

Große Anfrage

**der Abgeordneten Norbert Hackbusch, Heike Sudmann, Stephan Jersch,
Sabine Boeddinghaus, Deniz Celik, Martin Dolzer, Inge Hannemann,
Cansu Özdemir, Christiane Schneider, Mehmet Yildiz (DIE LINKE) vom 13.01.16**

und Antwort des Senats

Betr.: Bilanz der Kreuzschifffahrt in Hamburg

Der Hamburger Senat ist – wie große Teile der Hamburger Bevölkerung – vernarrt in die Kreuzfahrtschiffe, die Hamburg anlaufen. Das bedeutete erst einmal, dass Millionen für die Kreuzfahrtterminals vom Hamburger Senat ausgegeben wurden, ohne dass sich die Kreuzfahrtreedereien daran finanziell beteiligt haben. Das sollte sich mit dem neuen Kreuzfahrtterminal Steinwerder (CC3) und der Gründung der Betreibergesellschaft ändern. Die Einführung der Passenger Fee soll zu einer Refinanzierung der Errichtung der Terminals führen und damit auch zu einer generellen Umsteuerung bei der Finanzierung des Hamburger Hafens.

Zusätzlich hat sich der Senat dazu durchgerungen, mit der Landstromanlage in Altona und der Barge-Lösung in der HafenCity das wachsende Problem der Luftverschmutzung durch die Kreuzfahrtschiffe in den Griff zu bekommen. Die den Senat tragenden Parteien verkünden lautstark, dass die laufenden, stinkenden Motoren von Kreuzfahrtschiffen weitestgehend der Vergangenheit angehören.

Gute Gelegenheit, eine Zwischenbilanz zu ziehen.

Wir fragen den Senat:

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

- 1) *Wie haben sich die Zahlen der Kreuzfahrtpassagiere in den Jahren 2013 bis 2015 entwickelt und wie sind die Prognosen für die nächsten Jahre?*

Jahr	Passagiere
2013	553.000
2014	589.000
2015	520.000

Die Potenziale zur Prognostizierung der Entwicklung der Kreuzfahrtpassagiere stellen sich aufgrund der sich entwickelnden Märkte in der Ostsee, der Nordlandkreuzfahrt für die Kreuzfahrt insgesamt positiv dar. Deshalb kann im Hinblick auf die geplanten Anläufe der AIDAprima und möglichen weiteren Schiffen ab 2020 mit einem Passagieraufkommen von etwa 1 Million pro Jahr für Hamburg gerechnet werden.

- 2) *Das neue Terminal in Steinwerder wurde im letzten Jahr fertiggestellt. Der Öffentlichkeit wurde stolz präsentiert, dass es sehr viel günstiger wurde und daher die Passenger Fee gesenkt werden konnte.*

- a) *Wie haben sich die Kosten analog zu den Gesamtkosten nach DIN 276 für das Terminal, die umgebenden Straßen und die zuführenden Straßen entwickelt (Antwort bitte analog zu Drs. 20/10898, Seite 43)?*

Die Investitionssumme der Terminaleigentumsgesellschaft in das Terminal Steinwerder konnte von 58,6 Millionen Euro auf 35,5 Millionen Euro reduziert werden. Die Investitionssumme der HPA konnte von 14,7 Millionen Euro auf 13,1 Millionen Euro reduziert werden. In der Drs. 20/10898 wurden mit Stand Januar 2014 die geschätzten Kosten tabellarisch dargestellt. Die einzelnen Positionen umfassten dabei summiert Bau- und Baunebenkosten. Ebenso wurden Annahmen zur Aufteilung der Kosten auf einzelne Bauabschnitte getroffen. Aufgrund der im späteren Projektverlauf vorgenommenen Aufteilungen in Ausschreibungspakete, sowohl planerisch als auch baulich, ist eine Unterteilung wie in der Kostenschätzung nicht möglich. Die im Rahmen der Realisierung erfolgten und abgerechneten Aufträge lassen sich nicht eindeutig den in Drs. 20/10898 gewählten Kategorien zuordnen. Vor diesem Hintergrund ist nur eine aggregierte Darstellung analog der Berichterstattung zur Entwicklung der Kosten gemäß des Berichtswesens zum „Kostenstabilen Bauen“ möglich. Die Gesamtkosten konnten deutlich unterschritten werden.

- b) *Welche Auswirkungen haben die veränderten Kosten auf den Businessplan für die Betreibergesellschaft, den Businessplan der Eigentumsgesellschaft und auf die HPA?*

Keine. Im Übrigen siehe Antwort zu 3).

- c) *Wie wurde die Bürgerschaft darüber informiert? Falls keine Information erfolgte, weshalb nicht?*

Die Bürgerschaft wurde mit der Drs. 20/10414 informiert. Außerdem war das Kreuzfahrtterminal Steinwerder Thema zahlreicher Parlamentarischer Anfragen und wurde zudem im Ausschuss für Öffentliche Unternehmen erörtert.

- d) *Bei anderen europäischen Kreuzfahrtterminals, die in Größe und Ausstattung nahezu identisch mit Steinwerder sind, sind die Baukosten auf einem Niveau unterhalb der in Steinwerder erreichten Kosten. Wie kam es zu den hohen Planungsansätzen für die Kosten des Abfahrtterminals?*

Aufgrund von unterschiedlichen wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen der Kreuzfahrtstandorte und deren Bauwerken ist eine Vergleichbarkeit insbesondere vor dem Hintergrund der Standortspezifika sowie von Projektgröße und -struktur nicht gegeben. Die Planungsansätze lagen in einem für ein solches Projekt üblichen Bereich.

- 3) *Die Passenger Fee sollte laut Mitteilung an die Bürgerschaft 9,25 Euro pro Passagier betragen. Nach den jetzt vorliegenden Informationen wurde diese auf 6,60 reduziert.*

- a) *Welche Auswirkungen hat die veränderte Pax Fee auf den Businessplan der Betreibergesellschaft und die Eigentumsgesellschaft?*

Die Reduzierung der Nutzungsentgelte wurde durch die Einsparungen bei den Investitionen ermöglicht, sodass sich keine Änderungen in der Gesamt-Wirtschaftlichkeit ergeben haben. Im Übrigen siehe Antwort zu 2).

- b) *Wer hat die veränderten Passenger Fee mit wem, weshalb und wann ausgehandelt? In einer Ausschusssitzung wurde davon berichtet, dass eine Passenger Fee für fast 10 Euro durchsetzbar sei und mit der AIDA als Hauptinteressentin an dem neuen Terminal auch verhandelt war.*

- c) *Wann wurde die veränderte Passenger Fee von wem beschlossen?*

Auf Basis der Erkenntnisse der projektbegleitenden regelmäßigen Gespräche mit Reedereien, Verbänden und anderen Stakeholdern wurde im Jahr 2015 die aktuelle Tarifstruktur der Nutzungsentgelte in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der CGH Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) festgelegt. Diese Tarifstruktur stellt das

Optimum aus Refinanzierbarkeit einerseits und Tragfähigkeit für Betreiber und Reedereien andererseits dar.

- d) *Alternativ zu einer Reduzierung der Passagiergebühren oder höheren Rabattquoten im Vorfeld könnte eine nachgelagerte Bonifikation eingeführt werden. Dieser Bonus müsste in direkter Relation mit der Profitabilität der neuen Gesellschaft stehen. Dadurch könnte für die Kreuzfahrtgesellschaften ein attraktiver Anreiz geschaffen werden, um die zur Verfügung gestellte Infrastruktur maximal zu nutzen. Für ein partnerschaftliches Win-Win-Modell müssten erfolgsabhängige Kriterien und individuelle Vereinbarungen mit allen Kreuzfahrtgesellschaften getroffen werden. Gab oder gibt seitens des Senats Überlegungen, ein erfolgsabhängiges Bonus System für Kreuzfahrtgesellschaften einzuführen um profitabel zu wachsen und das finanzielle Risiko für Hamburg zu begrenzen?*

Die derzeitige Tarifstruktur beinhaltet ein Incentive-System. So können Reedereien unter definierten Bedingungen von Rabatten bei Anläufen profitieren.

- 4) *Die AIDAprima hat die „Winterkreuzfahrten“ nicht wie geplant im Winter 2015 aufgenommen. Der Grund liegt in einer Verzögerung durch die Werft, für die AIDA laut Presseberichten circa 400 Millionen Euro Konventionalstrafen erhält. Die Stadt hat die Herrichtung des Terminals unter einem hohen Zeitdruck durchgeführt, um die AIDAprima von Steinwerder aus abfertigen zu können.*
- a) *Welche Kosten sind der Stadt Hamburg durch den besonderen Zeitdruck entstanden?*

Das Terminal konnte schneller und günstiger als zunächst geplant fertiggestellt werden. Es sind keine Kosten durch den „besonderen Zeitdruck“ entstanden.

- b) *Auf welche Höhe belaufen sich dadurch die Mindereinnahmen für die Jahre 2015 und 2016?*

Es gibt keine Mindereinnahmen, da das Terminal nicht für ein spezielles Schiff gebaut wurde und die Liegeplätze generell auch anderweitig vermietet werden können. Für das Jahr 2015 waren 28 Anläufe für circa 120.000 Passagiere geplant. Tatsächlich wurden seit der Eröffnung im Juni 2015 im Rahmen von 36 Anläufen circa 191.000 Passagiere abgefertigt.

- c) *Hat der Senat dafür eine Entschädigung oder Kostenbeteiligung von der Reederei gefordert?*

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie hoch ist die Entschädigung/Kostenbeteiligung?

Nein, für Entschädigungszahlungen gibt es weder Anlass noch rechtliche Grundlagen.

- 5) *AIDA bietet für die Winterfahrten mit der AIDAprima sowohl Hamburg, als auch Rotterdam als Wechselhafen an. Die Entscheidung, in welchem Hafen er/sie zusteigt, trifft der/die Passagier/in. Gerade Passagiere/-innen aus Südwestdeutschland könnten daher auf den näher gelegenen Hafen Rotterdam zugreifen. Gleiches gilt für Passagiere/-innen aus dem Benelux-Raum und Frankreich. Der Businessplan des CC3 basierte auf ganzjährigen Einnahmen (zum Beispiel von bis zu circa 136 Euro pro Ehepaar bei Anreise mit dem Pkw/PAX Gebühr 2 x 9,25 Euro und Parkplatzgebühren bis zu 99 Euro pro Woche). Bei Anreise ohne Pkw lagen 18,50 Euro pro PAX zugrunde (2x 9,25 Euro).*
- a) *Wurde bei den Verhandlungen mit AIDA von einer Exklusivität Hamburgs als Wechselhafen (zum Beispiel für die AIDAprima) ausgegangen, oder war bekannt, dass die Passagiere/-innen entscheiden können, in welchem Hafen sie zusteigen?*

Exklusivität als Wechselhafen war nicht Teil von Verhandlungen. Im Übrigen steht es den Reedern frei, wie sie die Abfertigung ihrer Passagiere gestalten.

- b) *Trifft es zu, dass ein namhafter Reiseveranstalter einen Teil seiner Kreuzfahrtabfahrten ab 2016 nach Bremerhaven verlagert hat?*

Wenn ja, um welche handelt es sich?

Ja, TUI-Cruises.

- 6) *Wie schätzt der Senat die Funktionalität des neuen Kreuzfahrtterminals Steinwerder nach den ersten Erfahrungen des Jahres 2015 ein?*

- a) *Trifft es zu, dass die Abfertigung des Gepäcks am Terminal zu Beschwerden geführt hat?*

Dem Betreiber liegen keine Beschwerden vor.

- b) *Welche Möglichkeiten bestehen für Passagiere/-innen, die Innenstadt beziehungsweise den Hauptbahnhof vom CC3 mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen?*

- c) *Was gedenkt die HPA zu unternehmen, um diese Verbindungsmöglichkeiten zu verbessern?*

Eine Anbindung an den ÖPNV findet über die Bushaltestelle Argentinienbrücke und den dortigen Fähranleger statt. Die Anbindung des CC3 mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist nicht Aufgabe der HPA. Die Überlegungen zu einer darüber hinausgehenden Anbindung sind noch nicht abgeschlossen.

- 7) *In der Pressemitteilung der HPA vom 17. Dezember 2015 heißt es: „Vor dem Hintergrund der noch ausstehenden Entscheidung über die Fahrrinnenanpassung werden die Rabatte für besonders große Schiffe weiter fortgeschrieben. Parallel dazu wird die Rabattquote für Kreuzfahrtschiffe, die Hamburg in der Nebensaison anlaufen, deutlich erhöht. Damit sollen Anreize geschaffen werden, um die Tourismusverkehre zu verstetigen und auch in bisher weniger nachgefragte Monate auszudehnen.“*

- a) *Was hat die Fahrrinnenanpassung mit der Rabattquote für Kreuzfahrtschiffe zu tun?*

Es gibt keinen Zusammenhang.

- b) *Wie werden die Rabattquoten „deutlich erhöht“?*

Der Nebensaisonrabatt wurde von 10 Prozent auf 50 Prozent erhöht. Im Übrigen siehe Hafen-AGB unter:

<http://www.hamburg-port-authority.de/de/hafenkunden/reederundagenten/Documents/2016/Hamburg%20Hafen%20Preisliste2016.pdf>.

- c) *Welche neuen Erkenntnisse haben die HPA dazu bewogen, einen solchen Schritt durchzuführen?*

Durch die Erhöhung des Nebensaisonrabatts sollen Anreize geschaffen werden, um die Tourismusverkehre zu verstetigen und in bisher weniger nachgefragte Monate auszudehnen.

- d) *Wie ist die Auswirkung erhöhter Rabatte auf die Businesspläne der Betreibergesellschaft und der Eigentümersgesellschaft?*

Änderungen bei den Einnahmen aus dem Hafengeld betreffen die HPA und haben keine direkte Auswirkung auf die Business Pläne von Betreiber- und Eigentümersgesellschaft. In Abhängigkeit von der Reaktion der Reedereien kann sich allerdings ein positiver Effekt auf die Einnahmen der CGH in der Nebensaison ergeben.

- 8) *Das Geschäftsmodell der Winterkreuzfahrten ist nicht erprobt und damit risikobehaftet. Es gibt keine Benchmarks aus den USA und Kanada, da dieses Geschäftsmodell mangels Attraktivität dort nicht zum Tragen kommt. In der Gesamtstudie spielen die Einnahmen aus den Winter-*

kreuzfahrten jedoch eine erhebliche Rolle zur Tragfähigkeit des gesamten Businessplans.

- a) *Welche konkreten Annahmen in Prozent der prognostizierten Passagierbewegungen wurden für die jährlichen Winterperioden (Oktober bis April) für die Jahre von 2016 bis 2025 berücksichtigt?*

Die Passagierprognose unterscheidet nicht nach „Sommer- und Wintersaison“ sondern prognostiziert die Passagierzahlen pro Jahr. Im Übrigen siehe Drs. 20/10898.

- b) *Mit welchem Risikofaktor wurde das Winter-Geschäftsmodell beim durchgerechneten Businessplan aller beteiligten Gesellschaften berücksichtigt?*

Die Risikobewertung ist Teil des Businessplans und unterliegt dem Betriebs- und Geschäftsgeheimnis, da sich eine Veröffentlichung dieser Informationen nachteilig auf die Wettbewerbssituation des Unternehmens am Markt auswirken würde.

- 9) *In den USA sind Kreuzfahrtschiffe verpflichtet, die Mehrwertsteuer (VAT) während der Hafentiegezeiten und dem Aufenthalt in den US-Hoheitsgewässern auszuweisen und abzuführen. Die technischen Voraussetzungen sind dafür seitens der Reedereien gegeben und könnten analog in Deutschland übernommen und angewendet werden.*

- a) *Ist dem Senat bekannt, dass während der Hafentiegezeiten und der Revierfahrt auf der Elbe auf den Kreuzfahrtschiffen große Umsätze an kostenpflichtigen Getränken getätigt werden, die nicht der Mehrwertsteuer unterliegen und damit unter anderem zu einer Ungleichbehandlung mit der Hamburger Gastronomie sowie dort zu Mindereinnahmen führen?*

Für die den Hamburger Hafen anlaufenden Schiffe sind Hamburger Finanzämter nur dann zuständig, wenn die betreibenden Unternehmen in Hamburg ansässig sind. Bei diesen Unternehmen hat die Prüfung der Umsatzbesteuerung von Restaurationsleistungen auf Schiffen bislang zu keinen Beanstandungen geführt.

Im Übrigen hat sich der Senat hiermit nicht befasst.

- 10) *Wer hat die HPA beziehungsweise die CGH dazu veranlasst, für die Entlohnung der Beschäftigten am Kreuzfahrtterminal Steinwerder nicht die dafür vorgesehenen Hafentarife anzuwenden?*

Die Abfertigungsdienstleister haben sich im Rahmen ihrer Akkreditierung zur Einhaltung des Hamburger Mindestlohns verpflichtet. Die Mitarbeiter weiterer Dienstleister werden nach den jeweils geltenden Tarifverträgen entlohnt. Im Übrigen siehe Drs. 21/766.

- 11) *Die Umweltbelastung durch die Kreuzschiffe in Hamburg ist beträchtlich.*

- a) *Wie hoch schätzt der Senat die Belastung durch Stickoxyde, Schwefel und Feinstaub in Hamburg im Jahre 2015 ein?*

Hamburg betreibt ein flächendeckendes Messnetz zur Erfassung der Luftqualität mit derzeit 17 Messstellen innerhalb des Stadtgebietes. Die Messwerte dieser Stationen sind auf den Internetseiten des Hamburger Luftmessnetzes zu finden (luft.hamburg.de).

Zur Ermittlung der innerstädtischen Hintergrundbelastung werden grundsätzlich die Werte der Station Sternschanze herangezogen. Die Station Altona Elbhang, in der Nähe des Kreuzfahrtterminals Altona gelegen, wurde errichtet, um durch den Hafen beeinflusste Immissionswerte zu ermitteln.

Die an diesen beiden Messstellen erhobenen Daten zur Luftschadstoffkonzentration für Stickoxide (NO₂ und NO), Schwefeldioxid (SO₂) und Feinstaub (PM 10) im Jahr 2015 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Diese Daten sind als gleitendes Jahresmittel berechnet und noch nicht endgültig validiert.

	Altona Elbhang	Sternschanze
NO ₂	31 µg/m ³	27 µg/m ³
NO	11 µg/m ³	8 µg/m ³
SO ₂	4 µg/m ³	4 µg/m ³
PM ₁₀	20 µg/m ³	22 µg/m ³

Ein möglicher Einfluss durch Schiffsemissionen insgesamt wie auch durch Kreuzfahrtschiffe sollte am ehesten an der Luftmessstation Altona-Elbhang erkennbar sein. Die Station Altona-Elbhang liegt im Olbersweg gut 400 m vom Kreuzfahrtterminal Altona entfernt und im Lee zum Terminal bei der Hauptwindrichtung Südwest. Die Belastung durch NO₂ an der Luftmessstation Altona-Elbhang liegt mit 31 µg/m³ deutlich unterhalb des Grenzwertes von 40 µg/m³, die Feinstaubbelastung ist nicht höher als im innerstädtischen Bereich (Station Sternschanze) und die Konzentration von SO₂ befindet sich auf demselben niedrigen Niveau wie an den anderen Hamburger Messstationen.

Die Daten geben die summarische Belastung durch alle Emissionsquellen wieder, die durch Kreuzfahrtschiffe verursachten Anteile lassen sich weder erkennen noch separat quantifizieren.

- b) *Welche Kreuzfahrtschiffe können die Landstromanlage in Altona, die LNG Barge in der HafenCity oder eine LNG Barge in Steinwerder im Jahre 2016 nutzen?*

Siehe Drs. 21/1487.

- c) *Welche Kreuzfahrtschiffe werden nach Einschätzung des Senats die Landstromanlage in Altona, die LNG Barge in der HafenCity oder eine LNG Barge in Steinwerder im Jahre 2016 nutzen?*

Für das Jahr 2016 hat die AIDA Sol bereits eine Nutzung der Landstromanlage in Altona angekündigt. Das Angebot, die Landstromanlage zu nutzen, richtet sich grundsätzlich an alle Reedereien, die Hamburg anlaufen. Im Übrigen siehe Drs. 21/1487.

- d) *Werden die Motoren bei Nutzung des Landstromes in Altona oder der LNG Barge abgestellt?*

Ja, allerdings muss je nach Kraftstoffart und Wärmeversorgung ein Hilfskessel zum Einsatz kommen. Bei selten auftretenden Spannungsspitzen an Bord müssen Motoren zur Stromerzeugung genutzt werden. Im Übrigen vergleiche Gutachten „Verringerung der Emissionen von Kreuzfahrtschiffen in Hamburg“, abzurufen unter: <http://www.hamburg.de/contentblob/895050/data/gutachten-lloyd.pdf>.

- e) *Welche Reduktion von Emissionen erwartet der Senat bei der Nutzung des Landstromes in Altona und der Nutzung der LNG Barge in der HafenCity und in Steinwerder?*

Siehe Drs. 20/9298.