

AMTSINFORMATIONSSYSTEM

Drucksache - 0581/2010

Betreff: Energieversorgung von in Häfen liegenden Schiffen
Status: öffentlich
Drucksache-Art: Kleine Anfrage der FDP-Ratsfraktion
Federführend: FDP-Ratsfraktion
Beratungsfolge: Ratsversammlung
08.07.2010 Öffentliche/nichtöffentliche Sitzung der Ratsversammlung

Vorbemerkung:

Unterschiedliche Verfahren, die es ermöglichen sollen, in Häfen liegende Schiffe ökologischer und möglichst auch effizienter mit Energie zu versorgen, sind seit einiger Zeit in der Diskussion.

Als Alternative zum herkömmlichen und klimabelastenden Verbrennen von Schweröl werden dabei insbesondere Strom und Erdgas als landseitige Maßnahmen sowie hochwertiger Diesel und Flüssiggas als schiffsseitige Maßnahmen in Betracht gezogen. Alle Verfahren haben allerdings ihre spezifischen Vor- und Nachteile, so dass eine Abwägung unter ökologischen, ökonomischen und (sicherheits-)technischen Aspekten erfolgen muss. Die Geschäftliche Mitteilung „Landstromversorgung für Kreuzfahrtschiffe und Fähren“ (Drs. 0287/2010) stellt diesbezügliche Überlegungen der Verwaltung bzw. des Seehafens Kiel dar. Vor diesem Hintergrund stelle ich folgende

Kleine Anfrage

1. Warum wurden, wie der Drs. 0287/2010 zu entnehmen ist, beim Bau des neuen Ostseekais Leerrohre an der Kaianlage eingebaut, die für eine Nachrüstung mit Stromkabeln vorgesehen sind, obwohl, wie der Drs. 0287/2010 ebenfalls zu entnehmen ist, der Seehafen Kiel „schiffsseitige Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung für kosteneffizienter und ökologisch wirkungsvoller als eine (...) Landstromversorgung“ hält?
2. Aus welchen konkreten Gründen gibt, wie der Drs. 0287/2010 zu entnehmen ist, der Seehafen Kiel einer Beteiligung am Projekt „Cruise Gateway“ einer Beteiligung am Projekt „Clean Baltic Sea Shipping“ den Vorzug?
3. Wie werden Anreizsysteme für die Reeder wie ökologisch gestaffelte Hafengebühren - etwa nach dem Vorbild Stockholms und Göteborgs - von der Verwaltung bzw. vom Seehafen beurteilt?

gez. Helmut Landsiedel
Fraktionsvorsitzender

f. d. R. Peter Helm
Fraktionsgeschäftsführer

–
Stadträtin Berg Kiel, 07.07.2010

Antwort auf die Kleine Anfrage

Drucksache 0581/2010 Energieversorgung von in Häfen liegenden Schiffen

des Rats Herrn Helmut Landsiedel (FDP-Ratsfraktion) vom 29.06.2010 zur Ratsversammlung am 08.07.2010

Die zur Sitzung der Ratsversammlung am 08.07.2010 gestellte Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1: Warum wurden, wie der Drs. 0287/2010 zu entnehmen ist, beim Bau des neuen Ostseekais Leerrohre an der Kaianlage eingebaut, die für eine Nachrüstung mit Stromkabeln vorgesehen sind, obwohl, wie der Drs. 0287/2010 ebenfalls zu entnehmen ist, der Seehafen Kiel „schiffsseitige Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung für kosteneffizienter und ökologisch wirkungsvoller als eine (...) Landstromversorgung“ hält?

Antwort: SEEHAFEN KIEL betreibt den Handelshafen und ist Eigentümerin der Kaianlagen. Im Zuge der Umgestaltung des Ostseekais wurden vorsorglich und ohne Mehrkosten Leerrohre verlegt, um eine eventuelle Nachrüstung mit Stromkabeln ohne Behinderung operativer Prozesse zu ermöglichen. Da es zurzeit aber keine international verbindlichen Standards gibt, ist SEEHAFEN KIEL nach wie vor der Auffassung, dass Landstrom zurzeit keine Alternative für Kreuzfahrtschiffe darstellt. Angesichts der kurzen Kreuzfahrtsaison, der Vielzahl der Schiffe und der nur begrenzten Anzahl von Anläufen sei eine Investition in Landstrom für Kreuzfahrtschiffe in Kiel derzeit nicht wirtschaftlich.

Frage 2: Aus welchen konkreten Gründen gibt, wie der Drs. 0287/2010 zu entnehmen ist, der Seehafen Kiel einer Beteiligung am Projekt „Cruise Gateway“ einer Beteiligung am Projekt „Clean Baltic Sea Shipping“ den Vorzug?

Antwort: Zur weiteren Entwicklung des Marktgebietes Kreuzfahrt engagiert sich SEEHAFEN KIEL als Partnerin im EU-Interreg-Projekt „Cruise Gateway“, in dem regionalwirtschaftliche wie ökologische Aspekte der Kreuzschifffahrt beleuchtet und Fragen der Standardisierung untersucht werden. In Kiel steht SEEHAFEN KIEL in ständigem Dialog mit den den Hafen anlaufenden Fährreedereien, um auch eine eventuelle Landstromversorgung zu prüfen. Hierfür sind technische Lösungen verfügbar. Es sind in diesem Bereich für Kiel daher keine allgemeinen Konzeptionen und Studien notwendig, so wie diese im Interreg-Projekt „Clean Baltic Sea Shipping“ für die Fährschifffahrt erarbeitet werden sollen. Gleichwohl wird SEEHAFEN KIEL den Projektfortschritt bei „Clean Baltic Sea Shipping“ aufmerksam verfolgen und ggf. die Ergebnisse berücksichtigen.

Frage 3: Wie werden Anreizsysteme für die Reeder wie ökologisch gestaffelte Hafengebühren – etwa nach dem Vorbild Stockholms und Göteborgs – von der Verwaltung bzw. vom Seehafen beurteilt?

Antwort: Die Kunden des Kieler Hafens setzen Schiffe mit neuester Technologie ein. Die Schiffe der Color Line, der DFDS Lisco und ab Herbst der Stena Line zählen zu

den modernsten und umweltfreundlichsten der Ostsee.

Die Tarife des Kieler Hafens beinhalten bereits ökologische Komponenten in Bezug auf Schiffsabfälle. Zudem setzt der Hafentarif die Hafenentsorgungsverordnung des Landes Schleswig-Holstein vollständig um und erfüllt die einschlägigen IMO-Bestimmungen gemäß MARPOL Anlage I, IV und V zur landseitigen Entsorgung von ölhaltigen Flüssigkeiten, Schiffsabwässern und festen Abfällen.

Schiffsemissionen:

Der Tarif des Hafens Stockholm sieht eine Schwefel- und eine Stickstoffgebühr vor. Da Schiffe seit dem 01. Januar 2010 in Häfen der Ostsee nur noch schwefelarme Brennstoffe (0,1%) während der Hafenliegezeit einsetzen dürfen, ist dieser Stockholmer Tarifbestandteil überholt. Die Gebühr wurde nur bei einem Schwefelanteil von > 0,2% erhoben. Bei Stickoxiden wird in Stockholm ein Rabatt (0,15 SEK / GT) auf die Hafengebühr gewährt, sobald der Wert von 10 g NOx/kWh unterschritten wird. Dieser Wert kann derzeit nur von Schiffen unterschritten werden, die aufwendige Katalysatoren (SCR-Technologie) im Einsatz haben. EU-weit gilt ab 2011 ein Grenzwert von 14,4 g NOx/kWh für Neubauten. Technologieentscheidungen sollten grundsätzlich auf internationaler - mindestens aber auf nationaler Ebene - beeinflusst werden. Lokale Regelungen einzelner Häfen sind hierfür ungeeignet und führen zu Wettbewerbsverzerrungen, ohne ökologische Verbesserungen zu bewirken.

Abschließende Bemerkung:

Der Verkehrsträger Schiff ist das mit Abstand umweltverträglichste Transportmittel. Im Kieler Hafen gibt es durch den Betrieb der Fähr- und Kreuzfahrtterminals keinerlei Überschreitungen von gültigen Emissionsgrenzwerten. Durch Vorschriften zur Verbrennung schwefelarmer Kraftstoffe im Hafen hat sich die Situation seit dem 01. Januar 2010 sogar nochmals verbessert.

Ute Berg
Stadträtin

Online-Version dieser Seite: <http://10.1.4.22/allrisnetai/vo020.asp?VOLFDNR=12936>