STM-Bild

Erneuerbare Energien in Deutschland:

Warten auf den Startschuss!

Nach der Mini-Novelle im Mai wartet die Erneuerbare Energien-Branche jetzt auf eine umfassende Reform des Erneuerbare Energien-Gesetzes (EEG). Eine solche Reform bietet große Chancen – und weckt entsprechend hohe Erwartungen.

Von Jens Buschmeyer

Es geht nicht so richtig voran mit der Energiewende in Deutschland. Hemmnisse, Restriktionen, Genehmigungsstau – egal, ob bei der Sonnen- oder der Windenergie: Der Ausbau der Erneuerbaren könnte sich deutlich dynamischer vollziehen, als er es aktuell tut.

Dabei sind die Pläne der Bundesregierung überaus ambitioniert und geradezu dazu angetan, den Ausbau der Erneuerbaren jetzt noch einmal massiv zu befeuern: Deutschland soll Weltmarktführer beim Wasserstoff werden! 9 Milliarden Euro sollen dafür zusätzlich bereitgestellt und insgesamt 10 Gigawatt (GW) Elektrolyse-Kapazitäten aufgebaut werden – bis 2040, spätestens.

Bei der Elektrolyse wird Wasserstoff aus Wasser gewonnen. Wasserstoff ist ein hervor-

Die neue WEA-Generation wird auch bei den Schwertransportdienstleistern umfangreiche Investitionen auslösen. Doch werden sich diese in Deutschland auch bezahlt machen können?
Bild: AdobeStock Andreas Gruhl

ragender Energieträger und wird zum Beispiel in der Stahlproduktion oder bei der Zementherstellung benötigt. Wasserstoff dient aber zum Beispiel auch als Treibstoff in Brennstoffzellenfahrzeugen.

Damit der Wasserstoff wirklich „grün“ – also nachhaltig produziert werden kann – bedarf es allerdings auch grünen Stroms – und zwar insbesondere aus Wind- und Sonnenenergie. So bietet die Wasserstoffinitiative der Bundesregierung den Betreibern von Windenergie- und PV-Anlagen (PV: Photovoltaik) die Chance, ihr Geschäftsmodell auf die Produktion grünen Wasserstoffs zu erweitern.

Darüber hinaus fordern sowohl der Bundesrat in der Entschließung zur EEG-Reform „Ausbau der Erneuerbaren Energien voranbringen“ als auch ein breites Bündnis aus Verbänden und Energiepolitik eine Stärkung der Bürgerenergie. Dabei geht es um eine stärkere Förderung von Projekten von Privatpersonen, Kommunen und Unternehmen zur Eigenstromversorgung.

Damit aber Bürgerenergie und der kombinierte Betrieb von PV- oder Windenergieanlagen (WEA) mit Elektrolyseuren möglich werden, bedarf es einer ganzen Reihe von Änderungen und neuer Regelungen im neuen EEG. Entsprechend aktiv sind aktuell die Verbände, um ihren Einfluss bei der Ausgestaltung der Reform geltend zu machen.

Und gerade für die Windenergiebranche in Deutschland geht es dabei um viel, um sehr viel. Seit jetzt schon mehr als zwei Jahren durchschreitet die Windenergie an Land in Deutschland ein Tal der Tränen. Von einem Allzeithoch im Jahr 2017, als mehr als 5.300 MW Anlagenleistung neu installiert wurden, stürzte der Zubau auf gerade einmal rund 1.000 MW im vergangenen Jahr ab.

Zwar hat sich das Zubaugeschehen im ersten Halbjahr 2020 erholt und es wurde nach Informationen von windbranche.de mit 188 WEA mit einer Gesamtleistung von rund 591 MW der Zubau im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mehr als verdoppelt; doch selbst, wenn sich dieser Trend auch im zweiten Halbjahr fortsetzen sollte und damit am Ende des Gesamtjahres immer noch eine Verdoppelung der Zubauleistung stünde, selbst dann läge der Zubau noch deutlich unter den jährlichen Ausschreibungsmengen.

So feiert die Windenergiebranche zwar immer noch Rekorde – zum Beispiel bei der Stromerzeugung, die im ersten Halbjahr mit deutlich über 70 Milliarden kWh einen neuen Rekordwert erreichte –, die Feierlichkeiten allerdings fallen doch eher nüchtern aus. Neben dem immer noch schwachen Zubau bereitet dem Bundesverband Windenergie (BWE) insbesondere der weitestgehende Stillstand bei den Genehmigungen Sorgen. Lediglich 878 MW wurden im ersten Halbjahr neu genehmigt.

Die Branche steckt im Genehmigungsstau und so ist nicht damit zu rechnen, dass die doch im Prinzip deutlich ehrgeiziger formulierten Ausbauziele in nächster Zeit erreicht werden,

Doll-Nachläuferlösung für den Transport beinahe unbegrenzt langer Rotorblätter.

So ist damit zu rechnen, dass auch zukünftige Ausschreibungsrunden bis auf Weiteres unterzeichnet bleiben werden.

ANZEIGE

Konventioneller, teleskopierbarer Rotorblatttransporter für 70plus-Rotorblätter. Schön zu sehen: die 4-achsige Schwerlastzugmaschine wird mit einem Dolly kombiniert.

Was auf die Schwertransport- und Kranunternehmen zukommt, verrät der Blick auf das Datenblatt einer V162-5.6MW IEC S.

wenn nicht die Reform des EEG ein gänzlich anderes Zeichen setzt.

Und der Stillstand bei den Genehmigungen wirkt sich ja auch auf die zukünftigen Vergütungssätze aus. Weil sich – mit Ausnahme von Bürgerwindprojekten – nur genehmigte Projekte an den Ausschreibungen beteiligen dürfen, waren unterzeichnete Ausschreibungen in den vergangenen zwei Jahren die Regel.

Das gilt auch für die ersten drei Ausschreibungsrunden dieses Jahres. Insgesamt wurden in diesen Runden rund 2.025,5 MW WEA-Leistung ausgeschrieben, aber gerade einmal Projekte mit einem Gesamtvolumen von rund 1.137,9 MW waren an allen drei Ausschreibungen beteiligt. Scharfer Wettbewerb sieht anders aus.

Das Ziel, das mit dem EEG 2017 verfolgt wurde, nämlich durch den Bieterwettbewerb niedrigere Vergütungssätze als noch bei den gesetzlich vorgegebenen EEG-Vergütungen zu erreichen, ist damit tendenziell gescheitert. Und dieser Ansatz wäre auf jeden Fall krachend ge-

Mit diesem patentierten Nachläufersystem namens RBTS

Faymonville-Rotorblatttransporter auf dem BSK-Schwerpunktthementag im vergangenen Jahr. Jetzt hat das Unternehmen mit dem WingMAX eine brandneue Lösung für den Transport der aktuellen Rotorblattgeneration vorgestellt. STM-Bild

Auch Goldhofer bietet für den Rotorblatttransport eine Nachläuferlösung.

...

... konnte TII auf der bauma 2019 überraschen.

scheitert, hätte die Bundesnetzagentur in den Ausschreibungsrunden nicht eine Gebotsobergrenze von regelmäßig 6,2 cent/kWh eingezogen, an der sich zahlreiche Bieter orientieren. Damit lag der durchschnittliche mengengewichtete Zuschlagwert zum Beispiel im Februar mit 6,18 cent/kWh nur ganz knapp unter dem Gebotshöchstwert.

Um die Trendwende zu schaffen – also niedrigere Zuschlagswerte erzielt werden können – , führt an einem schärferen Wettbewerb kein Weg vorbei. Aber wo soll dieser Wettbewerb herkommen, wenn in einer einzigen Ausschreibungsrunde wie jener im Februar zwar 900 MW WEA-Leistung ausgeschrieben werden und auf der anderen Seite aber gerade einmal 878 MW im gesamten ersten Halbjahr 2020 neu genehmigt werden?

So ist damit zu rechnen, dass auch zukünftige Ausschreibungsrunden bis auf Weiteres unterzeichnet bleiben werden. Und auch schon deswegen, weil die nicht bezuschlagten Ausschreibungsmengen in späteren Ausschreibungen zusätzlich ausgeschrieben werden.

Langendorf
high tech on wheels
Alles hat ein Ende – auch Corona
08000 9 25 87 67
Mehr erfahren:
langendorf.de/corona

Trotz Erholung immer noch ein seltenes Bild in Deutschland: Die Montage einer WEA. Bild: AdobeStock Tim Siegert-batcam

Im Prinzip sollte die Aussicht auf verhältnismäßig hohe Zuschlagswerte ja ein Anreiz für Investoren sein. Doch der Klagewellen- und Genehmigungsstau sorgen für Verunsicherung. Und Unsicherheit ist Gift für Investitionen.

Das trifft am Ende dann auch die Kran- und Schwertransportbranche. Die durchschnittliche Leistung aller im ersten Halbjahr gestellten WEA lag bei rund 3,14 MW. Das spricht dafür, dass Anlagen der 4,x MW-Klasse oder gar der 5,x MW-Klasse, wenn überhaupt, dann kaum vertreten gewesen sein dürften. Und obwohl sich in Deutschland produzierende WEA-Hersteller oder Projektierer so langsam die Frage stellen dürften, ob man in den aktuell boomenden Windmärkten nicht besser beheimatet und vor allem näher am Kunden ist, gilt bis heute: Deutschland ist Windenergie-Pionierland. Die Innovationen werden zu einem nicht unerheblichen Teil hier entwickelt, zur Marktreife gebracht und eingeführt.

Für die Kran- und Schwertransportdienstleister bedeutet dies aber, dass sie Investitionsentscheidungen treffen müssen, wenn sie im Windgeschäft bleiben wollen. Was auf die Schwertransport- und Kranunternehmen zukommt, verrät der Blick auf das Datenblatt einer V162-5.6MW IEC S. Diese Vestas-Anlage mit einer Nennleistung von 5,6 MW verfügt über einen Rotordurchmesser von 162 m und eine Nabenhöhe von bis zu 166 m.

Und Vestas ist bei Weitem nicht der einzige WEA-Hersteller, der WEA solcher Dimensionen bietet. 80 m lange Rotorblätter aber lassen sich mit dem bis heute gängigen Eqipment nicht mehr transportieren. Zwar haben zahlreiche Fahrzeugbauer in den vergangenen Monaten Transportlösungen für diese XXL-Rotorblätter vorgestellt. Doch dieses Rotorblatt-Equipment ist nach wie vor so speziell, dass es sich mehr denn je praktisch nur für den Rotorblatttransport eignet.

Hinzu kommt der Umstand, dass die Sattellast 4-achsiger Schwerlastzugmaschinen für den Transport der neuen Rotorblattgeneration nicht mehr ausreicht. Der Trend geht also zu Dolly-Lösungen oder 5-achsigen Schwerlastzugmaschinen. Diese kommen eben auch nicht gerade „von der Stange“ und haben ihren Preis.

Ein wenig leichter mit ihren Investitionsentscheidungen werden sich vielleicht die Krandienstleister tun. Auch diese müssen sich neu aufstellen, denn die bisherigen Windkraftkrane werden angesichts solcher Nabenhöhen und Dimensionen kaum noch ausreichen. Die neue WEA-Generation wird eher Gittermastkrane der 1.000 t- vielleicht auch der 1.200 t-Tragfähigkeitsklasse erfordern. Die Betreiber von Kranen dieser Größenordnung sind derzeit jedenfalls eher rar gesät.

Diese Krandienstleister aber können wenigstens darauf vertrauen, dass ihre 1.000/1.200-Tonner auch jenseits der Windenergie Arbeit finden können – insbesondere in den Infrastrukturprojekten und dort besonders im Brückenbau.

Die Windenergie in Deutschland für sich aber bietet aktuell wenig Grund Millionen und Abermillionen Euro in die Hand zu nehmen, um auf einen Startschuss zu hoffen. Für diesen Startschuss muss die Politik durch eine mutige EEG-Reform selber sorgen. Die Zeit ist reif, denn alle Protagonisten bis hinein in die Politik wissen: Ohne die Windenergie wird die Energiewende nicht zu schaffen sein.

Eine Transportlösung für die gesamte Strecke

Im vergangenen Jahr stellte Greiner eine Rotorblatttransportlösung vor, die den Umschlag des Rotorblattes auf der Strecke überflüssig macht.

Der Fahrzeugbauer kombiniert dabei einen Rotorblattadapter mit normalen Achslinien und einem Powerpack. Mittels eines Gegengewichtssystems kann das Rotorblatt bis zu 30 Grad aufgerichtet werden, um in Kurven Hindernisse zu überschwenken.

Dabei kann die Transporteinheit zuvor mittels der Schwerlastzugmaschine oder im Selbstfahrerbetrieb verkürzt werden.

Während der übrigen Straßenfahrt funktioniert das System als beinahe konventionelle Rotorblatttransportlösung. Am Zielort kann die berühmt-berüchtigte letzte Meile dann im Selbstfahrerbetrieb zurückgelegt werden.

Testen Sie 3 Ausgaben zum einmaligen Schnupperpreis von nur 15.– Euro!

Zusätzlich erhalten Sie noch einen PODSZUN Kalender 2020 mit dazu.

Ja, hiermit bestelle ich:

❑ **Schnupperabo Schwertransportmagazin 3 Ausgaben in Folge**
für 15 € Inland / 20 € Ausland inkl. Porto und Versand.

Name, Vorname, Firma, Geb. Datum

Straße, Haus-Nr., Ort, Land

Telefon / Telefax / E-Mail

Zahlungswunsch

❑ Eurocard / Mastercard ❑ Visa ❑ American-Express gültig bis: _____
❑ PayPal Zahlung: paypal@kmverlag.de ❑ Überweisung nach Rechnungserhalt

Card-Nummer

✘ _____
Datum, Unterschrift

KM Verlags GmbH Eichendorffstr. 47, D-64347 Griesheim
Tel.: +49 (0) 61 58 / 188 42 90 · E-Mail: petri@kmverlag.de

Bestellfax: +49 (0) 61 55 / 82 30 32 • E-Mail: petri@kmverlag.de