

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ralf Niedmers (CDU) vom 17.04.15

und Antwort des Senats

Betr.: Umweltfreundliche Stromversorgung an den Kreuzfahrtterminals HafenCity (CC2) und Steinwerder (CCR) – Wie geht Hamburg zukünftig mit dem weltweit ersten schwimmenden Gaskraftwerk der LNG Hybrid Barge um?

Am 18. Oktober 2014 wurde das weltweit erste schwimmende Gaskraftwerk – die LNG Hybrid Barge der Hamburger Firma Becker Marine Systems (im folgenden BMS) – in der HafenCity Hamburg zur umweltfreundlichen Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen getauft. „Hamburg ist bei der Versorgung von Kreuzfahrtschiffen mit dieser Hybrid-Barge Vorreiter“ unterstrich Wirtschaftssenator Frank Horch bei dem Festakt (vergleiche <http://www.kn-online.de/Schleswig-Holstein/Wirtschaft/Fluessiggas-Barge-auf-den-Namen-Hummel-getauft>). Die auf den Namen „Hummel“ getaufte Hybrid Barge soll ab Mai 2015 Kreuzfahrtschiffe mit Strom versorgen. Als erstes Schiff wurde der Anschluss mit der „Aidasol“ am Kreuzfahrtterminal HafenCity (CC2) getestet. Die Rostocker Reederei AIDA und BMS hatten vor der Taufe zwei Jahre gemeinsam an der Realisierung des Konzeptes für die 16 Millionen Euro teure Barge gearbeitet. Bis tatsächlich aber Schiffe von der Barge mit Strom versorgt werden können, müssen diverse Abnahmen durch die Behörden erfolgen. In diesem Zusammenhang hat der Senat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) beauftragt, unter Einbindung der fachlich zuständigen Stellen schnellstmöglich die Fragen der Genehmigungsfähigkeit des von BMS und AIDA Cruises vorgestellten LNG-Hybrid-Barge-Konzeptes zu prüfen und, soweit rechtlich möglich, die Umsetzung dieses Konzeptes durch ein zügiges Genehmigungsverfahren zu unterstützen. Am 20.03.2015 besuchten das niederländische Königspaar Willem-Alexander und Máxima im Rahmen einer Konferenz zum Einsatz von Flüssigerdgas in der maritimen Industrie die weltweit erste LNG Hybrid Barge in Hamburg und zeigten sich im Beisein von Wirtschaftssenator Frank Horch von der innovativen und umweltfreundliche Technologie begeistert.

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. Kann die LNG Hybrid Barge ab Mai 2015 Kreuzfahrtschiffe mit Strom versorgen? Sind bis dahin sämtliche Genehmigungsverfahren abgeschlossen?*

Sowohl das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren zum Betrieb der LNG Hybrid Barge im Magdeburger Hafen als auch das wasserrechtliche Zulassungsverfahren für die wasserrechtliche Erlaubnis zur Entnahme/Einleitung von Kühlwasser sind noch nicht abgeschlossen. Die Genehmigung beziehungsweise Zulassung kann

erteilt werden, wenn die Anhörung der Antragstellerin und der betroffenen Dritten nach § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz abgeschlossen sind.

Für den Nachliegeplatz/Stand-by-Betrieb der LNG Hybrid Barge (Lagerung von < 30 Tonnen LNG) am O'Swaldkai konnte nach Vervollständigung der Antragsunterlagen das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren am 14. April 2015 eingeleitet werden. Die gesetzliche Frist für die Durchführung dieses Genehmigungsverfahrens nach § 19 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) beträgt drei Monate.

2. Wann wurden die Genehmigungsverfahren eingeleitet?

Das immissionsschutzrechtliche Verfahren zum Betrieb der LNG Hybrid Barge im Magdeburger Hafen wurde am 17. September 2014 eingeleitet, das wasserrechtliche Zulassungsverfahren wurde am 24. September 2014 eingeleitet.

Zum Verfahren zum Stand-by-Liegeplatz siehe Antwort zu 1.

3. Welche Behörden sind beziehungsweise waren an den Genehmigungsverfahren im Einzelnen beteiligt?

BImSchG-Verfahren zum Stromversorgungsbetrieb im Magdeburger Hafen:

- Bezirksamt Hamburg-Mitte
- Behörde für Inneres und Sport (BIS)
- Hamburg Port Authority (HPA)
- Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz (BGV)
- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)

Zulassungsverfahren zur Wasserrechtlichen Erlaubnis der Kühlwasserentnahme/-einleitung:

- BSU
- HPA

BImSchG-Verfahren zum Stand-by-Betrieb O'Swaldkai:

- BIS
- HPA
- BGV
- BSU

4. Wie viele und welche Gutachten musste die Firma Becker Marine Systems im Laufe des Genehmigungsverfahrens einreichen?

Für den Betrieb der LNG Hybrid Barge im Magdeburger Hafen wurden folgende Gutachten eingereicht: Schornsteinhöhengutachten, Immissionsprognose für die emittierten Luftschadstoffe, Lärm-Immissionsprognose, Gutachten zur Anlagensicherheit (§ 29b BImSchG-Gutachten). Das Brandschutzkonzept sowie ein § 29b BImSchG-Gutachten über die Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen aus dem § 29b-BImSchG-Gutachten zur Anlagensicherheit und Motorleistungsbegrenzungen stehen noch aus, genauso wie das Gutachten zur Gewässerverträglichkeit für die wasserrechtliche Erlaubnis zur Kühlwasserentnahme/-Einleitung.

Für den Stand-by-Liegeplatz am O'Swaldkai wurde ein Gutachten zur Anlagensicherheit der Gaslagerung (§ 29b BImSchG) eingereicht.

5. In welcher Art und Weise hat die BWVI die Durchführung eines zügigen Genehmigungsverfahrens unterstützt?

Die BWVI hat das zentral von der BSU koordinierte Genehmigungsverfahren aktiv begleitet.

6. *Auf welchen rechtlichen Grundlagen erfolgt die Genehmigung der LNG Hybrid Barge?*

Für den Betrieb der LNG Hybrid Barge im Magdeburger Hafen (Stromversorgung) sind die immissionsschutzrechtliche Grundlage die §§ 4, 19 BImSchG i.V.m. Nummer 1.2.3.2 der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen nach BImSchG (4. BImSchV) sowie für die wasserrechtliche Erlaubnis zur Kühlwasserentnahme/-einleitung die §§ 8, 10, 13, 18, 57 Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

Für die Lagerung der LNG-Tankcontainer am O'Swaldkai (Lagermenge < 30 t) sind die immissionsschutzrechtliche Grundlage die §§ 4, 19 BImSchG i.V.m. Nummer 9.1.1.2 der 4. BImSchV. Im Übrigen siehe Drs. 20/12368 und Drs. 20/14504.

7. *Ist es richtig, dass im Rahmen der Abstimmungsgespräche zwischen dem Senat und BMS nur von zwei Barge-Liegeplätzen – nämlich dem Liegeplatz Magdeburger Hafen während der Kreuzfahrtsaison und dem Rugenberger Hafen während des Winterbetriebs – die Rede war?*

a. *Wenn nein, wurde BMS im Rahmen der Abstimmungsgespräche auf die konkrete Realisierung eines weiteren Liegeplatzes hingewiesen?*

Nein. Während das Liegen der Barge im Rugenberger Hafen als Winterliegeplatz bereits zu Beginn der Gespräche geplant war, wurde dem Betreiber der Barge mitgeteilt, dass die Barge neben dem Magdeburger Hafen einen separaten ortsnahen Sommerliegeplatz benötigt.

Gemeinsam wurde festgestellt, dass der Liegeplatz 1 am O'Swaldkai der am besten geeignete Ort ist.

b. *Wenn nein, wurde BMS im Rahmen der Abstimmungsgespräche darauf hingewiesen, dass der Barge möglicherweise während der Kreuzfahrtsaison nicht nur der Liegeplatz Magdeburger Hafen, sondern auch ein anderer Liegeplatz zugeteilt wird?*

BMS wurde frühzeitig mitgeteilt, dass das Liegen im Magdeburger Hafen lediglich zum Versorgen des Kreuzfahrtschiffes zulassungsfähig ist. Der Verbleib der Barge zum Warten auf einen Versorgungsvorgang muss an einem anderen Platz (Sommerliegeplatz) innerhalb einer wasserrechtlich genehmigten Fläche erfolgen.

8. *Welche Liegeplätze sind aktuell für die Barge vorgesehen? Warum sind diese Plätze für die Barge vorgesehen?*

Siehe Antwort zu 7. und 7. a.

Das Liegen im Rugenberger Hafen (Winterliegeplatz) wurde seitens BMS gewünscht und nach Prüfung durch HPA gemeinsam geplant. Die Entscheidung für den Liegeplatz 1 am O'Swaldkai entstand aus den gemeinsamen Überlegungen seitens BMS und HPA, die Fahrten von einer festen Betriebsfläche zum Liegeplatz im Magdeburger Hafen möglichst kurz zu halten. Für den Stand-by-Betrieb der LNG Hybrid Barge, das heißt eine Barge als schwimmendes Flüssiggas-Lager, bedarf eines sicheren Liegeplatzes, wo sie unbemannt außerhalb der Betriebszeiten sicher verankert liegen kann.

9. *Welche Kosten beziehungsweise Gebühren muss BMS im Zusammenhang mit den Liegeplätzen tragen?*

Der Senat erteilt zu Sachverhalten, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse privater Unternehmen betreffen, grundsätzlich keine Auskunft.

10. *Wurde BMS auf diese Kosten und Gebühren in den Abstimmungsgesprächen hingewiesen?*

Ja.

11. *Wie hoch sind die Herstellungskosten der Landstromanlage am Kreuzfahrtterminal Altona (CC1)?*

12. *Mit welchen jährlichen laufenden Kosten ist bei der Landstromanlage am Kreuzfahrtterminal Altona (CC1) zu rechnen?*

13. *Wie viel kostete die Errichtung der Infrastruktur für die Energieversorgung via Barge am Kreuzfahrtterminal Hafencity (CC2)?*
14. *Mit welchen jährlichen laufenden Kosten ist bei der Barge-Infrastruktur am Kreuzfahrtterminal Hafencity (CC2) zu rechnen?*
15. *Welcher Strom wird für die Landstromanlage verwendet? Wie hoch wird der Strompreis pro Kilowattstunde sein?*

Siehe Drs. 20/9298 und 20/12368.

16. *Ist es richtig, dass für das Kreuzfahrtterminal Steinwerder (CC3) eine Energieversorgung über Land vorgesehen ist?*
 - a. *Wenn ja, in welcher Form?*
 - b. *Wenn ja, wie hoch sind die Kosten?*
 - c. *Wenn ja, warum soll die Energieversorgung nicht über die LNG Hybrid Barge erfolgen?*

Für die Schiffe am Kreuzfahrtterminal Steinwerder ist keine Landstromversorgung vorgesehen. Im Übrigen siehe Drs. 20/12368 und 20/10414.

17. *Inwieweit könnte die Hamburg Port Authority (HPA) als Betreiberin der LNG Hybrid Barge infrage kommen? Wäre es möglich, dass die HPA die LNG Hybrid Barge chartert?*

Es ist nicht die originäre Aufgabe der HPA, eine LNG Barge zu betreiben oder zu chartern.