

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

05. April 2013
Hei/Ra/II-310

Stellungnahme des ZDS
zum
Vorschlag der Europäischen Kommission für
eine Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur
für alternative Kraftstoffe

1. Grundsätzliche Bemerkungen
2. Nationaler Strategierahmen
3. Landstromversorgung für Seeschiffe
4. LNG-Tankstellen in Seehäfen
5. Zusammenfassung

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe mit dem Ziel der Implementierung einheitlicher technischer Spezifikationen und des Aufbaus einer europaweiten Infrastruktur für alternative und umweltfreundliche Kraftstoffe wird vom ZDS grundsätzlich begrüßt.

Für die Seehäfen sind dabei als alternative Kraftstoffe Elektrizität und Flüssigerdgas (LNG) von Bedeutung.

Das Vorhalten von Versorgungsstrukturen in den einzelnen Häfen ist jedoch von der Nachfrage der Schifffahrt abhängig. Versorgungseinrichtungen werden in den Häfen durch private Unternehmen nach wirtschaftlichen Kriterien betrieben. Wir halten es daher nicht für sinnvoll, verbindlich vorzuschreiben, welche Versorgungsmöglichkeiten in den Häfen im Einzelnen vorzuhalten sind.

2. Nationaler Strategierahmen

Wir begrüßen, dass nach Art. 3 Abs.1 des Vorschlags jeder Mitgliedstaat einen nationalen Strategierahmen für die Marktentwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe und ihrer Infrastruktur festlegen soll.

Dabei halten wir Fördermaßnahmen für erforderlich. Ohne staatliche Förderung ist eine LNG-Anlage kaum finanzierbar. Deshalb sollten Planungs- und Baukosten gefördert werden. Im nationalen Strategierahmen sollten derartige Fördermaßnahmen aufgenommen werden. Dabei sollte in der Richtlinie klargestellt werden, dass finanzielle Anreize für den Aufbau der Hafeninfrastuktur für alternative Kraftstoffe im Einklang mit den Regeln für staatliche Beihilfen des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union stehen.

Außerdem sollten in dem nationalen Strategierahmen die Sicherheitsauflagen für den Bau und Betrieb von LNG-Anlagen allgemeingültig definiert werden, um auch aus behördlicher Sicht Rechtsicherheit zu schaffen.

3. Landstromversorgung für Seeschiffe

Nach Art. 4 Abs. 4 des Vorschlags stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass in Häfen eine landseitige Stromversorgung für Schiffe vorgesehen wird, sofern dies kosteneffizient ist und sich günstig auf die Umwelt auswirkt.

Wir sind der Auffassung, dass eine landseitige Stromversorgung für Schiffe dort eingeführt werden sollte, wo es sinnvoll ist. Eine flächendeckende Einführung von Landstrom in allen Seehäfen der EU halten wir jedoch nicht für zweckmäßig.

Nach der gegenwärtigen Rechtslage dürfen Schiffe gemäß Richtlinie 2005/33/EG am Liegeplatz im Seehafen Schiffsbrennstoffe, wie Schweröl und Diesel, benutzen, wenn der Schwefelgehalt nicht mehr als 0,1% beträgt. Nur wenn Schiffe diesen Grenzwert nicht einhalten, ist die Versorgung mit Landstrom gemäß Artikel 4b Abs. 2 Buchstabe d der Richtlinie 2005/33/EG eine Alternative.

Es gibt somit keine Regelungen, die eine Landstromversorgung für Schiffe zwingend vorschreiben.

In Art. 4 Abs. 4 des Vorschlags sind einige Wortungen unklar. So ist der Begriff „Hafen“ zu allgemein gefasst und sollte in Artikel 2 definiert werden. Zum Begriff „kosteneffizient“ stellt sich die Frage nach dem Beurteilungszeitraum für die Kosteneffizienz einer Landstromanlage. Dabei würde eine Stromsteuerbefreiung die Kosteneffizienz von Landstrom verbessern. Auch die Forderung nach günstigen Auswirkungen auf die Umwelt wirft z.B. die Frage auf, ob der Strom aus erneuerbaren Energien produziert werden muss oder auch aus Kohle produziert werden kann.

In der Richtlinie sollte auch auf die ergänzende Funktion von mobilen wasserseitigen Stromversorgungslösungen (Power barge - Konzept) hingewiesen werden, bei denen LNG zur Stromerzeugung genutzt wird.

Nach Art. 4 Abs. 5 des Vorschlags muss die landseitige Stromversorgung für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt spätestens ab dem 31. Dezember 2015 den technischen Spezifikationen in Anhang III Nr.1.3 entsprechen.

Es fehlt somit noch an weltweit einheitlichen Standards für die landseitige Stromversorgung von Schiffen. Nach Anhang III Nr. 1.3 des Vorschlags sollen einschlägige EN-Normen bis 2014 verabschiedet werden. Bis dahin sollen die technischen Spezifikationen der Norm IEC/ISO/IEEE 80005-1 eingehalten werden. Die Seeschifffahrt ist ein globales Geschäft. Die technischen Spezifikationen für Landstrom müssen daher international einheitlichen Normen entsprechen.

4. LNG-Tankstellen in Seehäfen

Nach Art. 6 Abs. 1 des Vorschlags sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 in allen Seehäfen des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) öffentlich zugängliche LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt zur Verfügung stehen.

In Deutschland gehören die Seehäfen Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven, Lübeck und Rostock zu den Seehäfen des Kernnetzes des TEN-V.

Es sollte jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass auch in Häfen außerhalb des Kernnetzes LNG zur Verfügung gestellt wird. Insbesondere in Brunsbüttel bereitet sich der Hafen bereits hierauf vor.

Grundsätzlich sollten unterschiedliche Bedarfsstrukturen in verschiedenen Häfen berücksichtigt werden. Außerdem ist eine Öffnungsklausel für andere Antriebstechnologien erforderlich. Die Infrastruktur für andere gleichwertige Antriebstechnologien muss an die Stelle von LNG-Infrastruktur treten dürfen, wenn diese anderen Antriebstechnologien vergleichbar günstige Umweltauswirkungen besitzen wie LNG-Antriebe.

Nach Art. 6 Abs. 4 müssen alle LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt spätestens ab dem 31. Dezember 2015 die technischen Spezifikationen in Anhang III Nr.3.1 erfüllen.

Auch hier ist festzustellen, dass die einschlägigen Normen noch fehlen und die EN-Normen erst bis 2014 verabschiedet werden sollen. Eine technische Umsetzung von mobilen oder festen LNG-Tankstellen ist jedoch erst möglich, wenn eine Europa Norm oder ein technisches Regelwerk vorhanden sind. Erst mit einem technischen Regelwerk (EN) ist eine LNG-Infrastruktur planbar und wirtschaftlich bezüglich der Planungs-, Bau- und Betriebskosten zu bewerten. Möglicherweise muss die EN noch in deutsches Regelwerk umgesetzt werden, wodurch weitere Zeit für die Anlagenplanung verlorengeht.

Auch das Thema der Bunkerprozesse bleibt in dem Richtlinienvorschlag unregelt, ist aber von erheblicher Bedeutung.

Wir möchten nochmals darauf hinweisen, dass aus heutiger Sicht die Umsetzung einer LNG-Anlage ohne staatliche Förderung kaum finanzierbar ist. Daher ist eine Förderung der Planungs- und Baukosten dringend erforderlich.

5. Zusammenfassung

Der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe mit dem Ziel der Implementierung einheitlicher technischer Spezifikationen und des Aufbaus einer europaweiten Infrastruktur für alternative und umweltfreundliche Kraftstoffe wird vom ZDS grundsätzlich begrüßt.

Das Vorhalten von Versorgungsstrukturen in den einzelnen Häfen ist jedoch von der Nachfrage der Schifffahrt abhängig. Versorgungseinrichtungen werden in den Häfen durch private Unternehmen nach wirtschaftlichen Kriterien betrieben. Wir halten es daher nicht für sinnvoll, verbindlich vorzuschreiben, welche Versorgungsmöglichkeiten in den Häfen im Einzelnen vorzuhalten sind.

Der ZDS begrüßt, dass jeder Mitgliedstaat einen nationalen Strategierahmen für die Marktentwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe und ihrer Infrastruktur festlegen soll. Dabei halten wir Fördermaßnahmen für erforderlich. Ohne staatliche Förderung ist eine LNG-Anlage kaum finanzierbar. Im nationalen Strategierahmen sollten derartige Fördermaßnahmen aufgenommen und in der Richtlinie dabei klargestellt werden, dass finanzielle Anreize für den Aufbau der Hafeninfrastruktur für alternative Kraftstoffe im Einklang mit den Regeln über staatliche Beihilfen stehen.

Nach dem Richtlinienvorschlag sollen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass in Häfen eine landseitige Stromversorgung für Schiffe vorgesehen wird, sofern dies kostengünstig ist und sich günstig auf die Umwelt auswirkt.

Der ZDS ist der Auffassung, dass eine landseitige Stromversorgung für Schiffe dort eingeführt werden sollte, wo es sinnvoll ist. Eine flächendeckende Einführung von Landstrom in allen Seehäfen der EU halten wir nicht für zweckmäßig. Auch nach der gegenwärtigen Rechtslage gibt es keine Regelungen, die eine landseitige Stromversorgung für Schiffe zwingend vorschreiben.

Nach dem Richtlinienvorschlag muss die landseitige Stromversorgung für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt spätestens ab dem 31. Dezember 2015 der einschlägigen EN-Norm entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden soll. Es fehlt somit noch an weltweit einheitlichen Standards für die landseitige Stromversorgung von Schiffen. Die Seeschifffahrt ist jedoch ein globales Geschäft. Die technischen Spezifikationen für Landstrom müssen daher international einheitlichen Normen entsprechen.

Außerdem sollen nach dem Richtlinienvorschlag die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 in allen Seehäfen des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) öffentlich zugängliche LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt zur Verfügung stehen.

In Deutschland gehören die Seehäfen Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven, Lübeck und Rostock zu den Seehäfen des Kernnetzes des TEN-V. Es sollte jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass auch in Häfen außerhalb des Kernnetzes LNG zur Verfügung gestellt wird.

Alle LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt sollen spätestens ab dem 31. Dezember 2015 den einschlägigen EN-Normen entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden sollen. Auch hier ist festzustellen, dass die Standards noch fehlen. Eine technische Umsetzung von mobilen oder festen LNG-Tankstellen ist jedoch erst möglich, wenn ein technisches Regelwerk vorhanden ist. Erst dann ist eine LNG-Infrastruktur planbar und wirtschaftlich bezüglich der Planungs-, Bau- und Betriebskosten zu bewerten.