

<b>Mitteilung Nr. MIT-</b>		
<b>zur Anfrage nach § 38 GOSTVV der Stadtverordneten der Fraktion vom Thema:</b>	<b>AF 31/2018</b> <b>Herrn Thorsten Raschen und Herrn Peter Skusa</b> <b>CDU</b> <b>22.03.2018</b> <b>„Landstromversorgung“</b>	
	<b>Beratung in öffentlicher Sitzung:</b>	<b>Ja</b>

**I. Die Anfrage lautet:**

„In der Stadtverordnetenversammlung am 08. Juni 2017 wurde der Antrag der SPD/CDU ‚Landstromversorgung (alternative Energieversorgung) für Schiffe in Bremerhaven‘ debattiert.

Dabei wurde folgender Beschluss gefasst: Der Magistrat wird aufgefordert, mit dem Senat über die Umsetzung des Antrages zu verhandeln.

Wir fragen den Magistrat:

1. Hat es bereits Verhandlungen mit dem Senat über die Eignung von Landstrom zur Stromversorgung, alternative Energieversorgung von Seeschiffen unter emissionsrelevanten und wirtschaftlichen Aspekten gegeben?
  - Wenn ja, wer ist hier von Bremerhavener Seite federführend?
  - Welche Ergebnisse gibt es zwischenzeitlich?
  - Wenn nein, warum sind bislang keine Verhandlungen geführt worden?
2. Wie weit ist die Prüfung und Bewertung sowie das Konzept für eine alternative Energieversorgung von Schiffen am Kreuzfahrtterminal Bremerhaven (Columbuskaje) gerade in Bezug darauf, dass es in diesem Bereich Umbaumaßnahmen (Kajensanierung) von nicht geringem Ausmaß geben wird?
3. Welchen Sachstand gibt es bei der Prüfung, ob im Bereich der Containerterminals I - IV und des Offshore-Terminals in Form von Pilotprojekten Stromversorgung von Land eingeführt werden kann. Im Vordergrund stehen sollte dabei die Berücksichtigung der Landstromtechnik, Einsatzmöglichkeiten von LNG bei noch im Bau befindlichen Terminals (Offshore-Terminal) sowie Aufrüstmöglichkeiten für bestehende Containerterminals in öffentlicher Hand.
4. Hat es Gespräche mit Energieversorgern oder Investoren gegeben, unter Ausschöpfung von Fördermöglichkeiten sowie anderer unterstützender Maßnahmen, Pilotprojekte zu entwickeln.
  - Wenn ja, welche und wie ist der derzeitige Sachstand?
  - Wenn nein, wann ist mit den Gesprächen zu rechnen?“

**II. Der Magistrat hat am 23.05.2018 beschlossen, die obige Anfrage wie folgt zu beantworten:**

**zu Fragen 1 bis 4:**

Die Federführung für Verhandlungen mit dem Senat über Landstrom im Bereich der Seeschifffahrt in Bremerhaven hat der Magistrat dem Dezernat I zugeordnet.

Die vom Senat und bremenports angeführten Argumente gegen eine flächendeckende

Landstromversorgung in der Seeschifffahrt sind allerdings nachvollziehbar, sodass sich Verhandlungen über Landstrom erübrigen.

Nach Einschätzung von bremenports ist eine Versorgung mit Landstrom in den stadtbremischen Häfen in Bremerhaven wirtschaftlich nicht darstellbar. Ein Umbau der Stromversorgung im Bestand wäre nicht nur zeitintensiv und würde vermutlich viele Jahre in Anspruch nehmen, er würde außerdem immense Investitionen erfordern. Gleichzeitig wären umfangreiche Änderungen am Leitungsnetz erforderlich auch wenn am CT 4 bereits Vorkehrungen für mögliche Leitungsführungen getroffen wurden (auch bei den Planungen für den Neubau der Columbuskaje sollen Leerrohre für u. a. eine mögliche Landstromversorgung berücksichtigt werden). Beispielsweise wären bei einer zeitgleichen Versorgung von drei Mega-Containerschiffen à 4 MW, fünf Car Carrier à 2 MW und einem Kreuzfahrtschiff à 6 MW zusätzliche 28 MW und damit doppelt so viel wie heute aus dem Netz bereitzustellen. Es gibt bisher keine wirtschaftliche Lösung zur externen Versorgung von Schiffen mit Energie während der kurzen Hafenliegezeit. Wo und wann von Seiten der Energieversorger ein tragfähiges Geschäftsmodell entwickelt wird, ist nicht bekannt. Gleichwohl unterstützt bremenports mögliche Anbieter in ihrem Ansinnen, wirtschaftliche Konzepte zu entwickeln. In diesem Kontext wird bremenports an Analysen mitwirken, um Lösungsansätze für den Hafenstandort vorzubereiten, die bei entsprechender Nachfrage genutzt werden könnten.

Die Schwierigkeit, solche Investitionen zu refinanzieren, führt nach Auskunft von bremenports dazu, dass es bis heute an interessierten Energieversorgern als Investoren fehlt. Zudem haben sich potenzielle Kunden wie die Kreuzfahrtreedereien zurückhaltend bis ablehnend geäußert, da diese (zu Recht) von erheblich höheren Energiekosten ausgehen müssen. Da sich Seeschiffe in ihrer Hauptbetriebszeit auf See ohnehin selbst mit Energie versorgen müssen, steht zu erwarten, dass Schiffe mit sauberen Antriebssystemen und Treibstoffen ausgestattet werden. Entsprechende Entwicklungen auf den Schifffahrtsmärkten sind bereits deutlich erkennbar. In diesem Zusammenhang kommt nach jetzigem Stand der technologischen Entwicklung der LNG-Versorgung eine besondere Rolle zu.

bremenports hat das Thema LNG bereits vor geraumer Zeit auf die hafenpolitische Tagesordnung gesetzt. Mit der Baggerschute „greenports 1“ wird ein Beitrag geleistet, die Nachfrage anzuregen. Zudem hat eine Prüfung der Hafenanlagen ergeben, dass der Hafen „LNG-ready“ ist. Eine Lieferung per Tanklastwagen ist jederzeit möglich, bei gesteigerter Nachfrage könnte ggf. ein geplanter LNG-Bunkerterminal in Bremerhaven umgesetzt werden.

Zugleich arbeitet bremenports derzeit an einer möglichen Alternative durch eine Bereitstellung von mobilen Energieversorgungsanlagen für Schiffe mit niedrigerem Laststrombereich. So ist ein ausgewiesenes Fachunternehmen daran interessiert, LNG-Power Packs in Bremerhaven zu betreiben und Containerschiffe sowie Auto-Carrier im Wege einer privatwirtschaftlichen Lösung zu versorgen. Entsprechende Planungen werden derzeit konkretisiert und von der Hafenbehörde und dem Gewerbeaufsichtsamt konstruktiv begleitet. Die bisher im Rahmen eines Pilotprojektes vom zuständigen Bundesministerium geförderten Power Packs sind flexibel und vielseitig einsetzbar und könnten relativ zeitnah zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere im Containerhafen oder an den Autoterminals könnte auf diese Weise ein wirtschaftlich tragfähiges Angebot aufgebaut werden.

Am Kreuzfahrtterminal sind die bisherigen Power Packs (Nennleistung ca. 1,5 MW) wegen der höheren Energiebedarfe von Kreuzfahrtschiffen nur begrenzt geeignet. Außerdem haben neueste Kreuzfahrtschiffe bereits einen eigenen LNG-Antrieb und den vielen älteren, deutlich kleineren Schiffen fehlt ein hierfür nötiger schiffsseitiger Landstromanschluss.

Auch der Senat erklärte im Oktober 2017 zu einer Anfrage für die Fragestunde der Bremischen Bürgerschaft über „Landstrom – Sinn und Perspektive“, dass eine flächendeckende Landstromversorgung wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass bisher die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie im Bereich des Containerterminals ermittelten gasförmigen Schiffsemissionen unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen.

Grantz  
Oberbürgermeister