

# Positionspapier: Holznutzung in Kohlekraftwerken

Status: 27.09.2021

## Nutzung nachhaltiger Holzenergie in Kohlekraftwerken

Das Forum Nachhaltige Holzenergie (FNH) spricht sich für eine Umrüstung von Kohlekraftwerken auf Biomasse aus. Die folgenden Gründe sprechen aus Sicht des FNH für eine Holznutzung in großen Kohlekraftwerken.

- I. Die volle Dekarbonisierung unseres Energiesystems zur Erfüllung der Klimaziele 2030 erfordert eine Diversifizierung der Energiequellen bei garantierter Versorgungssicherheit. **Nachhaltige Holzenergie ist die einzige erneuerbare, abrufbare und grundlastfähige Partnertechnologie von Photovoltaik und Windenergie in Kraftwerksgröße.** Der Brennstoff Holzpellets ist schon heute verfügbar, langfristig durch einen globalen Markt in ausreichendem Maße vorhanden und kann so unsere Energieversorgung und Netzstabilität von morgen sichern.
- II. Nachhaltige Holzenergie in Kraftwerksgröße ermöglicht eine **verlässliche Energieversorgung und führt zu einem diversifizierten, lokal verfügbaren Energiemix.**
- III. Im Ergebnis können, insbesondere bei Kraft-Wärme-Kopplung, beachtliche Mengen von CO<sub>2</sub> eingespart werden. Um das volle CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial zu nutzen, lehnen wir Co-Firing mit fossilen Brennstoffen in Kraftwerken ab. Holz allein sollte für die Energieerzeugung genutzt werden.
- IV. Die Verwendung von Holzpellets zur Energie- und Wärmeerzeugung in ehemaligen Steinkohlekraftwerken kann **Arbeitsplätze und Anlagen an geeigneten Standorten erhalten.** Bei einer Umrüstung von Kohlekraftwerken können die vorhandenen technischen Anlagen weitgehend unverändert bzw. nur geringfügig modifiziert weiter genutzt werden. Im Wesentlichen gibt es Veränderungen an den Mühlen. Am Kessel selbst muss relativ wenig verändert werden. Auch die vorgelagerte Brennstofflogistik kann dem Grunde nach erhalten bleiben, erfordert aber Maßnahmen zum Brandschutz und zum Schutz vor Wettereinflüssen. Diese Maßnahmen stellen den größten Teil der zu tätigen Investitionen dar. Insbesondere fallen bei einer Umrüstung auch keine zusätzlichen Kosten für die Anbindung an Strom- und/oder Gasinfrastrukturen im System an.
- V. Längere Transportwege führen nicht notwendigerweise zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen, da die Transportmittel entscheidend sind. **Der Transport mit einem Schiff der Supramax-Klasse ist 13,5x effizienter als der Transport mit einem LKW.** Der Transport von 1 Tonne Pellets auf einem Supramax über 1 km erzeugt 6,1 g CO<sub>2</sub>e; der Transport von 1 Tonne Pellets auf einem Lastwagen erzeugt hingegen 82,87 g CO<sub>2</sub>e. Ein Supramax Transport beispielsweise, von Wilmington nach Wilhelmshaven, verursacht die gleichen Emissionen, wie 1401 40-Tonner-Lastwagen, die jeweils 500 km zurücklegen. Der Transport von Pellets von Wilmington nach Wilhelmshaven mit einem Supramax, ergibt 36% weniger Emissionen als der Transport der gleichen Menge Pellets durch 40-Tonner von Wilhelmshaven nach Berlin. Der Gütertransport auf Schienen in Deutschland ist zwar emissionsarm, gleichzeitig verfügt Deutschland auch über eines der umfassendsten Binnenschiffahrtssysteme der Welt. Aus diesem Grund kann auch Binnenschiffahrt als Transportoption mit niedrigen Emissionswerten genutzt werden.