

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) vom 04.11.13

und Antwort des Senats

Betr.: Drittes Kreuzfahrtterminal

Bis 2015 will Wirtschaftssenator Horch ein drittes Kreuzfahrtterminal realisieren.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Wie viele Gespräche haben mit Senatoren und Vertretern der zuständigen Behörden seit März 2013 zum Thema Kreuzfahrtindustrie und insbesondere drittes Kreuzfahrtterminal stattgefunden? Wer hat an diesen Terminen im Einzelnen teilgenommen? Was waren die Ergebnisse der einzelnen Treffen?*

Die Planungen zur möglichen Errichtung eines dritten Kreuzfahrtterminals sind noch nicht abgeschlossen. Es haben zahlreiche Gespräche stattgefunden. Da es sich hierbei um einen noch laufenden, nicht abgeschlossenen Gesprächs-, Verhandlungs- und Entscheidungsprozess handelt, gibt der Senat zur Wahrung seiner Entscheidungs- und Handlungsfreiheit zum jetzigen Zeitpunkt über diese Gespräche keine weitere Auskunft. Dies betrifft auch die Frage nach der Anzahl der Gespräche, die Zusammensetzung des Teilnehmerkreises und die Ergebnisse der Treffen, da hierdurch Rückschlüsse auf Stand und Inhalt der Verhandlungen nicht ausgeschlossen werden können. Im Übrigen siehe Drs. 20/7562.

2. *Wann will der Senat der Bürgerschaft eine entsprechende Drucksache vorlegen? Wie ist der aktuelle Sachstand?*

Die zuständige Behörde erarbeitet derzeit eine Drucksache, die der Bürgerschaft voraussichtlich im 1. Quartal 2014 zugeleitet werden wird.

3. *Wie sieht der weitere Zeitplan von der Planung bis zur Fertigstellung des neuen Kreuzfahrtterminals aus?*

Es ist beabsichtigt, ab Juni 2015 Kreuzfahrtschiffe abfertigen zu können. Die endgültige Fertigstellung des Terminals soll 2016 erfolgen. Baubeginn ist voraussichtlich im März 2014.

4. *Wie groß ist die Fläche, die für das dritte Kreuzfahrtterminal vorgesehen ist? Um welche Fläche geht es genau?*
5. *Ist die Nutzung der Fläche als Kreuzfahrtterminal weiterhin für einen Zeitraum von 15 Jahren geplant?*
6. *Gibt es über 2030 hinaus eine Nutzungsoption für den Betreiber des Kreuzfahrtterminals beziehungsweise ist diese vorgesehen?*

Wenn ja, wie soll diese konkret aussehen? Wie soll das Prozedere für eine Nutzungsverlängerung aussehen?

7. *Welche Nutzungseinschränkungen ergeben sich im Bereich der restlichen CTS-Fläche und anderer angrenzenden Hafentflächen durch das neue Kreuzfahrtterminal?*
8. *Soll die alte Kaianlage vor dem Bau des Kreuzfahrtterminals zurückgebaut werden und das Hafenbecken verfüllt werden, um hier eine Landfläche von 125 ha zu schaffen, oder sollen die Kreuzfahrtschiffe an der bestehenden Kaimauer abgefertigt werden? Bis wann sollen diese Maßnahmen abgeschlossen werden?*
9. *Wie sollen die Kreuzfahrtpassagiere von dem neuen Kreuzfahrtterminal in die Stadt transportiert werden? Welche Baumaßnahmen werden hierfür notwendig?*
10. *Mit welchen Kosten rechnen der Senat oder die zuständigen Behörden?*
11. *Wer soll welche Investitionskosten für das Kreuzfahrtterminal übernehmen? Ist eine Public Private Partnership angedacht? Wie soll die Aufgabenverteilung konkret aussehen?*
12. *Wie werden die Lasten gegebenenfalls zwischen Betreiber oder einem anderen privaten Partner und der Stadt aufgeteilt?*

Die Überlegungen dazu sind noch nicht abgeschlossen. Im Übrigen siehe Antwort zu 2.

13. *Sind im Zusammenhang mit dem geplanten Kreuzfahrtterminal, dem Kreuzfahrtstandort Hamburg oder der Kreuzfahrtindustrie allgemein Gutachten oder andere Beratungsaufträge vergeben worden?*

Wenn ja, welche? Von wem wurden sie in Auftrag gegeben? Was war der konkrete Auftrag? Was haben sie gekostet? Was waren die Ergebnisse? Welchen Nutzen haben sie gebracht?

Ja, siehe folgende Übersicht:

Auftragnehmer	Auftrag	Auftraggeber	Auftragsvolumen	Ergebnisse/ Nutzen
Germanischer Lloyd	Erstellung eines Gutachtens zur Verringerung der Emissionen von Kreuzfahrtschiffen in Hamburg	Behörde für Wirtschaft und Arbeit	41.412,00 € (brutto)	Die Studie beschreibt und bewertet den Entwicklungsstand einzelner Technologien und trug damit zur Entscheidungsfindung hinsichtlich der effizientesten Emissionsminderungstechnologien an den Terminals bei.
PUTZ & PARTNER Unternehmensberatung AG	Entwicklung von Finanzierungs- und Betreibermodellen für eine Landstromversorgung im Hamburger Hafen	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	107.100,00 € (brutto)	Mit den Untersuchungsergebnissen wurde die Grundlage für die Standortentscheidung für die Landstromanlage geschaffen.

Auftragnehmer	Auftrag	Auftraggeber	Auftragsvolumen	Ergebnisse/ Nutzen
LAIRM Consult GmbH	Erstellung einer Prognoserechnung für Luftschadstoff- und Schallemissionen zur Beurteilung der Immissionssituation der Standortalternativen (Kirchenpauerkai und Holthusenkai) für ein drittes Kreuzfahrtterminal.	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt	10.997,75 € (brutto)	Mit den Ergebnissen wurde emissionsseitig eine Grundlage für die Bewertung der möglichen Standorte für ein drittes Kreuzfahrtterminal geschaffen.
Lärmkontor GmbH	Ersteinschätzung und Stellungnahme zum möglichen Terminalstandort Baakenhöft	HafenCity Hamburg GmbH	825,00 € (netto)	Betrachtet wurde die Verträglichkeit der zu erwartenden Emissionen auf die in unmittelbarer Nachbarschaft geplante Wohnbebauung. Mit den Ergebnissen wurde emissionsseitig eine Grundlage für die Bewertung dieses möglichen Standortes geschaffen.
ARGUS	Prüfung der verkehrlichen Erschließung des möglichen Terminalstandorts Baakenhöft	HafenCity Hamburg GmbH	2.634,23 € (netto)	Mit den Ergebnissen wurde hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung eine Grundlage für die Bewertung dieses möglichen Standortes geschaffen.
IMS GmbH	Gutachten zur Realisierbarkeit von Landstromanlagen an den Hamburger Kreuzfahrtterminals HafenCity und Altona	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt	69.546,69 € (brutto)	Die Studie untersucht die technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Aspekte einer Landstromversorgung von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen und leistet damit einen Beitrag zur Entscheidungsfindung hinsichtlich der Errichtung einer Landstromanlage an den Terminals.

Auftragnehmer	Auftrag	Auftraggeber	Auftragsvolumen	Ergebnisse/ Nutzen
LAiRM Consult GmbH	Ermittlungen zu Luftschadstoffimmissionen und Minderungspotenzialen für den Betrieb der vorhandenen Kreuzfahrtterminals in Hamburg	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt	20.174,26 € (brutto)	Ausgehend von den ermittelten Emissionsdaten und den meteorologischen Daten des für Hamburg repräsentativen Jahres 2005 wurden die durch den Kreuzfahrtbetrieb entstehenden Zusatzbelastungen modelliert. Die Ergebnisse leisteten einen Beitrag zur Entscheidungsfindung beim Gesamtkonzept zur alternativen Energieversorgung von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen.

Für die Machbarkeitsuntersuchung sowie zur Unterstützung der laufenden Planungen für das dritte Kreuzfahrtterminal wurden durch die HPA Aufträge vergeben. Dabei handelt es sich um rechtliche und steuerliche Beratungen. Die Ergebnisse dienen der Unterstützung der weiteren Planung. Nutzen und Kosten sind noch nicht zu beziffern, da die Beratungen noch nicht abgeschlossen sind. Im Übrigen siehe Drs. 20/7481.

14. *Wie hoch werden die Kapazitäten zur Abfertigung von Passagieren nach Fertigstellung des neuen Terminals in Hamburg sein?*

Siehe Antwort zu 4. bis 12.

15. *Von welchen Wachstumsraten gehen der Senat oder die zuständige Behörde für den Kreuzfahrtstandort Hamburg in den kommenden 15 Jahren aus? Mit wie vielen Kreuzfahrtpassagieren rechnen der Senat oder die zuständige Behörde jeweils in den nächsten 15 Jahren? Worauf stützt der Senat diese Annahmen?*

Die zuständige Behörde rechnet im Jahr 2020 mit etwa 800.000 Kreuzfahrtpassagierbewegungen im Hamburger Hafen, das entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von 7 Prozent. Die Annahmen basieren auf der Einschätzung von Branchenexperten. In den vergangenen Jahren haben vielfältige Einflüsse die wirtschaftliche Entwicklung und so auch den Kreuzfahrttourismus wesentlich beeinflusst. Deshalb ist eine jahresgenaue langfristige Prognose nicht möglich.

Im Übrigen siehe Drs. 20/2812, 20/7562 und 20/7917.

16. *Gibt es Reedereien, die bereits signalisiert haben, dass sie das neue Terminal anfahren wollen?*

Wenn ja, welche? Planen diese Reedereien, ihr Angebot in Hamburg auszubauen?

Wenn ja, wie stark?

Ja, AIDA Cruises hat ihr Interesse bekundet, Hamburg zukünftig noch stärker in ihre Fahrpläne einzubinden und Hamburg häufiger und mit größeren Schiffen anzulaufen. Dabei werden auch neue Konzepte, wie zum Beispiel ganzjährige Abfahrten ab Hamburg in Betracht gezogen (siehe Pressemitteilung von AIDA Cruises vom 8. Oktober 2013).

17. *Bleiben die bisherigen Kreuzfahrtterminals weiterhin in Betrieb? Wie viele Kreuzfahrtpassagiere müssen jährlich kommen, damit sich alle drei Kreuzfahrtterminals kostendeckend betreiben lassen?*

Ja, im Übrigen siehe Antwort zu 4. bis 12.

18. Ist ein kostendeckendes Nutzungsentgelt pro Passagier geplant?

Wenn ja, wie hoch soll es pro Passagier sein?

Siehe Antwort zu 4. bis 12.