse abbauen.

B. Inhaltliche Ausführungen

Zu „Handlungsfeldübergreifende Maßnahmen“

Maßnahme 1.2 Schifffahrt gesamt, Berichtspflichten, Bürokratieabbau: Aus Sicht der DIHK wird die dringend notwendige Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren bislang kaum adressiert. Die Ausführungen zum Bürokratieabbau bleiben vielfach zu unverbindlich. Formulierungen wie „prüfen“ oder „sich einsetzen“ werden nicht durch konkrete Abbauziele, Fristen oder messbare Erfolgsindikatoren unterlegt. Über eine mögliche Vereinheitlichung von Berichtspflichten hinaus bleibt daher offen, wie Unternehmen tatsächlich entlastet werden sollen. Zugleich können neue Nachhaltigkeitsanforderungen, Emissionsnachweise und Förderprogramme zusätzliche Dokumentationspflichten schaffen.

Maßnahme 1.7 Schifffahrt gesamt, Haushalt: Aus Sicht der DIHK sollte gewährleistet werden, dass die angekündigten Förderinstrumente mehrjährig planbar zur Verfügung stehen. Zudem sollten die Einnahmen aus dem ETS-Anteil der Schifffahrt angemessenen, idealerweise transparent und zweckgerichtet für die Dekarbonisierung von Schiffen und Schiffskraftstoffen, eingesetzt werden.

Maßnahme 1.8 Seeschifffahrt, Regularien: Die Transformation der Schifffahrt kann nur im europäischen und internationalen Kontext gelingen. Infrastruktur, Zulassungsanforderungen und Förderinstrumente sollten daher stärker zwischen den europäischen Anrainerstaaten harmonisiert werden. Da Schiffe und Transportketten grenzüberschreitend operieren und die Wahl des Schiffsstandorts beziehungsweise der Flagge von den jeweiligen Rahmenbedingungen abhängt, sind einheitliche europäische Regeln entscheidend für

einen wettbewerbsneutralen und effizienten Markthochlauf klimafreundlicher Technologien.

Die DIHK befürwortet, dass sich die Bundesregierung darüber hinaus gemeinsam mit anderen EU-Staaten auf Ebene der IMO für international abgestimmte und verbindliche Vorgaben zum Einsatz klimaneutraler Energieträger einsetzt. Mit einem IMO-Net-Zero-Framework sollten möglichst einheitliche Wettbewerbsbedingungen weltweit geschaffen werden. Grundsätzlich sollte der NAPS stärker auf die Sicherung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schifffahrt ausgerichtet werden. Eine dauerhafte Überlagerung europäischer und internationaler Vorgaben sollte vermieden werden, um zusätzliche regulatorische Belastungen und strukturelle Wettbewerbsnachteile für deutsche Unternehmen zu verhindern.

Zudem sollte der NAPS klarstellen, auf welche Flotten sich die vorgesehenen Modernisierungs- und Transformationsmaßnahmen beziehen. Offen bleibt insbesondere, ob nur Schiffe unter deutscher Flagge erfasst werden oder auch von deutschen Reedereien kontrollierte Tonnage unter ausländischer Flagge. Für die Binnenschifffahrt ist dabei zu berücksichtigen, dass ein erheblicher Teil der auf dem Rhein eingesetzten Frachtschiffe unter ausländischer, insbesondere niederländischer Flagge fährt.

Maßnahme 1.12 Binnenschifffahrt, Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße: Eine Vielzahl von Unternehmen aus der Schifffahrtsbranche spricht sich ausdrücklich für die im NAPS vorgesehene stärkere Verlagerung von Güterverkehren auf die Wasserstraße aus. Allerdings bleibt offen, welche Verkehre und Logistikketten künftig gezielt verlagert werden sollen und mit welchen Maßnahmen dies erreicht werden kann.

Eine Mehrheit der Unternehmen der Schifffahrtsbranche befürwortet, Investitionen in die Wasserstraßen- und Hafeninfrastruktur stärker als Rückgrat eines leistungsfähigen und resilienten maritimen Standorts zu berücksichtigen, insbesondere die Verbesserung der Rhein-Schiffbarkeit, die Modernisierung von Schleusen, die Förderung flachwassergängiger Schiffe, die Weiterentwicklung der Binnenhäfen sowie eine bessere Anbindung an zentrale europäische Häfen wie Antwerpen und Rotterdam. Binnenhäfen sind als Knotenpunkte multimodaler Lieferketten zentral für die Verbindung von Wasserstraße, Schiene und Straße. Der NAPS sollte daher Infrastruktur, Resilienz und Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt stärker in den Mittelpunkt rücken. Vorgesehene Maßnahmen in Umschlag-, Energie- und Ladeinfrastruktur, wie der kürzlich veröffentlichte Förderaufruf zur neuen „Richtlinie über Zuwendungen für eine grüne Binnenschifffahrt“, sind Schritte in die richtige Richtung.

Ebenso wichtig sind leistungsfähige Bahnanbindungen. Der Ausbau von RailPort-Infrastruktur und kombinierten Verkehren kann Straßengüterverkehr reduzieren und zusätzliche Resilienz schaffen, etwa durch Investitionen in Gleise, Kräne, Umschlaggeräte und

Flächen sowie perspektivisch zusätzliche Schienen-, Trassen- und Ausweichkapazitäten. Aus Sicht einer Vielzahl von Unternehmen benötigen resiliente Lieferketten zudem eine bessere Abstimmung von Infrastrukturmaßnahmen und Güterverkehren. Bei Sanierungen im Schienennetz sollten die Belange des Güterverkehrs stärker einbezogen, verlässliche Trassen auf Ausweichstrecken gesichert und systemrelevante Güter in Engpässen angemessen priorisiert werden.

Der NAPS setzt bislang einen starken Schwerpunkt auf Antriebe, Kraftstoffe und Förderprogramme, während die Weiterentwicklung der Infrastruktur und die Klimaresilienz der Wasserstraßen deutlich weniger Beachtung finden. Eine Mehrheit der Unternehmen befürwortet, dass bei der Förderung von Neubauten die Niedrigwasserresilienz berücksichtigt werden sollte. Gerade die aktuelle Situation am Rhein zeigt, dass eine leistungsfähige und ganzjährig verlässlich nutzbare Wasserstraßeninfrastruktur eine zentrale Voraussetzung für Verkehrsverlagerungen ist.

Vor diesem Hintergrund sollte die Sicherstellung der ganzjährigen Schiffbarkeit des Rheins stärker priorisiert werden, insbesondere Maßnahmen zur Abladeoptimierung am Mittelrhein sowie zur Bewältigung von Niedrigwasserphasen. Ergänzend sollte geprüft werden, wie die Leistungsfähigkeit der Logistikketten in Niedrigwasserphasen durch flexible Betriebszeiten, vereinfachte Genehmigungen und geeignete Ausweichkonzepte erhalten werden kann. Zudem sollte der NAPS aus Sicht einer Vielzahl von Unternehmen enger mit der „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ verzahnt werden, insbesondere hinsichtlich der Resilienz des Rheinkorridors, der Automatisierung und Autonomisierung der Binnenschifffahrt. Eine langfristig gesicherte Finanzierung könnte etwa über einen Rhein-Infrastrukturfonds unter Einbeziehung von EU-Mitteln erfolgen, der Infrastruktur, Digitalisierung, Flottenförderung und Hafeninfrastruktur bündelt.

Zu „Versorgung mit treibhausgasarmen und erneuerbaren klimafreundlichen Energieträgern“

Maßnahme 3.8 Häfen gesamt, Landstrom: Beim Ausbau der Landstromversorgung sind die bereits begrenzten Stromnetzkapazitäten und die Anforderungen anderer Branchen zu berücksichtigen. Die DIHK spricht sich nicht für die Bevorzugung einzelner Branchen aus. (vgl. auch [DIHK-Impulspapier](#))

Maßnahme 3.10 Schifffahrt gesamt, Internationale Zusammenarbeit: Internationale Energiepartnerschaften können zur Versorgungssicherheit beitragen. Sie sollten jedoch zugleich zur Diversifizierung von Importen beitragen und Nachhaltigkeits-, Preis- sowie Verfügbarkeitsrisiken transparent berücksichtigen.

Zu „Flottenmodernisierung“

Maßnahme 4.4 Schifffahrt gesamt, Förderung: Der Well-to-Wake-Ansatz im Beihilferecht und damit eine lebenszyklusbasierte Bewertung kann dazu beitragen, die Klimawirkung

von Förderentscheidungen zu verbessern. Gleichzeitig muss die Umsetzung verhältnismäßig und praxistauglich erfolgen. Insbesondere für kleinere Unternehmen dürfen daraus keine unverhältnismäßigen oder schwer erfüllbaren Nachweis- und Verwaltungsanforderungen entstehen.

Eine etwaige Förderung muss gleichermaßen See- und Binnenhäfen berücksichtigen. Für die Nutzung der Förderinstrumente sind zudem unbürokratische Verfahren erforderlich. Dazu gehören digitale Anträge, eine zentrale Ansprechstelle, verbindliche Entscheidungsfristen und die Wiederverwendung bereits verifizierter Daten, um zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

Maßnahme 4.5 Schifffahrt gesamt, Monitoring: Um den anstehenden Transformationsprozess verlässlich planen zu können, braucht es zunächst eine fundierte Analyse der vorhandenen und künftig benötigten Kapazitäten. Nur so lassen sich mögliche Engpässe bei Neubauten, der Nachrüstung bestehender Schiffe (Retrofit) und der Abwrackung frühzeitig identifizieren und adressieren. Der NAPS sollte deshalb die Sicherung und Weiterentwicklung der maritimen Industrie- und Werftlandschaft in Deutschland und Europa stärker als strategische Voraussetzung der Transformation berücksichtigen. Europäische Kooperationen, Arbeitsteilung und eine stärkere Standardisierung bieten dabei erhebliche Potenziale, sollten jedoch nicht zu einer verpflichtenden Bindung der Schifffahrt an europäische Baukapazitäten führen.

Für die Binnenschifffahrt sollte zugleich die Entwicklung und Förderung von Schiffen mit geringem Tiefgang intensiviert werden, um die vorhandenen Wasserstraßenkapazitäten besser nutzen zu können. Ergänzend müssen die Sohlenoptimierung am Niederrhein und die Abladeoptimierung am Mittelrhein zeitnah vorangetrieben werden. Voraussetzung hierfür sind deutlich effizientere Planungs- und Genehmigungsprozesse, eine ausreichende finanzielle Ausstattung des Bundes sowie eine verlässliche, über mehrere Jahre gesicherte Finanzierung.

Maßnahme 4.8 Seeschifffahrt, Digitalisierung: Der NAPS erkennt die Bedeutung digitaler Anwendungen bereits an und verweist unter anderem auf die Nutzung von Pegel-, Wetter- und Hafendaten für eine optimierte Routenplanung. Die weitergehenden Möglichkeiten einer automatisierten und perspektivisch autonomen Schifffahrt werden bislang jedoch nicht ausreichend berücksichtigt. Angesichts des wachsenden Fachkräftemangels sollte der NAPS diese Entwicklung stärker als Teil der Zukunftsfähigkeit der Schifffahrt einbeziehen und bestehende rechtliche sowie bürokratische Hürden für deren Einsatz gezielt reduzieren.

Zu „Grüne Schifffahrtskorridore“

Maßnahme 5.2 Seeschifffahrt, Förderung und Finanzierung: Die Förderung grüner

Schifffahrtskorridore sollte technologieoffen erfolgen. Sie können als Erprobungs- und Demonstrationsräume dienen, sollten aber eine allgemeine Förderung der Flottenmodernisierung nicht ersetzen. Aus grünen Schifffahrtskorridoren dürfen zudem keine Nutzungs- oder Zugangsbeschränkungen für bestimmte Schiffe in Häfen oder auf Wasserstraßen entstehen. Die Teilnahme sollte freiwillig bleiben und keine Voraussetzung für den Zugang zu Infrastruktur sein.

Ergänzende Informationen

a. Ansprechpartner mit Kontaktdaten

Tatiana Valyaeva

Referatsleiterin Energie- und Umweltpolitik –

Bereiche Gebäude und Mobilität

Tel. 030/20308-2216

E-Mail: valyaeva.tatiana@dihk.de

b. Beschreibung DIHK

Wer wir sind:

Unter dem Dach der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) sind die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich die DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein. Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zum Gesamtinteresse der gewerblichen Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Grundlage unserer Stellungnahmen sind die wirtschaftspolitischen/europapolitischen Positionen und beschlossenen Positionspapiere der DIHK unter Berücksichtigung der der DIHK bis zur Abgabe der Stellungnahme zugegangenen Äußerungen der IHKs und ihrer Mitgliedsunternehmen. Darüber hinaus koordiniert die DIHK das Netzwerk der 150 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 93 Ländern.