

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Jersch und Norbert Hackbusch (DIE LINKE)
vom 02.02.23

und Antwort des Senats

Betr.: Eine Ohrfeige für den Senat beim Hoffen auf grüne Ambitionen der Reedereien

Einleitung für die Fragen:

Seit der vorsichtigen Wiederinbetriebnahme von Kreuzfahrtschiffen während der Corona-Krise sind ganzjährig Fahrten ab norddeutschen Häfen laut Auskunft aus der Branche von Kunden gut angenommen worden, man halte die Passagierzahlen vom Jahr vor den Corona-Einschränkungen, 2019, gar für übertreffbar (siehe „Hamburger Abendblatt“, 11.1., Seite 21).

Mit der Nachricht, dass AIDA Cruises zwei seiner Kreuzfahrtschiffe von LNG-Antrieb zurück auf die Nutzung von Schiffsdiesel herabgestuft hat, hat der Senat, vorsichtig formuliert, für sein Konzept eines „grüneren“ Hafens eine deutliche Ohrfeige erhalten. Seine Einschätzung alleine über die Unternehmenspolitik der Reedereien, durch ihr Bestreben grüner und umweltfreundlicher auftreten zu wollen, könne viel im Hafen erreicht werden, scheint nicht recht tragfähig.

Inbesondere beim mit erheblichen Steuermitteln geschaffenen und weiterhin noch zu schaffenden Landstromangebot hat der Senat genauso auf die Freiwilligkeit und den zu erwartenden Imagegewinn für Reedereien gesetzt.

Die Frage, die für die Reedereien laut Presseberichterstattung ausschlaggebend war, ist die Preisfrage. So hatte sich der Preis der Menge LNG, welches die gleichwertige Energie bereitstellt wie die Tonne Marinedieselöl (LNG-MGOe) zum Beispiel am 2.9.22 auf 3.831 Dollar verteuert und lag am 16.12. aber schon wieder bei 1.958 Dollar (887,50 Dollar kostete damals MGO).

Schon die (Nicht-)Nutzung des bisher einzigen Landstromterminals im Hafen wurde auf den hohen und gegenüber den Bordaggregaten nicht konkurrenzfähigen Preis des Stromangebots zurückgeführt.

Nun ist der früher übliche Treibstoff, schwefelhaltiges Schweröl = IFO380 (mit zulässig 3,5 Prozent Schwefelanteil) – nach einem Höchststand Anfang März des Vorjahres mit 742 Dollar/Tonne, seit Ende Dezember wieder bei weniger als 400 Dollar/t ab Rotterdam (6.1. mit 373 Dollar/t) zu beziehen – auch nicht aus Kostengründen aus der Verwendung verschwunden, sondern durch das Verbot von schwefelhaltigem Schweröl. Schiffstreibstoff darf weltweit seit 1. Januar 2020 nicht mehr als 0,5 Prozent Schwefel enthalten. (Vergleiche zu den Preisen: <https://shipandbunker.com/prices/emea/nwe/nl-rtm-rotterdam>, abgerufen am 12.1.23.) Einzige Ausnahme bilden Schiffe, die den Schwefel nachträglich aus dem Abgasstrom waschen können. Hierfür werden Schwefelwäscher (Scrubber) eingesetzt, deren Abwasser ins Meer gegeben wird.

Kreuzfahrtschiffe befördern regelhaft mehrere Hundert bis mehrere Tausend zahlende Passagiere und mit den weltweit aufgebauten Passagierkapazitäten wird die Zielgruppe der Kreuzfahrenden weiter ausgedehnt. 2021 soll die Gesamtkapazität aller Kreuzfahrtschiffe bei gut 580.000 Plätzen auf 323 Schiffen gelegen haben, dabei wurden knapp 14 Millionen Passagiere befördert, der Höchststand waren vor Corona 2019 27,5 Millionen Passagiere weltweit. 2008 war die Bettenkapazität von 310 Kreuzfahrtschiffen mit 380.000 Plätzen noch um mehr als ein Drittel geringer. Die Kreuzfahrt wandelt sich zum touristischen Massenmarkt, den auch der Senat gerne für die hamburgische Wirtschaft „mitnimmt“.

Statt die Mehrkosten für die LNG-Nutzung auf die zahlenden Passagiere umzulegen und damit gegebenenfalls auf Wachstum zu verzichten, werden die Kostenvorteile von MGO mit einer verstärkten Umweltverschmutzung zulasten aller Bürgerinnen und Bürger umgelegt, mehr Umweltzerstörung hingenommen.

Aus gesamtgesellschaftlicher Sicht muss aber, wie beim Schweröleinsatz, der Faktor „Ökologie“ und Gesundheit gegenüber gegebenenfalls vorhandenen Kostennachteilen befördert werden, wenn „der Markt“ dies nicht kann.

Wir fragen den Senat:

Einleitung für die Antworten:

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

Frage 1: *Wurden der Senat oder die HPA vom Wechsel der Antriebsart vorab informiert und wenn ja: Wie lange weiß der Senat von den Plänen der AIDA Cruises zur Umstellung auf Marinediesel?*

Antwort zu Frage 1:

Nein.

Frage 2: *Wird diese Änderung des Schiffsbetriebs bei der Berechnung des Hafengeldes berücksichtigt?*

Antwort zu Frage 2:

Die Umweltkomponente des Hafengeldes bezieht sich auf das sogenannte Tier-Level des Schiffsbetriebes beim Manövrieren und der Zeit am Liegeplatz. Wie das jeweilige Tier-Level technisch erreicht und gehalten wird, obliegt dem Schiffsbetreiber. Verschlechtert sich das Tier-Level innerhalb der Klassifizierungsstufen nicht, gibt es auch keine Änderung der Zu- und Abschlagsmechanismen und umgekehrt. Schiffe, die darüber hinaus freiwillig am Umwelt-Rabatt-Anreizschema ESI (environmental ship index) teilnehmen, erhalten bei der nächsten Aktualisierung des ESI-Wertes bei dieser Änderung des Schiffsbetriebs unter sonst gleichen Umständen weniger Punkte und damit auch weniger Rabatte beim Hafengeld.

Frage 3: *Ist dem Senat bekannt, ob AIDA Cruises, die zumindest einen langfristigen Liefervertrag im Hafen von Zeebrugge für ihre LNG-Bedarfe hatte, kontrahierte LNG-Mengen an Dritte verkauft, wie etwa den VW-Konzern?*

Wenn ja, wann ist dies geschehen?

Frage 4: *Wurde überschüssiges LNG der Stadt oder ihren Unternehmen angeboten?*

Frage 5: *Ist dem Senat bekannt, wie lange die Ersetzung von LNG durch Marinediesel geplant ist?*

Frage 6: *Sind dem Senat weitere Schiffe mit LNG-Antriebsmöglichkeit bekannt, die den Hamburger Hafen anlaufen und nun nicht mehr LNG nutzen?*

Antwort zu Fragen 3 bis 6:

Nein.

Frage 7: *Beabsichtigt der Senat beziehungsweise die HPA Hafententgelte, die ja eine Umweltkomponente haben, aufgrund der neuen Lage zu verändern/anzupassen, wenn ja, wie?*

Antwort zu Frage 7:

Derzeit bestehen keine Änderungsabsichten.

Frage 8: *Welche weiteren Reedereien haben dem Senat gegebenenfalls avisiert, auf die Nutzung von LNG/Landstrom aus finanziellen Gründen zu verzichten und für wann?*

Antwort zu Frage 8:

Keine.

Frage 9: *Gibt es Gespräche zwischen norddeutschen Hafenstandorten über die Situation in Zusammenhang mit der Außerbetriebnahme von LNG-Antrieben?*

Wenn ja: mit welchem Inhalt?

Antwort zu Frage 9:

Nein.

Frage 10: *Obwohl LNG gemeinhin nur als Brückentechnologie bei Schiffsantrieben galt – wie viele LNG-befeuerte Schiffe haben im letzten Jahr den Hamburger Hafen angelaufen?*

Antwort zu Frage 10:

Im Jahr 2022 haben nach Clarkson-Datenbank 29 LNG-fähige Schiffe den Hamburger Hafen angelaufen.

Frage 11: *Werden Schiffe mit LNG-Antrieb bei den Hafengebühren gegenüber anderen Antrieben anders behandelt?*

Wenn ja: wie?

Antwort zu Frage 11:

Siehe Antwort zu 2.

Frage 12: *Wie stellt sich der Schadstoffausstoß bei LNG-Antrieb gegenüber einem Antrieb mit Schiffsdiesel für ein Kreuzfahrtschiff der Größe wie die AIDAnova dar?*

Antwort zu Frage 12:

Beim Schadstoffausstoß von LNG-Antrieben gegenüber Schiffsdiesel fallen die Werte von NOx um 80 Prozent, von SOx um 99 Prozent, von PM um 99 Prozent und von CO₂ um 20 Prozent geringer aus.

Frage 13: *Wie unterscheidet sich der PM-, NOx-, SOx- und Treibhausgasausstoß während der Liegezeit bei Nutzung von LNG, der von Schiffsdiesel und der von Landstrom (einschließlich der CO₂- und Methan-Belastung)?*

Antwort zu Frage 13:

Bei der Nutzung von Landstrom gegenüber LNG gibt es keine Belastungen durch die oben genannten Schadstoffe. Im Übrigen siehe Antwort zu 12.

Frage 14: *In welche Klimabilanz und in welcher Höhe fließen die Schiffsanläufe im Hamburger Hafen ein?*

Antwort zu Frage 14:

Gemäß der bundesweit abgestimmten Methodik wird in der Hamburger Energie- und CO₂-Verursacherbilanz, die regelmäßig vom Statistikamt veröffentlicht wird, die Küsten- und Binnenschifffahrt erfasst.

Frage 15: *Gab oder gibt es Gespräche mit Reedereien über umweltfreundliche(re) Antriebsarten für Schiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen?*

Antwort zu Frage 15:

Ja. Im Rahmen des Projektes „North European Green Shipping Corridor Network“ gab es einen Austausch mit Reedereien.

Frage 16: *Hat die Entscheidung des bezeichneten Kreuzfahrtunternehmens beziehungsweise eventuell anderer Reedereien Einfluss auf die Pläne im Hamburger Hafen für eine LNG-Schiffsübernahme-Infrastruktur außerhalb der Importterminalpläne?
Wenn ja, welchen?*

Antwort zu Frage 16:

Nein.

Frage 17: *Wird der Senat, auch in Bezug auf Kostengesichtspunkte beim Landstrom, seine Strategie in Bezug auf die Freiwilligkeit der Reedereien zur Umstellung auf umweltfreundliche(re) Energiequellen (zum Beispiel LNG, Landstrom) ändern?
Und wenn ja: in welche Richtung?*

Antwort zu Frage 17:

Ziel des Senats ist es, dass möglichst viele landstromfähige Schiffe Hamburg anlaufen und Landstrom nutzen. Dieses Ziel verfolgt der Senat auch auf europäischer Ebene, da ein Senken der Emissionen am wirksamsten erreicht werden kann, wenn Regelungen für alle Seehäfen in der Europäischen Union gelten. 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 geprüft.

Frage 18: *Die EU AFIR schreibt vor, Tankinfrastruktur für alternative Kraftstoffe bereitzustellen. Setzt die HPA hier weiterhin auf LNG oder werden die beschränkten räumlichen und finanziellen Ressourcen umgeleitet werden, um klimaneutrale Kraftstoffe (Methanol, Ammoniak, Wasserstoff) zu fördern?*

Antwort zu Frage 18:

Für den Hamburger Hafen soll die Genehmigungsgrundlage für eine Bunkerinfrastruktur von klimaneutralen Kraftstoffen geschaffen werden.

Frage 19: *Mehrere internationale Studien und die Weltbank warnen vor „stranded assets“ im Bereich LNG-Infrastruktur. Nun wird das Ende dieser „Brückentechnologie“ zumindest als Schiffstreibstoff aufgrund der enormen Nachfrage an Land deutlich vorgezogen. Wie werden die Risiken durch den Senat und die HPA bewertet?*

Antwort zu Frage 19:

Im Hamburger Hafen wird der Fokus vorrangig auf klimaneutrale Lösungen gelegt.