

## **Große Anfrage**

**der Abgeordneten Birgit Stöver, Robert Heinemann, Jörg Hamann, Heiko Hecht,  
Thomas Kreuzmann, Dennis Thering, Karl-Heinz Warnholz (CDU) und Fraktion  
vom 11.07.11**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Umwelthauptstadt war gestern: Kippt der neue Senat die Landstromversorgung?**

*Der schwarz-grüne Senat hatte zahlreiche Initiativen gestartet, um eine Landstromversorgung im Hamburger Hafen möglich zu machen. Hierzu zählen Anträge auf EU-Ebene, eine Initiative zur Gründung einer Allianz von europäischen Kreuzfahrtstädten sowie die Beauftragung eines Gutachtens, welches im Frühjahr 2011 fertiggestellt werden sollte (Drs. 19/7529).*

*Der SPD ging dies nicht schnell genug. Im Mai 2009 hatten die jetzigen Senatoren Dr. Dorothee Stapelfeldt und Ties Rabe daher in einem Antrag gefordert: „Landstromversorgung im Hamburger Hafen – endlich handeln statt prüfen“. Ziel war unter anderem die Umsetzung einer Landstromversorgung im Hamburger Hafen bereits zum 1. Januar 2010.*

*Eine Woche vor der Einweihung des Altonaer Kreuzfahrtterminals, der am internationalen „Tag der Umwelt“ in Europas Umwelthauptstadt in Betrieb genommen wurde, hat der neue Wirtschaftssenator Landstromanschlüssen für Schiffe im Gespräch mit NDR 90,3 nun plötzlich eine klare Absage erteilt. Auf der Homepage des NDR steht hierzu: „Nun spricht sich Hamburgs Wirtschaftssenator erstmals deutlich gegen das Landstrom-Konzept aus. Horch: „Für Hamburg ist das nichts.“ Die bisherigen Pläne würden sich so sicher nicht durchsetzen lassen. Zu teuer, nicht leistungsfähig genug, zu unflexibel bei rund 12.000 Transport- und Handelsschiffen und 100 Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen pro Jahr rechne sich Landstrom nicht, sagte Horch.“*

*Fast genau zwei Jahre zuvor, am 8. Juni 2009, hatte der Industrieverband Hamburg eine Pressemitteilung mit der Überschrift herausgegeben: „Machbarkeitsstudie zu einer landseitigen Stromversorgung für Kreuzfahrtschiffe am Terminal in der Hafencity vorgelegt. Frank Horch: „Eine maßgeschneiderte Lösung zur Stärkung des Kreuzfahrtstandorts Hamburg““*

*Auch die Hafenverwaltung Hamburg Port Authority will das schwarz-grüne Projekt Landstrom offenbar noch nicht endgültig beenden. HPA-Chef Jens Meier kann sich laut Presseberichten ein Pilotprojekt vorstellen.*

*In diesem Zusammenhang fragen wir den Senat:*

1. *Seit wann prüft der Senat in welchen Behörden mit welchem Ergebnis eine landseitige Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen oder auch von Transport- und Handelsschiffen?*

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) ist seit 2006 mit der landseitigen Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen befasst. Seit 2008 hat der Gesprächskreis „Reduktion von Emissionen durch Kreuzfahrtschiffe“ unter anderem mit Vertretern der betroffenen Behörden, der Reeder- und Werftenseite, von Energieversorgern und europäischen Kreuzfahrtverbänden Maßnahmen zur Verminderung von Schiffsemissionen diskutiert. Im Ergebnis spricht für eine Landstromversorgung die prinzipielle technische Realisierbarkeit, dagegen die hohen Investitionskosten. Die fachlichen Einschätzungen sind vom Grundsatz her auch auf Transport- und Handelsschiffe übertragbar.

2. *Wie viel wurde für die Untersuchungen in den letzten Jahren von welchen Behörden insgesamt ausgegeben? Welche Behörde hatte wann jeweils die Federführung?*
3. *Der alte Senat hatte zur Realisierbarkeit, Kostensituation, Rechtssicherheit und Wirtschaftlichkeit von Landstromverbindungen ein Gutachten in Auftrag gegeben. Liegt das Gutachten inzwischen vor, wann wird es veröffentlicht und was sind die wesentlichen Ergebnisse?*

Die BWVI hat im Jahr 2008 federführend das Gutachten „Verringerung der Emissionen von Kreuzfahrtschiffen in Hamburg“ durch den Germanischen Lloyd erstellen lassen (Kosten rund 41.000 Euro). Das Gutachten wurde im Internet unter [www.hamburg.de/contentblob/895050/data/gutachten-lloyd.pdf](http://www.hamburg.de/contentblob/895050/data/gutachten-lloyd.pdf) veröffentlicht. Das von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt beauftragte Gutachten „Realisierbarkeit von Landstromanlagen an den Hamburger Kreuzfahrtterminals HafenCity und Altona“ (Kosten rund 70.000 Euro) wurde in der Endfassung am 12. Juli 2011 vorgelegt. Vor einer Präsentation von Ergebnissen oder einer etwaigen Veröffentlichung ist zunächst eine behördeninterne Auswertung abzuschließen.

4. *Was spricht nach den bisherigen Erkenntnissen des Senates für eine landseitige Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen respektive für Transport- und Handelsschiffe und was dagegen?*

Siehe Antwort zu 1.

5. *Hat sich der Senat eine Meinung dazu gebildet, ob kurz-, mittel- oder langfristig und unter welchen Bedingungen eine landseitige Stromversorgung an den beiden Kreuzfahrtterminals realisiert werden soll?*

*Wenn ja, welche?*

6. *Arbeitet der Senat in den nächsten Monaten weiter daran, eine solche landseitige Stromversorgung kurz-, mittel- oder langfristig zu realisieren?*

*Wenn ja, bis wann hält der Senat eine Realisierung weshalb für möglich?*

*Wenn nein, weshalb nicht?*

Siehe Antwort zu 25.

7. *Welche Behörde hat derzeit die Federführung für diese Frage?*

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation arbeiten in ihren jeweiligen Zuständigkeiten an diesem Thema.

8. *Kennt der Senat die Studie, die der Industrieverband Hamburg 2009 vorgelegt hat?*

*Wenn ja, wie beurteilt er diese?*

Den beteiligten Behörden ist die Studie „Landstromversorgung von Kreuzfahrtschiffen“ bekannt. Sie zeigt die grundsätzliche technische Machbarkeit einer landseitigen Stromversorgung für Kreuzfahrtschiffe am Terminal in der HafenCity auf und stellt insofern einen wichtigen Diskussionsbeitrag dar. Im Übrigen hat sich der Senat hiermit nicht befasst.

9. *Wie hoch sind die durchschnittlichen Liegezeiten von Kreuzfahrtschiffen, Transport- und Handelsschiffen am jeweiligen Terminal? (Bitte aufschlüsseln nach Liegezeiten < 12 h, 12 bis 24 h, > 24 h für Kreuzfahrtschiffe und Seeschiffe.)*

Die Verweildauer von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen beträgt in der Regel zwölf bis 24 Stunden. Die Verweildauer von Seeschiffen im Hamburger Hafen beträgt in der Regel mehr als 24 Stunden.

10. *Wie viele Stickoxide, Ruß (Feinstaub) und Schwefeloxide haben die 2010 am Kreuzfahrtterminal in der HafenCity liegenden Kreuzfahrtschiffe insgesamt ausgestoßen?*
11. *Wie viele Stickoxide, Ruß (Feinstaub) und Schwefeloxide werden die 2011 an den beiden Kreuzfahrtterminals liegenden Kreuzfahrtschiffe jeweils insgesamt ausstoßen?*

Die Studie des Germanischen Lloyd „Verringerung der Emissionen von Kreuzfahrtschiffen in Hamburg“ aus dem Jahr 2008 hat für das Jahr 2010 folgende Emissionen von Kreuzfahrtschiffen bei 150 Anläufen für beide Kreuzfahrtterminals prognostiziert: Stickoxide circa 94 t, Partikel (inklusive Ruß) circa 4 t, Schwefeldioxid circa 4 t. Die Emissionsmengen sind neben der Anzahl der Schiffsanläufe von einer Reihe von Variablen (zum Beispiel Anzahl der Passagiere, Leistungsbedarf pro Passagier, Liegezeit) abhängig. Die angegebenen Werte sind daher nur als Größenordnung zu verstehen. 2010 haben nach Angaben von HCC 104 Kreuzfahrtschiffe Hamburg angelaufen.

Im ersten Halbjahr der Kreuzfahrtsaison 2011 konnten bis einschließlich dem 30. Juni im Hamburger Hafen 62 Anläufe gezählt werden. Für das zweite Halbjahr rechnet das Hamburg Cruise Center mit noch 59 Anläufen. Für das Jahr 2011 liegen keine Prognosen vor.

12. *Wird durch Messstationen in der Umgebung der beiden Kreuzfahrtterminals regelmäßig die Belastung der umliegenden Wohnungen und Büros mit Stickoxiden, Ruß (Feinstaub) und Schwefeloxiden gemessen?*

*Wenn ja, mit welchen detaillierten Ergebnissen, und wie beurteilt der Senat diese Ergebnisse?*

*Wenn nein, weshalb nicht?*

In der Umgebung der beiden Kreuzfahrtterminals wird die Belastung durch Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) orientierend mit Hilfe sogenannter Passivsammler ermittelt. Die aktuelle Messreihe hat im September 2009 begonnen. Die detaillierten Ergebnisse der Messungen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Messzeitraum von – bis	SO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert (µg/m <sup>3</sup> )	
	HafenCity	Altona
Sept. 2009 – Aug. 2010	8	7
Okt. 2009 – Sept. 2010	7	6
Nov. 2009 – Okt. 2010	7	6
Dez. 2009 – Nov. 2010	6	5
Jan. 2010 – Dez. 2010	6	5
Feb. 2010 – Jan. 2011	6	4
Mrz. 2010 – Feb. 2011	6	4

Der Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) beträgt 50 µg/m<sup>3</sup> für den Jahresmittelwert. In der Umgebung der Kreuzfahrtterminals wird der Grenzwert eingehalten. Die höchste Belastung an den Stationen des Hamburger Luftmessnetzes besteht an der Station Veddel mit einem Jahresmittelwert von 8 µg/m<sup>3</sup> SO<sub>2</sub> (Zeitraum März 2010 bis Februar 2011).

In der Umgebung der beiden Kreuzfahrtterminals wird die Belastung durch Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) orientierend mit Hilfe sogenannter Passivsammler ermittelt. Die aktuelle Messreihe begann im April 2010. Die detaillierten Ergebnisse der Messungen in Wohngebietsnähe sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Messzeitraum von – bis	NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert (µg/m <sup>3</sup> )		
	HafenCity/ Katharinen- schule *)	Altona/Sandberg	Altona/Olbersweg
Apr. 2010 – Mrz. 2011	31	32	27
Mai 2010 – Apr. 2011	31	32	27
Juni 2010 – Mai 2011	31	34	29

\*) Jahresmittelwert aus elf Monatswerten – ein Passivsammler wurde im Februar 2011 entwendet

Der Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) liegt bei 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel. In Wohngebietsnähe der Kreuzfahrtterminals wird der Grenzwert zurzeit eingehalten. Die höchste Belastung an den Hintergrundstationen des Hamburger Luftmessnetzes besteht an der Station in Veddel mit einem Jahresmittelwert in 2010 von 38 µg/m<sup>3</sup>.

Nach den Sommerferien wird in Abstimmung mit der Katharinenkirche in der HafenCity auf dem Schulhof ein PM10-Schwebstaubsammler installiert. Ungefähr zur gleichen Zeit wird in der Umgebung des Kreuzfahrtterminals in Altona eine automatische Messstation aufgebaut, die die Komponenten SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>/NO/NO<sub>x</sub> und PM10-Schwebstaub kontinuierlich messen wird. Die Ergebnisse der Passivsammler und die Nähe zur Wohnbebauung wurden hierbei für die Standortsuche berücksichtigt.

*13. Gibt es nach Auffassung des Senats regelmäßig wiederkehrende Kreuzfahrtschiffe an beiden Hamburger Kreuzfahrtterminals?*

*Wenn ja, würde dies die Einführung einer Landstromversorgung erleichtern?*

Ja, im Übrigen siehe Antwort zu 25.

*14. 2008 hat die Bundesregierung auf Aufforderung des damaligen Senats bei der EU-Kommission den Antrag gestellt, die Landstromversorgung von Schiffen von der Stromsteuer zu befreien. In welcher Form hat der neue Senat diesen Antrag bislang unterstützt?*

Die Bundesregierung hat ihren ursprünglichen Antrag aufgrund von Bedenken der Europäischen Kommission gegen die Vereinbarkeit dieser Steuerbegünstigung mit dem gemeinsamen Markt modifiziert und einen entsprechenden Gesetzesentwurf zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes vorgelegt. Der Bundestag hat am 1. März 2011 das Gesetz mit folgender neuer Regelung (§ 9 Absatz 3) beschlossen: „Strom unterliegt einem ermäßigten Steuersatz von 0,50 € für eine Megawattstunde, wenn er im Fall einer landseitigen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen für die Schifffahrt, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt, verbraucht wird“. Die Regelung ist am 23. Juli 2011 in Kraft getreten.

Der Senat hat die Gesetzesänderung im Bundesrat unterstützt.

*15. Plant der Senat eine weitere europäische Initiative zur Einführung einer Landstromversorgung?*

*Wenn ja, mit welchen Schritten mit welchem Zeitplan?*

*Wenn nein, weshalb nicht?*

Nein, im Übrigen siehe Antwort zu 25.

16. *Der alte Senat verfolgte das Ziel, eine Allianz von europäischen Kreuzfahrtstädten zu bilden, die sich gemeinsam für eine umweltfreundliche Energieversorgung von Kreuzfahrtschiffen in den Häfen einsetzen. Laut Drs. 19/6735 hatten bereits „17 Hafen- und Umweltverwaltungen aus europäischen Kreuzfahrtstädten ihr Interesse an einer solchen Allianz bekundet.“ Verfolgt der neue Senat dieses Ziel weiter?*

*Wenn ja, wie viele Städte konnten inzwischen zusätzlich gewonnen werden und wie lauten die weiteren Schritte?*

Die zuständige Behörde berücksichtigt die eingegangenen Äußerungen der europäischen Kreuzfahrtstädte und Umweltverwaltungen im Rahmen der weiteren Behandlung des Themas.

17. *Hat sich der Senat auch mit dem Thema der Möglichkeit der mobilen Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen, Transport- und Handelsschiffen als Alternative zur landseitigen Stromversorgung beschäftigt?*

*Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Die zuständigen Behörden sind bei ihren bisherigen Prüfungen zu dem Ergebnis gekommen, dass eine mobile Stromversorgung von der Wassenseite aus als Alternative zur landseitigen Versorgung vertieft untersucht werden sollte. Im Übrigen hat sich der Senat hiermit noch nicht befasst.

18. *Ist dem Senat das Lübecker Modell bekannt?*

*Wenn ja, wie wird dieses beurteilt und wäre dieses ein Modell auch für Hamburg?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Das Lübecker Modell ist den beteiligten Behörden bekannt. Es ist allenfalls eingeschränkt auf die Verhältnisse im Hamburger Hafen übertragbar, da in Lübeck nur ein Schiffstyp (Frachtschiff im Linienverkehr) mit Landstrom versorgt wird. Im Übrigen hat sich der Senat hiermit bislang nicht befasst.

19. *Der Senat plant laut Aussagen des Ersten Bürgermeisters bei der Einweihung des Altonaer Terminals eine „Kreuzfahrtinitiative“. Welche Inhalte und Ziele werden in welchem Zeitrahmen damit verfolgt?*

20. *Werden für die „Kreuzfahrtinitiative“ zusätzliche Stellen geschaffen?*

*Wenn ja, wie viele und mit welcher Dauer und Besoldung?*

*Wenn nein: Wird auf bestehende Stellen zurückgegriffen und welche Aufgaben fallen dafür weg?*

21. *Sind die Erhebung und Messung der Umweltbelastungen ein Teil dieser Initiative?*

*Wenn ja, in welcher Form und mit welchem Ressourceneinsatz?*

*Wenn nein, weshalb nicht?*

22. *Sind die Findung, Prüfung und Installation von Maßnahmen des Umweltschutzes ein Teil dieser Initiative?*

*Wenn ja, in welcher Form mit welchem Ressourceneinsatz?*

*Wenn nein, weshalb nicht?*

Die Kreuzfahrtinitiative befindet sich derzeit in Vorbereitung. Konkrete Ziele und Maßnahmen werden zurzeit erarbeitet.

Es werden für diese Aufgaben zwei Stellen der Wertigkeit Regierungsrat A 13 und Oberregierungsrat A 14 für die Dauer von zwei Jahren bereitgestellt und aus dem Gesamtbudget der zuständigen Behörde, der BWVI, finanziert. Die Mehrkosten werden durch Bewirtschaftung ausgeglichen.

*23. Welche Beschlüsse mit welchen Voten der einzelnen Fraktionen und welchem Wortlaut hat die Bezirksversammlung Altona zur Landstromversorgung des Altonaer Kreuzfahrtterminals gefasst?*

Die Bezirksversammlung Altona hat zur Landstromversorgung des Altonaer Kreuzfahrtterminals folgende Beschlüsse gefasst:

1. Landstromversorgung an Altonas neuem Kreuzfahrtterminal:

Empfehlung gemäß § 27 Bezirksverwaltungsgesetz (BezVG) der Bezirksversammlung Altona vom 1. November 2007, Drucksache XVII-623 (siehe Anlage 1).

Ziffer 1. der Drucksache XVII-623 wird mehrheitlich gegen die Stimmen der SPD-Fraktion beschlossen.

Bei der Abstimmung zu Ziffer 1 hatte sich die SPD-Fraktion dagegen ausgesprochen, da diese folgenden Alternativantrag eingebracht hatte:

„Die Bezirksversammlung spricht sich dafür aus, bei der Errichtung des neuen Kreuzfahrtterminals im Altonaer Fischereihafen eine Landstromversorgung verbindlich vorzusehen. Sie bittet den Ausschuss für Umwelt und Gesundheit kurzfristig, gegebenenfalls im Rahmen einer Sondersitzung, eine Expertenanhörung durchzuführen, um die technischen und planungsrechtlichen Möglichkeiten auszuloten.“

Ziffer 2. der Drucksache XVII-623 wird einstimmig beschlossen.

2. Sauberer Strom aus der Steckdose für Kreuzfahrtschiffe in Altona:

Empfehlung gemäß § 27 Bezirksverwaltungsgesetz (BezVG) der Bezirksversammlung Altona vom 25. Juni 2009, Drucksache XVIII-1132 (siehe Anlage 2)

Die Drucksache XVIII-1132 wird einstimmig bei Enthaltung der Fraktion DIE LINKE beschlossen.

*24. Weshalb wurde im Planfeststellungsverfahren des Altonaer Terminals eine zahlenmäßige Begrenzung der Schiffsanläufe definiert?*

Im Planfeststellungsbeschluss ist ein Rechtsfolgenprogramm für den Fall angeordnet, dass schädliche Umwelteinwirkungen aufgrund tieffrequenten Schalls auftreten. Für diesen Fall wäre künftig auch die Begrenzung des Terminalbetriebs bei Kreuzfahrtschiffen mit einer Kapazität ab 2.200 Passagieren möglich.

*25. Wann können die Anwohner der beiden Kreuzfahrtterminals nach Ansicht des Senats jeweils frühestens mit einer Landstromversorgung der Kreuzfahrtschiffe rechnen?*

Die beteiligten Behörden haben insbesondere vor dem Hintergrund der technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Probleme sowie Fragestellungen zur Energiebilanz noch nicht abschließend über eine landseitige Stromversorgung entschieden.



**Freie und Hansestadt Hamburg**  
**Bezirksversammlung Altona**

Bezirksamt Altona, Platz der Republik 1, D - 22765 Hamburg

**Herrn**  
**Senator Axel Gedaschko**  
**Behörde für Stadtentwicklung und**  
**Umwelt**

**- vorab per E-Mail -**

**Der Vorsitzende**

Platz der Republik 1  
22765 Hamburg  
Telefon 040 – 428.11-2340/-2029  
Telefax 040 – 428.11-2903  
Mail: Bezirksversammlung@altona.hamburg.de

Ansprechpartner: Herr Fischer, Herr Falke-Funk

Hamburg, den 5. November 2007

**nachrichtlich:**  
**Bezirksamt Altona – IS 1**

**Landstromversorgung an Altonas neuem Kreuzfahrtterminal**  
**Empfehlung gem. § 27 BezVG der Bezirksversammlung Altona vom 01.11.2007**

Sehr geehrter Herr Senator Gedaschko,

die Bezirksversammlung Altona hat in ihrer Sitzung am 01.11.2007 folgenden Beschluss gefasst:

Nach Plänen des Senates bekommt Hamburg ab 2009 einen zweiten Terminal für Kreuzfahrtschiffe im Bereich des ehemaligen Anlegers der England-Fähren im Altonaer Fischereihafen. Gleichzeitig sollen in den nächsten Jahren an der Elbmeile in Altona verschiedene Büro- und Wohnbauprojekte verwirklicht werden, so dass dort künftig bis zu 30.000 Menschen wohnen und arbeiten werden.

Probleme ergeben sich daraus, dass die Schiffe in der Regel mit Rückständen der Petroleumraffinerien betrieben werden, die an Land als Sondermüll entsorgt werden müssten. Während ihrer Liegezeit im Hafen decken die Seeschiffe ihren Strombedarf bisher durch Hilfsmaschinen, die extrem viele Schadstoffe emittieren. Dies führt zu Luftbelastungen im Umfeld der Anlegestellen durch Schwefeldioxid, Stickoxide und Feinstäube die weit über den zulässigen Grenzwerten liegen. Mit der sog. Landstromversorgung können Schiffe im Hafen während der Liegezeit von Land aus mit Energie versorgt werden, so dass auf den Betrieb der stark luftverschmutzenden Hilfsaggregate verzichtet werden kann. Außerdem entfallen Schwingungen und Lärm der Hilfsmotoren.

Die EU-Kommission empfiehlt in einer Richtlinie vom Mai 2006 (2006/339/EG) die Installation von landseitigen Stromversorgungsanlagen für Schiffe für Terminals, die sich in der Nähe von Wohngebieten befinden. Nachdem in der Vergangenheit technische Hürden einer Landstromversorgung entgegenstanden, stehen inzwischen beispielsweise mit dem „Siharbor System“ der Fa. Siemens technische Lösungen zur Verfügung. Ein unter Leitung des Germanischen Lloyd

entwickelter Normierungsvorschlag (ISO 29501) befindet sich in der Abstimmungsphase, ein Beschluss ist für 2008 vorgesehen.

Beschlüsse für die Einführung einer Landstromversorgung von Schiffen wurden bereits von der Bürgerschaft Lübecks, sowie dem Kieler Stadtparlament für den neuen Ostseekai gefasst. Die Altonaer Firma SAM Electronics hat den Auftrag für eine Anlage zur Landstromversorgung von bis zu 3 Containerschiffen gleichzeitig aus Antwerpen bekommen, die im August 2008 ihren Betrieb aufnehmen soll.

**Vor diesem Hintergrund beschließt die die Bezirksversammlung:**

- 1. Die Bezirksversammlung bittet den Ausschuss für Umwelt und Gesundheit, kurzfristig, ggf. im Rahmen einer Sondersitzung, eine Expertenanhörung durchzuführen, um die Möglichkeit auszuloten, bei der Einrichtung des neuen Kreuzfahrterminals im Altonaer Fischereihafen eine Landstromversorgung verbindlich vorzusehen.**
- 2. Darüber hinaus wird der Senat aufgefordert, ein Konzept zu entwickeln, wie die Schadstoffemissionen der im Hafen liegenden Schiffe insgesamt reduziert werden können.**

**Gemäß § 27 Absatz 2 BezVG bitte ich innerhalb von sechs Wochen um Mitteilung, ob und in welcher Form die Empfehlung aus Ziffer 2 Berücksichtigung finden wird. Bitte mailen Sie Ihre Stellungnahme an [Bezirksversammlung@altona.hamburg.de](mailto:Bezirksversammlung@altona.hamburg.de).**

Herrn Senator Uldall habe ich entsprechend informiert und um Stellungnahme gebeten.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Grutzeck  
- Vorsitzender der Bezirksversammlung Altona -





**Freie und Hansestadt Hamburg**  
Bezirksversammlung Altona

A/BVG/520.02-12

**Drucksache XVIII-1132**  
**Datum 25.06.2009**

**Beschluss**

**Sauberer Strom aus der Steckdose für Kreuzfahrtschiffe in Altona**

Die Realisierung des im bezirklichen und im bürgerschaftlichen Koalitionsvertrag vorgesehenen zweiten Kreuzfahrtterminals am Fischereihafen in Altona macht große Fortschritte. Gleichzeitig gilt es, die in beiden Verträgen dokumentierte Forderung nach einer Reduzierung der schiffseigenen, emissionsintensiven Stromerzeugung durch die Einrichtung einer modernen Landstromversorgung umzusetzen.

Kreuzfahrtschiffe können zumindest in den Häfen durch den Einsatz von Landstrom weniger Schadstoffe verursachen, statt die eigenen Generatoren weiterlaufen zu lassen. Im Lübecker Hafen gibt es bereits eine Landstromanlage der Stadtwerke für Frachtschiffe. Durch den Einsatz von Landstrom wird dort der Ausstoß von Stickoxiden gegenüber der Nutzung der Dieselmotoren um 77 Prozent gesenkt. Auch der Ausstoß von Schwefeldioxid (minus 90 Prozent), Benzol (minus 65 Prozent) und Feinstaub (minus 60 Prozent) werden während der Liegezeiten deutlich reduziert.

Ab 2015 müssen alle Schiffe in EU-Häfen entweder den Schwefelgehalt ihres Treibstoffs von derzeit erlaubten 1,5 Prozent auf 0,1 Prozent senken oder sich über Landstrom versorgen. Landstrom ist auf Dauer billiger als hochwertiger Treibstoff.

**Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt sowie die Finanzbehörde werden gem. § 27 Absatz 1 BezVG zu Folgendem aufgefordert:**

- 1. gleichzeitig mit der Inbetriebnahme für den neuen Kreuzfahrt-Terminal in Altona eine umfassende Landstromanbindung zu realisieren**
- 2. zur Finanzierung dieser Investition Gespräche mit Energieunternehmen, privaten Investoren und Fischereihafen-Entwicklungs-Gesellschaft (FEG) zu führen**
- 3. durch die Einbringung des erforderlichen Grundstücks, ähnlich wie beim Terminal selbst, die erforderliche Anschubfinanzierung durch eine Sacheinlage zu leisten.**