ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Am Sandtorkai 2
D-20457 Hamburg

Tel.: +49 40 366203
Fax: +49 40 366377

info@zds-seehaefen.de
www.zds-seehaefen.de

11.11.2020

Von Kohle zu Wasserstoff – Seehäfen in der Energiewende

Vortrag 12.11.2020 auf Green Ports - Nachhaltigkeit in unseren Häfen

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit, zu Ihnen sprechen zu dürfen. Wir hatten ein paar Folien vorbereitet, aber ich habe mich entschlossen, den Foliensatz beiseite zu legen und komme direkt auf den Punkt:

Den Häfen stehen im Bereich Energie gewaltige Umbrüche bevor, und dieser Wandel bedeutet einiges an Maßnahmen und Investitionen. Dafür müssen wir die politischen Rahmenbedingungen richtig setzen.

Worum geht es? Zunächst einmal: der Schwerpunkt muss auf dem Schiff liegen. Laut einer Auswertung des International Transport Forums (ITF) bei der OECD können der Schifffahrt mindestens 70 Prozent der in Seehäfen ausgestoßenen Emissionen zugeordnet werden, während der Betrieb von Hafenanlagen höchstens 15 Prozent ausmacht. Das zeigt, wo man ansetzen muss, nämlich am Schiff.

Aber als Hafenwirtschaft – in unseren eigenen Betrieben -- können wir darauf können wir uns darauf natürlich nicht ausruhen.

Und das tun wir auch nicht: Unsere Mitgliedsunternehmen sind Vorreiter beim Klima- und Umweltschutz. In Hamburg steht der weltweit erste klimaneutrale Containerterminal, vom TÜV zertifiziert. Die großen Hafenkonzerne streben kurzfristige Klimaneutralität an, in 2040 bzw. schon in 2030. Unsere Unternehmen elektrifizieren die Prozesse auf den Terminals, beziehen

Ökostrom, stellen Landstrom für Seeschiffe bereit und investieren in weitere grüne Technologien. Da machen wir gute Fortschritte -- wobei uns Corona buchstäblich ein Strich durch die Rechnung macht.

Aber der eigentliche Transformationsprozess spielt sich ganz woanders ab. Die Energiewende greift viel tiefer in das Hafengeschehen ein.

Denn: Die deutschen Seehäfen spielen eine tragende Rolle beim Import von Energieträgern und leisten so einen wichtigen Beitrag zur Versorgung von Industrie und Verbrauchern.

Deutschland deckt rund 70 Prozent seines Energieaufkommens durch den Import verschiedener Energieträger.[1] Vor allem die fossilen Energieträger Mineralöl, Gas, Steinkohle und Uran werden aus dem Ausland bezogen.[2] 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.[3]

Zudem sind Häfen Umschlagsplätze für Komponenten und Bauteile, die zum Ausbau der erneuerbaren Energien benötigt werden, bspw. bei Windkraftanlagen. Häfen sind auch Umschlagplätze für Biomasse wie Holzpellets.

Folgerichtigerweise beschäftigt uns die Energiewende intensiv.

Was muss also in den Häfen passieren?

Alternative Energien

Wir müssen die notwendige Infrastruktur für alternative Energieträger schaffen.

---

[1] https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/primaerenergiegewinnung-importe , zuletzt abgerufen: 20.10.2020.

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

[3] GENESIS-Online Datenbank, Seeverkehrsstatistik (46331-0001), Statistisches Bundesamt.

LNG

Wir müssen LNG-ready werden, LNG 2.0 sozusagen. In deutschen Häfen wird LNG angeboten, aber noch nicht in dem zukünftig notwendigen Umfang.

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.

Und eine Studie des DMZ wird aufzeigen, wie man sich einer Vereinheitlichung der Bunkervorschriften für LNG in den Seehäfen annähert.

Wasserstoff

Wir müssen Wasserstoff-ready werden.

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 zentrale Rolle spielen, z.B. bei Import und Verteilung von Wasserstoff, bei seiner Nutzung sowie beim Export von Wasserstofftechnologien und -komponenten.

Das muss in die deutsche Wasserstroffstrategie rein, da fehlt es noch.

Windkraft

Bei Offshore-Windkraft sind wir längst startklar, davon muss es nur mehr geben.

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 also die im Gesetz zur Änderung des Windenergie-auf-See-Gesetzes und anderer Vorschriften enthaltene Anhebung des Ausbauziels für Offshore-Wind.

Ich habe jetzt noch drei Spezialthemen, nämlich Landstrom, Energiesteuerrichtlinie und Kohle:

Landstrom

Die Schaffung von Liegeplätzen mit Landstromanlagen – wo möglich und sinnvoll – ist zum Schutz des Klimas durch Emissionsreduktionen wichtig und wünschenswert. Eine allgemeinen EU-weite Landstrompflicht – wie sie in Brüssel diskutiert wird -- hingegen nicht.

Aus Sicht des ZDS kann die Einführung einer europaweiten Landstrompflicht die Problemstellungen nur scheinbar lösen und verfehlt die eigentliche Zielsetzung.

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.

Energiesteuerrichtlinie

Die EU-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.

Erstens, Brückentechnologien wie LNG sind fossil, bieten aber die einzige Möglichkeit, schnell Reduktionen in der Breite zu erzielen. Sie müssen förderfähig bleiben, um Anreize für das vorhandene Potential zur Verbesserung der Gesamtklimabilanz in den Häfen zu setzen.

Zweitens, eine kurzfristige Abschaffung 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.

Anders gesagt, eine Anpassung der Richtlinie muss sachlichen wirtschaftlichen, ökologischen und wettbewerblichen Anforderungen in der gebotenen Ausgewogenheit genügen. Wettbewerblich – das ist am Wichtigsten: Eine Änderung in der jetzigen Ausgestaltung der Richtlinie muss in allen EU-Ländern zeitgleich umgesetzt werden, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden.

Kohleausstieg

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. Den Kohleausstiege stellen wir nicht in Frage, nur passiert er nun schneller, als noch vor wenigen Jahren gedacht.

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.

Abbinder

Wie eingangs gesagt: Wir stehen vor großen Umbrüchen. 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 Deutschlands langfristig gesichert, ausgebaut und noch nachhaltiger gestaltet werden kann. Auf www.zds-seehaefen.de können Sie das Positionspapier runterladen und noch einmal in Ruhe nachlesen, was ich hier in aller Kürze vortragen habe.