



**Brandbrief der maritimen Verbände
BDB, BDS, BÖB, VBW, VDMA, VDR, VSM und ZDS
zum Delegierten Rechtsakt zur Taxonomie-Verordnung 2020/851**

Hamburg, den 21. Juli 2021

Im Rahmen der EU-Konsultationen des Delegierten Rechtsakts zur Taxonomie-Verordnung ist es bisher nicht gelungen, die Nachhaltigkeitskriterien für Schifffahrt und Schiffbau¹ branchengerecht und technologieoffen zu gestalten. Die Anwendung der vorliegenden Kriterien könnten anscheinend nur noch durch ein Veto seitens des Europäischen Parlaments oder des Europäischen Rates verhindert werden. Leider lässt die Bundesregierung bislang nicht erkennen, eine entsprechende Initiative im Rat ergreifen oder unterstützen zu wollen.

Mit dieser gemeinsamen Stellungnahme appellieren die maritimen Wirtschaftsverbände eindringlich, die – Schifffahrt, Schiffbau und auch Häfen beeinträchtigenden – Kriterien auszusetzen, damit diese vor Inkrafttreten grundlegend überarbeitet werden können. Der Ansatz, Schiffsemissionen ausschließlich am Schornstein zu bewerten und nicht die Klimaneutralität eines Antriebskonzeptes eines Schiffes insgesamt, ist falsch, löst die Klimakrise nicht und wird der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der Maritimen Wirtschaft schweren Schaden zufügen. Es drohen Verlagerungen von innereuropäischen Transporten auf die Straße und das Ausscheiden des europäischen Schiffbaus aus der Produktion für den Weltmarkt. Diese Entwicklungen würden sowohl Deutschland als auch die europäische Union als zukunftsfähigen maritimen Standort schwächen.

Wir registrieren bereits, dass Finanzierungsinstrumente der öffentlichen Hand, wie Hermes und KfW-IPEX, an die Taxonomie-Regelungen adaptiert werden sollen, was Schiffs- und Bauzeitfinanzierung in Deutschland nahezu unmöglich machen würde.

Diese verengten Taxonomie-Kriterien greifen schon jetzt auf wichtige EU-Beihilferegelungen über². Dies würde eine technologieoffene Förderung der Implementierung von Energieeffizienztechnologien und schadstoffarmen Treibstoffe durch die Mitgliedsstaaten unmöglich machen und u.a. das Aus für die Bundesförderung von LNG(-Infrastruktur) als Brückentechnologie bedeuten. Sollte dieser verfehlte technische Ansatz auch in den Rechtsrahmen für Forschung, Entwicklung und Innovation übernommen werden, würde auch die kürzlich vereinbarte Partnerschaft „Zero Emission Waterborne Transport“ ihre Existenzberechtigung verlieren.

Wir stellen im Einzelnen gemeinsam fest:

- Die Maritime Energiewende erfordert eine durchgängige Klimaschutzstrategie, die auf einheitlichen technischen Bewertungskriterien für Design, Produktion, Finanzierung, Beihilfen, Zulassung und Betrieb von See- und Binnenschiffen sowie Innovationen zur Steigerung der Energieeffizienz in Häfen aufbaut.

¹ Anhänge I und II des Delegierten Rechtsakt zur Taxonomie-Verordnung, Abschnitte 3.3 - Herstellung von Schiffen und 6.7 bis 6.12 - Betrieb von Schiffen

² KOM-Entwurf der „Guidelines on State aid for climate, environmental protection and energy 2022“

- Klimaschutz ist eine globale Aufgabe, bei der nicht nur die direkten THG-Emissionen zu betrachten sind, sondern diese unter Einschluss der gesamten vorgelagerte Prozesskette bilanziert werden müssen. Taxonomie-Kriterien müssen die Transportkette und die zugehörigen Innovationsprozesse ganzheitlich adressieren, um nachhaltige Investitionen in Werften, Schiffe und den Infrastrukturausbau in Häfen und dem Hafenhinterland zu erleichtern.
- Eine Fokussierung allein auf „keine direkten CO₂-(Schornstein-)Emissionen“ führt zu Fehleinschätzungen der Gesamtemissionen einzelner Energieträger und reduziert das Treibstoffportfolio der Schifffahrt auf Wasserstoff, Ammoniak und Batteriestrom. Auch wenn diese Energieträger an Bord keine THG ausstoßen, bedeutet dies nicht, dass diese in einer ganzheitlichen Betrachtung auch die beste Lösung für die THG-Minderung darstellen.
- Stattdessen werden Bio-Kraftstoffe und klimaneutrale e-Fuels, wie z.B. synthetisches Methanol verhindert, die aufgrund ihrer Energiedichte und geringerer Sicherheitsanforderungen besser für maritime Anwendungen geeignet sind. Diese Technologien sind bereits überwiegend mit hohen FuE-Aufwendungen der Industrie und der öffentlichen Hand zu hoher Technologiereife entwickelt worden.
- Weiterhin sind Wasserstoff und Batterien aufgrund geringer Energiedichte kaum in Schiffe für längere Distanzen zu integrieren und stellen bestenfalls für den Kurzstreckenverkehr auf hoher See und Binnenwasserstraßen eine technisch, wenn auch derzeit keine betriebswirtschaftlich, mögliche Alternative dar.
- Darüber hinaus ist nicht zu erwarten, dass bis Ende 2025 ausreichende Mengen von grünem Wasserstoff und Ammoniak sowie die zugehörige Logistik und Versorgungsinfrastruktur aufgebaut werden können. Selbst die fristgerechte Fertigstellung von Sicherheitsvorschriften ist für diese – hinsichtlich Feuer und Explosion bzw. Giftigkeit – anspruchsvollen Treibstoffe unwahrscheinlich, so dass solchermaßen angetriebene Schiffe gar nicht zulassungsfähig wären.
- Da es zukünftig keine Schiffstypen „nur für fossile Brennstoffe“ geben wird, erscheint es nicht sinnvoll, diese Ladungsart zu einem eigenen Klimaschutz-Kriterium zu machen, wie dies für frachttragende Schiffe und für seegehende Fahrgastschiffe schon ab Inkrafttreten vorgesehen ist. Brennstoffe existieren in fossilen und (zunehmend) in synthetischen Varianten. Daher erfordert die Energiewende den Bau und Betrieb von Schiffen, die für den effizienten und sicheren Transport von verschiedenen Energieträgern geeignet sind. Aufgrund nur langsam steigender Verfügbarkeit alternativer Energieträger werden diese Übergangsweise auch fossile Varianten transportieren müssen. Mit einer sachgerechten schrittweisen Ausphasung der Nutzung fossiler Brennstoffe auf Basis einer Lebensdaueranalyse werden entsprechende Transportanteile automatisch abnehmen, ohne dass es gesonderter Ladungsanforderungen bedarf.
- Grundsätzlich ist eine Anwendung von disruptiven maritimen Kriterien ab dem 1. Januar 2026 aus mehreren Gründen zeitlich unrealistisch: neben der Verfügbarkeit von Treibstoffen, Infrastruktur und Sicherheitsvorschriften erlauben lange Projektierungszeiten von Schiffen und die inkrementelle Innovationstätigkeit an kommerziell genutzten Prototypen keine revolutionäre Umstellung der Antriebstechnologie in weniger als 5 Jahren.
- Auch die Übergangskriterien der Taxonomie-Regeln bis Ende 2025 bieten keine Ansatzpunkte für eine leichtere Transition. Denn diese basieren fast ausschließlich auf der Schornsteinperspektive, die lediglich prozentual abgeschwächt wird. In Hinblick auf Güterbinnenschiffe ist auch unverständlich, warum auf Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge im Straßenverkehr Bezug genommen wird.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die vorliegenden maritimen Taxonomie-Kriterien die Finanzierung grüner Schiffe und Investitionen in Hafeninfrastruktur und Geräte auf Optionen begrenzen, die maritimen Klimaschutz behindern, da sie nicht im Einklang mit den technischen Rahmenbedingungen der Branche stehen. Sie widersprechen dabei auch den Ansätzen, die in anderen EU-Initiativen zum Klimaschutz verfolgt werden:

- In der neuen FuelEU Maritime Regulation³ wird richtigerweise eine technologieoffene Bewertung von Lebenszyklus-Emissionen vorgenommen und eine schrittweise Absenkung der THG-Intensität für Schiffstreibstoffe gefordert, die auch ein Maßstab zur Bewertung von nachhaltigeren Investitionen und Finanzprodukten sein könnte.
- Auch im Delegierten Rechtsakt selbst finden sich lebenszyklusbasierte Taxonomie-Kriterien, z.B. für die Stromerzeugung (vgl. Anhang I, 4.7), die für maritime Anwendungen wichtiger sind als für Kraftwerke an Land. Denn diese müssen als Immobilien ihren Energievorrat nicht transportieren, sondern könnten sich am Standort mit Wasserstoff oder Ammoniak direkt versorgen.

Aufgrund dieser Erwägungen bekräftigen wir unsere Stellungnahmen vom Dezember 2020 und März 2021, dass der Delegierte Rechtsakt in der vorliegenden Fassung abzulehnen ist bzw. die Inkraftsetzung verschoben werden muss. Die schweren konzeptionellen Fehler der maritimen Kriterien können nicht durch eine zukünftige Revision geheilt werden, da Schiffbau, Schifffahrt, Schiffsfinanzierung und Hafenwirtschaft jetzt Rechtsicherheit für Innovationsstrategien und Investitionen in den Klimaschutz benötigen.

Ohne eine umgehende grundlegende Überarbeitung der maritimen Kriterien würde durch die Taxonomie-Verordnung die maritime De-Industrialisierung Europas eingeleitet.

Deshalb fordern wir die Bundesregierung auf:

- Im Europäischen Rat darauf hinzuwirken, die maritime Anwendung des Delegierten Rechtsakts zur Taxonomie-Verordnung 2020/851 auszusetzen und
- frühzeitig deutlich zu machen, dass die maritimen Taxonomie-Kriterien nicht voreilig in EU-Beihilferegelungen übernommen werden dürfen.

Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 26
47119 Duisburg

BDS Binnenschifffahrt
e.V.
August-Bier-Straße 18
53129 Bonn

Bundesverband Öffentlicher
Binnenhäfen e.V. (BÖB)
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Verein für europäische Binnenschiff-
fahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW)
Haus Rhein
Dammstraße 15-17
47119 Duisburg

VDMA Verband Deutscher
Maschinen- und Anlagenbau e.V.
Lyoner Str. 18
60528 Frankfurt am Main

Verband Deutscher
Reeder e.V. (VDR)
Burchardstraße 24
20095 Hamburg

Verband für Schiffbau und
Meerestechnik e.V. (VSM)
Steinhöft 11
20459 Hamburg

ZDS Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e. V.
Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

³ COM(2021) 562 final – REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC – FuelEU Maritime