

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Dez.III/Abt.2.2	S0232/17	20.09.2017
zum/zur		
F0151/17 der Fraktion Bündnis90/Die Grünen Stadtrat Assmann		
Bezeichnung		
Kreuzfahrtschiffe in Magdeburg		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		26.09.2017

In Beantwortung der Anfrage nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

1. Steht für die Flusskreuzfahrtschiffe in Magdeburg Landstrom zur Verfügung?

Flusskreuzfahrtschiffe legen in Magdeburg an folgenden drei Stellen entlang der Elbe an:

- Anlegestelle auf Höhe Sarajevo-Ufer

Eigentümer und Betreiber ist die KDE / Kabinenschiffsanleger Donau-Elbe GmbH mit Sitz in Regensburg

- Anlegestelle auf Höhe der Gaststätte Petriförder

Eigentümer und Betreiber ist die Viking Technical GmbH, ein Tochterunternehmen der Viking River Cruises AG mit Sitz in Basel

- Anlegestelle im Bereich der Steganlagen der Magdeburger Weiße Flotte GmbH

Die Magdeburger Weiße Flotte GmbH betreibt am Petriförder vier Anlegestege für ihre Fahrgastschiffe. Hin und wieder wird der sog. „Steiger 3“ von Schiffen auswärtiger Reedereien kurzfristig genutzt. Darunter befinden sich auch Flusskreuzfahrtschiffe.

Landstrom zur Versorgung von Flusskreuzfahrtschiffen steht an keiner der genannten Anlegestellen zur Verfügung:

- am KDE-Anleger befinden sich Stromanschlüsse, die durch KDE zusammen mit dem Anleger von der seinerzeit in Insolvenz gegangenen Reederei Deilmann übernommen wurden. Die Anschlüsse werden nach Auskunft der KDE jedoch nicht mehr genutzt, weil sie für die Stromversorgung von modernen Flusskreuzfahrtschiffen nicht ausreichend dimensioniert sind.
- die Anlegestelle der Viking Technical GmbH verfügt über keinen Stromanschluss
- die Anlegestellen der Magdeburger Weiße Flotte GmbH verfügen über Stromanschlüsse, die zur Versorgung von Fahrgastschiffen ausreichen. Für eine Stromversorgung von Flusskreuzfahrtschiffen, die wegen ihres hohen Energiebedarfs sehr spezielle Anforderungen z.B. an die verfügbare Netzspannung stellen, sind die Anschlüsse nicht ausgelegt.

2. Welche Luftverschmutzung (NOx, PM) und welche CO₂-Emissionen entstehen durch Flusskreuzfahrtschiffe in Magdeburg?

Zur Größenordnung möglicher Emissionen, die in Magdeburg von Flusskreuzfahrtschiffen verursacht werden, liegen der Stadtverwaltung keine Daten vor.

3. Sind die Emissionen der Kreuzfahrtschiffe mit den Messstationen in Magdeburg ermittelbar oder erfolgt die Abschätzung auf kalkulatorischer Basis?

Die Überwachung der Luftqualität in der Landeshauptstadt Magdeburg erfolgt mit Hilfe von drei Luftmessstationen im Rahmen des Luftüberwachungssystems Sachsen-Anhalt (LÜSA). Das LÜSA ist ein Mess- und Informationssystem zur kontinuierlichen Erfassung von Luftverunreinigungen, das im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft und Energie Sachsen-Anhalt (MULE) vom Landesamt für Umweltschutz (LAU) betrieben wird.

Zu den Messergebnissen wurde zuletzt mit der I0003/17 „Luftreinhalteplanung der Landeshauptstadt Magdeburg“ informiert. Demnach konnten die gesetzlichen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für PM₁₀ und NO₂ im Beurteilungszeitraum (2016) für die Landeshauptstadt Magdeburg eingehalten werden.

Eine gesonderte Erfassung bzw. Zuordnung möglicher Emissionen von Flusskreuzfahrtschiffen ist mit den in Magdeburg im Rahmen des LÜSA eingesetzten ortsfesten Containermessstationen nicht möglich.

4. Wie groß ist der Anteil an Luftverschmutzung durch Kreuzfahrtschiffe im Vergleich zu dem PKW-Verkehr?

Wie bereits festgestellt, liegen für Magdeburg keine Daten zu möglichen Emissionen von Flusskreuzfahrtschiffen vor. Demzufolge lässt sich auch zum „Anteil an Luftverschmutzung durch Kreuzfahrtschiffe im Vergleich zu dem PKW-Verkehr“ keine Aussage treffen.

Für einige wenige an Flüssen gelegene Städte, die ein nennenswertes Aufkommen an Schiffsverkehr (einschließlich Fahrgastschiffahrt / Flusskreuzfahrtschiffahrt) haben, liegen Untersuchungen zu Emissionen und deren Zuordnung zu motorisierten Verkehrsmitteln vor. Diese Daten legen den Schluss nahe, dass der Anteil an Luftverschmutzung durch Flusskreuzfahrtschiffe im Vergleich zu dem Anteil, der durch PKW-Verkehr verursacht wird, äußerst gering ist:

- So wurde z.B. im „Konzept für den Masterplan 100 % Klimaschutz für die Stadt Heidelberg“ (April 2014) festgestellt, dass bei der Aufteilung der Treibhausgasemissionen im mobilen Bereich in Heidelberg der Hauptemittent mit 74% der motorisierte Individualverkehr ist. Busse und Bahnen hatten einen Anteil an den Treibhausgasemissionen von 9%. Etwa 16% der Treibhausgasemissionen des Verkehrs entfielen auf den Straßengüterverkehr im Stadtgebiet. Damit verursachte der Straßenverkehr insgesamt 90% der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Heidelberg im Jahr 2010. Die übrigen 10% entfielen vor allem auf den Schienenverkehr und in sehr geringem Umfang auf den Güterschiffsverkehr auf dem Neckar. Der Anteil der Fahrgastschiffahrt wiederum war nochmals wesentlich geringer als der Anteil des Güterschiffsverkehrs.
- Eine Studie „Emissionen liegender Schiffe in Duisburg“ des Entwicklungszentrums für Transportsysteme e.V. (DST) ergab, dass die Ruß- und Partikelemissionen für den größten Binnenhafen Europas inklusive aller weiteren öffentlichen Duisburger Häfen ca. 2,2 Tonnen pro Jahr betragen. Die verkehrsinduzierten Gesamtemissionen im Raum Duisburg betragen laut Daten der Bezirksregierung Düsseldorf ca. 447 Tonnen PM₁₀ pro Jahr.
- In Würzburg wurde 2010 ein Energieterminal mit Landstrom in Betrieb genommen. An dieser Anlegestelle fanden jährlich 184 Anlegevorgänge statt, das war ein Anteil von

35% aller Anlegevorgänge von Flusskreuzfahrtschiffen. Nach einer überschlägigen Abschätzung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt konnten 2010 mit der Nutzung der Landstromversorgung max. 0,31 % der Gesamt-NO₂-Emissionen und 0,3 % der Gesamt-PM₁₀-Emissionen im Stadtgebiet gemindert werden.

5. Welche weiteren Maßnahmen gedenkt die Landeshauptstadt Magdeburg gegen Luftverschmutzung durch Kreuzfahrtschiffe zu unternehmen?

Die Stadtverwaltung sieht in diesem Bereich derzeit keinen Handlungsbedarf. Die Gründe dafür sind:

- Die Situation in Magdeburg ist nicht mit den Verhältnissen bspw. in Hamburg oder in Warnemünde vergleichbar, wo an den dortigen Terminals große Hochseekreuzfahrtschiffe (AIDA etc.) liegen. Die öffentliche Diskussion zu Emissionen von Kreuzfahrtschiffen bezieht sich zumeist auf diese Schiffsklasse.

Betrachtet man die Flusskreuzfahrtschiffahrt, wird Magdeburg im Vergleich mit Städten z.B. an der Donau (Passau, Regensburg), Main (Würzburg), Rhein und Nebenflüsse (Köln, Düsseldorf, Koblenz), die ein hohes und noch weiter steigendes Aufkommen an Flusskreuzfahrtschiffen verzeichnen, nur von vergleichsweise wenigen Flusskreuzfahrtschiffen (ca. 150 jährlich) angefahren. Zum Vergleich sei z.B. Würzburg genannt, wo inzwischen jährlich über 1000 Flusskreuzfahrtschiffe anlegen. Bei derartig starker Frequentierung kann es sinnvoll und notwendig sein, die Anlegestellen mit Landstromanschlüssen zu versehen.

In Magdeburg und anderen Städten entlang der Elbe hemmt das zunehmend häufiger auftretende Niedrigwasser ein Anwachsen der Flusskreuzfahrtschiffahrt, wie es in den genannten Revieren seit Jahren festzustellen ist. Es ist festzustellen, dass Reedereien bzw. Reiseveranstalter aufgrund der unsicheren Wasserverhältnisse ihr Angebot an Flusskreuzfahrten auf der Elbe erheblich reduzieren.

- Für die hier relevanten Anlegestellen von KDE und Viking Technical GmbH existieren bezüglich der Flächen Nutzungsverträge der Unternehmen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes. Für das Betreiben der Anleger liegen die erforderlichen strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigungen der WSV vor. Die Flusskreuzfahrtschiffe verfügen über Zulassungszeugnisse und Typgenehmigungen für die eingesetzten Dieselmotoren.

Bei dieser Ausgangslage sind die Handlungs- und Einflussmöglichkeiten der Stadt äußerst begrenzt, und insbesondere aufgrund des vergleichsweise geringen Schiffsaufkommens besteht aus Sicht der Verwaltung derzeit auch keine Notwendigkeit, eine Landstrom-Infrastruktur für Flusskreuzfahrtschiffe aufzubauen.

- Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass es derzeit keine einheitlichen Standards für Landstromanschlüsse gibt. Der VBW (Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.) mit seinem Fachausschuss „Binnenwasserstraßen und Häfen“ erarbeitet gegenwärtig gemeinsam mit kommunalen Verwaltungen, Häfen, Stadtwerken und Unternehmen der Fahrgastkabinenschifffahrt Empfehlungen zur technischen und betrieblichen Gestaltung von Landstromanlagen. Ziel ist es, Kommunen, die derartige Systeme planen, eine Orientierung zu bieten und eine vernünftige Grundlage für Verabredungen zwischen Schifffahrt und Infrastrukturbetreibern zu schaffen.