



Lübeck, 22.08.2013

Vorlage

Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Michael Siemensen (E-Mail: michael.siemensen@luebeck.de Telefon: 122-6928)

Schaffung einer LNG-Infrastruktur im Lübecker Hafen zur Betankung von Schiffen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.09.2013	Senat	Nichtöffentlich	zur Vorberatung
16.09.2013	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
17.09.2013	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
24.09.2013	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2013	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die Genehmigungsplanung für ein Small Scale LNG-Terminal im Lübecker Hafen zu erstellen und eine Anlagengenehmigung zum Bau und Betrieb gem. BImSchG zu beantragen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG)
Stadtwerke Lübeck GmbH (SWL)

Ergebnis: zustimmend – die Anmerkungen und
Beiträge wurden eingearbeitet.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:
Begründung:

- Ja
 Nein
Eine Beteiligung von Kindern und
Jugendlichen gem. § 47 f GO ist nicht erfolgt,
weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

- neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- Ja (Anlage 1)

Begründung:

Ab dem 01.01.2015 müssen die in den SECA-Gebieten, dazu gehören auch die Nord- und die Ostsee, verkehrenden Schiffe den neuen Schwefelgrenzwert von 0,1% einhalten. Der Einsatz von sauberem Schiffsdiesel als eine Option ist verhältnismäßig teuer und wird zwangsläufig die Transportkosten erhöhen. Der alternative Schiffsbrennstoff ist Flüssigerdgas (LNG = liquefied natural gas). LNG erscheint derzeit als die zukunftsreichste Möglichkeit, sämtliche bestehenden und noch zu erwartenden Schiffsemissionsregulierungen zu lösen und eine wirtschaftlich rentierliche Schifffahrt bzgl. der Transportkosten zu betreiben. Neubauten für die Ostsee werden daher verstärkt auf LNG als Schiffsbrennstoff angewiesen sein.

Die Möglichkeit, Filtersysteme (sog. Scrubber) einzusetzen, birgt Risiken, da der Betrieb zum einen teurer und zum anderen technisch für den Schiffsbetrieb noch nicht ausgereift ist und nur Schwefelanteile, aber nicht die restlichen Emissionsparameter eliminiert werden. Ein Scrubber stellt somit nur eine Übergangslösung dar.

Ein ausführlicher Sachstandsbericht zur Schaffung einer LNG-Infrastruktur im Lübecker Hafen mit der Begründung zur Einleitung des nächsten Planungsschrittes ist als Anlage 2 beigefügt. Hierin sind auch die einzelnen erforderlichen Arbeitsschritte zur Realisierung als Handlungsempfehlung aufgeführt. In der Anlage 3 ist die LNG-Potenzialanalyse für den Lübecker Hafen dargestellt und in Anlage 4 das Ergebnis zur Suche eines geeigneten Standorts für eine LNG-Anlage. Der am Besten geeignete Standort am Lehmannkai III steht aufgrund der hafenstrategischen Planungen der Fa. Lehmann KG nicht zur Verfügung. Die durch den Flächenbedarf für eine LNG-Tankanlage resultierende hafenbetriebliche Einschränkung ist zu groß.

LPA, SWL und LHG empfehlen aufgrund der in den Anlagen genannten Gründe das Projekt bis zum Vorliegen einer Genehmigung für den Bau und den Betrieb einer Small Scale LNG-Anlage im Lübecker Hafen für den Standort Skandinavienkai Anleger 8/8a voranzutreiben:

Für den sofortigen Beginn der Genehmigungsplanung sind die zeitlichen Abhängigkeiten mit einer voraussichtlichen Planungs- und Genehmigungsdauer inkl. Bauphase von ca. 3 Jahre (somit früheste Fertigstellung der Anlage Ende 2016) ausschlaggebend. Damit ist sichergestellt, dass, falls sich die Reedereien für eine Umrüstung (eher unwahrscheinlich) oder den Neubau eines Schiffes (Zeitbedarf ca. 2 Jahre) ab Ende 2014 entscheiden, mit der Infahrtstellung des Schiffes auch eine gesicherte LNG-Versorgung für Ende 2016 gewährleistet wird. Eine Bestellung neuer Schiffe mit LNG-Antrieb, die die Lübecker Häfen anlaufen, ist zur Zeit von den befragten Reedern für die nahe Zukunft nicht vorgesehen, in

einem Jahr jedoch nicht ausgeschlossen. Diese Zeit muss jetzt genutzt werden, die Planungen zu erstellen und die Genehmigungen zu erwirken.

Außerdem sind die strategisch bedeutenden Zusammenhänge für den Lübecker Hafen anzuführen. Zusätzlich ist auf die derzeit bestehenden förderrechtlichen Möglichkeiten hinzuweisen, hiernach kann nur die Hansestadt Lübeck als Antragsteller uneingeschränkt gefördert werden. Die Genehmigung ist auf beliebige Betreiber später übertragbar.

Die entstehenden Kosten zur Erwirkung einer Genehmigung wären von der Hansestadt Lübeck vorzufinanzieren. Die Teile der Planung der erforderlichen Infrastruktur werden von der LHG nach Fertigstellung der Anlage über den bestehenden Nutzungsvertrag refinanziert. Eine Refinanzierung der Planung der Anlage wird über das zukünftige Betreibermodell geregelt.

Anhand ausgewählter Zeitungsartikel gibt Anlage 5 einen Überblick über die LNG-Entwicklung im Nord- und Ostseeraum.

Anlagen:

Formblatt bzgl. der finanziellen Auswirkungen – Anlage 1

Sachstandsbericht zur Schaffung einer LNG-Infrastruktur im Lübecker Hafen zur Betankung von Schiffen – Anlage 2

LNG-Potenzialanalyse für den Lübecker Hafen – Anlage 3

Suche eines geeigneten Standorts für eine LNG-Anlage – Anlage 4

Ausgewählte Zeitungsartikel und Meldungen – Anlage 5

Senator/in F. - P. Boden