

Kapitalbedarf für Energiewende ist riesig

8. GSK-Hafenforum in Hamburg fokussiert das große Zukunftsthema „Dekarbonisierung der maritimen Wirtschaft“

Rückblick auf den 28. März 2023: Auch Stade bekommt eine eigene FSRU-Station. Zum Jahresende ist sie fertig



Fotos: Arndt

Die maritime Wirtschaft rund um den Globus steht vor vielen Herausforderungen. Eine entscheidende ist der globale Klimawandel, eine weitere: die Abkehr von den fossilen Brennstoffen und die Hinwendung zu den neuen Energien. In Deutschland spricht man gerne in dem Zusammenhang von der „maritimen Energiewende“.

Jedes Segment dieser dynamischen wie auch hochtechnischen maritimen Branche sucht derzeit für sich den richtigen Weg und die richtigen Lösungen. Was im Einzelnen passiert oder geplant ist, darüber einen kompakten wie facettenreichen Überblick zu geben, hat sich die Wirtschaftskanzlei GSK Stöckmann auch zur Aufgabe gemacht, und zwar über ein besonderes Präsentationsformat: das „GSK-Hafenforum“. Die international ausgerichtete Kanzlei hat zahlreiche Kunden aus der maritimen Wirtschaft. Zu der Veranstaltung werden daher vor allem Entscheider aus den Bereichen Infrastruktur, Lo-

gistik, Energie und auch der Verwaltung geladen.

Auch für das jüngste Hafenforum, das wiederum im Hafen-Klub Hamburg ausgerichtet wurde, hatte das Team um GSK-Partner und Rechtsanwalt **Dr. Arne Gniechwitz** wieder interessante Referenten eingeladen, deren Stimme und Expertise in der Branche Gewicht haben. Der THB berichtet über die Veranstaltung aus Gründen der besseren Lesbarkeit in zwei Teilen. Heute also der 1. Teil.

So sprach **Uwe Bakosch, Geschäftsführer bei der Finnlines Deutschland GmbH** mit Sitz in Lübeck, über die besonderen Aufgaben der internationalen Reedereiverkehrswirtschaft auf dem Gebiet des Umweltschutzes. Die Reederei Finnlines ist inzwischen Teil des italienischen Grimaldi-Konzerns, der zu den Großen im internationalen Fähr- und RoRo-Geschäft, einschließlich des Betriebs von Carcarriern, gehört. Das Unternehmen hat einen operativen Schifffahrts-

schwerpunkt weiterhin im Mittelmeer-Raum, einem der weltweiten Hotspots im Fähr- und RoRo-Markt. Das weiterhin inhabergeführte Unternehmen disponiert aktuell im Konzern über rund 130 Schiffe, die fast vollständig im Firmeneigentum sind.

Die Flotte ist im Branchenvergleich jung und wird weiter erneuert. Uwe Bakosch: „Derzeit sind weitere 26 Schiffe unterschiedlicher Größe im Bau, beziehungsweise stehen in den Auftragsbüchern der Werften.“ Die Frachter von morgen sollen vor allem eines sein: so umweltfreundlich wie möglich. Doch auch bei der Bestandsflotte setze die maritime Firmengruppe einen klaren Umweltkurs, zu dem verschiedene Einzelmaßnahmen gehören. Dazu gehört die Nutzung von schwefelarmem Treibstoff ebenso wie der Einsatz von Scrubbern oder künftig auch neuartige Hybrid-Antriebe.

Auch Grimaldi ist - wie die Reedereiverkehrswirtschaft als Ganzes - intensiv auf der

Suche nach „dem“ besten, sauberen Antriebskonzept der Zukunft. Bakosch: „In unserem Unternehmen setzt man beim Brennstoff auf Ammoniak.“ Auch deshalb, weil dieser Kraftstoff unter dem für eine Reederei sehr wichtigen Aspekt der schnellen, zuverlässigen und preiswerten Verfügbarkeit als vorteilhaft erachtet wird. Ob es dabei dauerhaft bleibt? Bakosch: „Wir wissen heute nicht, was etwa in 20 Jahren an möglicherweise Besserem verfügbar ist.“

Ein anderes wichtiges Thema ist die Nutzung von Landstrom während der Hafenliegezeiten. Auch innerhalb der Grimaldi-Gruppe hält man den Verzicht auf eine Eigenversorgung mit dieselgetriebenen Hilfsmaschinen in den umweltsensiblen Häfen für nötig. Der Strom aus der Steckdose ist da ein Lösungsansatz. Der andere besteht darin, diese Energie während des Seetransfers selbst zu erzeugen, in großen Akkusets zwischen-

Fortsetzung Seite 5 ▶



Ausblick: Uwe Bakosch (Finnlines)



Überblick: Holger Banik (NPorts)



Weitblick: Markus Bangen (Duisport)



Doris Pulker-Rohrhofer (Hafen Wien)

► Fortsetzung von Seite 4

zuspeichern, um diese Energie in den Häfen während der Liegezeiten direkt abzurufen. Was dann auch zur Folge hat, dass die Reederei für das entsprechende Schiff keine externe Energielieferung benötigt.

Erzeugt wird der Strom durch großflächige „Solarzellen“-Module auf den Schiffen. Bakosch berichtet von rund 600 Quadratmetern Fläche auf den Neubauten der Zukunft, die dann die Energie für die Hafentiegezeit generieren. Dem Kurs „Eigenversorgung“ ist, das räumte Bakosch ein, natürlich aus Sicht der Häfen nicht nur mit Freude zu begegnen. Denn nicht alle Reedereien werden diesen Weg der Strom-Selbstversorgung einschlagen, sondern werden erwarten, dass in den Häfen Anschlussmöglichkeiten vorhanden sind. Für die Häfen heißt das: hohe Investitionen in teure Landstromanlagen. Ein Spagat, wie Bakosch einräumt.

Doch auch das stellte der erfahrene Manager für die Grimaldi-Gruppe als Ganzes wiederholt heraus: Sie bleibt ihrer Linie treu, entscheidet selbst, was aus ihrer Sicht den für sie größten Nutzen und Vorteil bringt, zum Beispiel beim Brennstoff der Zukunft oder der Energieversorgung. Das bedeutet dann auch, dass Technologieentscheidung gerne antizyklisch getroffen werden, womit dem Unter-

nehmen so etwas wie eine Pionierrolle zufällt.

Wie groß die Herausforderungen für die Seehäfen sind, wenn es um die Themen Klimaschutz und maritime Energiewende geht, das führte **Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts)** in seinem Vortrag eindrucksvoll zusammen. Banik hatte vor einem Jahr in der gleichen Hamburger Veranstaltungslage auf dem damaligen GSK-Forum skizziert, welche Konsequenzen die schon jetzt in den Geschichtsbüchern verankerte „Zeitenwende“-Rede von Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) am 27. Februar 2022 - drei Tage nach dem russischen Überfall auf die Ukraine - für die deutschen Seehäfen haben sollte. Eine lautete: Aufbau einer nationalen LNG-Versorgungsinfrastruktur, gewissermaßen von jetzt auf gleich. Allein für Niedersachsen hieß das: eine LNG-Anlandungsstation in Wilhelmshaven, eine weitere in Stade. Woran viele durchaus Zweifel hatten, das gelang. Banik: „Für das Vorhaben in Wilhelmshaven benötigten wir insgesamt 194 Tage bis zur offiziellen Inbetriebnahme am 17. Dezember 2022.“ Vom neuen „Deutschland“-Tempo sprach Olaf Scholz damals, inzwischen ein geflügeltes Wort.

Banik spricht von einer „unglaublichen Leistung“, die am Ende das Zusammenwirken vieler Akteure war. Doch es



Europa im Blick: Heiko Maas (GSK)

ging weiter: Auch das Projekt in Stade wird mit diesem neuen Schwung umgesetzt. Offizieller Rammschlag für den Terminal im Seehafen Stade am 20. Januar 2023. Die Inbetriebnahme dann ebenfalls im Dezember. Die für Stade bestimmte FSRU wird derzeit für ihren Einsatz hergerichtet. Künftig werden vom Unterelbehafen rund fünf Milliarden Kubikmeter Erdgas in das deutsche Gasnetz eingespeist. Ein wichtiger Beitrag zur nationalen Versorgungssicherheit werde damit geleistet.

Doch die Aufgaben, die vor den deutschen Häfen als Ganzes und den niedersächsischen Standorten im Einzelnen liegen, sind noch viel größer. Daher könne von einer ausgedehnten Verschnaufpause keine Rede sein. Banik warb in seinem Vortrag dafür, „die PS, die wir jetzt nutzen konnten, auch für andere Vorhaben rund um die maritime Energiewende zu nutzen“. Sein Blick geht dabei unter anderem auf den Offshore-Wind-

energie-Sektor. Denn die Berliner Ampel drückt hier aufs Tempo. Bis 2030 sollen 30 Gigawatt über Offshore-Parks erzielt werden, bis 2045 wird ein weiterer Leistungssprung gefordert. Doch das müsse auch alles gebaut und hinterher technisch betreut werden, machte Banik deutlich. Klar ist schon jetzt: Die deutschen Häfen allein schaffen das nicht, Kapazitäten in den Niederlanden oder Dänemark müssen ebenfalls genutzt werden. Kommt hinzu, dass für den Bau von neuen Spezialterminals in deutschen Häfen, die dann natürlich auch andere Güter behandeln können, viel Kapital benötigt wird.

300

Millionen Euro würden die beiden neuen Liegeplätze in Cuxhaven kosten - das Projekt ist planfestgestellt. Es könnte sofort losgehen

Und da beginnt aktuell das große Problem. Die einzelnen Küstenbundesländer könnten das allein nicht leisten. Hier müsse Berlin aktiv eingreifen, oder auch die EU. Baniks Musterbeispiel in dem Zusammenhang ist der Multipurpose-Hafenstandort Cuxhaven. Hier könnte mit „Deutschland“-Schwung sofort losgelegt werden. Für eine 1,3 Kilometer lange Kaifront mit zwei Liegeplätzen läge der Planfeststellungsbeschluss bereits vor. Was fehlt, sei das Geld. Banik: „Wir reden über 300 Millionen Euro.“ In Anbetracht der gewaltigen Ausgaben, die für die Energiewende jetzt schon veranschlagt sind, ein vergleichsweise geringer Betrag. Und doch derzeit nicht erreichbar. Banik: „Wenn heute die Mittel verfügbar wären, dann könnten wir im Frühjahr 2024 diese Kapazitäten am seeschiff-tiefen Wasser verfügbar haben.“ Für den Hafentwickler aus Leidenschaft muss daher der Geldmittelfluss in Richtung der Häfen unbedingt verstetigt werden. Es gehe schließlich darum, den Industriestandort Deutschland zuverlässig mit Energie zu versorgen. (Ende Teil 1). ■ EHA



Gastgeber und Referenten im Hafen-Klub: Heiko Maas (Minister a. D. und GSK-Partner), Dr. Arne Gniechwitz (Gastgeber und Moderator/GSK), Dr. Jenny Mehlitz (GSK), Dr. Oliver Kroos (GSK), Doris Pulker-Rohrhofer (Hafen Wien), Markus Bangen (Hafen Duisburg) und Holger Banik (NPorts). Es fehlt: Uwe Bakosch (Finnlines)