

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/3849



Verband
Deutscher
Reeder

ANSCHRIFT
Burchardstr. 24
D-20095 Hamburg

BRIEF
Postfach 30 55 80
D-20317 Hamburg

TELEFON
+49.40.35097-0

WWW
reederverband.de

Hamburg,
08.01.2015

hintzsche@
reederverband.de

Durchwahl -235

Herr
Thomas Wagner
Geschäftsführer des Wirtschaftsausschusses
Schleswig-Holsteinischer Landtag
Landeshaus
Postfach 71 21
24171 Kiel

**Anhörung des Wirtschaftsausschusses zum Themenkomplex:
Zukunftsgerichtete Energieversorgung von Schiffen im Kieler und Lübecker Hafen
sicherstellen**

Sehr geehrter Herr Wagner,

der Verband Deutscher Reeder unterstützt schon seit Jahren alle Bestrebungen, die schon immer im Vergleich sehr umweltfreundliche Seeschifffahrt weiter zu verbessern. Dies gilt natürlich auch für den Umweltschutz im Hafen, bei dem die Emissionen im Hafenbetrieb durch externe Energieversorgung verbessert werden könnten.

Bei einer Entscheidung hinsichtlich Art und Umfang der externen Energieversorgung sind nach unserer Erfahrung die im folgenden diskutierten Aspekte einzubeziehen:

Beim Betrieb an der Pier benötigen Schiffe elektrische Energie aber auch Wärme, z.B. für Heizung, Warmwasserversorgung, Wäscherei, ggf. Tankheizung etc. Die Versorgungsanschlüsse, die für die Versorgung des Mindestbedarfs im Dock vorhanden sind, reichen dafür nicht aus. Das heißt, dass an Bord der Schiffe zur Vorbereitung einer externen Energieversorgung die entsprechenden Investitionen getätigt und finanziert werden müssten.

Bei einer Energieversorgung von Land müssen zunächst die entsprechenden Verbindungen zwischen Land und Schiff hergestellt werden, anschließend muss die Versorgung so sicher umgestellt werden, dass eine Gefährdung des Schiffsbetriebes sowie der Lade- und Löschoptionen vermieden wird. Vor dem Ablegen sind diese Maßnahmen entsprechend rückgängig zu machen. Daraus folgt, dass für eine externe Energieversorgung eine Mindestliegezeit des Schiffes notwendig ist, da anderenfalls die Umstellung nur unnötige Risiken und kaum Nutzen mit sich bringt.

Für die externe Energieversorgung stehen zur Zeit zwei Möglichkeiten zur Verfügung: Die Stromversorgung von Land oder durch eine mit LNG betriebene sogenannte Power Barge.

Die Stromversorgung von Land vermeidet die Emissionen der bordeigenen Dieselgeneratoren und reduziert dadurch die lokalen Immissionen, eine wirkliche Verbesserung der Umweltbilanz erreicht man allerdings nur durch Verwendung

umweltfreundlicher regenerativer Energiequellen. Da dadurch aber die Wärmeversorgung an Bord nicht bereitgestellt werden kann, müssen Hilfskessel gestartet werden, um den Ausfall der im Kühlwasser der Motoren enthaltene Abwärme zu kompensieren. Dadurch werden neue Emissionen hervorgerufen.

Bei einer Stromversorgung von Land werden Installationen und Investitionen für jeden einzelnen Liegeplatz erforderlich, die über die Strompreise refinanziert werden müssen. Die Refinanzierungsdauer bzw. die Strompreise hängen dann zwangsläufig von der zeitlichen Nutzung der Anlage ab. Einen weiteren Einfluss hat die notwendige Leistung der Anlage, die für den größten Energiebedarf am Liegeplatz ausgelegt sein sollte. Der Strompreisanteil für die Bereitstellung der Anlage wird dann von den Jahres-Volllast-Betriebsstunden abhängen.

Die oben genannten wirtschaftlichen Bedingungen sind bei einer Stromversorgung durch eine Power-Barge vergleichbar. Allerdings bietet diese Lösung den erheblichen Vorteil, in der Versorgung nicht auf einen einzelnen Liegeplatz beschränkt zu sein. Die Power-Barge kann also alle Schiffe mit entsprechenden Installationen mit Strom versorgen. In der Einführungszeit wäre theoretisch auch eine gemeinsame Nutzung in beiden Häfen denkbar. Der Betrieb mit LNG reduziert alle Emissionen ganz erheblich. Die Partikelemissionen werden vollständig vermieden, allerdings müssen entsprechende Investitionen für die Versorgung der Barge mit LNG getätigt werden.

Gegenüber dem Landanschluss bietet die Power-Barge außerdem die Möglichkeit, die Abwärme ihrer Gasmotoren für die Wärmeversorgung des Schiffes zu nutzen und den Betrieb der Hilfskessel zu vermeiden, was aber eine zusätzliche Investition an Bord erfordern wird.

Im Hinblick auf die Emissionen mindestens gleichwertig zur Power-Barge ist die Energieerzeugung an Bord mit Gasmotoren und LNG, wobei hier die Abwärmenutzung selbstverständlich ist. Beide Systeme könnten auf dieselbe LNG Infrastruktur zurückgreifen.

Das Vorhandensein von LNG Bunkerstationen würde zusätzlich den Bau und Betrieb von Schiffen mit LNG Antrieb unterstützen und es möglich machen, den Hafenbetrieb mit Schleppern und Fahrzeugen schrittweise auf umweltfreundliches LNG umzustellen.


Die Abwägung, welcher der aufgezeigten Lösungsmöglichkeiten der Vorzug zu geben ist, hängt natürlich von der jeweiligen Emissionsbelastung durch den Hafenbetrieb, der politischen Durchsetzbarkeit, den Finanzierungsmöglichkeiten für die lokalen Investitionen und auch von den realisierbaren wirtschaftlichen Anreizen für die Schiffseigner ab, die bei allen drei Lösungen erhebliche Investitionen tätigen müssen. Derzeit ist auch die Finanzierung dieser Investitionen durch Banken leider nicht selbstverständlich.

Mit freundlichen Grüßen,



Verband Deutscher Reeder

Dr. Martin Kröger
Geschäftsführer



Kpt. Wolfgang Hintzsche
Schiffssicherheit, Nautik und Technik, Umweltschutz