

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Ausschuss für Umwelt und Grün	07.12.2017

Nutzung von Landstrom

Die FDP-Fraktion hat um Beantwortung folgender Anfrage (AN/1137/2017) gebeten:

1. Inwieweit wird die Möglichkeit, kostenlosen Landstrom zur Bordversorgung zu erhalten, von den anliegenden Schiffen angenommen?
2. Wie vermarkten die HGK und die RheinEnergie das Konzept des kostenlosen Landstroms und wie stellen sie sich die weitere Entwicklung vor?
3. Inwieweit kann eine Verbesserung der Lade-Infrastruktur für den Landstrom zu einer Verbesserung führen?
4. Welche Möglichkeiten sehen die Verwaltung und die Rheinenergie für eine Landstromversorgung des Mülheimer Hafens im Kontext der Luftschadstoffbelastung am Clevischen Ring?
5. Inwiefern liegen der Verwaltung Erkenntnisse vor, wie die anderen großen Rheinanlieger (Leverkusen, Düsseldorf, u.a.) diese Problematik handhaben?

Die Verwaltung teilt hierzu mit:

Zu 1) Die HGK bietet Frachtschiffen im Rheinauhafen die Möglichkeit, kostenlosen Landstrom zu erhalten. Über die Nutzung gibt es lediglich Schätzungen, die besagen, dass zwischen 30 % und 40 % der festmachenden Schiffe die Möglichkeit von Landstrom nutzen.

Gründe für die geringe Nutzung können sein:

- Technische Probleme: Die Schiffe erfüllen nicht die gängige Landstromnorm und können faktisch keinen Strom beziehen. Dies dürfte auf eine Vielzahl von Schiffen zutreffen.
- Kurze Liegezeit: Einige Schiffe legen nur kurzzeitig an, um Wartezeiten vor dem Hafen Wesseling zu überbrücken. Für diesen Zeitraum erscheint der Aufwand, sich an das Stromnetz anzuschließen, unverhältnismäßig hoch.

Bisher ist die RheinEnergie für Hotelschiffe entlang des Rheins südlich des Schokoladenmuseums (Steiger VIKING) und am Deutzer Hafen (Anlegestellen der RheinCargo) aktiv. Beide Installationen werden testweise betreiben und sollen im kommenden Jahr durch dauerhafte Installationen ersetzt werden. Konkrete Zahlen über die Auslastung liegen nicht vor, die Akzeptanz war bisher gut.

Im Hafen Niehl sollen in den nächsten Wintermonaten mehr als 30 Hotelschiffe mit Strom versorgt werden. Die Schiffe liegen dort im sogenannten Winterquartier und benötigen Strom für die Arbeiten an Bord.

Zu 2) Über die Möglichkeit zur kostenlosen Landstromnahme informiert die HGK auf ihrer Homepage. Das Angebot ist zurzeit für die Binnenschiffer kostenlos. Die Kosten werden von der Investorengemeinschaft des Rheinauhafens getragen.

Zu 3) Die Ladeinfrastruktur wurde auf Basis der bestehenden technischen Normen entwickelt. Zudem wurde Wert auf einfache Bedienbarkeit gelegt. Aktuell können die Ladesäulen nach einmaliger Registrierung per SMS freigeschaltet werden. Zukünftig wird die Möglichkeit gegeben sein, die Säulen per App zu steuern.

An weiteren Anlegestellen in Köln werden von der RheinEnergie im Laufe der nächsten Jahre sukzessive neue Möglichkeiten der Landstromnahme geschaffen.

Zu 4) Der Hafen Köln-Mülheim unterliegt der Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). In diesem Hafen befinden sich eine Werft und der Betriebshof des Wasser- und Schifffahrtsamts Köln sowie eine Reihe von Liegeplätzen für Gefahrguttransporte. Im Hochwasserfall wird der Hafen als Schutzhafen genutzt.

Der WSV hat in den vergangenen Monaten mehrere bauliche Maßnahmen durchgeführt, unter anderem die Überarbeitung der Liegestellen und Neugestaltung der Rettungswege. Hierbei wurden auch Überlegungen im Hinblick auf eine Landstromversorgung angestellt. Aufgrund der Hochwassergefahr (Überflutung bereits bei ca. 6m Pegelstand) und dem Mangel an geeigneten Standorten für Landstromanschlüsse (die Schiffe machen an Dalben fest), wurden die Überlegungen eingestellt.

Aus Sicht der RheinEnergie eignet sich der Mülheimer Hafen nicht für den Aufbau einer Landstromversorgung.

Aus der ersten Fortschreibung des Luftreinhalteplans Köln aus dem Jahr 2012 liegt eine Ursachenanalyse der Überschreitungssituation vor. Für 12 Messpunkte wurden die prozentualen Anteile der Verursachergruppen sowie des regionalen Hintergrunds für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM10) erstellt. Der Anteil des regionalen Hintergrunds liegt für Feinstaub in der Größenordnung von 70 – 95 %. Für Stickstoffdioxid ist neben dem regionalen Hintergrund der lokale Kfz-Verkehr der Hauptverursacher.

Für den **Clevischen Ring** kommt diese Analyse anhand der prozentual berechneten Beiträge der Verursachergruppen zu dem Ergebnis, dass der lokale Straßenverkehr den höchsten Anteil (48 %) des Gesamtwertes für die **Stickstoffdioxidbelastung** ausmacht. Ein weiterer großer Anteil ist mit 43 % auf die regionale Hintergrundbelastung zurück zu führen. Auf Haushalte und Kleingewerbe entfällt lediglich ein Anteil von insgesamt 3%. Die Schifffahrt trägt nicht bedeutsam zur Stickoxid-Belastung am Hot Spot bei (unter 1 Prozent).

Für **Feinstaub** kommt die Verursacheranalyse zu einem hohen Anteil des regionalen Hintergrundes (76 %), und dem lokalen Straßenverkehr (15 %) als Verursachergruppe mit dem zweithöchsten Anteil. Der Anteil für Haushalte und Kleingewerbe liegt bei 3,5 %. Alle anderen Verursacher leisten nur geringfügige Beiträge an der Feinstaubbelastung.

Eine Landstromversorgung des Mülheimer Hafens würde aufgrund des verhältnismäßig geringen Beitrags der Schifffahrt zur Luftschadstoffbelastung das Problem am Clevischen Ring nicht lösen.

Zu 5) In Düsseldorf werden in 2018 an drei Steigern von den RheinWerken Landstromsäulen im Bereich der „Rheinterrassen“ aufgebaut. Längerfristige Erfahrungen liegen jedoch noch nicht vor.

gez. Dr. Rau