

08.11.2021

## „Fit for 55“ – FuelEU Maritime und AFIR

### Kurzinformation der Hafenwirtschaft

**Die Europäische Kommission hat mit dem Gesetzgebungspaket „Fit for 55“ Vorschläge zum Schutz des globalen Klimas vorgelegt. Für die deutsche Hafenwirtschaft, die bereits ehrgeizige Maßnahmen für den Klimaschutz umsetzt, stehen die Zielsetzungen außer Frage. Zugleich weisen die Seehafenbetriebe auf Aspekte hin, durch welche die Erreichung der Klimaschutzziele gewährleistet und beschleunigt werden können.**

Zwei Vorschläge aus dem Gesetzgebungspaket sind von besonderer Bedeutung für die Hafenwirtschaft.

Mit „**FuelEU Maritime**“<sup>1</sup> soll

- 1) die Treibhausgas-Intensität von Seeschiffen in europäischen Gewässern und Häfen reduziert, und
- 2) eine Pflicht zur Nutzung von Landstrom oder Null-Emissions-Technologie eingeführt werden.

Mit „**AFIR**“<sup>2</sup> soll

- 1) eine ausreichende Infrastruktur für alternative Kraftstoffe u.a. für Seeschiffe und Straßenfahrzeuge geschaffen werden.

Ziel der beiden Vorschläge ist es also, Angebot und Nachfrage von Antrieben von Schiffen, aber auch anderen hafenauffinen Fahrzeugen, die nicht mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden, zu erhöhen. Es besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den beiden Vorschlägen und daher kommentiert sie der ZDS in einer Stellungnahme, obgleich es sich um zwei verschiedene Gesetzgebungsverfahren handelt.

---

<sup>1</sup> [Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG](#)

<sup>2</sup> [Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates](#)

## Grundsätzliches

Die Europäische Kommission schlägt für beide Zielsetzungen jeweils das Rechtsinstrument Verordnung vor. Verordnungen der EU gelten unmittelbar; sie müssen nicht, wie Richtlinien, erst von den Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt werden. Insbesondere im Fall der AFIR ist der Verordnungsansatz bemerkenswert, weil bisher eine Richtlinie den Themenkreis regelt und auch die Ergebnisse des dem aktuellen Vorschlag vorangegangenen Konsultationsverfahrens und der Folgeabschätzung eigentlich auf eine Richtlinie wiesen. Die Kommission begründet die Instrumentenwahl mit der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten und der Notwendigkeit einer zügigen und einheitlichen Umsetzung.

**Der ZDS unterstützt die Wahl des Rechtsinstruments Verordnung in beiden Fällen, weil damit Verzerrungen im intra-europäischen Wettbewerb reduziert werden können.**

## Anmerkungen zu Inhalten

### FuelEU Maritime

Nach Artikel 2 der FuelEU Maritime gälte die Verordnung grundsätzlich für alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) von mehr als 5.000<sup>3</sup>, unter jedweder Flagge, die einen europäischen Häfen anlaufen. Zugrundezulegen ist der Energieverbrauch, der bei Anläufen europäischer Häfen entsteht: der gesamte Energieverbrauch im Hafen, der gesamte Energieverbrauch bei Reisen zwischen europäischen Häfen und die Hälfte des Verbrauchs zwischen europäischen und Drittstaaten-Häfen.

Aus dieser Anforderung ergeben sich Fragen hinsichtlich von Wettbewerbsverzerrungen, die sich zugunsten von Drittstaatenhäfen am Mittelmeer oder auch an der Nordsee ergeben. Es könnte sich zum Beispiel für die Containerschifffahrt ein Anreiz ergeben, einen britischen Hafen wie Felixstowe anzulaufen, die grundsätzlich ohnehin für Umladeaktivitäten in Containerbereich geeignet sind, um die Emissionsreduktionsanforderungen zu minimieren.

Ebenso könnte ein ungebührender Anreiz entstehen, Ladung aus Fernost zukünftig über Mittelmeerhäfen und den Landweg nach Mitteleuropa zu transportieren, falls die CO<sub>2</sub>-Bepreisung der Landverkehrsträger Schiene und LKW nicht dieselben Anforderungen an die Energieintensität wie an die Schifffahrt stellt. Hieraus könnten sich neue, ungewollte Belastungen für Infrastruktur und Umwelt entlang des Landweges ergeben.

Dem Vorschlag der Europäischen Kommission liegen nach eigenen Angaben mit PRIMES, PRIMES-TREMOVE, PRIMES-Maritime und TRUST umfassende Modellierungen des europäischen Seeverkehrs und der Hinterlandverkehre zugrunde (European Commission 2021a, S. 109). Die Ergebnisse der Modellierungen sind für die politische Bewertung und die kommerzielle Planung der Unternehmen von großem Interesse.

**Der ZDS fordert eine Offenlegung der Ergebnisse der Modellierung, insbesondere hinsichtlich der Veränderungen, die sich aus den Maßnahmen jeweils für die erfassten europäischen Häfen und deren Hinterlandverkehre ergeben.**

---

<sup>3</sup> Siehe im Anhang **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

Die Liste der Null-Emissions-Technologien würde ausschließlich von der Europäischen Kommission festgelegt. Dies unterstellt, dass neue Technologien zunächst durch die Europäische Kommission auf ihre Äquivalenz geprüft werden müssten. Über diese Prüfverfahren ist bisher nichts bekannt. Jedoch scheint der Ansatz eher restriktiv und damit nicht technologiefördernd gestaltet zu sein.

**Der ZDS fordert eine maximale Technologieoffenheit auf Grundlage eines klar umrissenen zielbasierten Ansatzes.**

Der ZDS lehnt eine allgemeine EU-weite Landstrompflicht ab. Die Landstromversorgung ist mit erheblichen Investitionen verbunden, sowohl im Hafen als auch in der Stromproduktion. Zunächst müsste der EU-Markt für Hafenstrom im Hinblick auf die Produktion, den Marktpreis sowie die Zusammensetzung des erzeugten Stroms nach Energiequellen (Energimix) harmonisiert werden. Die standortbezogene Landstrominfrastruktur muss im Hinblick auf die Anlaufdaten, Verweildauer und die Stromlastverteilung der Seeschiffe, die Reduktion von NOx- / CO<sub>2</sub>- / PM-Emissionen, die spezifischen Energieerzeugungskosten inklusive Abgaben (z. B. Netzentgelte / EEG-Umlage), die Investitionskosten und die Umsetzungsdauer technisch, wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll sein.

**Mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Hafenwirtschaft fordert der ZDS, dass für eine terminalbezogenen Landstromverpflichtung der EU realistische Rahmenbedingungen im Hinblick auf Schiffstypen, Fahrtrouten, regionale und europäische Zielvorgaben, Harmonisierung des EU-Strommarktes sowie die Kosteneffizienz der Landstrominfrastruktur geschaffen werden.**

Durch die Landstromannahmepflicht wird der Strompreis an den jeweiligen Hafenstandorten zu einem wichtigen Standortfaktor. Nach aktuellem Stand unterscheiden sich die Strompreise an den Hafenstandorten deutlich, und sind in Deutschland besonders hoch.

**Der ZDS fordert einen Ausgleichmechanismus für Wettbewerbsverzerrungen, die sich aus unterschiedlichen Strompreisen an den europäischen Hafenstandorten ergeben.**

Ab dem 1. Januar 2030 wären Schiffe verpflichtet, am Liegeplatz Landstrom oder von der Europäischen Kommission zugelassene Alternativen mit Null-Emissionen zu nutzen. Eine Reihe von Ausnahmen ist möglich. Die Überwachung dieser Ausnahmen würde den Leitungsorganen von Häfen obliegen, die ein entsprechendes Zertifikat ausstellen würden. Diese Entscheidungen könnten nach Artikel 24 juristisch nachgeprüft werden.

**Der ZDS fordert Klärung hinsichtlich des Energiemixes von Landstrom, welcher der Äquivalenzberechnung zugrunde gelegt würde.**

Die Europäische Kommission führt aus, dass Kosten in Höhe von 5,7 Milliarden Euro auf die Hafenwirtschaft zukommen. Dieser Rahmen stellt eine hohe Belastung für die Hafenwirtschaft dar.

**Der ZDS fordert, dass der Rechtsweg zur Nachprüfung von Entscheidungen der Leitungsorgane der Häfen hinsichtlich der Ausnahmen nur unmittelbar betroffenen Unternehmen offen ist, um Klagewellen von Drittparteien wie Umweltschutzverbänden oder Bürgerinitiativen zu unterbinden.**

Annex III weist darauf hin, dass Null-Emissions-Technologien zur den gleichen Emissionsminderungen führen müsse, die durch die Nutzung von Landstrom erreicht würden.

**Der ZDS fordert, dass die Europäische Kommission die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellt und das Beihilferecht auf diese Anforderungen abstimmt.**

#### AFIR

Zweck der Verordnung ist die Festlegung verbindlicher nationaler Ziele für den Aufbau einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union für Straßenfahrzeuge, Schiffe und ortsfeste Luftfahrzeuge. Sie legt außerdem gemeinsame technische Spezifikationen und Anforderungen in Bezug auf Nutzerinformationen, Datenbereitstellung und Zahlungsanforderungen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe fest (European Commission 2021b, S. 26). In den Artikeln 9 und 10 ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass für bestimmte See- bzw. Binnenschiffe eine Mindestversorgung von verschiedenen Energieträgern bereitgestellt wird. In den Artikeln werden ferner die Kriterien für die Befreiung bestimmter Häfen festgelegt. Gemäß Artikel 11 müssen die Mitgliedstaaten eine angemessene Anzahl von LNG-Tankstellen in den TEN-V-Seehäfen sicherstellen und einschlägige Häfen anhand ihrer nationalen politischen Rahmenbedingungen ermitteln.

Nach Artikel 9 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass in Seehäfen ein Mindestangebot von Landstrom für Containerschiffe und Fahrgastschiffe im Seeverkehr bereitgestellt wird.

**Der ZDS fordert, dass die Europäische Kommission notwendige Ressourcen zur Verfügung stellt und das Beihilferecht auf diese Anforderungen abstimmt.**

Die **Anforderungen an die Mitgliedstaaten**, die bis zum 1. Januar 2030 zu erfüllen wären, staffeln sich nach Schiffstyp:

- „a) TEN-V-Kern- und TEN-V-Seehäfen, deren durchschnittliche jährliche Hafenanläufe in den letzten drei Jahren durch **Containerschiffe** mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 5000 in den letzten drei Jahren **mehr als 50** beträgt, verfügen über eine ausreichende landseitige Leistung, um mindestens 90 % dieser Nachfrage zu decken;
- b) TEN-V-Kern- und TEN-V-Seehäfen, deren durchschnittliche jährliche Hafenanläufe in den letzten drei Jahren von seetüchtigen **Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen** mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 5000 in den letzten drei Jahren **mehr als 40** beträgt, verfügen über eine ausreichende landseitige Leistung, um mindestens 90 % dieser Nachfrage zu decken;
- c) TEN-V-Kern- und TEN-V-Seehäfen, deren durchschnittliche jährliche Hafenanläufe in den letzten drei Jahren von **anderen Fahrgastschiffen** als Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 5000 in den letzten drei Jahren **mehr als 25** beträgt, haben eine ausreichende landseitige Leistung, um mindestens 90 % dieses Bedarfs zu decken.“ (European Commission 2021b, S. 37)

Von der Berechnung der Anläufe auszunehmen wären Hafenanläufe mit einer Aufenthaltsdauer von weniger als zwei Stunden, Hafenanläufe von Schiffen, die über Null-Emissions-Technologien nach FuelEU Maritime verfügen und Anläufe aus Sicherheits- oder Seenotrettungsgründen.

**Der ZDS fordert eine Klarstellung , welche Statistiken für die Berechnung Hafenanläufe herangezogen werden dürfen.**

**Der ZDS fordert eine Klarstellung hinsichtlich Bezugspunktes und der Berechnungsweise des Bedarfes.**

Die technischen Anforderungen an Landstromanlagen ergeben sich aus Artikel 19 bzw. aus Annex II der Verordnung. Dort heißt es: „Die landseitige Stromversorgung von Seeschiffen, einschließlich Auslegung, Installation und Prüfung der Systeme, muss den technischen Spezifikationen der Norm IEC/IEEE 80005-1: 2019 für Hochspannungs- bzw. Niederspannungslandanschlüsse entsprechen.“ (European Commission 2021a, S. 52). Der Annex enthält darüber hinaus Überschriften für die technischen Anforderungen an landseitige Ladestellen für Batterien, für Hafen-Stromnetz-Kommunikations-Schnittstellen sowie für Wasserstoff-, Methanol-, und Ammoniak-Tankstellen, die jedoch noch nicht mit Inhalten unterlegt sind.

**Der ZDS fordert, dass die technischen Anforderungen an Lade- und Tankstellen vor Aufnahme der Beratungen im Europäischen Parlament und im Rat dargelegt werden, damit die Machbarkeit des Gesetzgebungsvorschlags bewertet werden kann.**

**Der ZDS fordert eine Berücksichtigung der Verfügbarkeit von Dienstleistern, die in der Kürze des vorgesehenen Zeitraums europäische Häfen mit der erforderlichen Anzahl von Landstromanlagen ausstatten können.**

In Artikel 11 würden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, sicherzustellen, dass es in den Kernnetzhäfen bis zum 1. Januar 2025 eine angemessene Anzahl von Tankstellen für LNG geben wird, um es Seeschiffen zu ermöglichen, zwischen diesen Kernnetzhäfen zu verkehren. Als „Tankstelle“ definiert wäre „eine Tankstelle zur Versorgung mit flüssigen oder gasförmigen alternativen Kraftstoffen durch eine ortsfeste oder mobile Anlage, die gleichzeitig nur ein Fahrzeug betankt;“ (European Commission 2021a, S. 30). Das hieße nach unserer Lesart, dass die Versorgung mit LKW oder Power Barges den Anforderungen der Verordnung genügen würden.

**Der ZDS fordert verbindliche, ausreichend lange Zeiträume, in welchen LNG, als fossiler Energieträger, rechtmäßig und uneingeschränkt genutzt werden darf, um die für wirtschaftliche Planungen erforderliche Rechtssicherheit zu gewährleisten.**

**Der ZDS fordert zudem eine Klarstellung, dass nach Artikel 2 (49) die LNG-Versorgung per LKW zulässig ist.**

**Der ZDS fordert, dass bei allen Vorgaben zu alternativen Kraftstoffen, die jeweils gelten und örtlich voneinander abweichenden sicherheitsspezifischen Anforderungen in den Häfen berücksichtigt werden.**

## Zusammenfassung

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe unterstützt die Entwicklung und den Einsatz alternativer Kraftstoffe in der Schifffahrt und im Hafenbetrieb. Die erforderlichen Umstellungen sind erheblich und erfordern hohe Investitionen. Um diese hohen Investitionen stemmen zu können, sind klare, machbare Vorgaben und finanzielle Unterstützung für die Hafenvirtschaft erforderlich. Die Wettbewerbsgleichheit zwischen im Wettbewerb zwischen europäischen Standorten und im Wettbewerb mit Drittstaaten ist zu gewährleisten,

insbesondere im Hinblick auf die unterschiedlichen Strompreise in Europa. Das Prinzip der Technologieoffenheit muss durch zielbasierte Vorgaben statt durch mehr Genehmigungsbürokratie umgesetzt werden.

Ihr Ansprechpartner beim ZDS: Daniel Hosseus (+49 40 366203)