

BDB e.V. · Dammstraße 26 · D-47119 Duisburg

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat IIIB2
Scharnhorststr. 34 - 37
10115 Berlin

Dammstraße 26
D-47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon: (0203) 8 00 06- 49
Telefax: (0203) 8 00 06- 65
Internet: www.binnenschiff.de
E-Mail: BDB-Spieß@binnenschiff.de

FS/MB

15. September 2020

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energierechtlicher Vorschriften

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energierechtlicher Vorschriften Stellung nehmen zu können.

Einführung einer Begrenzung der EEG-Umlage für Seeschiffe, §§ 63 Nr. 3, 65a

In dem Entwurf wird durch Einfügen eines § 63 Nr. 3 in das Erneuerbare-Energien-Gesetz nach der Maßgabe des ebenfalls neu eingefügten § 65a eine Begrenzung der EEG-Umlage für landseitig bezogenen Strom, der von Landstromanlagen an Seeschiffe geliefert wird und auf Seeschiffen verbraucht wird, eingeführt.

Grundsätzlich begrüßen wir, dass durch diese Privilegierung die Wettbewerbsfähigkeit der gewerblichen Schifffahrt gestärkt und eine Reduktion von Emissionen in den Häfen vorangetrieben werden soll. Aus Sicht des BDB e.V. und seiner Mitglieder ist allerdings nicht nachvollziehbar, warum in dem Gesetzesentwurf lediglich die Seeschifffahrt und nicht auch das Binnenschifffahrtsgewerbe mit dieser Möglichkeit zur Begrenzung der EEG-Umlage beim Bezug von umweltfreundlichem Landstrom bedacht wird.

Im Einzelnen: Zur Begründung der Regelungen:

Wie in der Begründung zum Referentenentwurf (S. 137, „Zu Nummer 95“) ausgeführt wird, sollen durch die neuen Regelungen wirtschaftliche Anreize zur Inanspruchnahme der alternativen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen für die Schifffahrt geschaffen werden, da dadurch Luft- und Lärmemissionen in Häfen wesentlich reduziert werden könnten. Darüber hinaus heißt es weiter, dass Schiffsbetreiber nur dann vermehrt auf Landstrom setzen, wenn die Kosten für eine alternative Stromversorgung nicht wesentlich höher liegen als die Nutzung fossiler Kraftstoffe während des Liegens. Außerdem erfordere die Schaffung der nötigen Infrastruktur hohe Investitionskosten, so dass eine Einbeziehung der EEG-Umlage die Wirtschaftlichkeit dieser Projekte verschlechtern würde.

Bankverbindung:
Bank für Schifffahrt
Filiale der Ostfriesischen Volksbank eG
IBAN: DE 19 2859 0075 3342 2001 00
BIC: GENODEF1LER

Diese Argumentation, die zur Einführung einer reduzierten EEG-Umlage auf 20 % für die Seeschifffahrt ausgeführt wird, trifft vollumfänglich ebenfalls auf die Binnenschifffahrt, also die gewerbliche Güter- und Fahrgastschifffahrt im Binnenland, zu. Die EEG-Umlage stellt für das Binnenschifffahrtsgewerbe einen erheblichen Kostenfaktor dar. Dies gilt in besonders hohem Maße für die Fahrgastkabinenschifffahrt, da diese Schiffe während des Liegens einen besonders hohen Stromverbrauch aufweisen. Uns liegen Berechnungen eines Unternehmens aus dieser Teilbranche vor, wonach die jährliche durch die EEG-Umlage entstehende Kostenbelastung zwischen 500.000 und 800.000 Euro beträgt. Auf die Branche der „Weißen Flotte“ insgesamt hochgerechnet, ergibt sich ein Betrag im zweistelligen Millionenbereich. Dies verdeutlicht, dass auch für den Bereich der Binnenschifffahrt mit einer Reduzierung der EEG-Umlage ein gewichtiger und wertvoller Beitrag zur Förderung der Attraktivität des Bezugs von Landstrom geschaffen würde.

Auch wenn das Landstromangebot in den Binnenhäfen und an den Liegestellen, die von Binnenschiffen genutzt werden, bereits weiter ausgebaut sein mag als in der Seeschifffahrt, besteht das gleiche „Kernproblem“: Die Bezugspreise für Landstrom sind in keiner Weise konkurrenzfähig mit den Gasölkosten, die bei Nutzung des Generators während der Liegezeiten anfallen. Es besteht demnach ein massiver Handlungsbedarf, um das Angebot insgesamt attraktiver zu machen. Aus umweltpolitischer Sicht ist es hochsinnvoll, die Nutzung zu fördern. Die Nutzung von Landstrom in der Binnenschifffahrt ist ein sehr effektives Mittel, um Emissionen und Immissionen jeglicher Art (Lärm, Feinstaub, Stickoxide, CO₂) in den Binnenhäfen und an den Liegestellen signifikant zu reduzieren. Berücksichtigt werden muss dabei auch, dass Binnenhafenareale und Steigeranlagen oftmals in der Nähe von Wohnbebauung liegen, so dass durch Binnenschiffe, die Landstrom nutzen, die Akzeptanz in der Bevölkerung gegenüber der gewerblichen Güter- und Fahrgastschifffahrt insgesamt verbessert werden könnte. Zusammenfassend stellen wir fest, dass es auch in der Binnenschifffahrt finanzieller Anreize bedarf, um das Landstromangebot kostendeckend auszugestalten und der Entwicklung den entscheidenden „Anschub“ zu geben.

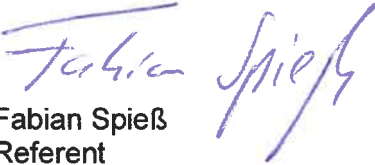
Darüber hinaus ist die Errichtung von Landstromanlagen in Häfen und an Steigern auch in der Binnenschifffahrt äußerst kostenintensiv. Nach Schätzungen eines Unternehmens aus der Kabinenschifffahrt belaufen sich die Investitionskosten je Steiger bzw. Hafen pro Schiff auf knapp 300.000 Euro, so dass sich eine reduzierte EEG-Umlage sehr positiv auf die Wirtschaftlichkeit solcher Investitionen auswirken würden.

Sondersituation durch die Corona-Krise:

An dieser Stelle möchten wir außerdem auf die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf das deutsche Fahrgastschifffahrtsgewerbe hinweisen. Durch die behördliche Untersagung aller Fahrten im Bereich der Ausflugs- und Hotelschifffahrt im März, also jenem Zeitpunkt, an dem die Branche üblicherweise ihre Saison beginnt, befindet sich die „Weiße Flotte“ in ihrer größten Krise der Nachkriegszeit. Auch wenn seit Mitte Mai eine schrittweise Wiederfreigabe der Angebote erfolgt ist (im Bereich der Kabinenschifffahrt deutlich später), sind die massiven Umsatzeinbußen in den ersten 8 Wochen – vielfach bis zu 100 % Verlust – im Verlauf der Saison, die noch etwa bis Mitte Oktober andauert, nicht mehr nachholbar und daher unwiederbringlich verloren. Der Betrieb unter strengen Abstands- und Hygieneauflagen und die Absage aller Veranstaltungsfahrten bis auf Weiteres, verschärfen diese Situation noch. Vor diesem Hintergrund wäre, insbesondere für die ganz besonders stark betroffene Hotelschifffahrt, die Entnahme von Landstrom zu einem reduzierten Preis eine effektive Möglichkeit, um die dramatischen Verluste zu begrenzen.

Vor den dargestellten Hintergründen bitten wir Sie daher, in jene Sonderregelungen, die für die Seeschifffahrt in den §§ 63 Nr. 3, 65a des Entwurfs vorgesehen sind, auch den Bereich der Binnenschifffahrt im Rahmen der Reduzierung der EEG-Umlage einzubeziehen. Wir erinnern daran, dass die Wirtschaftsministerkonferenz am 25. Juni 2020 exakt diesen Beschluss bereits getroffen hat.

Mit freundlichen Grüßen



Fabian Spieß
Referent