

30.10.2020

Von Kohle zu Wasserstoff – Seehäfen in der Energiewende

Kurzinformation zur Position der deutschen Hafenwirtschaft

Die deutschen Seehäfen spielen eine tragende Rolle beim Import von Energieträgern und leisten so einen wichtigen Beitrag zur Versorgung von Industrie und Verbrauchern. Zu den im Jahr 2019 in deutschen Seehäfen umgeschlagenen 294,5 Mio. Tonnen Gütern zählten beispielsweise 12,6 Mio. Tonnen Kohle und 24,6 Mio. Tonnen rohes Erdöl sowie 58.104 Tonnen Erdgas.¹ Zudem sind Häfen Umschlagsplätze für Komponenten und Bauteile, die zum Ausbau der erneuerbaren Energien benötigt werden, bspw. bei Windkraftanlagen. In Häfen wird aber nicht nur Umschlag betrieben, sondern dort wird Energie auch genutzt bzw. erzeugt. Bei der Energienutzung haben die Seehafenbetriebe in den letzten Jahren das Ziel verfolgt, nachhaltiger zu agieren und verstärkt auf alternative Energien zu setzen.

Deutschland deckt rund 70 Prozent seines Energieaufkommens durch den Import verschiedener Energieträger.² Vor allem die fossilen Energieträger Mineralöl, Gas, Steinkohle und Uran werden aus dem Ausland bezogen.³ Zwar steigt der Anteil der erneuerbaren Energien, die genau wie Braunkohle nahezu vollständig aus heimischen Quellen stammen⁴, im Energiemix des Landes.⁵ Doch auch in Zukunft wird Deutschland seinen Energiebedarf vor allem über Importe decken, die auch über die deutschen Seehäfen abgewickelt werden.

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) hat in seinem Positionspapier „Von Kohle zu Wasserstoff – Seehäfen in der Energiewende“ einen Überblick über Umschlag und Nutzung von Energieträgern im Hafen gegeben und aufgezeigt, wie die Rolle der Häfen als wichtige Bindeglieder in der Energieversorgung

¹ GENESIS-Online Datenbank, Seeverkehrsstatistik (46331-0001), Statistisches Bundesamt.

² <https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/primaerenergiegewinnung-importe>, zuletzt abgerufen: 20.10.2020.

³ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/primaerenergiegewinnung-importe>, zuletzt abgerufen: 20.10.2020.

⁴ Energieverbrauch in Deutschland im Jahr 2019, AG Energiebilanzen e.V., Seite 8.

⁵ Zuletzt lag dieser bei knapp 15 Prozent des Primärenergieverbrauchs. Quelle: Energieverbrauch in Deutschland im Jahr 2019, AG Energiebilanzen e.V., Seite 2.

Deutschlands langfristig gesichert, ausgebaut und noch nachhaltiger gestaltet werden kann.

Auf Basis dieser Betrachtung fordert der ZDS:

Alternative Energien

LNG

Der ZDS unterstützt den Bau von Importterminals für LNG an Hafenstandorten. Die Schaffung von LNG-Infrastruktur (Tankstellennetz) sollte von der öffentlichen Hand verstärkt mit finanzieller Unterstützung gefördert werden.

Laut EU-Richtlinie 2014/94 über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe soll jeder Mitgliedsstaat in den Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes bis zum Jahr 2025 eine LNG-Infrastruktur aufgebaut haben. Auch vor diesem Hintergrund muss der Ausbau einer LNG-Infrastruktur weiter vorangetrieben werden.

Wasserstoff

Aufgrund ihrer Rolle als Logistikzentren sind Seehäfen hervorragende Standorte für Versuchsanlagen zur Wasserstoff-Elektrolyse, zur Ansiedelung von Importterminals und von Unternehmen, die in ihren industriellen Prozessen grünen Wasserstoff einsetzen.

Die Seehäfen können durch die Ansiedelung von Importterminals in einer zukünftigen grünen Wasserstoffwirtschaft eine tragende Rolle spielen, z.B. bei Import und Verteilung von Wasserstoff, bei seiner Nutzung sowie beim Export von Wasserstofftechnologien und -komponenten.

Windkraft

Zur Erreichung der Klimaziele und zur Hebung der Potentiale Deutschlands als zweitgrößter Markt für Windenergie muss der zügige Ausbau von Windenergie auf See weiter vorangetrieben werden.

Der ZDS begrüßt die im Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Windenergie-auf-See-Gesetzes und anderer Vorschriften enthaltene Anhebung des Ausbauziels für Offshore-Wind. Die Bundesregierung sollte den zügigen Ausbau von Windenergie auf See unter Wahrung der Interessen aller Akteure zügig vorantreiben.

Landstrom

Die Schaffung von Liegeplätzen mit Landstromanlagen – wo möglich und sinnvoll – ist zum Schutz des Klimas durch Emissionsreduktionen wichtig und wünschenswert. Jedoch spricht sich der ZDS mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Hafenwirtschaft gegen die Einführung einer allgemeinen EU-weiten Landstrompflicht und für weitere Emissionssenkungen aus. Der ZDS fordert, dass für eine liegeplatzspezifische Landstromverpflichtung von Bundesregierung und EU realistische Rahmenbedingungen im Hinblick auf Schiffstypen, Fahrtrouten, regionale und europäische Zielvorgaben, Bedarfe, Nachfrage, Harmonisierung des EU-Strommarktes sowie die Kosteneffizienz der Landstrominfrastruktur geschaffen werden.

Als Teil des europäischen Green Deals der EU, der im Dezember 2019 vorgestellt wurde, will die Europäische Kommission eine Verpflichtung für Schiffe einführen, während der Liegezeiten im Hafen Landstrom zu nutzen. Aus Sicht des ZDS kann die Einführung einer europaweiten Landstrompflicht die Problemstellungen nur scheinbar lösen und verfehlt die eigentliche Zielsetzung.

Energiesteuerrichtlinie

Die Bundesregierung sollte auf die EU-Kommission einwirken, um eine kategorische Ablehnung von Subventionen auf fossile Brennstoffe zu verhindern. Eine Änderung in der jetzigen Ausgestaltung der Richtlinie sollte zudem in allen EU-Ländern zeitgleich umgesetzt werden, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden.

Die Energiesteuerrichtlinie beeinflusst maßgeblich, zu welchem Preis Benzin, Diesel, Elektrizität, LNG oder Wasserstoff im Verkehrswesen eingesetzt werden und wie sich Frachtmärkte für Energieträger wie Öl, Gas, Kohle und Windkraft entwickeln. Die Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie durch die EU-Kommission darf nicht zu einer kategorischen Ablehnung von Subventionen für fossile Brennstoffe führen. Sie muss sachlichen wirtschaftlichen, ökologischen und wettbewerblichen Anforderungen in der gebotenen Ausgewogenheit genügen. Eine kategorische Ablehnung von Subventionen für fossile Brennstoffe wäre aus Sicht des ZDS nicht zielführend, da ein Übergangszeitraum bei Investitionen für die Umstellung von Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen auf andere Antriebsarten gewährleistet sein muss. Zudem sollten Brückentechnologien wie LNG förderfähig bleiben, um Anreize für das vorhandene Potential zur Verbesserung der Gesamtklimabilanz in den Häfen zu setzen.

Kohleausstieg

Vor dem Hintergrund des für den Klimaschutz notwendigen, beschleunigten Kohleausstiegs sollte die Bundesregierung Ausgleichs- oder Fördermaßnahmen für die am Kohleumschlag und an sekundären Ladungsströmen für die Kraftwerksindustrie beteiligte Seehafenwirtschaft in Betracht ziehen.

Der als Beitrag zum Klimaschutz notwendige Kohleausstieg und die verstärkte Nutzung anderer Energieträger bedeuten für die Seehafenbetriebe massive strukturelle Veränderungen, mit der die Umrüstung bzw. Neuanschaffung von Anlagen sowie die Umwidmung und Umschulung der Belegschaft einhergehen. Um die Menge an durch den beschleunigten Kohleausstieg wegbrechende Kohleverkehre sowie mit der Kohleverstromung verbundene Ladungsströme von Nebenprodukten wie z.B. synthetische Gipse zu kompensieren, werden beträchtliche Zusatz- und Neuinvestitionen durch die Seehafenbetriebe erforderlich, denn es müssen, wo möglich, alternative Umschlagsgüter erschlossen werden. Daher sollten vom Gesetzgeber Ausgleichs- oder Fördermaßnahmen in Betracht gezogen werden. Darüber hinaus sollte der Ausbau von Infrastruktur an Hafenstandorten für den Umschlag von alternativen Energieträgern wie LNG oder Wasserstoff ebenfalls unterstützt werden.