

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Jersch und Norbert Hackbusch (DIE LINKE)  
vom 20.09.21**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Weiterhin unzureichende Landstromnutzung in Altona?**

**Einleitung für die Fragen:**

*Jede heute emittierte Tonne CO<sub>2</sub> verursache einen Schaden von bis zu 680 Euro (vergleiche UBA Umweltkosten, 2020) für Hamburg.*

*Seit einigen Jahren befindet sich am Kreuzfahrtterminal Altona eine Landstromanlage im sogenannten Regelbetrieb. Leider wird diese Anlage bisher nur sehr unregelmäßig genutzt. Immer wieder liegen dort Schiffe und belasten die Anwohnerschaft und die Hamburger Luft mit ihren Emissionen.*

*Nach Auskunft des Senates auf unsere Anfrage vom 25.6.2021 (Drs. 22/4994) ist mittlerweile sowohl die Landstromanlage vollumfänglich einsatzbereit als auch die dort anlegenden Schiffe zum Teil bereits landstromfähig.*

*Nach Beobachtungen aus der Anwohnerschaft lag die „Hanseatic Spirit“ am 04.09.2021 in Altona und das Landstromgerät war angeschlossen. Zu zwei anderen Terminen (22.08. und 10.09.2021) lag sie am Kreuzfahrtterminal Baakenhöft ohne Landstromangebot. Das obwohl das Terminal in Altona mit entsprechendem Angebot unbelegt war.*

*Ebenfalls in Altona beobachtet wurden die „Hanseatic Nature“ (09.09.2021) sowie die „Otto Sverdrup“ (24.08. und 07.09.2021) ohne Landstromnutzung. Für alle genannten Schiffe wird in ihren Internetauftritten aber mit der Landstromnutzung geworben.*

*Vor diesem Hintergrund stellen sich uns daher, teils erneut, folgende Fragen und wir fragen den Senat:*

**Einleitung für die Antworten:**

Kreuzfahrtschiffe sind grundsätzlich individuell gebaute Einzelstücke. Im Rahmen einer Zertifizierung der elektrischen Anlagen für die Nutzung von Landstrom müssen Landstromanlagen daher stets auf die speziellen Gegebenheiten und Spezifikationen des jeweiligen Kreuzfahrtschiffes abgestimmt werden. Dies erfolgt im Rahmen einer entsprechenden Zertifizierung. Die Zertifizierung erfolgt durch die Klassifikationsgesellschaft DNV auf Anfrage durch den Reeder, bei Erstanschluss des Schiffes und nach Anforderung der Norm IEEEE80005-1. Der Senat kontrolliert den Fortgang der Zertifizierungen nicht.

Für die „Hanseatic Nature“ und „Hanseatic Spirit“ liegt noch keine derartige Zertifizierung vor. Die „Otto Sverdrup“ benötigt Niederspannung und kann deshalb derzeit generell nicht am Kreuzfahrtterminal in Altona versorgt werden. Daher müssen sicherheitstechnische Bedingungen für einen Anschluss erfüllt werden, bevor eine Zertifizierung erfolgen kann. Die Verwendung der Landstromanlage Altona am 4. September 2021 erfolgte durch die „Hanseatic Spirit“ im Rahmen der Vorbereitung der Zertifizierung. Als nächstes landstromfähiges Schiff wird die „Hanseatic Nature“ am 29. bis 30. September 2021 erwartet. Im Rahmen des Anlaufs werden voraussichtlich weitere Tests für die

Zertifizierung stattfinden. Die Landstromanlage Altona wird beim nächsten Anlauf eines landstromfähigen, zertifizierten Schiffes, welches Landstrom bucht, regulär genutzt.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AÖR (HPA) und der TUI Cruises GmbH wie folgt:

- Frage 1:** *Ist die mangelnde Zertifizierung immer noch der Grund für die nicht erfolgende Landstromnutzung dieser und anderer Schiffe?*
- Frage 2:** *Wann erfolgt gegebenenfalls die Zertifizierung der oben genannten Schiffe?*
- Frage 3:** *Wer unternimmt diese Zertifizierung genau und wie oft geschieht dieses?*
- Frage 4:** *Warum ist eine Zertifizierung bisher nicht erfolgt?*
- Frage 5:** *Kontrolliert der Senat den Fortgang der Zertifizierungen?*
- Frage 6:** *Welchen Hintergrund hat die beobachtete Verwendung des Landstromgerätes am 04.09.2021 durch die „Hanseatic Spirit“?*
- Frage 7:** *Wann wird die Landstromanlage das nächste Mal voraussichtlich genutzt werden?*

**Antwort zu Fragen 1 bis 7:**

Siehe Vorbemerkung.

**Vorbemerkung:** *Am 10. und 11.09.2021 lag „Mein Schiff 6“ in Altona. Verbunden war dies mit nicht unerheblichen Lärm- und Abgasbelastungen. So waren die NO<sub>2</sub>-Werte an der nur 500 Meter vom Kreuzfahrtterminal entfernten städtischen Messstation Altona/Elbhang an diesen Tagen bei Südwestwind mit bis zu 78 Mikrogramm/Kubikmeter zeitweise die höchsten aller gemessenen Hamburger Werte und teilweise deutlich höher als an der Messstation Habichtstraße, die meist die höchsten Belastungswerte Hamburgs anzeigt, zum gleichen Zeitpunkt. Diese Konstellation ist sehr ungewöhnlich.*

- Frage 8:** *Wie viele Stunden lag die „Mein Schiff 6“ insgesamt in Hamburg?*
- Frage 9:** *Wurden dabei Passagiere aufgenommen?*
- Frage 10:** *Welchem Zweck diente der Aufenthalt noch?*
- Frage 11:** *Wie ist die von mehreren Anwohnenden beschriebene Lärmbelastung dieses relativ neuen Schiffes durch permanente Betriebsgeräusche zu erklären?*

**Antwort zu Fragen 8 bis 11:**

Vom 10. bis 11. September 2021 lag die „Mein Schiff 6“ knapp 40 Stunden in Hamburg. Der Liegeplatz Steinwerder war zu dieser Zeit schon belegt. Die Besatzung hat die Liegezeit genutzt, um sich auf das nächste Fahrtgebiet Mittelmeer vorzubereiten. Vor dem Hintergrund der Nähe zum Standort gab es zudem Bordbesuche von TUI-Cruises-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern. Außerdem wurden Passagiere aufgenommen. Die „Mein Schiff 6“ hält alle gesetzlichen Verpflichtungen in Sachen Lärmschutz ein. Es gibt keinen Hinweis auf Verstöße, die eine zusätzliche Lärmbelastung hervorgerufen haben könnten. Beim Besuch der baugleichen „Mein Schiff 5“ im Jahr 2019 wurden ebenfalls keine Auffälligkeiten registriert.

**Frage 12:** *Wie erklärt sich der Senat die ungewöhnlich hohen Werte an der Messstation Altona/Elbhang an diesen Tagen?*

**Frage 13:** *Sieht der Senat einen Zusammenhang zwischen den Messwerten und der gleichzeitigen Liegezeit der „Mein Schiff 6“?*

**Frage 14:** *Hätte die „Mein Schiff 6“ an den entsprechenden Tagen auch am Terminal Steinwerder liegen können und wäre somit deutlich weiter entfernt von Wohngebieten gewesen?*

**Antwort zu Fragen 12, 13 und 14:**

Die Luftmessstation Altona/Elbhang ist eine städtische Hintergrundmessstation gemäß 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung, die Beiträge sämtlicher Quellen in Hauptwindrichtung erfasst. Das Konzentrationsniveau an einem Standort ist abhängig von zahlreichen Bedingungen. Hierzu zählen beispielsweise der Abstand zu Emissionsquellen, die Bebauungsstruktur und die meteorologischen Verhältnisse. Aufgrund der komplexen Abhängigkeiten ist es nicht möglich, anhand der Messwerte einzelne Verursacher für bestimmte Immissionen zu identifizieren. Somit können auch einzelnen Emittenten keine Verursacheranteile an der Immissionsbelastung anhand der Messwerte zugeordnet werden.

**Vorbemerkung:** *In der Antwort auf die Frage 3 in Drs. 22/1963: „Wie wird die Öffentlichkeit über die Nutzung der Landstromanlage informiert?“ heißt es: „Der Senat informiert die Öffentlichkeit im Rahmen seiner Pressearbeit und auf weiteren Informationskanälen sowie durch Information der Bürgerschaft.“*

**Frage 15:** *Welches sind die „weiteren Informationskanäle“?*

**Frage 16:** *Wie erfolgt die Information der Bürgerschaft ganz konkret?*

**Frage 17:** *Erfolgt die besagte Information der Bürgerschaft auch bei Nichtnutzung des Landstromangebots?*

**Frage 18:** *Ergreifen städtische Stellen über das reine Werben für die Landstromnutzung hinaus weitere Maßnahmen, um die Nutzung des Landstromangebots zum nächstmöglichen Zeitpunkt sicherzustellen?*

**Frage 19:** *Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> hätten bereits durch eine erfolgte Landstromnutzung in Hamburg mit landstromfähigen Schiffen eingespart werden können?*

**Frage 20:** *Wie hoch kann das Einsparpotenzial in der Zukunft werden?*

**Antwort zu Fragen 15 bis 20:**

Der Senat kommuniziert neben der Pressearbeit und der Information der Bürgerschaft auf verschiedenen Wegen mit der Öffentlichkeit. Hierzu gehören insbesondere die Nutzung sozialer Medien sowie die Teilnahme an Veranstaltungen. Die Information der Bürgerschaft erfolgt unter anderem im Rahmen der Beantwortung von Schriftlichen Kleinen Anfragen, Großen Anfragen, bürgerschaftlichen Ersuchen sowie Drucksachen. Damit das Landstromangebot im Hamburger Hafen vermehrt genutzt wird, bedarf es insbesondere einer wirtschaftlichen Gleichstellung von Landstrom und dem an Bord erzeugten Strom. Zu den Maßnahmen des Senats siehe Drs. 21/18574.

Nach Kenntnis des Senats nutzen alle zertifizierten landstromfähigen Schiffe Landstrom, soweit keine zwingenden Gründe dem entgegenstehen. Zu den zukünftigen Einsparpotenzialen siehe Drs. 21/18574.

Im Übrigen beantwortet der Senat hypothetische Fragen grundsätzlich nicht.