

Stellungnahme zur Attraktivitätssteigerung des Motorenaustauschprogramms des BMVI

Allgemein

VSM und BDB stellen fest, dass die jüngste IFEU Studie¹ gezeigt hat, dass die Emissionen der Binnenschifffahrt deutlich niedriger sind als bisher vom Umweltbundesamt angenommen. Wir stimmen aber trotzdem überein, dass es geboten ist, die Emissionen, insbesondere bei NOx und PM, weiter zu verbessern.

Da es aber schwierig ist, verlässliche Daten zu erhalten, um realistische Reduktionswerte zu ermitteln und weil der Motorenmarkt für die europäische Binnenschifffahrt verhältnismäßig klein ist, sollten sich Grenzwerte grds. an solchen orientieren, die bislang den Herstellern bekannt sind (z.B. USA EPA, die auch PM Grenzwerte festlegen).

Antragswesen

Es muss beständiges Ziel bleiben, die Bürokratie des Motorenaustauschprogramms kritisch zu überprüfen und abzubauen. Gerade kleine Unternehmen fühlen sich subjektiv häufig überfordert wenn sie staatliche Förderprogramme in Anspruch nehmen wollen, weil sie z.B. schon die um juristische Klarheit bemühte Sprache nicht hinreichend verstehen. Deshalb wäre es sinnvoll Förderleitfäden und so weit wie möglich Muster zu entwickeln, die das Antragswesen erleichtern. VSM und BDB begrüßen daher auch die Bemühungen der DST, standardisierte Effizienzanalysen vorzunehmen, um die Nachweispflichten der Antragsteller zu erleichtern. Wir halten weiterhin die Verpflichtung der Antragsteller alternative Angebote vorzulegen, für unnötige und hinderliche Bürokratie, die nicht lebensnah ist.

LNG

VSM und BDB sind sich einig, dass eine potentielle LNG-Förderung nicht in das Motorenaustauschprogramm integriert werden sollte, weil die hierfür benötigten Fördersummen den Rahmen des Programms sprengen würden.

Kurzfristige Vorschläge für das Haushaltsjahr 2015

Angesichts der im September 2014 im Bundestag beginnenden Haushaltsberatungen, fordern VSM und BDB dazu auf,

- im Rahmen des laufenden Motorenaustauschprogramms die Mittel aufzustocken und die zusätzlichen Mittel auf eine Erhöhung der bisher gewährten Pauschalen (Neumotorisierung und Nachrüstung) zu verwenden.
- Die Förderung zur Reduzierung von Lärmemissionen ist sehr kompliziert, es sollte hier unbedingt auf die Verpflichtung, drei Angebote vorzulegen, verzichtet werden. Idealerweise sollte eine pauschale Förderung - gestaffelt nach den installierten Leistungen – eingeführt werden.
- für das Motorenaustauschprogramm im Jahr 2015 eine Vorschussregelung einzuführen, da die Wartezeiten bis zur letztlich gewährten Zahlung einer bewilligten Förderung viele Monate betragen kann.

¹ Aktualisierung der Emissionsberechnung für die Binnenschifffahrt und Übertragung der Daten in TREMOD, November 2013



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

Vorschläge für die Zeit ab 2016

VSM und BDB begrüßen und unterstützen die Absicht des BMVI, das Motorenaustauschprogramm ab 2016 bei der KOM zu notifizieren. Dies ist ein notwendiger Schritt, um auch größere Reedereien in die Lage zu versetzen, das Förderprogramm nutzen zu können. Der bisherige technologieoffene Ansatz des BMVI wird begrüßt und sollte unbedingt fortgeführt werden.

Des Weiteren schlagen VSM und BDB vor, die Förderquote generell auf mindestens 50% zu erhöhen.

Weitere Förderansätze ab 2016 wurden in einer gemeinsamen Arbeitssitzung andiskutiert, konnten aber nicht abschließend beurteilt werden. Das BMVI wird daher gebeten, baldmöglichst zu einem Workshop einzuladen, bei dem Vertreter aus Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden diese Vorschläge und ggf. weitere Ansatzpunkte im Detail diskutieren und bewerten können:

- Förderung der Nachrüstung von Bestandsmotoren in Abhängigkeit der Emissionseinsparungen in Prozent, dazu könnten Lastprofile erstellt oder Nachweise im geltenden E3-Zyklus geführt werden. Eventuell könnte auch eine Absenkung des Treibstoffverbrauchs in die Formel zur Berechnung der Förderpauschalen einbezogen werden.
- Förderung für neue Motoren sollte sich dann nicht mehr an ZKR II – 30% sondern anderen bestehenden Grenzwerten orientieren: z.B. EPA.
- Einrichtung eines Fonds (nach norwegischem Vorbild) zur NOx-Reduzierung
- Einführung von Bürgschaften zur Finanzierung von Motorenaustauschmaßnahmen.

Bezug zu den vom BMVI zur Prüfung übersandten niederländischen Förderprogrammen

Die Erhöhung der Förderung in Deutschland ist auch deshalb geboten, weil die Binnenschifffahrt in den Niederlanden erhebliche staatliche Unterstützung für die Modernisierung ihrer Antriebe erhält. Für uns erscheint dabei interessant, dass sich auch die Niederlande nicht den rigiden de-minimis-Kriterien unterwerfen, sondern die Förderung über die Gruppenfreistellung erfolgt. Wir sind ferner der Auffassung, dass der Bund die Länder von den Förderprogrammen der niederländischen Provinzen mit dem Ziel unterrichten sollte, dass ohne Abstriche bei der politisch zugesagten Förderung der Flotte durch den Bund ergänzende Förderung durch Dritte von der EU-Kommission ausdrücklich unterstützt werden.