



Positionspapier der deutschen Seehäfen zu ZeroEmission@Berth

Die deutschen Seehäfen haben im Mai 2021 ein Memorandum of Understanding unterzeichnet, um dem gemeinsamen Vorgehen zur Reduzierung von Schiffsemissionen in Häfen einen Rahmen zu geben. Mit diesem Positionspapier sollen die inhaltlichen Positionen verdeutlicht werden:

Forderungen

Das Projekt ZeroEmission@Berth steht für:

- **Faire Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer (Level Playing Field)** – alle Schiffe müssen Emissionen reduzieren
- **Technologieoffenheit** - sowohl Batterien, Brennstoffzellen, Landstrom als auch Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien nicht-biologischen Ursprungs und weitere innovative Technologien sollten zum Einsatz kommen können
- **Verursacherverantwortung (Polluter Pays Principle)** – die Kosten der Emissionsreduzierung müssen von den Verursachern, also den Schiffsbetreibern, selbst getragen werden

Anlass

In vielen Häfen sind Schiffe eine maßgebliche Emissionsquelle. Besonders herausfordernd bei der Reduzierung ihrer Emissionen ist, dass sie fast ausschließlich mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, mobil sind, sich auf diverse Liegeplätze im Hafengebiet verteilen, je nach Schiffstyp unterschiedliche Anlaufmuster aufweisen und an Bord zum Teil sehr große Strommengen benötigen.

Status Quo

Mit der Änderung des Klimaschutzgesetzes verschärft die Bundesregierung die Klimaschutzvorgaben und verankert das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045. Bereits bis 2030 sollen die Emissionen um 65 Prozent gegenüber 1990 sinken.

Die EU hat sich ein ähnlich ehrgeiziges Ziel gesetzt und strebt an, die Nettoemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu verringern und bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu werden. In ihrem kürzlich (Juli 2021) veröffentlichten „Fit for 55 Package“ macht die EU-Kommission konkrete Vorschläge für Schiffe am Liegeplatz. Ab 2030 sollen bestimmte Schiffstypen (Containerschiffe, Kreuzfahrtschiffe und RoPax Fähren) einer bestimmten Größe (> 5.000 BRZ) zu Null Emissionen am Liegeplatz verpflichtet werden (FuelEU Maritime, Article 5), wobei Landstrom, Batterien und

Brennstoffzellen als mögliche Lösungen definiert werden. Die Nutzung von Verbrennungsmotoren am Liegeplatz wäre somit für die ausgewählten Schiffe verboten. Gleichzeitig sollen Häfen, die jährlich eine bestimmte Anzahl an Anläufen der verpflichteten Schiffe empfangen, Landstromanlagen an entsprechenden Liegeplätzen vorhalten (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, Article 9).

Bewertung des EU-Ansatzes

Grundsätzlich werden die Bestrebungen der Bundesregierung und der EU-Kommission, die Emissionen zu reduzieren, begrüßt. Auch der Vorschlag der EU-Kommission, die CO₂-Emissionen der Schiffe am Liegeplatz zu regulieren, wird als ein wichtiger Schritt gesehen. Gleichwohl müssen folgende Punkte der Kommissionsvorschläge kritisch hinterfragt werden:

1. Level Playing Field wird nicht konsequent umgesetzt

Die vorgeschlagene Regulierung umfasst lediglich ausgewählte Schiffskategorien sowie -größen. Ein großer Teil der Schiffe ist somit davon ausgenommen, die CO₂ Emissionen am Liegeplatz zu reduzieren, was zu Wettbewerbsverzerrungen führen würde.

2. Keine Technologie-Offenheit

Als Zero Emission Technologien sind nur Landstrom, Brennstoffzellen und Batterien zulässig. Die deutschen Seehäfen sehen ebenfalls ein großes Potential CO₂ Emissionen durch weitere Lösungen, wie z.B. Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien nicht-biologischen Ursprungs, zu reduzieren. Diese Technologien sorgen neben der Emissionsreduzierung am Liegeplatz zusätzlich auch für die Reduzierung der Emissionen der Schiffe während der Fahrt (hier fallen ca. 95% der Gesamtemissionen der Schifffahrt an).

3. Polluter Pays Principle wird nicht genutzt

Häfen sollen nach den aktuellen Überlegungen der EU – entgegen der Verursacherverantwortung - alle Liegeplätze, die von regulierten Schiffen angelaufen werden (in dt. Seehäfen ca. 550 Liegeplätze für Seeschiffe), mit einer Landstromanlage ausstatten. Hierbei wird nicht zwischen stark und schwach frequentierten Liegeplätzen unterschieden. Eine wirtschaftliche Betrachtung der nötigen Investments fehlt und eine Kostenübernahme durch die Schifffahrt ist derzeit nur anteilig angedacht. Für den Markthochlauf neuer Technologien und Kraftstoffe sind deshalb öffentliche Förderungen notwendig, langfristig müssen die Kosten jedoch von den Schiffsbetreibern selbst getragen werden.

Positionierung der deutschen Seehäfen

Die deutschen Seehäfen positionieren sich für die Einführung eines europäischen CO₂ Emissionslimits am Liegeplatz für **alle See- & Binnenschiffe**. Ein **flächendeckender Ausbau von netzgebundenen Landstromanlagen ist dabei jedoch nicht unbedingt zielführend**. Netzgebundene Landstromanlagen können eine effektive Lösung zur Emissionsreduzierung von See- und Binnenschiffen während der Liegezeit im Hafen sein, wenn sie mit 100% erneuerbarem Strom betrieben werden, jedoch nicht für jeden Hafen, nicht für jeden Liegeplatz und nicht für jedes Schiff. Die Frequentierung eines Liegeplatzes sowie die Schiffstypen des Liegeplatzes müssen berücksichtigt werden. Eine Kostenbeteiligung der Schiffsbetreiber bzw. Kostenumlage auf die Schiffsbetreiber (z.B. über einen Finanzierungsfonds) sollte sichergestellt werden.

Neben Landstrom definiert die EU-Kommission **Batterien und Brennstoffzellen** als mögliche Alternativen. Dieser Ansatz wird von den deutschen Seehäfen befürwortet, sollte jedoch grundsätzlich technologieoffen gestaltet werden, um z.B. die Verwendung von **Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien nicht-biologischen Ursprungs** zu ermöglichen. Deren Anwendung kann beispielsweise bei älteren Schiffen hohe Investitionskosten vermeiden. Zusätzlich bieten diese Kraftstoffe die Möglichkeit, CO₂ Emissionen nicht nur am Liegeplatz, sondern auch während der Fahrt und damit in einem ungleich erheblicheren Maß zu

reduzieren. Die deutschen Seehäfen möchten sich im Rahmen dieses Projektes nicht nur für ein Level Playing Field, Technologieoffenheit und das Polluter Pays Principle positionieren, sondern auch gemeinsam mit der Schifffahrt innovative Lösungen für eine CO₂ freie Liegezeit aufzeigen. Um diese Konzepte zu finden und aufzuzeigen wird ein Innovationswettbewerb ausgerufen.

08.12.2021



Seehafen Wismar



ROSTOCK PORT GmbH

PF 48 12 40

18134 Rostock

Rostock Port



Port of Kiel



PORT OF KIEL

SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG
Hindenburgkai 1, 24103 Kiel, Germany



Niedersachsen Ports



JadeWeserPort



Lübeck Port Authority



Hamburg Port Authority



Brunsbüttel Ports



bremenports