

Vorschlag der EU-Kommission zur Verordnung über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (Fit for 55-Dossier FuelEU Maritime)

EINORDNUNG

Der Seeverkehr bildet das Rückgrat der Globalisierung. Die internationale Schifffahrt erbringt mit ca. 90 Prozent den überwiegenden Anteil der internationalen Transportleistung und ist dabei mit Abstand der energieeffizienteste Verkehrsträger. Die Frachtschifffahrt verbindet Märkte weltweit und der maritime Tourismus führt Menschen verschiedener Nationen und Kulturen zusammen. Aufgrund ihrer Energieeffizienz und Transportleistung leisten Schiffe mehr als andere Verkehrsträger. Dieses Potenzial sollte durch eine noch stärkere Verlagerung hin zum Schiffsverkehr künftig noch intensiver genutzt werden.

Zugleich ist die Schifffahrt ein geeigneter Enabler für den Wasserstoffhochlauf: Die Schifffahrtsbranche verbraucht jährlich rund 300 Millionen Tonnen konventionelle Kraftstoffe und ist für knapp 3 Prozent der globalen und 13 Prozent der EU-weiten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) verantwortlich. Dieser immense Bedarf und die internationale Perspektive haben enormes Potenzial, um die notwendigen Skalierungen und schließlich den Markt für emissionsfreie Kraftstoffe zu erschließen, auch für andere Branchen und Industrien.

FuelEU Maritime verfolgt einen vielversprechenden Ansatz zur Steigerung des Anteils jedweder wasserstoffbasierten Kraftstoffe (E-Ammoniak, E-Methan, E-Methanol, E-Diesel u. a.) sowie nachhaltiger Biokraftstoffe. Zu begrüßen ist dabei der „Well-to-wake Approach“ zur Bewertung alternativer Kraftstoffe. Der NWR bewertet den FuelEU-Maritime-Vorschlag positiv insbesondere vor dem Hintergrund der fortdauernden Diskussionen um die künftige Nutzung alternativer Kraftstoffe in der Schifffahrt einerseits und andererseits der Tatsache, dass konventionelle, verbrennungsmotorische Schiffsantriebe in der Lage sind, solche alternativen Kraftstoffe zu verwenden, wenn auch partiell gewisse Nachrüstungen erforderlich sein können.

EMPFEHLUNGEN DES NATIONALEN WASSERSTOFFRATS

Im Kontext des Schiffsverkehrs mit Drittstaaten unterstützen wir den in FuelEU Maritime beschriebenen Reduktionspfad (Art. 4). Um insbesondere Wettbewerbsverzerrungen in der internationalen Schifffahrt zu vermeiden, muss sichergestellt werden, dass die Ausweitung des Anwendungsbereichs (zu 50 Prozent von Verkehren) auf die Ankunft in und das Auslaufen aus Häfen in Drittstaaten international umsetzbar ist.

Mit Blick auf das Ziel der Klimaneutralität innerhalb der EU ist der in Artikel 4 beschriebene THG-Reduktionspfad allerdings nicht ausreichend. Gleichzeitig hat die zur Herstellung von P2X-Kraftstoffen benö-

tigte Technologie inzwischen einen Reifegrad erlangt, der die industrielle Skalierung ermöglicht. Wir fordern daher die Einführung eines zweiten, gleichrangigen Reduktionspfads, der den Intra-EU-Schiffsverkehr separat regelt und ein höheres Ambitionsniveau für die THG-Emissionsminderung festlegt. Auf diesem Pfad sollte Klimaneutralität bereits im Jahr 2045 erreicht werden. Um Impulse in den Markt zu senden und die Hochlaufphase zu unterstützen, schlägt der NWR zudem eine energetische Quote für Renewable Fuels of Non-Biological Origin (RFNBO) für den Intra-EU-Verkehr von 2 Prozent bis 2027 und 7 Prozent bis 2030 vor.

Durch diesen anspruchsvolleren Hochlaufpfad in der Schifffahrt entsteht ein großer Markt für CO₂-neutrale, wasserstoffbasierte Kraftstoffe, der zum Erfolg des Wasserstoffhochlaufs beitragen wird. Damit wird die EU ihrer Vorbildfunktion gerecht und schafft für die europäische Industrie zudem die Chance, sich als Technologieführer weltweit zu profilieren.

EU-weit abgestimmte Rahmenbedingungen und die Förderung entsprechender Technologien sind zukunftsweisend zu verfolgen zur Erreichung der hochgesteckten Ziele. Dazu gehören beispielsweise auch mit Instrumenten der Digitalisierung optimierte Lieferketten. In jedem Fall sind mutige Schritte von Forschung, Politik und insbesondere der Kraftstoffindustrie erforderlich, um die Transformation zur Defossilisierung der Schifffahrt einzuleiten. Ambitionierte Ziele für nachhaltige Kraftstoffe sind der wichtigste Schritt dahin und im Hinblick auf den globalen Schiffsverkehr kann die EU Vorbild und Technologielieferant gleichermaßen werden.

ANHANG

44 Millionen Tonnen Kraftstoff für den Schiffsverkehr in der EU gemäß MRV insgesamt, davon 32 Prozent für Intra-EU-Verkehr, zzgl. ca. 10 Prozent nicht in MRV erfasst; ergibt ca. 15,6 Millionen Tonnen

| | 2027 | 2030 |
|----------------------------------|----------|----------|
| Quote | 2 | 7 |
| entspricht in Mio. t RFNBO ca. | 0,3 | 1,1 |
| entspricht in GW Elektrolyse ca. | 1,5 | 5,4 |

DER NATIONALE WASSERSTOFFRAT

Mit der Verabschiedung der Nationalen Wasserstoffstrategie hat die Bundesregierung am 10. Juni 2020 den Nationalen Wasserstoffrat berufen. Der Rat besteht aus 26 hochrangigen Expertinnen und Experten der Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft, die nicht Teil der öffentlichen Verwaltung sind. Die Mitglieder des Wasserstoffrats verfügen über Expertise in den Bereichen Erzeugung, Forschung und Innovation, Dekarbonisierung von Industrie, Verkehr und Gebäuden/Wärme, Infrastruktur, internationale Partnerschaften sowie Klima und Nachhaltigkeit. Der Nationale Wasserstoffrat wird geleitet durch Katherina Reiche, Parlamentarische Staatssekretärin a. D.

Aufgabe des Nationalen Wasserstoffrats ist es, den Staatssekretärsausschuss für Wasserstoff durch Vorschläge und Handlungsempfehlungen bei der Umsetzung und Weiterentwicklung der Wasserstoffstrategie zu beraten und zu unterstützen.

Kontakt: info@leitstelle-nws.de