

Rede  
Kiel, 30.11.2006

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80  
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76  
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300  
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: [info@ssw.de](mailto:info@ssw.de)

## **Landanschluss für Schiffe □ externe Stromversorgung in Häfen**

Aus der Begründung des Antrages geht hervor, dass das ursprüngliche Problem die schadstoffhaltigen und billigen Schweröle sind, die bevorzugt in der Schifffahrt genutzt werden und die dazu führen, dass insbesondere der Ausstoß von Schwefeldioxid, Ruß oder Feinstaubpartikel eine erhebliche Belastung für die Umwelt bedeuten.

Als Vergleich: Ein mittelgroßes Schiff stößt mehr Schadstoffe aus, als eine Flotte von rund 1.000 LKW. Dies ist darin begründet, dass Schiffe mit schwefelhaltigem Schweröl fahren, weil diese am billigsten sind.

An Land ist es uns gelungen, den Einsatz von schwefelhaltigem Benzin, Diesel oder Heizöl erheblich zu reduzieren. Und dass ist auch gut so. Generell sollte daher gelten: Was an Land gilt, sollte auch auf unseren Meeren gelten.

Hiervon sind wir aber noch weit entfernt. Die geltenden Bestimmungen der Internationalen-Schifffahrts-Organisation IMO schreiben zwar Grenzwerte für den Anteil Schwefel im Schweröl vor, aber unter dieser Latte können alle Schiffe bequem drunter her fahren. Und natürlich führen auch hier die wirtschaftlichen Interessen dazu, dass dies möglichst lange so bleibt.

Aber auf der anderen Seite, gibt es natürlich entsprechende Umweltschäden - Stichwort saurer Regen □ die die Politik zu einem Umlenken zwingen. An Land hat dies ja bereits vor Jahren stattgefunden.

Gleiches versucht man nun mit ersten Schritten auch in der Ostsee, indem das Gewässer seit Mai diesen Jahres von der EU als sogenanntes Schwefelsondergebiet (Seca) ausgewiesen wurde. Hier dürfen die Schiffe nur noch mit einem Schwefelanteil von 1,5% fahren. Vom Mai 2007 unterliegen

Nordsee und Ärmelkanal auch den Seca-Bestimmungen.

Darüber hinaus wurde von der EU festgelegt, dass der Anteil an Schwefel im Schweröl ab dem Jahr 2010 für Brennstoffe, die während der Liegezeit genutzt werden, nur noch einen Anteil von 0,1% haben dürfen. Im Vergleich zum derzeitigen Mittelwert von rund 2,7% Schwefelanteil beim Schweröl, ist dies bereits ein politischer Erfolg.

Parallel zu den genannten Bestimmungen, wurden nun Empfehlungen der EU-Kommission herausgegeben, die sich im Antrag der Grünen widerspiegeln. Hierbei geht es im Kern darum, dass die Mitgliedstaaten den Aufbau von Landstromanlagen an Schiffsliegeplätzen in Häfen prüfen soll, insbesondere dort, wo die Grenzwerte der Luftqualität überschritten und wo es zu hohen Lärmbelastungen durch die laufenden Schiffsmotoren kommt. Diesen Ansatz begrüßen wir. Denn auch wir sehen hierin die Möglichkeit, die entsprechenden Umweltbelastungen in Hafengebieten erheblich zu minimieren. Man verspricht sich von solchen Maßnahmen eine Reduktion der Schiffsemissionen von 40-60% in den Häfen.

Dass es sich hierbei nicht nur um Problem der osteuropäischen Küstenländer handelt, verdeutlicht das Beispiel Travemünde. Hier hat es bereits Probleme hinsichtlich der Luftqualität aufgrund der Verunreinigung gegeben. Nun wurde von den Stadtwerken Lübeck das internationale Projekt "New Hansa" angeschoben, das zum Ziel hat, die Schiffe in den Häfen mit Landstrom zu versorgen. Neben einer Reihe von Städten und Häfen in Deutschland, Dänemark, Polen, Schweden und Finnland ist auch eine große Reederei Projektpartner. Gemeinsam will man nun internationale Standards entwickeln, die künftig die Stromversorgung von Schiffen von Land aus ermöglichen. Diese Initiative begrüßen wir, denn sie macht deutlich, dass man vor Ort das Problem erkannt hat und bereit ist, es zu lösen.

Eine Frage, die dabei aber aus unserer Sicht noch ungeklärt ist, ist die zweigleisige Haltung der EU in dieser Frage. Auf der einen Seite haben wir eine EU-Bestimmung, die ab 2010 darauf abzielt, dass Schiffe während der Liegezeit nur noch Schweröl mit einem Schwefelgehalt von 0,1% verbrennen dürfen. Dies führt natürlich zu erheblichen Umrüstungen hinsichtlich Extratanks. Auf der anderen Seite haben wir die Empfehlungen zu den Landanschlüssen.

Die Frage ist also, wofür werden sich die Reeder und Hafengebiete entscheiden?

Da mir derzeit nur Informationen in Bezug auf den Lübecker Hafen und einem Reeder vorliegen, kann ich mir noch kein Bild davon machen, ob man dies auch an anderer Stelle so sieht. Daher schlage ich vor, dass wir uns im Ausschuss näher mit diesem Thema befassen, um mehr über Umsetzungsmöglichkeiten, Kosten und eventuell andere Probleme zu erfahren und wie die Betroffenen vor Ort sich in dieser Angelegenheit verhalten. Daher sollten wir auch die Hafengebiete und Reeder einbinden.

