

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Alexis L. Giersch, Wolfgang Wiehle,
René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/2689 –**

Förderung von ausgeflaggten Schiffen durch die Bundesrepublik Deutschland**Vorbemerkung der Fragesteller**

Die Bundesregierung musste einräumen, dass 71 Schiffe, die nicht unter deutscher Flagge fahren, also „ausgeflaggt“ wurden, in den letzten sieben Jahren von der Bundesrepublik Deutschland mit fast 53 Mio. Euro finanziell gefördert wurden (vgl. die Antwort auf die Schriftliche Frage 82 auf Bundestagsdrucksache 21/1406).

Ausweislich der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/3470 wurde das Schiff „Wes Amelie“, Heimathafen Limassol, IMO (International Maritime Organization) 9504059 der Reederei Wessels mit Sitz in Haren/Ems mit rund 6 Mio. Euro gefördert. Dieses diente dazu, erstmals die Machbarkeit des Einsatzes von LNG im Schiffsverkehr durch Umrüstung eines in Betrieb befindlichen Seeschiffs aufzuzeigen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/3470).

1. Welchen Flaggenstaaten gehörten die im Ergebnis der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 82 auf Bundestagsdrucksache 21/1406 identifizierten 71 Schiffe im Einzelnen an?

Die in der Vorbemerkung der Fragesteller und in der Frage genannten Schiffe führen Flaggen von EU-Mitgliedstaaten (Portugal, Finnland, Niederlande, Zypern, Schweden, Malta und Italien).

2. In wessen Eigentum befanden sich die geförderten Schiffe zum Zeitpunkt der Förderantragsstellung und der Ausreichung des Förderbetrags im Einzelnen (vgl. Frage 1)?

Die geförderten Schiffe bzw. die geförderten alternativen Systeme zur umweltfreundlichen Bordstrom- oder mobilen Landstromversorgung befanden sich in Eigentum von

- in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen Unternehmen (natürliche oder juristische Personen) in Privatrechtsform bzw.

- juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts sowie natürlichen Personen, soweit sie wirtschaftlich tätig sind, die zu dem Zeitpunkt der Auszahlung der Förderung einen Sitz, eine Betriebsstätte oder eine Niederlassung in Deutschland haben.

3. Auf welcher Werft in welchem Land wurde jedes geförderte Schiff nach Kenntnis der Bundesregierung gebaut (vgl. Frage 1)?

Die Fördermaßnahmen wurden auf Werften in Deutschland sowie in China, Indien, Italien, Niederlande, Norwegen, Südkorea und Türkei realisiert.

4. Welches der 71 geförderten Schiffe lief je unter deutscher Flagge und wurde anschließend ausgeflaggt (vgl. Frage 1)?

Zur Flaggenführung wird auf die Antwort zur Frage 1 wird verwiesen.

5. Wie hoch war die Förderung pro Schiff in Euro, und was wurde bei dem jeweiligen Schiff im Einzelnen gefördert (vgl. Frage 1)?
6. Welche Kriterien müssen seitens der Schiffe bzw. der Eigentümer erfüllt werden, um Fördermittel aus deutschen Steuergeldern zu erhalten (vgl. Frage 1)?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fördergegenstände und -kriterien bestimmen sich nach den einschlägigen Richtlinien:

- Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen (NaMKü),
- Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff (LNGSeeschiffRL),
- Umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen (BordstromTech).

Die Förderungen pro Schiff beliefen sich je nach Fördergegenstand zwischen 60 000 Euro und 5,9 Mio. Euro.

7. Wenn die Förderung der „Wes Amelie“ der Machbarkeit des Einsatzes von LNG im Schiffsverkehr diente, wie ist der Machbarkeitsversuch abgeschlossen und mit welchem Ergebnis (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die WES AMELIE war ein Zuwendungsprojekt. Gewährt wurde eine Zuwendung zur Umrüstung eines Schiffsmotors auf LNG. Die beihilferechtlich zu erzielende und über geltende EU-Regelungen hinausgehende Umweltschutzwirkung (vgl. Artikel 36 AGVO) wurde erreicht.

8. Erscheint das Ergebnis des Machbarkeitsversuchs der „Wes Amelie“ der Bundesregierung nicht aussagekräftig genug, sodass der Versuch ausgeweitet werden musste, und wenn ja, für wie viele weitere Schiffe wurden LNG-Machbarkeitsversuche durchgeführt (vgl. Frage 7)?

Neben der WES AMELIE wurde in fünf ergänzenden Vorhaben die erstmalige Investition in LNG-Antriebe für verschiedene Schiffstypen und Anwendungsfälle sowohl im privaten als auch behördlichen Einsatz unterstützt. Darüber hinaus konnte der frühe Markthochlauf durch die Umrüstung von Seeschiffen auf LNG auf Grundlage der Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff vom 17. August 2017 gefördert werden.

9. Ist es Ziel der Bundesregierung, die Umrüstung auf LNG-Antrieb jedes Schiffes, das sich im Eigentum einer in Deutschland ansässigen Reederei befindet, auch wenn es ausgeflaggt wurde, aus Steuermitteln zu fördern, und wenn ja, welchen Nutzen hat nach Einschätzung der Bundesregierung die Bundesrepublik Deutschland durch dieses Förderprogramm?

Die LNG-Förderrichtlinie ist zum 31. Dezember 2021 ausgelaufen.

10. Werden auf den geförderten, unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen Seeleute mit deutscher Staatsangehörigkeit beschäftigt, und wenn ja, welchen Inhalts sind etwaige Auflagen, die vom Bundesministerium für Verkehr vertraglich mit den Eigentümern vereinbart wurden?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

11. Ist der Bundesregierung bekannt, ob auf den geförderten Schiffen das deutsche Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns (MiLoG) eingehalten wird, und wurde dieses als Fördervoraussetzung verlangt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

12. Wie viele Anträge auf Fördermittel für ausgeflaggte Schiffe und in welchem Volumen liegen aktuell vor oder sind in Bearbeitung?

Aktuell liegen keine weiteren Anträge für ausgeflaggte Schiffe vor.

13. Wie viele weitere Anträge auf Fördermittel für Schiffe, die nicht unter deutscher Flagge fahren, erwartet die Bundesregierung in den kommenden fünf Jahren?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

14. Wie viele weitere Anträge auf Fördermittel für Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren, erwartet die Bundesregierung in den kommenden fünf Jahren?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

15. Wie lange soll nach Zielsetzung der Bundesregierung das Förderprogramm fortgesetzt werden?

Es wird geprüft, ob die Förderrichtlinie Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen (NaMKü) über den 31. Dezember 2025 hinaus fortgeführt wird. Die Förderrichtlinie BordstromTech endet am 31. Dezember 2026.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

16. Plant die Bundesregierung, die Ausreichung von Fördermitteln für Schiffe, die unter deutscher und nichtdeutscher Flagge fahren, zukünftig an die Einhaltung des von ihr geplanten Tarifreugesetzes (Bundestagsdrucksache 21/1941) zu binden?

Derzeit bestehen keine entsprechenden Überlegungen.