

Große Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Jersch, Norbert Hackbusch, Olga Fritzsche,
Heike Sudmann, Metin Kaya, Insa Tietjen, Sabine Boeddinghaus, Deniz Celik,
Dr. Carola Ensslen, Cansu Özdemir, Dr. Stephanie Rose
und David Stoop (DIE LINKE) vom 22.09.22**

und Antwort des Senats

Betr.: Bilanz und Perspektiven der Kreuzschifffahrt und des Landstromausbaus in Hamburg

Im bisherigen Rekordjahr 2018 legten 212-Mal Kreuzfahrtschiffe im Hamburger Hafen an.

Mitte August sind die wegen Corona vertagten Cruise Days durchgeführt worden. Dazu war neben Hunderttausenden Menschen auch wieder eine Anzahl von mehr oder minder sauberen Kreuzfahrtschiffen in der Hansestadt.

Nach der Corona-Pandemie hat sich der Kreuzfahrttourismus in der Hansestadt wieder normalisiert. Von Fortschritten bei der Landstromversorgung in unserem Hafen war aber senatsseitig länger nicht die Rede. Es ist also Zeit, Sachstände und Planungen zu den mit der Kreuzschifffahrt zusammenhängenden Fragen darstellen zu lassen.

Wir fragen den Senat:

Die Kreuzschifffahrt ist mit einer hohen Wertschöpfung von über 400 Millionen Euro eine sehr wichtige Säule des Wirtschaftsstandortes Hamburg. Zudem trägt Hamburg mit weltweit einmaligen Formaten zur touristischen Erlebbarkeit des Hafens bei (Hamburg Cruise Days, Hafengeburtstag) und ist als Standort von Fachveranstaltungen (Seatrade Hamburg) von großer Bedeutung.

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

Zum Bereich Kreuzschifffahrt

Am 15.9.2022 sagte Bürgermeister Tschentscher beim Internationalen Hafensymposium der Handelskammer zum wiederholten Male, dass Hamburg zum nachhaltigsten Hafen der Welt werden solle.

1. *Was leitet sich daraus für die aktuelle Kreuzfahrt- und Landstrompolitik in Hamburg ab?*

Bis zum Jahr 2025 wird es voraussichtlich an allen permanenten Kreuzfahrtterminals und allen Großschiffsliegeplätzen für Containerschiffe ein Landstromangebot geben.

2. *Wie wird sich diese Aussage des Bürgermeisters auf zukünftige Hafenveranstaltungen, die dem reinen Vergnügen oder der Werbung für Hamburg und/oder die Kreuzfahrtindustrie dienen, wie Cruise Days und Hafengeburtstag, auswirken?*

Für Hamburg und den Tourismus sind solche Veranstaltungen wichtig und gehören zur Identität der Stadt. Aus wirtschaftlicher Sicht leisten diese Veranstaltungen einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Wertschöpfung für die Stadt. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Vor diesem Hintergrund rücken die Hamburg Cruise Days immer stärker in den Fokus nachhaltiger See- und Kreuzschifffahrt. Die an diesen Veranstaltungen teilnehmenden Schiffe sind ein gutes Beispiel für die Fortschritte beim Umweltschutz, da sämtliche Schiffe beispielsweise schwefelarme Brennstoffe oder emissionsmindernde Abgasreinigungssysteme einsetzen. Zukünftig soll das Thema Nachhaltigkeit verstärkter inhaltlicher Programmbestandteil der Hamburg Cruise Days werden. Zur nachhaltigen Weiterentwicklung des Hafengeburtstags Hamburg steht die federführende Behörde im Austausch mit dem vom Senat geförderten Projekt „Green Events“. GREEN EVENTS HAMBURG ist ein offenes, partizipatives und zukunftsorientiertes Netzwerk und besteht aus Akteurinnen und Akteuren, die sich ökologisch und sozial verantwortungsvollen Veranstaltungen widmen. Näher Informationen siehe unter <https://greeneventshamburg.de/>.

3. *Gibt es einen Zeitplan oder eine sogenannte Roadmap für dieses anspruchsvolle und mehrfach geäußerte Ziel des Bürgermeisters?*

Die Inbetriebnahme der Landstromanlage am Kreuzfahrtterminal Steinwerder ist für das zweite Halbjahr 2023 geplant, die Landstromanlage am Kreuzfahrtterminal HafenCity wird nach Terminaleröffnung voraussichtlich zur Kreuzfahrtsaison des Jahres 2025 betriebsbereit sein.

4. *Wer betreibt die Kreuzfahrtterminals?*

Betreiberin der Kreuzfahrtterminals (Cruise Center Steinwerder, Altona, Baakenhöft) ist die Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH).

5. *Wem gehören die Liegenschaften der einzelnen Terminals?*

Cruise Center Steinwerder: Hamburg Port Authority.

Cruise Center Altona: Sprinkenhof GmbH.

Cruise Center Baakenhöft: HafenCity Hamburg GmbH.

6. *Wem gehören die Gebäude der einzelnen Terminals?*

Bitte bei 4. bis 6. einzeln für jedes Terminal benennen.

Cruise Center Steinwerder: Hamburg Port Authority.

Cruise Center Altona: Sprinkenhof GmbH.

Cruise Center Baakenhöft: HafenCity Hamburg GmbH.

7. *Im März 2022 wurde eine neue Wertschöpfungsstudie im Auftrag von Hamburg Cruise Net e.V. und der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zahlenbasis aus 2018 veröffentlicht. Welche Folgerungen zieht der Senat gegebenenfalls aus deren Ergebnissen beziehungsweise eventuell ihm bekannten neueren Zahlen?*

Siehe Vorbemerkung.

8. *In der Drs. 21/13235 vom 05.06.18 gab der Senat an, 19,1 Prozent der Passagiere übernachteten vor beziehungsweise nach der Kreuzfahrt in Hamburg. Wie viele Übernachtungen wurden durch Vorabanreisen ausgelöst? Bitte für den Zeitraum seit 2018 angeben (bitte die Tabelle aus Frage 6 aus Drs. 21/13235 weiterführen).*

| | Anläufe von Kreuzfahrtschiffen | Anzahl Passagiere |
|------|--------------------------------|-------------------|
| 2019 | 210 | 830.000 |
| 2020 | 81 | 77.000 |
| 2021 | 108 | 112.000 |

Im Übrigen siehe Drs. 21/13235.

9. *Im letzten November wurden nach „aktuellem Planungsstand“ im Jahr 2022 circa 290 Kreuzfahrtanläufe mit einer Liegedauer von insgesamt etwa 3.500 Stunden erwartet (vergleiche Drs. 22/6301). In Drs. 22/8432 gab der Senat dann an, „für das Jahr 2022 geht die CGH Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) von voraussichtlich 270 Anläufen aus. Im Folgejahr wird voraussichtlich mit einer leichten Steigerung der Anläufe und Passagierzahlen gerechnet.“ Simone Maraschi, Geschäftsführer von Cruise Gate Hamburg, gab in der „WELT AM SONNTAG Hamburg“, 20.03.2022 mehr als 300 geplante Anläufe an, die Zahl könne sich aufgrund der noch immer dynamischen Pandemielage aber ändern. Welche Zahlen sind bisher erreicht und wie sieht die weitere Planung für dieses und das folgende Jahr aus?*

Die Fahrpläne haben sich durch die COVID-19-Pandemie in den letzten Jahren immer wieder verändert, teilweise auch sehr kurzfristig. Nach aktuellem Stand sind für dieses Jahr 325 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen (inklusive Flusskreuzfahrten) geplant. Für das Jahr 2023 wird derzeit von ähnlichen Zahlen ausgegangen.

10. *In der Antwort auf Frage 5 der Drs. 22/8594 sind in Tabelle 12 neun Zielländer für Tourismusmarketing der Freien und Hansestadt Hamburg aufgeführt. Wurde in diesen auch für Kreuzfahrten ab/bis Hamburg geworben?*

Die Vorzüge des Kreuzfahrtstandorts Hamburg werden durch die Hamburg Tourismus GmbH (HHT) über die eigenen Kanäle (zum Beispiel Website, Social Media) sowie durch Marketingmaßnahmen in ausgewählten Märkten kommuniziert. Dabei konzentriert sich die HHT im Jahr 2022 auf die deutschsprachigen sowie angrenzende Auslandsmärkte.

Im Jahr 2022 fand beispielsweise eine Bewerbung des Kreuzfahrtevents „Hamburg Cruise Days pur“ über eine Online-Display-Kampagne in Deutschland statt.

11. *In der Kreuzschiffahrt gehören Fahrplananpassungen zum Tagesgeschäft von Terminalbetreibern. Umroutungen großer Kreuzschiffahrtsreedereien kämen, um auf geänderte Marktbedürfnisse zu reagieren und unerwarteten Situationen Rechnung zu tragen, vor (vergleiche Drs. 21/10347). Haben die Folgen der COVID-19-Pandemie an den Planungen des Senats für den Kreuzschiffahrtsstandort gegebenenfalls zu Veränderungen geführt und wenn ja: zu welchen?*

Seit Beginn der COVID-19-Pandemie kam es zu kurzfristigen Anpassungen an den Fahrplänen, die zu sogenannten Umroutungen geführt haben. Der deutsche Markt bleibt jedoch weiterhin einer der wichtigsten Quellmärkte für die Kreuzfahrt, sodass sich die Planungen für den Kreuzschiffahrtsstandort nicht geändert haben.

12. *In der „WELT AM SONNTAG Hamburg“, 20.03.2022 äußerte Simone Maraschi, Geschäftsführer von Cruise Gate Hamburg, vor dem Hintergrund der Schiffe, die im Bau seien und bis 2027 auf den Markt kommen, dass die meisten Schiffe zwischen 300 und 350 Metern lang sein werden und damit Platz für sehr viele Passagiere haben werden. Damit sei für ihn aber auch klar, dass man sich in Hamburg mit der Frage beschäftigen müsse, „ob wir einen zweiten großen Liegeplatz wie in Steinwerder brauchen, wenn wir angebotsfähig bleiben möchten.“ Welche Überlegungen gibt es im Senat zu diesen Fragen?*

Damit hat sich der Senat nicht befasst.

13. *In der Antwort auf die Drs. 21/11237 gab der Senat an, bei den Entgelten für Kreuzfahrtschiffe in der Freien und Hansestadt Hamburg würde 2018 und in den Folgejahren bis einschließlich 2022 „nach derzeitigem Stand (...) eine jährliche Anpassung um 2 Prozent geplant“. Wie haben sich die Entgelte für Kreuzfahrtschiffe an den Hamburger Terminals real, auch vor dem Hintergrund der Folgen der Pandemie und der derzeitigen allgemeinen Teuerung, entwickelt?*

Die HPA erhebt im Rahmen ihrer kommerziellen Tätigkeiten Hafennutzungsentgelte für die Nutzung des Hafens gemäß der Allgemeinen Bedingungen für die Nutzung des Hamburger Hafens durch Wasserfahrzeuge (Hafen-AGB, siehe https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/Hafengeld_Seeschifffahrt/Hamburger_Hafen-AGB_ab_01.01.2022-Stand_27.09.2021.pdf). Das Hafennutzungsentgelt für Kreuzfahrtschiffe wurde zum 1. Januar 2019 um +1,6 Prozent und zum 1. Januar 2022 um +1,5 Prozent angepasst.

Die CGH erhebt Nutzungsentgelte gemäß ihrer AGB für die Nutzung ihrer Terminals (siehe <https://www.cruisegate-hamburg.de/agb/>). Diese wurden ebenso angepasst.

14. *Wie ist die laut Drs.22/8432 von der HPA ab dem 2. Quartal des Jahres 2020 für Reedereien geschaffene Möglichkeit zur Stundung von Hafennutzungsentgelten bis zum 31. Dezember 2020 angenommen worden? Bitte aufführen, wie viele Stundungen es gab, wie hoch der Betrag der Stundungen war und ob es derzeit noch ausstehende Zahlungen gestundeter Hafennutzungsentgelte gibt.*
15. *Gab es nach dem 31.12.2020 auch noch Stundungen?*

Wenn ja, bitte aufführen, wie in der vorherigen Frage erwünscht.

Es gab 24 für den Zeitraum berücksichtigungsfähige Stundungsanträge von Hafennutzern in einer Höhe von bis zu 6,4 Millionen Euro. Teilweise wurde der vom Hafennutzer gewünschte oder maximal mögliche Stundungsrahmen nicht voll ausgenutzt. Es stehen keine Zahlungen aus den seinerzeitigen Stundungen oder nach dem 31. Dezember 2020 bei Hafennutzungsentgelten aus.

16. *Die Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) habe ab Wiederbeginn der Kreuzfahrt im Juni 2020 bis Ende des Jahres 2020 allen Reedereien auf neu aufgelegte/außerplanmäßige Mini-Cruises ab Hamburg (Kurzreisen von ein bis sechs Tagen) einen Rabatt im Rahmen des Anlaufs gewährt, um der besonderen wirtschaftlichen Lage aufgrund der COVID-19-Pandemie Rechnung zu tragen (siehe Drs. 22/5424 vom 20.08.21). Abseits des vom Senat immer wieder vorgebrachten Arguments mit Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen: Haben sich die seitens der Freien und Hansestadt Hamburg und ihrer Unternehmen mit diesem Vorgehen verbundenen Erwartungen erfüllt? Bitte begründen.*

Grundsätzlich streben die Reedereien auch weiterhin längere Reisen an.

17. *Wie ist die beim Liegegeld vorhandene Möglichkeit, eine nach Umweltfreundlichkeit gestaffelte Ermäßigung zu erhalten, angenommen worden und von welchen Reedereien in welchen Jahren?*
18. *Wie ist die Art der Staffelung der Liegegelder aufgrund von Umweltfreundlichkeit genau und wie ist der Einfluss der unterschiedlichen umweltfreundlichen Antriebe und Techniken auf die jeweiligen Liegegelder konkret?*

Die Sonderermäßigung galt bis zum 31. Dezember 2020. Im Übrigen sehen die Hafen-AGB der HPA regelhaft umfangreiche umweltbezogene Rabattmöglichkeiten vor.

Die Frage der Inanspruchnahme unterliegt den Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der Reedereien und der HPA.

Im Übrigen siehe <https://www.hamburg-port-authority.de/de/wasser/seeschifffahrt>.

19. Gibt es bei Verwendung von sogenannten Scrubbern eine Ermäßigung beim Liegegeld?

Nein.

20. In einer Aufstellung in Drs. 21/17671 gibt der Senat 2019 16 Schiffe als mit umweltfreundlicheren Antrieben und Techniken ausgestattet an, die die Freie und Hansestadt Hamburg anlaufen. Gibt es eine Aufstellung darüber, welche Kreuzfahrtschiffe, die Hamburg seit 2021 angelaufen haben oder geplant in Folgejahren Hamburg anlaufen. über solche Antriebe und Techniken verfügen? Bitte mit Schiffsnamen und Art des Antriebs aufführen.

| Name | Landstrom | | LNG- Antrieb | SCR- Katalysator |
|------------------|-----------|--------------|-----------------|---------------------|
| | fähig | zertifiziert | | |
| AIDAbella | | | | Ja |
| AIDAcosma | | | Ja | |
| AIDAdiva | | | | Ja |
| AIDAluna | | | | Ja |
| AIDamar | | | | Ja |
| AIDanova | Ja | | Ja | |
| AIDaperla | Ja | Ja | | Ja |
| AIDAPRIMA | Ja | Ja | | Ja |
| AIDAsol | Ja | Ja | | |
| AMERA | | | | Ja |
| ARTANIA | Ja | | | |
| AURORA | | | | Ja |
| AZURA | | | | Ja |
| BALMORAL | Ja | | | |
| BOREALIS/BOLETTE | Ja | | | Ja |
| EUROPA 2 | Ja | Ja | | |
| FRIDTJOF NANSEN | Ja | | | |
| HANSEATIC NATURE | Ja | | | |
| HANSEATIC SPIRIT | Ja | | | |
| IONA | | | Ja | |
| ISLAND PRINCESS | Ja | | | |
| MEIN SCHIFF 1 | | | | Ja |
| MEIN SCHIFF 3 | | | | Ja |
| MEIN SCHIFF 4 | Ja | Ja | | |
| MEIN SCHIFF 6 | Ja | Ja | | Ja |
| MSC Euribia | Ja | | Ja | |
| MSC PREZIOSA | Ja | | | Ja |
| OTTO SVERDRUP | Ja | | | |
| QUEEN MARY 2 | Ja | | | Ja |
| QUEEN VICTORIA | | | | Ja |
| ROALD AMUNDSEN | Ja | | | |
| Silver Ray | | | Ja | |
| VENTURA | | | | Ja |

21. CGH ist eine 100-prozentige Tochter der HPA, die wiederum eine städtische Behördeneinrichtung ist. Inwieweit gilt hier das Hamburgische Transparenzgesetz?

Für die CGH als juristische Person des Privatrechts und hundertprozentige Tochtergesellschaft der HPA gelten die Auskunft- und Veröffentlichungspflichten des Hamburgischen Transparenzgesetzes (HmbTG), soweit die CGH im Sinne des § 2 Absatz 3 letzter Halbsatz HmbTG öffentliche Aufgaben wahrnimmt oder öffentliche Dienstleistungen erbringt.

22. In der Antwort auf das bürgerschaftliche Ersuchen Drs. 22/4414 bezüglich der Beteiligung der Reedereien an der Arbeit der SEAFARERS' LOUNGE teilte der Senat im letzten Dezember mit, dass, wenn sich die

Lage nach Corona stabilisiert habe, Gespräche mit den Reedereien aufgenommen werden, um eine Anpassung der Beiträge zu eruieren. Wurden diese Gespräche geführt und mit welchem Ergebnis?

Und wenn nein: Wann sind die Gespräche geplant?

Der Senat steht im regelmäßigen Austausch mit den Reedereien zu verschiedenen Themen, dabei werden auch etwaige Gespräche weiterhin vor dem Hintergrund der Stabilisierung der Branche geplant.

23. *Wie viele Anläufe von Flusskreuzfahrtschiffen haben in den letzten fünf Jahren stattgefunden? Wie viele davon wurden mit Landstrom versorgt?*
24. *Simone Maraschi, Geschäftsführer von Cruise Gate Hamburg, äußerte in der „WELT AM SONNTAG Hamburg“, 20.03.2022, es beständen „Pläne von Cruise Gate Hamburg, den Bereich der Flusskreuzfahrten in Hamburg zu erweitern“. Was ist dem Senat dazu bekannt?*

| | Anzahl der Anläufe von Flusskreuzfahrtschiffen |
|------|--|
| 2022 | 42 |
| 2021 | 15 |
| 2020 | 9 |
| 2019 | 46 |
| 2018 | 6 |

Bei keinem der Anläufe fand eine Landstromversorgung statt, weil an den Liegeplätzen keine Landstromanlage vorhanden ist.

Die CGH prüft die Möglichkeiten für die Einrichtung eines zusätzlichen Liegeplatzes mit entsprechender Infrastruktur zur Abfertigung von Flusskreuzfahrtschiffen im Hafengebiet.

Zum Bereich Landstrom

Inzwischen sind in Hamburg und anderen norddeutschen Häfen seit Jahren Landstromanlagen in Betrieb, ohne dass von Schiffen, außer bei längeren Liegezeiten wegen größerer Reparaturen oder Corona oder Ähnliches, nennenswerter Gebrauch davon gemacht worden wäre, so wird von verschiedenen Seiten eingewendet. Neben anderem wird als Erklärung vorgebracht, das Umschalten von Bordstrom auf Landstrom nach dem Einlaufen (und entsprechendes Zurückschalten vor dem Auslaufen) sei eine technisch sehr anspruchsvolle Operation, ein kleiner Fehlgriff würde genügen, um eventuell einen totalen Stromausfall an Bord zu verursachen, mit den entsprechenden Folgen: Passagiere stecken in den Fahrstühlen fest, auf den Gängen herrscht Panik et cetera. Wer das einmal erleben würde, würde wohl nie wieder einen Fuß auf ein Kreuzfahrtschiff setzen.

25. *Sind Berichte zutreffend, dass zwar der Landanschluss gelegt wurde, während die Generatoren im Schiffsbauch aber weiterlaufen?*
26. *Ist es vor diesem Hintergrund richtig, davon zu sprechen, dass es sich, um die Hafenbehörden und die interessierte Öffentlichkeit zu beruhigen, seitens der Reedereien eher um eine Alibi-Veranstaltung handelt beziehungsweise handeln muss, wenn ein Landstromanschluss vorgenommen wird?*

Nein. Ein Zeitversatz zwischen Herstellen oder Trennen der Steckverbindung sowie der Abschaltung oder der Inbetriebnahme der Generatoren ist technisch bedingt.

27. *Wie sind diese technischen Restriktionen, so sie zutreffend beschrieben sind, in die Planungen der Freien und Hansestadt Hamburg betreffs Landstromangeboten, auch in eventueller Auswertung von Erfahrungen andernorts, an denen vor Hamburg Erfahrungen mit dem Landstromangebot beziehungsweise der verpflichtenden Abnahme desselben durch die anliegenden Schiffe gemacht wurden, eingegangen?*

Die HPA hat die erste Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe in Europa am 3. Juni 2016 in Betrieb genommen. Auf Erfahrungen anderer Häfen ließ sich somit nicht zurückgreifen. Die HPA hat andere Häfen an den eigenen Erfahrungen teilhaben lassen und die Erkenntnisse aus dem Erstbetrieb der Landstromanlage in Altona in die Entwicklung der weiteren Hamburger Anlagen eingebracht.

28. *Mit Drs. 21/16122 führte der Senat 2019 aus, das Europäische Parlament wolle Landstromversorgung über die im Jahr 2014 verabschiedete RL 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bei deren Überarbeitung von Steuern befreien. Ist dem Senat dazu ein Sachstand bekannt?*

Im Juli des Jahres 2021 hat die Europäische Kommission mit dem „Fit for 55“-Paket einen Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU vorgelegt (COM(2021) 559 final). Die Beratungen dazu dauern aktuell an. Im Übrigen siehe <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>.

29. *Welche Ergebnisse haben die Bemühungen der Freien und Hansestadt Hamburg im Zuge der Beratungen des „Fit for 55“-Pakets für bessere Rahmenbedingungen für die Landstromnutzung sowie der Austausch mit anderen großen europäischen Hafenstädten zum Themenkomplex (siehe Drs. 22/8432) erbracht?*

Der Gesetzgebungsprozess auf Europäischer Ebene ist noch nicht abgeschlossen. Die Bemühungen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) sowie der Austausch mit anderen großen europäischen Hafenstädten dauern weiter an.

30. *Sind die Prüfungen der zuständigen Behörde zum Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom Dezember 2019, in dem die Stadt Hamburg verpflichtet wird, den Luftreinhalteplan fortzuschreiben (vergleiche Drs. 21/20091), abgeschlossen und wie wirken sie sich gegebenenfalls auf Maßnahmen im Hafen aus?*

Die Prüfungen der für die Erstellung von Luftreinhalteplänen zuständigen Behörde hinsichtlich des Urteils des Oberverwaltungsgerichts aus dem Jahre 2019 zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans sind abgeschlossen.

Die Umsetzung des Urteils des Hamburgischen Oberverwaltungsgerichts vom 29. November 2019 (Az. 1 E 23/18) in der durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 28. Mai 2021 (Az. 7 C 4.20) modifizierten Form ist durch die am 24. Mai 2022 in Kraft getretene 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg (Teil 1) erfolgt. Die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (Teil 1) wirkt sich nicht auf Maßnahmen im Hafen aus.

31. *Im Luftreinhalteplan 2017 waren unter anderem mit der LNG Barge Hummel und LNG PowerPac für Kreuzfahrtschiffe zwei mittlerweile wieder eingestellte Projekte vorgesehen. Inwieweit könnten diese damals für den Betrieb mit LNG vorgesehenen Einrichtungen zukünftig eventuell auch mit Wasserstoff oder anderen Treibstoffen betrieben werden und entsprechend dem Hamburger Luftreinhalteplan und der Hamburger Wasserstoffstrategie reaktiviert werden?*

Der Einsatz und der technische Betrieb der LNG Barge „Hummel“ und der LNG Powerpacks unterliegen dem privatwirtschaftlichen Handeln von Unternehmen. Siehe auch Drs. 22/4994. Im Übrigen sieht der Senat davon ab, sich zu hypothetischen Fragen zu äußern.

32. *Im Oktober 2021 soll auf dem ITS-Weltkongress mit Vertretern von Google, der HafenCity Universität und Hamburger Behörden ein Messwagen vorgestellt worden sein, der ein Jahr lang Messungen vornehmen sollte. Die Ergebnisse der Messreihe sollten auch Veröffentlichung finden, hieß es damals. Wenn dieser Umstand zutrifft: Wann soll diese Veröffentlichung stattfinden?*

33. *Gibt es bereits Zwischenergebnisse?*

Google betreibt das Portal „Environmental Insight Explorer“. Dort werden Daten zu umweltrelevanten Sachverhalten in ausgewählten Städten abgebildet. In Hamburg ermittelt Google in eigener Verantwortung mit einem eigenen Messfahrzeug nach selbstgewählten Parametern die Luftschadstoffbelastung auf Fahrbahnen von Straßen. Zur Ermittlung wird ein mit Sensoren ausgestattetes Fahrzeug eingesetzt, das die Strecken mehrfach abfährt. Die Befahrung ist noch nicht abgeschlossen. Daran schließt sich die Auswertung an. Die ermittelten Daten wird Google voraussichtlich im nächsten Jahr veröffentlichen. Das von Google gewählte Verfahren erhebt nicht den Anspruch, Daten zu liefern, die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen entsprechen.

Im derzeitigen Koalitionsvertrag für Hamburg heißt es unter anderem: „Die Koalitionspartner setzen sich für eine emissionsfreie Energieversorgung von Kreuzfahrtschiffen am Liegeplatz ein. Sollten die Kreuzfahrtreedereien nach Fertigstellung der Landstromanschlüsse und Einführung entsprechender Anreizsysteme die Landstromanlagen nicht ausreichend nutzen, prüfen wir, die Emissionsfreiheit am Liegeplatz nach erfolgtem Ausbau des Angebots im norddeutschen Verbund mit Kiel und Rostock für Kreuzfahrtschiffe verbindlich zu machen.“ (vergleiche: <https://www.hamburg.de/senatsthemen/koalitionsvertrag/wirtschaft/>). Mittlerweile sind die Landstromanlagen in Kiel und Rostock erfolgreich ausgebaut und bereits in Betrieb genommen worden.

34. Was ergibt sich aus diesem Umstand für die aktuelle Hamburger Landstrompolitik?

Die zuständige Behörde prüft die Einführung von Anreizsystemen für die Nutzung der Landstromanlagen im Hamburger Hafen. Die Überlegungen sind noch nicht abgeschlossen.

Am 14. November 2019 beschloss die Umweltministerkonferenz (UMK) unter dem damaligen Vorsitz von Hamburg zum Thema Landstrom unter TOP 35 Punkt 5c unter anderem: „Die Landstrompflicht wird gestaffelt eingeführt. In einem ersten Schritt sind landstromfähige Seeschiffe zur Nutzung von Landstrom zu verpflichten. Daraus gegebenenfalls erwachsende finanzielle Nachteile wären auszugleichen.“

Ferner wird dort ausgeführt: „Nach einer angemessenen Übergangszeit ist Seeschiffen das Einlaufen in Häfen mit Landstromanlagen nur zu gewähren, wenn die Energieversorgung des Schiffes während der Liegezeit durchgängig durch den landseitig bereitgestellten Landstromanschluss oder hinsichtlich der Emissionsminderung vergleichbarer Technologien erfolgt.“ (siehe Protokoll der UMK: https://www.umweltministerkonferenz.de/documents/endgueltiges-protokoll-64-amtschefkonferenz_1575983672.pdf)

35. Inwieweit hat dieser Beschluss Auswirkungen auf die Hamburger Landstrompolitik?

Ziel des Senats ist es, dass möglichst viele landstromfähige Schiffe Hamburg anlaufen und Landstrom nutzen. Bis zum Greifen einer EU-weiten Landstrompflicht, die zur Wahrung von fairen Wettbewerbsbedingungen in der Seeschifffahrt zwingend erforderlich ist und deren Grundstein im aktuellen „Fit for 55“-Gesetzespaket der EU gelegt werden soll, werden derzeit unterschiedliche Anreizsysteme zur Steigerung der Nutzung von Landstrom entwickelt. Im Rahmen dieses Prozesses wird auch eine zu den Anreizsystemen passende, sinnvolle und ausgewogene rechtliche Ausgestaltung einer Landstrompflicht in Hamburg geprüft.

Vor diesem Hintergrund interessant ist der internationale Wettbewerb „Zero-Emission@Berth“ an dem auch die HPA beteiligt ist. Dort heißt es unter anderem: „Durch die Nutzung von schwefelhaltigen, fossilen Schiffstreibstoffen sowohl im regulären Schiffsbetrieb als auch zur Stromerzeugung wäh-

rend der Liegezeit, tragen Schiffe derzeit maßgeblich zu Luftschadstoff- und Kohlendioxidemissionen im Hafen und Hafenumfeld bei. Für bestimmte Hafenstandorte bieten mit grünem Strom betriebene Landstromanlagen eine wertvolle Möglichkeit, Schiffsemissionen im Hafen maßgeblich zu reduzieren. Jedoch ist dies bei weitem nicht an allen Hafenstandorten die ideale Art der Emissionsreduzierung. Aus diesem Grunde wollen die Hafeninfrastrukturgesellschaften der großen deutschen Seehäfen weitere Lösungen kennenlernen um Schiffe am Liegeplatz so klimaneutral und nachhaltig wie möglich zu betreiben. Hierzu wird ein Innovationswettbewerb initiiert, welcher ab Anfang Februar 2022 startet.“ (siehe: <http://zeatberth.com/>)

36. *Sind dem Senat schon Ergebnisse aus diesem Wettbewerb bekannt und werden diese in Hamburg zur Anwendung kommen?*

Ja, siehe unter <https://www.maritimes-cluster.de/news/aktuelles/preisverleihung-zeroemissionatberth-2022/>. Die Ergebnisse des Wettbewerbs werden derzeit geprüft.

Öfters ist zu hören, dass über eine etwaige Landstrompflicht für Kreuzfahrtschiffe entschieden werden soll, wenn alle entsprechenden Liegeplätze in Hamburg mit Landstromanschlüssen ausgerüstet sind. Das Kreuzfahrtterminal Baakenhöft ist jedoch ohne Landstrommöglichkeit gebaut worden und wird nach heutigem Stand auch nicht mit einer Landstromanlage ausgestattet (vergleiche Drs. 22/310 aus dem Jahre 2020).

37. *Wie wirkt sich dieser Umstand auf das Vorhaben aus, die Nutzung von Landstrom eines Tages in Hamburg verbindlich zu machen?*

Die CGH verfolgt das Ziel, alle nach Hamburg kommenden landstromfähigen Kreuzfahrtschiffe an den Liegeplätzen beziehungsweise Terminals abzufertigen, an denen Landstrom zur Verfügung steht. Im Übrigen siehe Antwort zu 35.

38. *In der oben erwähnten Senatsantwort ist damals eine Betriebszeit von insgesamt zehn Jahren angegeben. Bleibt es bei der vorgesehenen Laufzeit bis zum Jahre 2030?*

Das Terminal Baakenhöft ist als temporäre Übergangslösung bis zur Fertigstellung des neuen Cruise Centers HafenCity geplant. Eine Nutzung über die vorgesehene Laufzeit hinaus durch die CGH ist nicht vorgesehen.

39. *In Drs. 22/937 aus 08.2020 wurde mitgeteilt, die AIDAperla führe Tests zur Landstromversorgung durch. Wie oft ist dieses Schiff seither in Hamburg mit Landstrom versorgt worden?*

Aufgrund der Zahl der Passagiere und der damit verbundenen Prozesse konnte das Schiff nicht am Cruise Center Altona abgefertigt werden und wurde somit noch nicht mit Landstrom versorgt.

40. *In Drs. 22/937 aus 08.2020 wurde mitgeteilt, landstromfähig „sind die Schiffe AIDA Sol, AIDA prima, Queen Mary 2, Hanseatic Nature, Hanseatic Inspiration, Hanseatic Spirit und Europa 2. Davon zertifiziert sind die Schiffe AIDA Sol, AIDA prima, Europa 2 und Queen Mary 2“. Welche weiteren in Hamburg anlegenden landstromfähigen Kreuzfahrtschiffe sind seither dazugekommen? Bitte mit anführen, welche der landstromfähigen Schiffe auch zertifiziert sind und auch ergänzen, welche nicht zertifizierten Kreuzfahrtschiffe aus der Drs. 22/937 mittlerweile zertifiziert sind.*

Siehe Antwort zu 20.

41. *Mit MS Otto Sverdrup, AIDA Sol, AIDA prima, „MSC Magnifica“ und „Queen Mary 2“ nahmen fünf Kreuzfahrtschiffe an den Cruise Days 2022 teil. Welche wurden mit Landstrom versorgt beziehungsweise warum nicht, wenn sie landstromfähig sind?*

Derzeit verfügt das Cruise Center Altona über eine Landstromanlage. Die Otto Sverdrup ist ein Schiff mit Niederspannung, verfügt derzeit über einen nicht standardisierten Stecker und kann daher nicht an der Anlage Altona versorgt werden. Die Passagierzahlen der AIDAprima übersteigen die Anzahl der maximal am Terminal Altona abzufertigenden Passagiere. Die AIDA Sol lag am 21. August 2022 in Altona und wurde über die Anlage mit Landstrom versorgt. Die MSC Magnifica war am 21. August 2022 zeitgleich mit der AIDA Sol in Hamburg und lag daher in Steinwerder. Die Queen Mary 2 übersteigt die maximal zulässige Länge am Liegeplatz Altona und lag daher in Steinwerder.

42. *Auch wenn der Senat laut Drs. 22/937 vom August 2020 „den Fortgang der Zertifizierungen“ nicht kontrolliert, der „durch die Klassifikationsgesellschaft DNV auf Anfrage durch den Reeder, bei Erstanschluss des Schiffes und nach Anforderung der Norm IEE80005-1“ erfolge: Wie wirkt der Senat gegebenenfalls auf eine Zertifizierung anlaufender Kreuzfahrtschiffe für die Hamburger Landstromanlage hin?*

Siehe Antworten zu 34. und zu 35. sowie Drs. 21/18574, 22/4994 und 22/5807.

43. *In Drs. 22/8432 führt der Senat aus: „Von den zurzeit das CC2 anlaufenden Schiffen können zwei (AIDA Sol, Europa 2) Landstrom im Regelbetrieb nutzen. Weitere vier Schiffe werden derzeit für die Landstromnutzung vorbereitet. Dadurch waren rund die Hälfte der Anläufe am CC2 seit Beginn des Jahres 2022 mit der Landstromversorgung oder vorbereitenden Aktivitäten zur Abnahme von Landstrom verbunden (beispielsweise Prüfung der bordseitigen Landstromausrüstung, Integrations-tests)“. Wie ist der Sachstand zur Jahresmitte?*

Im ersten Halbjahr des Jahres 2022 waren am Cruise Center Altona circa 40 Prozent der Anläufe für den Regelbetrieb zertifiziert, circa 33 Prozent waren in Vorbereitung, 27 Prozent waren noch nicht landstromfähig oder deren Vorbereitung ist für das Jahr 2023 geplant.

44. *In der 21. Wahlperiode wurden die notwendigen Maßnahmen für Landstromanlagen zur Versorgung von Handelsschiffen mit Landstrom, die die Emissionsminderungsziele entsprechend den Vorgaben des Luftreinhalteplans (LRP) erreichen sollen, im Detail geplant (vergleiche Drs. 21/16122). Die Infrastruktur für die Landstromversorgung der Containerschiffe sollte Mitte 2022 fertiggestellt sein. „Nach einer anschließenden Testphase bis voraussichtlich Ende 2022 könnte der Regelbetrieb ab 2023 starten“, so der Senat. Welche der in der Drs. 21/18574, Seite 5 folgende aufgeführten Liegeplätze sind mittlerweile mit einem festen Landstromanschluss für Großcontainerschiffe ausgestattet beziehungsweise wann soll das geschehen?*

An den in der Drs. 21/18574 genannten Liegeplätzen für Containerschiffe werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2023 Landstromanlagen verfügbar sein.

Die Luft an den Hamburger Landungsbrücken gehöre laut verschiedenen Messungen zu den dreckigsten in Deutschland (vergleiche zum Beispiel: <https://tagesjournal.de/sorge-um-schlechte-luft-hafen-sortiert-sich-hamburg-feiert-in-berlin-neuer-preis-gedenkt-tafelgruenderin/>). Im Sommer 2021 wurden mehrere Landstromanschlüsse an den Hamburger Landungsbrücken für die Binnenschifffahrt eröffnet. Für den Zeitraum eines Jahres wollte die Stadt Hamburg interessierten Reedereien den dortigen Landstrom gratis anbieten um so die Nutzung dieses Angebots zu befördern (vergleiche: <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/news/erste-landstromanlage-fuehrgastsschiffe-im-hamburger-hafen-in-betrieb-genommen/>).

45. *Wie viele und welche Reedereien haben dieses Angebot genutzt und in welchem Umfang wurde es genutzt?*
46. *Haben sich die Erwartungen der Stadt erfüllt?*

47. Misst die Stadt mittlerweile auch selbst die Luftqualität an den Landungsbrücken?

Derzeit werden im gesamten Stadtgebiet Messungen der Luftqualität gemäß den Anforderungen der 39. BImSchV an zwölf repräsentativ aufgestellten ortsfesten Stationen durchgeführt. Die Mindestzahl der gesetzlich geforderten Probenahmestellen für Stickstoffdioxid und Feinstaub wird in Hamburg übererfüllt. Die Luftschadstoffkonzentrationen im Hafengebiet werden kontinuierlich durch die ortsfesten Luftmessstationen Altona-Elbhang und Hafen/Kleiner Grasbrook gemessen. Die Ergebnisse sind abrufbar unter <https://luft.hamburg.de/>.

Zum Bereich Passenger Fee/Kulturtaxe

Die Terminal Occupancy Fee wird an allen für die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen errichteten und von der Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) betriebenen Liegeplätzen nebst zugehöriger Infrastruktur erhoben (Drs. 21/687).

48. Wie haben sich die Zahl der Passagiere und die Einnahmen aus der Passenger Fee in den letzten fünf Jahren entwickelt und wie viel betragen sie pro Passagier jeweils?

2021: 112.000 Passagiere

2020: 77.000 Passagiere

2019: 815.000 Passagiere

2018: 900.000 Passagiere

2017: 813.000 Passagiere

Angaben zu Einnahmen unterliegen dem Betriebs- und Geschäftsgeheimnis der CGH, die sich im Wettbewerb mit anderen Terminalbetreibern an anderen Standorten befindet.

49. Die Anbindung des CC3 mit öffentlichen Verkehrsmitteln „findet über die Bushaltestelle Argentinienbrücke und den dortigen Fähranleger statt“, so der Senat 2016, der weiter ausführte: „Überlegungen zu einer darüber hinaus gehenden Anbindung sind noch nicht abgeschlossen“ (Drs. 21/2854). Wie ist der Sachstand der Überlegungen und durch wen werden diese Überlegungen angestellt?

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bietet im Sinne der Daseinsvorsorge vor allem dort ein Mobilitätsangebot an, wo mit einem regelmäßigen Fahrgastaufkommen gerechnet werden kann. Bei ankommenden und abfahrenden Passagierschiffen besteht zu ganz bestimmten Zeiten punktuell ein sehr hohes Fahrgastaufkommen, während zu anderen Zeiten keine Verkehrsnachfrage besteht. Für Passagierschiffe wird daher typischerweise ein Shuttle-Service durch den jeweiligen Reiseveranstalter angeboten.

Im Jahr 2018 wurde vom Terminalbetreiber eine Kleinbuslinie auf eigene Rechnung bis zum S-Bahnhof Veddel eingerichtet, die jedoch zwischenzeitlich eingestellt wurde. Kreuzfahrtgäste können Angebote zum Transfer und zur Gepäckbeförderung der jeweiligen Reedereien zur An- und Abreise nutzen.

Die Bushaltestelle Argentinienbrücke und der dortige Fähranleger werden unter der Woche bedient.

50. In Drs. 21/9520 vom 27.06.17 erläuterte der Senat, das Hamburgische Kultur- und Tourismustaxengesetz (HKTTG) „sieht vor, dass die Besteuerung auf Grundlage der vom Betreiber der Beherbergungsbetriebe abzugebenden Steueranmeldungen erfolgt. Geben Betreiber keine Anmeldung ab, obwohl sie hierzu verpflichtet sind, kann das Finanzamt die Steuer durch Bescheid festsetzen und dabei auch rückwirkend erheben. Die Planungen und Überlegungen zum weiteren Vorgehen in dieser

Hinsicht sind noch nicht abgeschlossen.“ Zu welchen Ergebnissen haben die Planungen und Überlegungen mittlerweile geführt?

In der FHH wird mit der Kultur- und Tourismustaxe (KTT) der Aufwand für entgeltlich, privat veranlasste Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben in der FHH besteuert. Auch Kreuzfahrtschiffe können Beherbergungsbetriebe im Sinne des Hamburger Kultur- und Tourismustaxengesetzes (HmbKTTG) sein, wenn das Schiff vor 24.00 Uhr an- und nach 0.00 Uhr ablegt und zuvor mindestens sechs Stunden in Hamburg angelegt hatte. Entsprechend wird von den Kreuzschiffahrtsunternehmen eine KTT angemeldet und abgeführt. Dies erfolgte auch rückwirkend für Zeiträume seit Einführung der KTT zum 1. Januar 2013.