



Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH • Postfach 2235 • 23510 Lübeck

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
z.H. Herrn Thomas Wagner

Postfach 7121

24171 Kiel

23570 Lübeck-Travemünde  
Zum Hafenplatz 1  
Telefon: (04502) 807-0  
Telefax: (04502) 807-9999

Aufsichtsratsvorsitzender:  
Thomas Rother  
Geschäftsführer:  
Prof. Dr. Sebastian Jürgens  
Ulfbenno Krüger

Sitz der Gesellschaft:  
Lübeck  
Registergericht:  
Amtsgericht Lübeck  
HRB-245  
USt-IdNr:  
DE135083785

Ihr Zeichen  
L 214

Unser Zeichen / Durchwahl  
CA -5451

Datum  
02.01.2015

## Zukunftsgerichtete Energieversorgung von Schiffen im Kieler und Lübecker Hafen sicherstellen

Sehr geehrter Herr Wagner,

zunächst möchten wir uns dafür bedanken eine Stellungnahme zum obigen Thema abgeben zu dürfen, um die Argumente aus Sicht des Lübecker Hafens dem Wirtschaftsausschuss darstellen zu können.

Der Lübecker Hafen hat bzgl. der *Landstromanbindung* von Schiffen bereits 2006 das Gespräch mit den ansässigen Reedern gesucht. Zusammen mit der Reederei Transatlantic, den Stadtwerken Lübeck, der Siemens AG, der Lübeck Port Authority (LPA) und der LHG wurde 2008 eine Landstromversorgung am Anleger 2 Nordlandkai in Betrieb genommen. Die Anlage wird seit dem während der Liegezeit von ca. 7 Std. an das Schiff angeschlossen. Die Anlage läuft bisher störungsfrei und ist vom Bedienpersonal einfach zu händeln.

Nach Rücksprache mit den anderen Reedereien wurde ein weiterer Landstromanschluss am Lübecker Hafenstandort bisher aus folgenden Gründen noch nicht gefordert bzw. umgesetzt:

- Vorrüstung an Bord der aktuellen Schiffe bisher nicht vorhanden
- Umbau der Bordelektrik für die Landstromversorgung sehr aufwendig und teuer
- Hohes schiffseitiges Invest für die Umbaukosten
- Bisher keine Anschlussmöglichkeiten in den Gegenhäfen oder dem zugewiesenen Liegeplatz
- Keine genormte Steckverbindung Land/Schiff
- Spannungsversorgung und Stromfrequenzen je Hafenstandort nicht einheitlich
- Einsparung Bunkerverbrauch gegenüber Stromverbrauch/-kosten zu gering, daher nicht wirtschaftlich
- Auf Grund der teilweise kurzen Liegezeiten (< 2h) ist ein Abschalten der Nebenaggregate technisch nicht möglich bzw. sinnvoll, da die Anlagen an Bord eine Vor- und Nachlaufphase benötigen, um einsatzfähig zu sein

Landseitig wurden bisher keine weiteren Anlagen in Lübeck umgesetzt, da die Baukosten für eine Anlage zu hoch sind und sich über den Stromverbrauch für den Betreiber nicht rechnen. Um speziell z. Bsp. am Skandinavienkai mit einer sehr hohen Abfahrtsdichte (Ø ca. 13 Abfahrten täglich) den möglichen Reederwünschen gerecht zu werden, müssten mind. 4 Landstromanbindungen vorgehalten werden, da die Schiffe oftmals parallel abgefertigt werden. Inwieweit der parallele Betrieb von z. Bsp. 4 Anlagen strom- und leitungstechnisch



möglich ist, hängt im wesentlichen vom einzelnen Stromverbrauch des Schiffes und von der Kapazität des örtlichen Leitungsnetzes ab.

Grundsätzlich ist eine landseitige Nachrüstung leitungs- und bautechnisch an den Anlegern im Lübecker Hafen möglich, da die Hafenanlagen über ein Leerrohrsystem verfügen, durch das die Stromleitungen ohne aufwendige Erdbauarbeiten kurzfristig verlegt werden könnten.

Das Thema Landstromanbindung wurde auch bereits im Rahmen der Bürgerschaftssitzung am 26.5.2011 unter TOP 8.3, Drs. Nr. 178 behandelt und seitens der LPA weiter verfolgt.

Aus den oben angeführten Punkten ist zu vermuten, dass sich Landstromanschlüsse mit fortschreitender Zeit, ohne gesetzlichen Druck und ohne Fördermöglichkeiten an Land und an Bord und in Abstimmungen mit den Ostseeanrainerhäfen nicht durchsetzen werden.

Das Thema *LNG* am Lübecker Hafenstandort wird aktuell sehr intensiv behandelt und geplant. Hier ist die LPA federführend in Zusammenarbeit mit der LHG und den zuständigen Behörden aktiv. Die Suche nach alternativen Kraftstoffen ist aufgrund der gesetzlichen Auflagen zur Reduzierung des Schwefelgehaltes auf 0,1% ab 2015 in Schiffsbrennstoffen zunehmend gegeben, so dass sich mittelfristig die Schiffsantriebe vom Diesel in Richtung *LNG* als alternativen Kraftstoff entwickeln könnten.

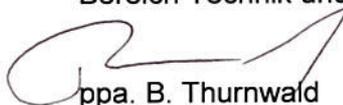
Aktuell fahren keine Schiffe mit einem *LNG*-Antrieb den Lübecker Hafen an. Eine Vorhaltung einer *LNG*-Infrastruktur ist dementsprechend nicht wirtschaftlich und auch nicht notwendig. Bisher sind die Planungen für ein kleineres *LNG*-Terminal mit Liegeplatz am Skandinavienkai ausgerichtet, das ggf. bedarfsgerecht aufgerüstet werden kann.

Die in Lübeck befragten Reeder sehen sich aktuell noch nicht veranlasst, von sich aus sich klar für die neue Technologie auszusprechen. Neben den ungeklärten Sicherheitsrisiken oder Platzanforderungen an Bord müssen vor allem die wirtschaftlichen Fragen für den Bau und Betrieb einer *LNG*-Anlage und die Beschaffung bzw. Umrüstung von/auf *LNG*-Schiffen geklärt werden. Alternativ bewerten die Reeder die Installation von Filteranlagen (exhaust gas scrubber) an Bord der vorhandenen Flotte im Ostseeraum.

Zusammenfassend ist aus Lübecker Sicht die Installation einer *LNG*-Anlage zur Energieversorgung von Schiffen am zukunftssträchigstem, zumal das *LNG* auch zur Fahrzeugbetankung oder zur Einspeisung ins öffentliche Gasnetz genutzt werden kann. Im Rahmen einer Förderung würde aus Lübeck Sicht der Bau einer *LNG*-Anlage erheblich begünstigt und dementsprechend schneller realisiert werden können. Eine bestehende *LNG*-Anlage würde voraussichtlich auch eine schnellere Entscheidung bei den Reedern bzgl. einer Motorenrüstung oder eines Schiffsneubaus herbeiführen.

Wir hoffen Ihnen mit unseren Anmerkungen, Anregungen und Argumenten behilflich gewesen zu sein und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung. Das Schreiben erfolgte in enger Abstimmung mit dem Leiter der Lübeck Port Authority, Hr. Wiese.

LÜBECKER HAFEN-GESELLSCHAFT mbH  
Bereich Technik und Hafenplanung

  
ppa. B. Thurnwald

  
i.A. C. Adam