

fed. Senator/-in: S 2 - Finanzen, Digitalisierung und Ordnung  Federführendes Amt: Zentrale Steuerung	Beteiligt: Hafen- und Seemannsamt	
<b>Andrea Krönert, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.Volt</b> <b>Entwicklung der Landstromversorgung in Rostock</b>		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit

Sachverhalt:

### 1. Welche Hafenanlagen in Rostock sind von der Regelung betroffen (gesamter Überseehafen oder nur Teile, Fischereihafen)?

Sowohl die Verordnung der EU 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) als auch die Verordnung der EU 2023/1805 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr (FuelEU Maritime) sind hier im Zusammenhang zu betrachten.

Hauptziel der „FuelEU Maritime“ Verordnung als Bestandteil des EU-Gesetzespakets „Fit für 55“ ist es, die Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und deren konsequente Nutzung zu steigern und damit die Treibhausgasemissionen des Schifffahrtssektors zu verringern und dabei zugleich das reibungslose Funktionieren des Seeverkehrs zu gewährleisten und Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden. Um sich den geforderten Netto-Null-Emissionen des Pakets "Fit for 55" und des Green Deal der EU anzunähern, soll bis 2050 der Ausstoß von Treibhausgasen schrittweise um 80 Prozent reduziert werden, beginnend ab dem 01.01.2025 um eine Reduzierung von 2 Prozent.

Betroffen von der Verordnung „FuelEU Maritime“ sind alle Schiffe ab 5.000 BRZ (Bruttoreaumzahl).

Während die „FuelEU Maritime“ die Verpflichtungen auf Seite der Reedereien/Schiffsbetreiber regelt, werden diese für Häfen durch die „AFIR“ Verordnung (Alternative Fuel Infrastructure Regulation) vorgegeben. Sie beinhaltet für Häfen des TEN-V Kernnetzes ab 2030 eine Angebotspflicht für Landstrom für Fahrgastschiffe, Ro-Ro Fahrgastschiffe (Roll on Roll off/ in der Regel Fährverkehr) und Containerschiffe ab 5.000 BRZ.

Der Rostocker Überseehafen ist Teil dieses Kernnetzes und daher betroffen. Das bedeutet, dass ab 2030 Fahrgastschiffe, Ro-Ro Fahrgastschiffe und Containerschiffe ab 5.000 BRZ, die für mehr als zwei Stunden an einem Liegeplatz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes anlegen, Landstrom nutzen müssen und der Rostocker Seehafen dafür Landstrom anbieten können muss. Für den Überseehafen betrifft dies insbesondere die aufkommensstarken Fährverbindungen nach Schweden, ggf. eingeschränkt Dänemark.

Konkret sind nach heutigem Kenntnisstand für die Landstromangebotspflicht gemäß „AFIR“ bis zu drei Liegeplätze (Stena Line/ TT Line Rostock – Trelleborg und eingeschränkt Scandlines Rostock – Gedser, soweit Überlieger in der Nacht mitzählen) betroffen. Andere Schiffstypen wie General Cargo Vessels, Buk Carrier, Tanker und Ro/Ro-Frachtschiffe als reine Frachtschiffe sind momentan noch ausgenommen.

Der Rostocker Fracht- und Fischereihafen ist bedingt durch die Schiffstypen, die diesen anlaufen (keine Passagier- und keine Containerschiffahrt), nicht von der „AFIR“ betroffen - im Sinne das hier seitens des Hafens keine zusätzlichen infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen sind – wie Landstromanlagen.

## **2. Welche Umsetzungsmaßnahmen sind in Rostock vorgesehen (wieviel weitere Landstromanlagen an welchen Standorten)?**

Der Rostocker Hafen hat mit der Landstromanlage für die Kreuzfahrtschiffe an den Passagierkais in Warnemünde bereits notwendige infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen, die die Anforderungen der „AFIR“ berücksichtigen. Darüber hinaus ist die Landstromanlage in Warnemünde aufgrund ihrer modularen Bauweise in ihrer Gesamtkapazität erweiterbar, so dass im Bedarfsfall weitere Liegeplätze dezentral erschlossen werden könnten.

Im Bereich des Überseehafens gibt es Vorplanungen für die Nachrüstung bestehender Liegeplätze mit Landstromanlagen, deren Umsetzung auch von der wirtschaftlichen und technologischen Einigung mit dem Nutzer (Reeder) abhängt. Bei Liegeplatzneubauvorhaben ist eine Einbindung von Landstromanlagen unter vorgenannten Voraussetzungen mit zu berücksichtigen.

Für Schiffe, die für den Schiffsbetrieb emissionsfreie Technologien im Sinne der „FuelEU Maritime“ einsetzen, ist eine Landstromversorgung nicht notwendig.

## **3. Welche Anreize sind vorgesehen, damit möglichst viele Schiffe, die Rostock anlaufen, diese Landstromversorgung nutzen?**

Mit der Landstrompflicht für Fahrgastschiffe, Ro-Ro Fahrgastschiffe und Containerschiffe ab 2030 ist ein Anreizsystem nicht mehr notwendig. Schiffe, die dann bereits emissionsfrei fahren, werden in Häfen kein Landstrom beziehen müssen. Daher kann die landseitige Landstromversorgung für Schiffe auch als Brückentechnologie gewertet werden.

## **4. Wem obliegt die Kontrolle von Schiffen und Häfen bezüglich der Umsetzung der EU-Verordnung 2023/1804?**

Im Falle einer Nichterfüllung der Zielwerte (siehe Antwort Frage 1) der „FuelEU Maritime“ schreibt die Verordnung 2023/1805 Strafen für Abweichungen von der Treibhausgas-Konformitätsbilanz der Schiffe sowie für die Nichterfüllung der RFNBO-Mindestquote (Renewable Fuels of Non-Biologic Origin oder Erneuerbare Kraftstoffe nicht biologischen Ursprungs) vor. Die Zielstellungen der 2023/1804 Verordnung „AFIR“ werden dadurch mit

berücksichtigt. Die 2023/1804 Verordnung „AFIR“ sieht selbst keine Strafzahlungen oder Sanktionen vor. Das Defizit wird in Bezug auf die Energie quantifiziert, basierend auf der tatsächlichen THG-Intensität des Schiffes. Es führt zu einer Strafzahlung von 2.400 Euro pro Tonne Very Low Sulfur Fuel Oil -Energieäquivalent (VLSFO) oder von etwa 60 Euro pro Gigajoule (GJ) nicht konformen Energieverbrauchs.

Strafzahlungen sollen ausschließlich für Projekte zur Dekarbonisierung innerhalb der Schifffahrt, wie die Entwicklung von Technologien für erneuerbare Kraftstoffe, die Verbesserung von Hafeninfrastrukturen für alternative Kraftstoffe oder die Förderung entsprechender Forschungs- und Entwicklungsprojekte, genutzt werden.

Alle EU-Mitgliedstaaten sollen eine oder mehrere zuständige Behörden benennen, die für die Anwendung und Durchsetzung dieser Strafen verantwortlich sind. Seitens des Bundes oder Landes M-V sind bisher noch keine zuständigen Behörden benannt worden.

**Finanzielle Auswirkungen:**

-

Dr. Chris von Wrycz Rekowski

**Anlagen**

Keine