

Förderung neu aufgestellt

Zwar hat das Bundesverkehrsministerium (BMDV) schon Ende November 2023 die beiden neuen Förderrichtlinien für die Modernisierung verkündet (siehe auch SUT 1/2024), bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe Mitte Januar 2024 gab es aber immer noch keine neuen Antragsformulare.

Wie berichtet, musste die bisherige Förderrichtlinie aus europarechtlichen Gründen in zwei verschiedene Richtlinien aufgespalten werden. Der Großteil der bisherigen Fördertatbestände wurde in die „Richtlinie zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe sowie der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen“ überführt. Hier wird weiterhin mit thematischen Förderaufrufen gearbeitet. Außerhalb der Aufrufe ist eine Förderung auch möglich, dann allerdings mit geringerer Förderquote.

Neue Fördermöglichkeiten eröffnet die „Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Was-

serstraße“. Voraussetzung ist, dass mit Digitalisierung und Automatisierung an Bord, mit energieeffizienterer Hydrodynamik des Schiffskörpers oder mit größerer Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser nachweislich Verkehre auf das Binnenschiff verlagert werden können. Der Nachweis ist zum Beispiel durch Nutzungskonzepte zur Neuausrichtung des Transports, langfristige Lieferverträge und/oder Bestätigung der Geschäftspartner zu erbringen. Diese Richtlinie arbeitet ohne Förderaufrufe – die Förderquoten sind also vom Antragszeitpunkt unabhängig. SUT hat in der folgenden Übersicht die Fördertatbestände und die maximal möglichen Förderquoten der beiden Richtlinien zusammengeführt.

Richtlinie zur Förderung der Verlagerung von Güterverkehr	Richtlinie zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe
Abs. 2.1: Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung an Bord von Binnenschiffsneubauten und im Einsatz befindlichen Binnenschiffen, wenn diese zu besserer Sicherheit oder weniger Emissionen führen. Förderquote der investitionsfähigen Ausgaben: Für große Unternehmen (nach EU-Definition) bis zu 60 Prozent, für mittlere bis zu 70 Prozent und für kleine bis zu 80 Prozent Abs. 2.2: Maßnahmen zur Verbesserung der Hydrodynamik oder propulsionsverbessernde Maßnahmen, wenn der Energieverbrauch gegenüber dem ursprünglichen Fahrzeug um mindestens 10 Prozent gesenkt wird. Förderquote: Je nach Unternehmensgröße 60/70/80 Prozent Abs. 2.3: Optimierung von im Einsatz befindlichen Binnenschiffsfrachtern für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser, zum Beispiel durch Ersatz von Vor- oder Hinterschiff. Förderquote: Unabhängig von Unternehmensgröße bis zu 80 Prozent Abs. 2.4: Anpassung von Binnenschiffsfrachtern, sofern hierdurch neue Verkehre erschlossen und Transporte dauerhaft verlagert werden, unter anderem durch Anpassungen der baulichen Struktur oder der Ladeeinrichtungen. Förderquote: Je nach Unternehmensgröße 60/70/80 Prozent	Abs. 2.1: Neubauten und Umrüstung mit emissionsfreien Antriebssystemen (null CO₂ am Auspuff) Förderquote im Förderaufruf: Neubauten 100 Prozent der Mehrausgaben, Umrüstung 80 Prozent der Mehrausgaben Außerhalb von Förderaufrufen: 30/50/60 Prozent, je nach Unternehmensgröße Abs. 2.2: Neubauten und Umrüstung von Fahrgastschiffen mit Hybrid- oder Zweistoffmotoren, wenn mindestens 50 Prozent der verbrauchten Energie kein CO₂ am Auspuff erzeugen („sauberes Fahrzeug“). Förderquote: Im Förderaufruf bis zu 70 Prozent Außerhalb von Förderaufrufen 20/40/50 Prozent je nach Unternehmensgröße Abs. 2.3: Neubauten und Umrüstung von Schiffen für den Güterverkehr mit emissionsärmeren Antrieben, wenn pro tkm mindestens 50 Prozent der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Fernverkehrs-Sattelzug eingespart werden. Förderquote: Im Förderaufruf bis zu 70 Prozent Außerhalb von Förderaufrufen 20/40/50 Prozent je nach Unternehmensgröße Abs. 2.4: Energieeffizienzmaßnahmen, wenn sie den Energieverbrauch um mindestens 7,5 Prozent mindern. Förderquote: Im Förderaufruf bis zu 80 Prozent Außerhalb von Förderaufrufen 15/20/25 Prozent je nach Unternehmensgröße



Udo Kruse/stock.adobe.com

Das Ziel: Moderne Binnenschiffe und weniger Emissionen.

Die „Schiffstechnik Buchloh“ ist eines der bekanntesten Beratungsunternehmen in Deutschland für Anträge auf Förderung von Binnenschiffsmodernisierung. SUT fragte Inhaber Kai Buchloh nach seiner Einschätzung des neuen Förder-Regelwerks.

SUT: Herr Buchloh, wie schätzen Sie das neue Förderregelwerk insgesamt ein?

Kai Buchloh: Insgesamt ist es schlanker und ein Stück weit einfacher geworden. Positiv ist auch, dass es an einigen Stellen technologieoffener geworden ist.

SUT: Über welche Details sind Sie gestolpert?

Kai Buchloh: Völlig offen bleibt zum Beispiel, was mit „Maßnahmen am Vorschiff“ gemeint ist, die die Niedrigwasser-Tauglichkeit verbessern sollen. Und die Berechnung des Energieeffizienz-Betriebsindikators, international als „EEOI“ bezeichnet, mit dem nachgewiesen wird, dass ein Schiff als „sauber“ gilt, ist so kompliziert, dass ein Schiffseigner es ohne externen Dienstleister kaum bewältigen kann. Aber wer die daraus entstehenden Beratungskosten trägt, lässt die Förderrichtlinie offen.

SUT: Um wie viel Geld geht es da?

Kai Buchloh: Da gehen die Reeder mit sechsstelligen Beträgen in Vorleistung – ohne eine Erfolgsgarantie zu haben. Wir reden hier oft über 1000 bis 1500 Mannstunden. Aber bitte verstehen Sie mich nicht falsch: Die Betrachtung der Energieeffizienz ist absolut richtig und besser als eine Fixierung auf irgendwelche Hybrid-Lösungen, bei denen am Ende mehr CO₂ ausgestoßen wird als vorher. Ungeklärt ist jedoch leider, in welchen Szenarien die verbesserte Energieeffizienz gemessen wird. Zwischen Kanalfahrt und Bergfahrt auf dem Rhein gibt es große Unterschiede. Ich fürchte, dass auch der Fördermittelgeber bei der Bewertung von Anträgen überfordert ist. Dann bleiben Sachen liegen und es dauert noch länger als jetzt schon. Es gibt bereits Vorschläge von einem Forschungsinstitut, wie der EEOI für die Binnenschifffahrt definiert werden könnte. Leider verweist die Richtlinie nicht auf diesen Ansatz. Es bleibt spannend, wie sich der Fördermittel-

geber auf die neue Situation einstellen und die gestiegene Komplexität für die Kontrolle der Anträge abbilden wird.

SUT: Gesteigerte Energieeffizienz wird aber auch an anderer Stelle in der Richtlinie gefördert.

Kai Buchloh: Richtig, und da freue ich mich wirklich: Es ist im Dialog mit dem Ministerium gelungen, die bisherige Hürde von 10 Prozent Effizienzverbesserung auf 7,5 Prozent herabzusetzen. Mal eben 10 Prozent Verbesserung herauszukitzeln – das wäre eine Ohrfeige für alle, die sich in den letzten Jahrzehnten mit Schiffsentwurf und Hydrodynamik auseinandergesetzt haben. Diese großen Sprünge im Bereich Effizienz sind kaum abbildbar. Damit haben wir uns immer schwergetan. Unverständlich ist mir nur, dass die Verlängerung oder Verbreiterung von Schiffen nicht förderfähig ist. Das ist der günstigste Weg zu mehr Effizienz – und übrigens auch zu mehr Niedrigwasser-Tauglichkeit.

SUT: Wie ist es um die Förderfähigkeit von Brennstoffzellen-Antrieben auf Basis von grünem Methanol bestellt?

Kai Buchloh: Grüner Methanol ist nach den neuen Statuten nicht förderfähig. Sobald am Auspuff CO₂ ausgestoßen wird, ist ein Antrieb nicht mehr „emissionsfrei“. Das Gleiche gilt für E-Fuels – egal, wie grün sie erzeugt wurden.

SUT: Können Sie sich erklären, warum rein elektrische Antriebe in Neubauten mit 100 Prozent gefördert werden, bei der Umrüstung nur mit 80 Prozent?

Kai Buchloh: Nein. Es widerspricht auch meinem Credo von Nachhaltigkeit. Gepusht werden sollen hier offensichtlich die kleinen Fahrzeuge. Ich verstehe nicht, dass man bei den kleinen Emittenten richtig Kohle reinschießt, statt bei den großen Schiffen anzusetzen. Ich kann mir aber vorstellen, dass es für die Politik attraktiv ist, darauf zu verweisen, dass schon 200 Schiffe emissionsfrei geworden sind. Das hört sich besser an als 15 große Schiffe, auch wenn die 24/7 mit 1500 oder 1800 Kilowatt laufen.

SUT: Herr Buchloh, vielen Dank für das Gespräch.

Matthias Roeser

