



► Nr. VO/2020/09016-01
öffentlich

Lübeck, 06.07.2020

**Antwort
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
2.020 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Ralf Kuschmierz (E-Mail: ralf.kuschmierz@luebeck.de Telefon: 122-2020)

Anfrage des AM Detlev Stolzenberg (Die Unabhängigen):

Anschaffung einer Autofähre durch den Stadtverkehr

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.08.2020	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.08.2020	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage in der Sitzung des Hauptausschusses am 09.06.2020 durch AM Detlev Stolzenberg

Antwort:

Allgemeine Vorbemerkung:

Der vorliegende Berichts- bzw. Anfragewunsch betrifft den Zuständigkeitsbereich einer städtischen Gesellschaft. Die Anfrage bzw. der Berichtsauftrag ist deshalb zuständigkeitshalber an diese Gesellschaft weitergeleitet worden und die Beantwortung der gestellten Fragen ist durch die Stadtverkehr Lübeck GmbH am 03.07.2020 dem Fachbereich übersandt worden.

Aufgrund der Tatsache, dass städtische Eigengesellschaften keine eigenen Berichte in die Gremien der Hansestadt Lübeck einbringen können und dieses nur dem Fachbereich möglich ist, geschieht dieses mit dem Deckblatt des Fachbereiches Wirtschaft und Soziales.

Der Fachbereich Wirtschaft und Soziales weist darauf hin, dass für Inhalte und Umfang der Antworten ausschließlich die Gesellschaften selbst verantwortlich sind. Der Fachbereich Wirtschaft und Soziales wird zu den einzelnen Anfragen bzw. Berichten nur dann eigene Anmerkungen machen, wenn auch städtische Verwaltungseinheiten von gestellten Fragen betroffen sind und zu den Mitteilungen der Gesellschaften entsprechende Ergänzungen notwendig sind.

Frage 1:

Wird die Anschaffung einer weiteren Autofähre durch den Stadtverkehr als erforderlich beurteilt und wie weit ist der Stand der Planung und der weitere Zeitablauf?

Der Bau einer neuen Wagenfähre für die Travequerung ist aufgrund der touristischen Entwicklung in Travemünde und auf dem Priwall erforderlich. Zudem wird die neue Wagenfähre die BERLIN ersetzen. Die BERLIN wird voraussichtlich in den nächsten 5 Jahren abgängig sein.

Die Planungs- und Ausschreibungsdauer vor Baubeginn wird vermutlich 6 - 7 Monate dauern; die Bauzeit wird auf ca. 12 - 15 Monate geschätzt.

Frage 2:

Sollen die entscheidungsrelevanten Grundlagen vor einer Entscheidung der Geschäftsführung den kommunalpolitischen Gremien vorgestellt werden und wann wird dies sein?

Die entscheidungsrelevanten Grundlagen sind ausführlich im Aufsichtsrat der SL vorgestellt und diskutiert worden. Hier sind Vertreter der kommunalpolitischen Gremien anwesend. Eine weitere Beteiligung ist nicht geplant.

Frage 3:

Ist die Anschaffung einer Fähre mit Dieselmotor oder mit alternativem Antrieb geplant?

Es ist die Anschaffung einer Hybridfähre geplant, bei der eine spätere Umrüstung auf alternative Technologien möglich ist.

SL legt auf Grund der Erfahrungen mit den Antriebskonzepten der Schiffe PÖTENITZ und TRAVEMÜNDE aus den Jahren 1999 und den bisherigen Problemen mit dem Neubau PRIWALL VI hohen Wert darauf, dass die konzeptionelle Entscheidung für den Neubau der dritten Wagenfähre sorgfältig nach bestem Wissen erfolgen muss. Aus diesem Grund wurde eine lieferanten- und herstellerunabhängige Studie durch einen Sachverständigen ausgeschrieben und im Juni 2019 mit folgendem Inhalt beauftragt:

Untersuchung unterschiedlicher Antriebsarten und Materialien in Kombination und Auswirkungen auf die Infrastruktur. Bei der Bewertung der Antriebsarten und Materialien sollten folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- zeitnaher Einsatzbedarf des dritten Schiffes bei vollständiger touristischer Entwicklung des Priwalls,
- hohe Verkehrsdichte in der Saison auf der Trave,
- außerordentliche navigatorische Ansprüche an die Schiffsführung bei dem Einsatz von 3 Schiffen auf nur zwei Anlegerpaaren,
- Taktfrequenz,
- technische Belastung durch den Kurzstreckenbetrieb,
- Anzahl der An- und Ablegeprozesse,
- ganzjährige und ganztägige Einsatznotwendigkeit der Fährverbindung,
- Effizienz sowie Betriebssicherheit und Verfügbarkeit,
- Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit (Ausruf des Klimanotstandes durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 23.05.2019)

Durch die vielen Einflussfaktoren entsteht bei der Entscheidung ein Konflikt in Bezug auf Zeit, Kosten und Umweltschutz. Diese Aspekte wurden in einer Machbarkeitsstudie ausgearbeitet. Die Ergebnisse wurden Aufsichtsratssitzungen der SL ausführlich beraten. Bewertungs- und Entscheidungskriterien sollen weiterhin Effizienz, Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit beinhalten, der Fokus liegt jedoch nach wie vor auf Kriterien wie Betriebssicherheit und Verfügbarkeit.

Zusammenfassend ist folgendes festzustellen:

- Der Bau einer **Fähre mit einem Wasserstoffantrieb** ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt, egal in welcher Variante, in der geplanten Zeit nicht realisierbar. Ein Regelwerk auf dessen Basis die Zulassungsverfahren durchgeführt werden könnten wird erst 2024 erwartet. Es würde sich um ein F+E-Projekt mit nicht erprobter Technologie und im Vergleich sehr hohen Lebenszykluskosten handeln.
- Der Bau einer reinen **Dieselfähre** ist aus Sicht des Klimaschutzes nicht tragbar.
- Bei dem Bau einer **rein elektrischen Fähre** ist zu beachten, dass es sich um eine für den Schiffbau relativ neue Technologie handelt. Die Planungs- und Ausschreibungsdauer vor Baubeginn wird vermutlich 6 - 7 Monate dauern; die Bauzeit wird auf ca. 12 - 15 Monate geschätzt. Kritisch wird hier die neue noch nicht ausreichend erprobte Ladetechnologie insbesondere im Hinblick auf die Pantographenlösung bewertet. Diese Technologie ist aktuell nur bedingt für die kurzen Ladevorgänge (ca. 7 Minuten), die aufgrund des Lastprofils der Fahrplananforderungen entstehen, geeignet. Es müssten in jedem Fall beide Uferseiten mit entsprechender Ladeinfrastruktur (Trafohäuschen mit Mittelspannungsanschluss, Pantograph) ausgerüstet werden. Die touristischen Aspekte, wie Sichtachsen etc. wären zu berücksichtigen.

Der **Hybridantrieb** wurde bereits am Markt erprobt. Es liegen Regelwerke für die Zulassungsverfahren vor und es wird ein positiver Beitrag zum Klimaschutz durch CO₂-Einsparung geleistet. Es ist davon auszugehen, dass Motoren, die den neuesten Emissions-Vorschriften entsprechen zu Ende 2020 am Markt verfügbar sind. Geplant ist es zudem, den Dieselantrieb nur jede zweite Stunde im laufenden Betrieb für eine Stunde zur Ladung der Akkumulatoren laufen zu lassen und damit die Schadstoffemissionen nachhaltig zu reduzieren. Des Weiteren ist eine spätere Umrüstung auf alternative Technologien möglich, sobald diese ihre Praxistauglichkeit bewiesen haben.

Anlagen:

./.

Senator Sven Schindler