

Landstrom in Häfen: Nach der Kür nun die Pflicht

IM GESETZGEBUNGSVERFAHREN: VERORDNUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION FÜR DIE LANDSEITIGE STROMVERSORGUNG VON SCHIFFEN



Executive Summary

- Der Stand heute: Die Häfen dürfen entscheiden, ob sie Reedern Landstrom anbieten. Die Reeder dürfen sich entscheiden, ob sie Landstrom nutzen oder aber im Hafen die Schiffsmotoren laufen lassen, um billigeren Bordstrom zu erzeugen. Das ist bald vorbei. Der Europäische Gesetzgeber greift ein. Der Schiffsverkehr soll einen Beitrag zur Emissionsreduzierung leisten. Der regulatorische Grundsatz für die Landstromnutzung in den Häfen ist einfach: Die Häfen werden verpflichtet, Landstrom anzubieten, die Reeder werden verpflichtet Landstrom zu nutzen. Die Europäische Kommission (KOM) hat am 14.07.2021 zwei Verordnungsvorschläge¹ ausgearbeitet, die u.a. die landseitige Stromversorgung von Schiffen an ihren Liegeplätzen betreffen. Diese befinden sich noch im Gesetzgebungsverfahren, eine Einigung von Europäischem Parlament und Verkehrsministerrat ist jedoch absehbar.

- Die Initiative der KOM fasst zum einen die See- und Binnenhäfen des TEN-V-Netzes ins Auge. Die Mitgliedstaaten sollen verpflichtet werden, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass ihre Landstrominfrastruktur ausgebaut wird und ausreichende Netzkapazitäten für anliegende Schiffe zur Verfügung gestellt werden. Die Mitgliedstaaten müssen hierfür bis zum 1. Januar 2025 „nationale Strategierahmen“ vorlegen.
- Korrespondierend dazu soll auch für Schiffsbetreiber die landseitige Stromversorgung verbindlich werden, um Emissionen durch die Versorgung mit Bordstrom zu reduzieren. Ab dem 1. Januar 2030 muss daher ein Schiff am Liegeplatz in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats an die landseitige Stromversorgung angeschlossen sein und daraus seinen gesamten Strombedarf am Liegeplatz decken.

¹ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, COM/2021/559 final; Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer

und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG, COM/2021/562 final.



Mit 3 bis 4 Prozent der gesamten Emissionen der EU ist allein der Seeverkehrssektor ein großer Emittent von Treibhausgasen. In 2019 wurden rund 144,6 Mio. Tonnen CO₂ und damit sogar etwas mehr als im Vorjahr ausgestoßen.² Die Versorgung von Schiffen mit Landstrom bietet angesichts des wachsenden Anteils erneuerbarer Energien am Strommix in der EU daher eine gute Möglichkeit, die Emissionen am Liegeplatz zu reduzieren und die Nachhaltigkeit des Schiffsverkehrs voranzutreiben.

Über Landstromanlagen verfügen in Deutschland beispielsweise bereits die Seehäfen Hamburg, Kiel und Rostock. Hamburg erweitert seine Anlagen aktuell stark. In Hamburg sieht die Zukunftsvision Landstrom für den Hamburger Hafen vor, alle wesentlichen Liegeplätze bis 2030 mit einer bedarfsgerechten Infrastruktur auszurüsten. In den bremischen Häfen sind Landstromanlagen in Planung und in Lübeck im Bau.

Aber was ist mit den Häfen, die noch nicht die Initiative ergriffen haben? Und wie ist zu erreichen, dass die Reeder den Landstrom im Hafen auch wirklich in Anspruch nehmen? Hier der Impuls der Europäischen Union:

1. Ausgangslage

Die Landstromversorgung hat heute (noch) ein zentrales Problem. In der Praxis wird immer wieder darauf hingewiesen, dass eine Weitergabe des Stroms aus Landstromanlagen zu Marktpreisen für die Reeder teurer ist, als Bordstrom zu erzeugen und dafür die Schiffsmotoren auch dann laufen zu lassen, wenn die Schiffe am Liegeplatz liegen. Um dies zu ändern, wurden

- einerseits Verpflichtungen zum Bezug von Landstrom und
- andererseits Anreize diskutiert, die den Reedern die Differenz zwischen den Kosten für Landstrom und den Kosten für die Erzeugung von Bordstrom ersetzen.

² Report from the Commission – 2020 Annual Report on CO₂ Emissions from Maritime Transport (C(2021) 6022), S. 1.

³ Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der

Als Anreize wurden diskutiert,

- entweder den Reedern Zahlungen aus öffentlichen Mitteln zu leisten, mit denen die Differenz zwischen den Kosten für Landstrom und der Erzeugung von Bordstrom ausgeglichen wird oder
- dem Betreiber der Landstromanlage Zahlungen aus öffentlichen Mitteln zu leisten und ihn zu verpflichten, diese Zahlungen dafür zu verwenden, eine vergünstigte Weitergabe des Landstroms auf Niveau des Erzeugungspreises für den Bordstrom zu finanzieren.

Für diese Diskussionen ist der Europäischen Union die Geduld ausgegangen.

2. Geplante Verordnungen der Union

Das sog. „Europäische Klimagesetz“ hat die Verwirklichung des Klimaziels der EU, die Emissionen in der EU bis 2030 um mindestens 55 % zu senken, zu einer rechtlichen Verpflichtung gemacht.³ Das Paket „Fit for 55“ umfasst eine Reihe von Vorschlägen zur Überarbeitung und Aktualisierung der EU-Rechtsvorschriften.

Für den Verkehrssektor hat die KOM am 14.07.2021 zwei Gesetzesinitiativen begonnen, die zum einen den Ausbau der Landstrominfrastruktur der Häfen und zum anderen die Nutzung der Landstromanlagen durch die anlegenden Schiffe verbindlich machen. Es handelt sich um die Vorschläge für:

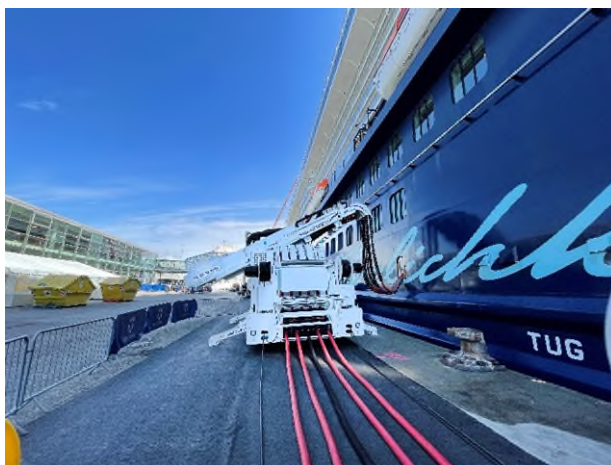
- eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe („Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR“)
- eine Verordnung über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr („FuelEU Maritime“).

Als verbindliche Rechtsakte entfalten Verordnungen unmittelbare und allgemeine Geltung und müssen daher

Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“).



nicht in deutsches Recht umgesetzt werden (Art. 288 AEUV). Dementgegen enthält der AFIR-Vorschlag lediglich Ziele, die die Mitgliedstaaten einhalten müssen, während die Ausgestaltung von konkreten Pflichten für die Häfen und Rechtsfolgen bei Verstößen aber den Mitgliedstaaten überlassen wird. Der AFIR-Vorschlag erscheint deswegen mehr als Richtlinie denn als Verordnung, so weitgehend überlässt er die Umsetzung den Mitgliedstaaten.



Copyright: Port of Kiel

2.1 Ansätze der Kommission

In den Artikeln 9 und 10 der AFIR-Initiative legt die KOM verbindliche Ausbauziele für die Landstrominfrastruktur in See- und Binnenhäfen fest. Demgegenüber steht Artikel 5 der FuelEU-Maritime-Initiative, der eine Bezugspflicht für Landstrom auf der Seite der Schiffsbetreiber einführen soll.

2.1.1 AFIR für Seehäfen: Pflicht zur Bereitstellung von Landstromanlagen

2.1.1.1 Pflichten

Die KOM betont den engen Zusammenhang der beiden Verordnungsvorschläge und erkennt an, dass die Anforderungen an die Nutzung von Landstrom, die die FuelEU-

⁴ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.07.2021, Erwägungsgrund Nr. 4.

Maritime-Initiative festsetzt (dazu unten), nur erfüllt werden können, wenn Häfen des TEN-V-Netzes in angemessenem Umfang über Landstromversorgung verfügen.⁴ Gemäß Artikel 9 treffen daher die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um bis zum 1. Januar 2030 sicherzustellen, dass eine ausreichende landseitige Stromversorgung besteht, um in Seehäfen des TEN-V-Kern- und Gesamtnetzes die Nachfrage der Schiffe nach Landstrom zu 90% decken zu können. Die Ausweitung der Mindestanforderungen auf das gesamte TEN-V-Netz sei wichtig, um die gleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen Seehäfen sicherzustellen, da andernfalls der Verkehr von Schiffen, die nicht für Landstromversorgung ausgerüstet sind, verlagert werden könnte.⁵ Die Seehäfen, die in den Anwendungsbereich der Regelung fallen, werden dabei nach folgenden Kriterien bestimmt:

- Seehäfen des TEN-V-Netzes, in denen die Anzahl der Hafenanläufe von Containerseeschiffen mit einer Bruttoreaumzahl über 5000 in den vorangegangenen drei Jahren im Jahresdurchschnitt mehr als 50 beträgt,
- Seehäfen des TEN-V-Netzes, in denen die Anzahl der Hafenanläufe von im Seeverkehr eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit einer Bruttoreumzahl über 5000 in den vorangegangenen drei Jahren im Jahresdurchschnitt mehr als 40 beträgt, und
- Seehäfen des TEN-V-Netzes, in denen die Anzahl der Hafenanläufe von Fahrgastschiffen mit einer Bruttoreumzahl über 5000, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, in den vorangegangenen drei Jahren im Jahresdurchschnitt mehr als 25 beträgt.

2.1.1.2 Verpflichteter und Frist

Adressaten der Pflicht sind zunächst die Mitgliedstaaten selbst. Jeder Mitgliedstaat erarbeitet gemäß Artikel 13

⁵ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.07.2021, Begründung Ziffer 1.2.



Abs. 1 bis zum 1. Januar 2024 den Entwurf eines nationalen Strategierahmens für die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrsbereich sowie für den Aufbau der entsprechenden Infrastrukturen und übermittelt ihn der KOM. Dieser Entwurf muss (unter anderem) nationale Einzel- und Gesamtziele gemäß des Artikels 9 sowie Strategien und Maßnahmen enthalten, die für die Erreichung der verbindlichen Einzel- und Gesamtziele erforderlich sind. Nachdem die KOM die Möglichkeit hatte, Empfehlungen an den Mitgliedstaat zu richten, ist der endgültige nationale Strategierahmen bis zum 1. Januar 2025 der KOM mitzuteilen, vgl. Artikel 13 Abs. 9. Dies bedeutet auch, dass erst national festgelegt wird, ob die Pflichten maßgeblich von (den öffentlichen) Hafeninfrastrukturunternehmen/Port Authorities oder Hafenverwaltungen erfüllt werden müssen und welche Rechtsfolgen sich ergeben, wenn Pflichten zur Bereitstellung der Infrastruktur nicht oder nicht rechtzeitig erfüllt werden. Dies wird voraussichtlich eine interessante Aufgabe für die deutschen Landesgesetzgeber, die auf eine Vielzahl unterschiedlicher Organisationsformen in den deutschen Häfen treffen.



2.1.2 Vorgaben der AFIR-Initiative für Binnenhäfen

Für die landseitige Stromversorgung in Binnenhäfen wird in Artikel 10 AFIR die Verpflichtung der Mitgliedstaaten vorgesehen, sicherzustellen,

- dass bis zum 1. Januar 2025 in allen Binnenhäfen des TEN-V-**Kernetzes** und

- bis zum 1. Januar 2030 in allen Binnenhäfen des TEN-V-**Gesamtnetzes** mindestens eine Anlage zur landseitigen Stromversorgung von Binnenschiffen errichtet wird.

Auch hinsichtlich der Binnenhäfen sind nationale Einzel- und Gesamtziele gemäß des Artikels 10 und entsprechende Strategien und Maßnahmen zum Erreichen dieser Ziele im endgültigen nationalen Strategierahmen bis zum 1. Januar 2025 niederzulegen.

2.1.3 Vorgaben der FuelEU-Maritime-Initiative

2.1.3.1 Pflichten

Der Pflicht, Landstromanlagen zu bauen und zu betreiben, steht spiegelbildlich Artikel 5 der FuelEU-Maritime-Verordnung gegenüber, nach dem ab dem Jahr 2030 ein Schiff in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats an die landseitige Stromversorgung angeschlossen sein und daraus seinen gesamten Energiebedarf am Liegeplatz decken muss.

Diese Pflicht soll in Abstimmung mit der AFIR-Initiative insbesondere für Container- und Fahrgastschiffe gelten. Es werden im gleichen Zug jedoch auch Ausnahmen zugelassen, wie etwa für einen Aufenthalt am Liegeplatz von weniger als zwei Stunden oder für Schiffe, die aufgrund fehlender Anschlusspunkte in einem Hafen nicht an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden können. Auch hier zeigt sich die Verknüpfung zur AFIR-Verordnung, die die adäquate Versorgung von Seiten der Häfen garantieren soll.

Bemerkenswert ist, dass sich die KOM im Rahmen der FuelEU-Maritime-Initiative, die die Schiffsbetreiber adressiert, nicht auf Häfen des TEN-V-Netzes beschränkt. Vielmehr hätten nach ihrem Vorschlag die vom Anwendungsbereich erfassten Schiffe an jedem Anlaufhafen im EU-Gebiet Landstrom zu beziehen.

Außerdem weist die KOM explizit darauf hin, dass Übergangsregelungen für die Nutzung von Landstrom am Liegeplatz nicht in Betracht kommen, da der Bezug von



Landstrom für die örtliche Luftqualität in Hafenstädten und Küstengebieten von großer Bedeutung ist.⁶

2.1.3.2 Verpflichteter

Die Pflicht aus Artikel 5 des Verordnungsvorschlags trifft direkt die Schifffahrtsunternehmen. Sie haben gemäß Artikel 7 den Prüfstellen für jedes ihrer Schiffe ein Monitoringkonzept vorzulegen, das mitunter eine Beschreibung, nach der das Schiff über eine zertifizierte Ausrüstung verfügt, die den Anschluss an die landseitige Stromversorgung mit einer bestimmten Spannung und Frequenz ermöglicht, enthält sowie eine Beschreibung der Energiequelle(n), die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord genutzt werden soll(en), um die Anforderungen des Artikels 5 zu erfüllen. Auf der Grundlage dieses Konzepts müssen die Schifffahrtsunternehmen nach Artikel 14 jährlich für jedes Schiff, das einen Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft oder aus einem solchen ausläuft, den Anschluss an die landseitige Stromversorgung und deren Nutzung oder das Bestehen einer der in Artikel 5 Absatz 3 aufgeführten Ausnahmen aufzeichnen und an die Prüfstelle übermitteln.

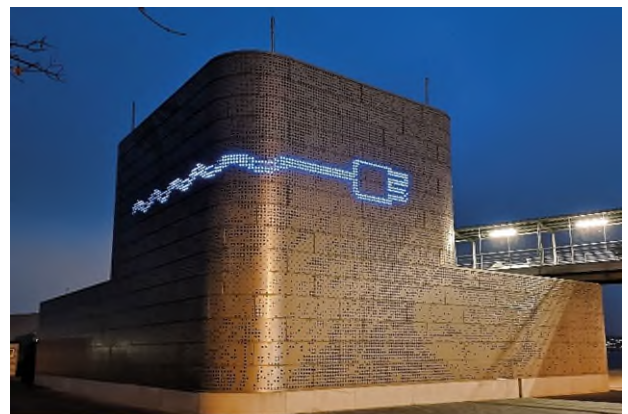
Da gemäß Artikel 25 die Mitgliedstaaten die für die Durchsetzung der Verordnung zuständigen Behörden benennen, ist absehbar, dass auch die Prüfstellen von den Mitgliedstaaten selbst eingerichtet werden. Anforderungen an die Prüfstelle seitens der Verordnung gibt es lediglich zwei: Gemäß Artikel 3 lit. s bezeichnet der Ausdruck „Prüfstelle“ einen Rechtsträger, der Prüftätigkeiten ausführt und von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und gemäß der vorliegenden Verordnung akkreditiert wurde. Außerdem soll es sich bei den Prüfstellen um unabhängige qualifizierte Rechtsträger handeln, um die Unparteilichkeit sicherzustellen.⁷

Sodann bewertet die Prüfstelle gemäß Artikel 15 Qualität, Vollständigkeit und Genauigkeit der vorgelegten Informationen und berechnet die Anzahl der nichtkonformen

⁶ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlament und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG, Erwägungsgrund Nr. 31.

Hafenaufenthalte im vorangegangenen Berichtszeitraum, einschließlich der während jedes nichtkonformen Hafenaufenthalts am Liegeplatz verbrachten Zeit, sowie den Betrag etwaiger Strafzahlungen (dazu unten). Diese Informationen werden in einer von der KOM entwickelten elektronischen Konformitätsdatenbank gespeichert, vgl. Artikel 16.

Anschließend stellt die Prüfstelle eine sogenannte FuelEU-Konformitätsbescheinigung im Sinne des Artikels 19 aus, sofern für das jeweilige Schiff keine nicht-konformen Hafenaufenthalte verzeichnet sind. Schiffe, die einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen, sind gemäß Artikel 22 verpflichtet, eine gültige FuelEU-Konformitätsbescheinigung an Bord mitzuführen, die als Nachweis für die Einhaltung der Verordnung gilt.



Copyright: Port of Kiel

2.1.3.3 Fristen

Das Monitoringkonzept ist nach dem Vorschlag der KOM der Prüfstelle bis zum 31. August 2024 vorzulegen, vgl. Artikel Abs. 1. Bewertet die Prüfstelle das Konzept als konform mit den Anforderungen der Verordnung, beginnt das Schifffahrtsunternehmen die jährliche Aufzeichnung und Überwachung der Informationen im Sinne des Artikels 14. Diese Informationen sind gemäß Artikel 14 Abs. 2 bis zum 30. März jedes Jahres an die Prüfstelle zu übermitteln. Zusammen mit den zusätzlich berechneten

⁷ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlament und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG, Erwägungsgrund Nr. 28.



Informationen der Prüfstelle muss das Schifffahrtsunternehmen nach Artikel 16 Abs. 3 bis zum 30. April jedes Jahres die aufgezeichneten Daten in der Konformitätsdatenbank speichern.

2.1.3.4 Rechtsfolgen bei Verstoß

Nutzen Schiffe, die in den Anwendungsbereich der Pflicht aus Artikel 5 des Verordnungsvorschlags fallen, im Anlaufhafen eines Mitgliedstaates keinen (dort auch verfügbaren, vgl. Artikel 5 Abs. 3 lit. d) Landstrom, hat das Schifffahrtsunternehmen für jeden nichtkonformen Hafenaufenthalt gemäß Artikel 20 Abs. 2 eine Strafzahlung zu entrichten. Laut Vorschlag der KOM ist für die Berechnung ein Betrag von EUR 250 mit der an Bord installierten Leistung in Megawatt und der Anzahl der am Liegeplatz verbrachten Stunden zu multiplizieren.

Des Weiteren erlassen gemäß Artikel 23 Abs. 1 die Mitgliedstaaten Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Wurde für ein Schiff in zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen keine gültige FuelEU-Konformitätsbescheinigung vorgelegt und konnte die Konformität nicht durch andere Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens, nachdem sie dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, gemäß Artikel 23 Abs. 3 eine Ausweisungsanordnung verhängen. Mit Ausnahme des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt, wird diesem Schiff das Anlaufen aller Häfen der anderen Mitgliedstaaten verweigert. Der Mitgliedstaat, dessen Flagge das Schiff führt, ordnet wiederum eine Festhaltung an, bis das Schifffahrtsunternehmen seine Pflichten erfüllt.

2.2 Abänderungen durch das Europäische Parlament

Im Zuge seiner ersten Lesung am 19.10.2022 hat das Europäische Parlament beide Verordnungsvorschläge der KOM abgeändert.

Die Änderungen erstrecken sich insbesondere auf folgende Elemente:

- Die Anforderungen, die die TEN-V-Seehäfen wie von der KOM vorgeschlagen zu erfüllen haben, werden ergänzt durch die allgemeine Verpflichtung der Mitgliedstaaten, dass eine ausreichende Netzinfrastruktur und Netzkapazität, eine ausreichende Energiereserve und eine ausreichende Frequenzumwandlung bereitgestellt werden.
- Zur Angleichung an den AFIR-Vorschlag soll die Landstrompflicht nur in Häfen des TEN-V-Netzes gelten. Hat ein Hafen außerhalb des Netzes jedoch freiwillig eine Landstromanlage installiert, müssen anlaufende Schiffe, die eine kompatible Ausrüstung haben, die landseitige Stromversorgung nutzen, wenn diese am Liegeplatz verfügbar ist. Die Landstrompflicht soll nicht gelten für Schiffe, die andere emissionsfreie Technologien gemäß Anhang III nutzen (z.B. Stromerzeugung an Bord aus Wind- und Sonnenenergie), solange diese kontinuierlich Emissionswerte erzielen, die den Emissionsreduktionen entsprechen, die durch die Nutzung der landseitigen Stromversorgung erreicht würden. Es bedarf somit Technologien, die mit der landseitigen Stromversorgung vergleichbar sind.



3. Fazit und Ausblick

Nachdem das Parlament in seiner ersten Lesung über die Vorschläge entschieden hat, liegt der Ball nun beim Rat, der in seiner ersten Lesung über den Parlamentsstandpunkt entscheiden muss. Bereits im Juni 2022 veröffentlichte der Rat eine Allgemeine Ausrichtung, in der er seinen gemeinsamen Standpunkt zu den Kommissionsvorschlägen erläutert. Darin schlägt der Rat zwar selbst



einige Änderungen vor (zum Beispiel, dass die maßgebliche Anzahl der Hafenanläufe von Containerschiffen für die Anwendung der künftigen AFIR-Verordnung 100 und nicht 50 betragen soll), in ihrem wesentlichen Inhalt stimmen jedoch die Standpunkte von Rat und Parlament mit den Vorschlägen der KOM überein.

Dass der Ausbau der Infrastruktur für Landstrom an den Häfen des TEN-V-Kern- und Gesamtnetzes sowie die Nutzung der landseitigen Stromversorgung durch anliegende Schiffe verbindlich werden, ist lediglich eine Frage der Zeit.

Um einen Kompromisstext für die Verordnungen auszuarbeiten und eine frühzeitige Einigung zu erzielen, haben Parlament und Rat Ende Oktober 2022 ihre Triloggespräche aufgenommen. Der Abschluss der Trilogie wird im ersten Halbjahr 2023, das Inkrafttreten der Verordnungen im Sommer 2023 erwartet. Es gilt jedoch, frühzeitig tätig zu werden.

Für Schifffahrtsunternehmen bedeutet dies insbesondere, die Ausrüstung ihrer Schiffe mit der erforderlichen Ausstattung für den Bezug des Landstroms voranzutreiben, um rechtzeitig im Sinne der FuelEU-Maritime-Verordnung konforme Hafenaufenthalte aufweisen und eine Konformitätsbescheinigung erwerben zu können.

Für Hafeninfrastrukturunternehmen/Port Authorities können zwar noch keine konkreten Verpflichtungen bestimmt werden. Da in Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes aber schon Anfang 2025 mindestens eine Anlage zur landseitigen Stromversorgung zur Verfügung stehen muss, ist es für die Verantwortlichen in den Häfen allerdings schon längst ratsam, Finanzierung, Planung und Bau von Landstromanlagen zu prüfen und anzuschieben. Für Seehäfen und Binnenhäfen des Gesamtnetzes sind die Vorgaben zwar erst bis Anfang 2030 umzusetzen, dennoch besteht auch dort schon heute Handlungsbedarf, um den Anforderungen rechtzeitig gerecht zu werden. Vereinfacht formuliert gilt:

Finanzierung, Planung, Genehmigung und Bau von Landstromanlagen kommt in absehbarer Zeit als Pflichtaufgabe auf alle deutschen Häfen mit wirtschaftlicher Relevanz zu.

Dr. Arne Gniechwitz

Rechtsanwalt

Standort Hamburg

arne.gniechwitz@gsk.de

Sören Wolkenhauer, LL.M.

Rechtsanwalt

Fachanwalt für Vergaberecht

Standort Hamburg

soeren.wolkenhauer@gsk.de



YOUR PERSPECTIVE.

[GSK.DE](https://www.gsk.de) | [GSK-LUX.COM](https://www.gsk-lux.com)

Urheberrecht

GSK Stockmann – Alle Rechte vorbehalten. Die Wiedergabe, Vervielfältigung, Verbreitung und/oder Bearbeitung sämtlicher Inhalte und Darstellungen des Beitrages sowie jegliche sonstige Nutzung ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung von GSK Stockmann gestattet.

Haftungsausschluss

Diese Mandanteninformation enthält ausschließlich allgemeine Informationen, die nicht geeignet sind, den besonderen Umständen eines Einzelfalles gerecht zu werden. Sie hat nicht den Sinn, Grundlage für wirtschaftliche oder sonstige Entscheidungen jedweder Art zu sein. Sie stellt keine Beratung, Auskunft oder ein rechtsverbindliches Angebot auf Beratung oder Auskunft dar und ist auch nicht geeignet, eine persönliche Beratung zu ersetzen. Sollte jemand Entscheidungen jedweder Art auf Inhalte dieser Mandanteninformation oder Teile davon stützen, handelt dieser ausschließlich auf eigenes Risiko.

GSK Stockmann und auch die in dieser Mandanteninformation namentlich genannten Partner oder Mitarbeiter übernehmen keinerlei Garantie oder Gewährleistung, noch haftet GSK Stockmann und einzelne Partner oder Mitarbeiter in irgendeiner anderen Weise für den Inhalt dieser Mandanteninformation. Aus diesem Grund empfehlen wir, in jedem Fall eine persönliche Beratung einzuholen.

www.gsk.de

GSK Stockmann

BERLIN

Mohrenstraße 42
10117 Berlin
T +49 30 203907-0
F +49 30 203907-44
berlin@gsk.de

HEIDELBERG

Mittermaierstraße 31
69115 Heidelberg
T +49 6221 4566-0
F +49 6221 4566-44
heidelberg@gsk.de

FRANKFURT/M.

Bockenheimer Landstr. 24
60323 Frankfurt am Main
T +49 69 710003-0
F +49 69 710003-144
frankfurt@gsk.de

MÜNCHEN

Karl-Scharnagl-Ring 8
80539 München
T +49 89 288174-0
F +49 89 288174-44
muenchen@gsk.de

HAMBURG

Neuer Wall 69
20354 Hamburg
T +49 40 369703-0
F +49 40 369703-44
hamburg@gsk.de

LUXEMBURG

GSK Luxembourg SA
44, Avenue John F. Kennedy
L-1855 Luxembourg
T +352 271802-00
F +352 271802-11
luxembourg@gsk-lux.com



YOUR PERSPECTIVE.

GSK.DE | GSK-LUX.COM