

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

04. Februar 2014
Hei/Kö/Ra/ II-310

Positionspapier des ZDS
zur
Begrenzung der EEG-Umlage
für die
Landstromversorgung von Seeschiffen

Inhalt:

1. Problemstellung
2. Lösungsvorschlag
3. ZDS-Forderung

1. Problemstellung

Der Fähr- und Kreuzschiffahrtstourismus hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen und wird auch weiter steigen. Allein in Hamburg und Rostock werden jeweils bis zu 200 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen und in Kiel bis zu 150 Anläufe jährlich erwartet.

Während der Liegezeiten der Schiffe im Hafen werden Strom und Wärme für den eigenen Verbrauch mit Hilfe von Dieselmotoren an Bord der Schiffe erzeugt. Dadurch werden Schadstoffe (SO_x, NO_x, PM) sowie Klimagase (CO₂) freigesetzt, die die Umwelt belasten.

Seehäfen und Hafenwirtschaft beschäftigen sich daher seit Jahren mit Möglichkeiten, die schiffseitigen Emissionen während der Liegezeiten der Schiffe in den Häfen zu reduzieren. Eine Möglichkeit ist die Landstromversorgung.

Nach dem Richtlinienvorschlag der EU-Kommission über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sollen Mitgliedstaaten sicherstellen, dass in Häfen eine landseitige Stromversorgung für Schiffe vorgesehen wird, sofern dies kosteneffizient ist und sich günstig auf die Umwelt auswirkt.

Angesichts der heutigen Rahmenbedingungen und Strompreise ist die Einführung von Landstrom in vielen Fällen jedoch unwirtschaftlich. So sind erhebliche Investitionen in die Versorgungsinfrastruktur der Häfen (landseitige Kabelanbindung, Umschaltanlagen, Anschluss Kai-Schiff) erforderlich. Diese Kosten stehen in Konkurrenz zu den Stromkosten der schiffsseitigen Eigenversorgung.

Zwar ist die Stromsteuer für Landstrom deutlich ermäßigt worden. Ein erhebliches Hemmnis ist jedoch die seit Jahren steigende Umlage des Erneuerbaren Energiegesetzes (EEG-Umlage), die zur Zeit 6,24 Cent/kWh beträgt.

Beispiel: Für ihre beiden RoRo-Passagierschiffe der Reederei Color Line, die zwischen Kiel und Oslo verkehren, beträgt der Stromverbrauch während der Liegezeiten im Kieler Hafen jährlich rund 5,0 GWh. Für die Nutzung von Landstrom würde damit eine EEG-Umlage von jährlich 312.000 € zu zahlen sein.

Dieser Tatbestand führt zu einer fehlenden Akzeptanz der Landstromversorgung in Deutschland, während Fährschiffe z.B. in den skandinavischen Gegenhäfen bereits seit Jahren von Land aus mit Energie versorgt werden. Die klima- und umweltpolitisch gewünschte Reduzierung schiffsseitiger Emissionen in den Häfen wird dadurch erheblich erschwert.

2. Lösungsvorschlag

Das Erneuerbare-Energie-Gesetz (EEG) sieht für Schienenbahnen eine Begrenzung der EEG-Umlage vor, die über 10% des im Begrenzungszeitraum an der betreffenden Abnahmestelle bezogenen oder selbst verbrauchten Stroms hinausgeht. Die begrenzte EEG-Umlage beträgt 0,05 Cent pro Kilowattstunde. Dabei muss die bezogene Strommenge mindestens 10 Gigawattstunden betragen (siehe § 42 EEG).

Danach können Schienenbahnen eine Begrenzung ihrer EEG-Umlage erhalten, wenn sie eine Fahrstrommenge von mehr als 10 GWh im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr vorweisen.

Diese grundsätzliche Möglichkeit der Reduzierung der EEG-Umlage sollte auf die Versorgung von Schiffen mit Landstrom erweitert werden. Allerdings sollte in diesem Fall eine verbrauchswellenunabhängige Begrenzung der EEG-Umlage Anwendung finden, da der Stromverbrauch von 10 GWh bei der Landstromversorgung in der Regel nicht zu erreichen sein wird (siehe vorstehendes Beispiel). Vor allem in der Startphase der Landstromversorgung mit relativ wenigen Schiffsanläufen wäre ein derartiger Schwellenwert ein K.O.-Kriterium.

Sowohl Schienenbahnen als auch Seeschiffe sind umweltfreundliche Verkehrsträger. Die Begrenzung der EEG-Umlage für die Landstromversorgung auf 0,05 Cent/kWh würde nahezu zu einer Gleichbehandlung gegenüber der schiffsseitigen Stromversorgung führen.

Diese Maßnahme hätte zur Folge, dass die Schadstoffbelastung sowie der Ausstoß von Klimagasen durch die Schifffahrt während der Liegezeit in den Seehäfen nachhaltig reduziert werden. Damit würde die Wettbewerbsposition von Seehäfen und Schifffahrt gegenüber dem konkurrierenden Verkehrsträger Straße gestärkt. Dies wäre ein wichtiger Beitrag zur politisch gewünschten Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Seeweg.

Dem Fiskus würden keine Einnahmeverluste entstehen, da bisher kein Landstrom für Seeschiffe bezogen wird und der Verbrauch von Dieselöl für die Stromversorgung an Bord von Seeschiffen steuerbefreit ist.

Zudem würde durch den Bezug von Landstrom die Nachfrage nach erneuerbaren Energien aus Wind-, Wasser- und Sonnenkraft gesteigert, da kein Atom- oder Kohlestrom seitens der Reeder akzeptiert wird.

Die Landstromversorgung würde darüber hinaus die Investitionstätigkeit in den Seehäfen steigern und Aufträge im Wert von mehreren Millionen Euro nach sich ziehen, die zu Steuereinnahmen und mehr Beschäftigung führen.

3. ZDS-Forderung

Um die Schadstoffbelastung sowie den Ausstoß von Klimagasen durch die Schifffahrt während der Liegezeit in deutschen Seehäfen nachhaltig zu reduzieren, sollte die EEG-Umlage für die Landstromversorgung von Seeschiffen begrenzt werden.

Wir schlagen daher vor, die Begrenzung der EEG-Umlage für Schienenbahnen auf 0,05 Cent/kWh nach § 42 EEG auf die Landstromversorgung für Seeschiffe in den deutschen Seehäfen zu erweitern.

Der Gesetzgeber sollte den Rahmen dafür schaffen, dass der Stromabgabepreis der Landstromanlage wettbewerbsfähig gegenüber den Kosten der schiffsseitigen Energieversorgung wird.