

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Markus Tressel,
Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/12884 –**

Emissionen von Hochseekreuzfahrtschiffen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Kreuzschifffahrt ist eine weltweite Wachstumsbranche im Tourismussektor. Schätzungen gehen von insgesamt 30 Mio. Passagieren weltweit im Jahr 2019 aus, das würde erneut die Zahlen des Vorjahres übertreffen. 2018 stammten 2,23 Mio. Passagiere aus Deutschland und 7,17 Mio. Passagiere aus Europa (www.cliadeutschland.de/presse/CLIA-zieht-Bilanz-zum-Kreuzfahrtmarkt-2018-146).

Angesichts dieser Entwicklungen, die auch mit einem stetigen Wachstum an Schiffen, Schiffsgrößen und Touristenströmen in den Städten und bei Besuchen von Sehenswürdigkeiten verbunden sind, nehmen auch die negativen Folgen des Kreuzfahrttourismus zu. Neben überfüllten Städten und Häfen leiden die Anwohnerinnen und Anwohner in Städten mit Kreuzfahrthäfen besonders unter den Schiffsabgasen.

Die Belastungen der europäischen Hafenstädte durch Kreuzfahrtschiffsabgase sind in einer aktuellen Studie der Organisation Transport and Environment (T&E) untersucht worden. Dafür sind Daten europäischer Kreuzfahrtschiffe und -häfen ausgewertet und Erkenntnisse zu gesundheits- und klimaschädlichen Emissionen gesammelt worden. („One corporation to pollute them all“, Juni 2019: www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf)

Innerhalb eines Jahres hätten der Studie zufolge die in europäischen Häfen anlaufenden Kreuzfahrtschiffe ein Vielfaches der SO_x-Emissionen der insgesamt zugelassenen Autos ausgestoßen. Ähnliches gelte auch für andere Schadstoffemissionen.

Nach Auffassung der Fragesteller ist es zwar aner kennenswert, dass inzwischen für Schwefeloxide (SO_x) strengere Grenzwerte unter anderem in den europäischen Häfen, in Nord- und Ostsee (je 0,1 Prozent Schwefelgehalt im Treibstoff) und ab 2020 in den meisten weiteren Gewässern (0,5 Prozent Schwefelgehalt im Treibstoff) gelten. Es fehlen jedoch weiterhin Grenzwerte für die ebenfalls gesundheitsschädlichen Abgase wie Stickoxide (NO_x) und Partikel (Ruß bzw. Feinstaub (PM)).

Klimawirksame Emissionen wie CO₂ sollen laut internationaler Vereinbarungen bis 2050 in der gesamten Schifffahrt mindestens halbiert werden. Auch hier müssen nach Auffassung der Fragesteller die bereits verabschiedeten internationalen Ziele zügig mit konkreten Maßnahmen unterfüttert werden, insbesondere durch die Anwendung emissionsarmer oder emissionsneutraler Antriebstechnologien.

Es steht nach Ansicht der Fragesteller zu befürchten, dass bei gleichbleibendem Wachstum der Branche die bisherigen Maßnahmen zur Senkung von Emissionen an Kreuzfahrtschiffen nicht ausreichen werden, um die Gesundheit der Crew und Passagiere, aber auch der Anwohnerinnen und Anwohner in den Hafengebieten und das Klima zu schützen. Daher ist es wichtig, frühzeitig zu erörtern, welche Vorkehrungen zu treffen nötig sind, um eine saubere Luft in den Küstengebieten und weniger negative Auswirkungen insgesamt auf die Küstenstädte zu gewährleisten.

1. Welche Entwicklung der Schiffsanläufe gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2000 bis 2018
 - a) Hamburg
 - b) Kiel
 - c) Rostock
 - d) Bremerhaven
 - e) Lübeck
 - f) Wismar
 (bitte jeweils nach Jahren tabellarisch anführen) in den Kreuzfahrthäfen?

Der Bundesregierung sind folgende Daten (Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, 2019) bekannt:

Hafen/Jahr	Hamburg*	Kiel	Rostock	Bremerhaven	Lübeck	Wismar**
2000	–	47	47	65	27	–
2001	–	72	64	59	36	–
2002	–	74	62	56	21	–
2003	33	80	76	63	30	–
2004	28	95	93	70	24	–
2005	34	90	97	77	26	–
2006	59	93	138	64	26	–
2007	62	114	92	71	11	–
2008	70	125	116	95	13	–
2009	74	115	113	87	23	–
2010	98	136	114	50	21	–
2011	117	120	158	42	24	–
2012	157	137	181	51	11	1
2013	180	128	198	53	20	2
2014	180	127	182	62	15	12
2015	149	132	175	61	11	6
2016	169	147	183	69	14	9
2017	192	143	190	84	14	11
2018	208	169	206	112	19	11

* Keine Daten für 2000 bis 2003 vorhanden. Vor 2003 wurde nicht unterschieden, ob ankommende Kreuzfahrtschiffe mit oder ohne Passagiere (für Werftaufenthalte) den Hafen anliefen.

** Vor 2012 fand keine Vermarktung des Standortes statt, so dass in dieser Zeit nur sporadisch ein Schiff abgefertigt wurde.

2. Welche Daten zu Emissionen aus der Seeschifffahrt liegen der Bundesregierung in Bezug auf Schwefeloxide (SO_x) vor, und zwar jeweils tabellarisch für die Jahre 2015 bis 2018 in den Kreuzfahrthäfen
 - a) Hamburg
 - b) Kiel
 - c) Rostock
 - d) Bremerhaven
 - e) Lübeck
 - f) Wismar(sofern nur jeweilige Gesamtemissionen pro Hafen ausgewiesen werden können, bitte diese nennen; bitte jeweilige Messstellen nennen; bitte tabellarisch aufführen)?

3. Welche Daten zu Emissionen aus der Seeschifffahrt liegen der Bundesregierung in Bezug auf Stickoxide (NO_x) vor, und zwar jeweils tabellarisch für die Jahre 2015 bis 2018 in den Kreuzfahrthäfen
 - a) Hamburg
 - b) Kiel
 - c) Rostock
 - d) Bremerhaven
 - e) Lübeck
 - f) Wismar(sofern nur jeweilige Gesamtemissionen pro Hafen ausgewiesen werden können, bitte diese nennen; bitte jeweilige Messstellen nennen; bitte tabellarisch aufführen)?

4. Welche Daten zu Emissionen aus der Seeschifffahrt liegen der Bundesregierung in Bezug auf Feinstaub (PM) vor, und zwar jeweils tabellarisch für die Jahre 2015 bis 2018 in den Kreuzfahrthäfen
 - a) Hamburg
 - b) Kiel
 - c) Rostock
 - d) Bremerhaven
 - e) Lübeck
 - f) Wismar(sofern nur jeweilige Gesamtemissionen pro Hafen ausgewiesen werden können, bitte diese nennen; bitte jeweilige Messstellen nennen; bitte tabellarisch aufführen)?

5. Welchen Anteil an den Gesamtemissionen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Kreuzschifffahrt und/oder Schifffahrt in den oben genannten sechs Kreuzfahrthäfen jeweils an den in den Häfen dem Hafen zuzurechnende Emissionen gemessenen Gesamtemissionen an SO_x, NO_x, und Feinstaub?

6. Welche Auswirkungen haben die Emissionen in den oben genannten sechs Kreuzfahrthäfen jeweils auf die Gesamtemissionen in den dort jeweils nahe gelegenen Städten (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 bis 6 gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

7. a) Welche Menge an CO₂-Emissionen ist aktuell durchschnittlich je Reise mit einem Kreuzfahrtschiff mittlerer Größe pro Tag verbunden?
- b) Welche Menge an CO₂-Emissionen ist aktuell durchschnittlich je Reise mit einem Kreuzfahrtschiff mittlerer Größe von einer Woche Dauer nach Kenntnissen der Bundesregierung verbunden?

Die Fragen 7a und 7b werden gemeinsam beantwortet.

Im Europäischen MRV-System (Monitoring, Reporting and Verification Regulation (EU) 2015/757) werden unter anderem die Treibstoffmengen, die CO₂-Emissionen und die Energieeffizienz aller Schiffe größer 5.000 Bruttoreaumzahl erfasst, die einen europäischen Hafen anlaufen. Die auf Jahresbasis aggregierten Daten des ersten Berichtszeitraums 2018 sind auf der Plattform THETIS-MRV der EMSA (mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report) veröffentlicht. Darin sind auch Daten zu Kreuzfahrtschiffen, die unter den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, enthalten. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Daten vor.

8. Ist der Bundesregierung die aktuelle Studie von T&E bekannt, und welche Schlussfolgerungen zieht sie aus den ersten vier der fünf Empfehlungen in Bezug auf die zukünftige Verringerung von Emissionen jeweils (www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf, S. 15), und durch welche konkreten Maßnahmen wird sie die Empfehlungen jeweils auf welchen politischen Ebenen bis voraussichtlich wann umsetzen (bitte tabellarisch aufführen), bezüglich der
 - a) Herstellung eines sog. Level-Playing-Field zwischen Landstromnutzung und bordeigenen Stromerzeugern bezüglich des Strompreises und ggf. zur besseren Vergleichbarkeit die Anpassung nationaler Strompreiselemente wie einer Strombesteuerung oder anderer staatlich erhobener Aufschläge, z. B. EEG-Umlage (EEG = Erneuerbare-Energien-Gesetz), Netzentgelte, Stromsteuer in Deutschland (bitte möglichst entsprechende aktuelle und geplante Initiativen in Deutschland bzw. auf EU-Ebene nennen)?

Die Bundesregierung hat 2014 eine Verlängerung der Ausnahmeermächtigung gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG beantragt und sich in ihrem Antrag gegenüber der Kommission zudem dafür ausgesprochen, die Aufnahme eines obligatorischen Steuerbefreiungstatbestandes in die Richtlinie 2003/96/EG anzustreben. Gemäß § 9 Absatz 3 des Stromsteuergesetzes unterliegt Strom, der für eine landseitige Stromversorgung von Wasserfahrzeugen für die Schifffahrt verbraucht wird, derzeit einem ermäßigten Steuersatz von 0,05 Cent für eine Kilowattstunde. Die Stromsteuerbefreiung ist in deutschen Häfen allerdings nicht ausreichend, um Landstrom wettbewerbsfähig zu machen.

Die Bundesregierung hat 2018 eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit den Küstenländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern sowie

den Häfen Hamburg, Kiel und Rostock eingerichtet. Diese sucht nach Lösungen, um die Nutzung von Landstrom attraktiver zu gestalten. Derzeit wird ein Maßnahmenpaket geprüft, das als mögliche Maßnahmen die Absenkung der EEG-Umlage, gesonderte Netzentgelte und ein Investitionsförderprogramm des Bundes zur Mitfinanzierung von Länderprogrammen vorsieht, um die Kosten der Landstromnutzung an jene der bordeigenen Stromerzeugung über Dieselgeneratoren im Hafen anzugleichen. Um das Level-Playing-Field auch im Wettbewerb der Seehäfen untereinander zu erhalten, setzt sich die Bundesregierung für eine europaweit einheitliche Nutzungspflicht von Landstrom ein. Bei Binnenhäfen soll eine nationale Regelung geprüft werden. Eine Kombination aus Ordnungsrecht, einer Absenkung von Umlagen für Landstrom und eine Förderung von emissionsarmen Kraftstoffen wurde durch die Bundesregierung im September 2019 zudem in den Eckpunkten für das Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen.

- b) Maßnahmen zum Erreichen eines Null-Emissionen-Ziels für Schiffe während des Aufenthalts in den Häfen (jeweils aktuelle und geplante Maßnahmen in deutschen sowie in europäischen Häfen nennen)?

Auf die Antwort zu Frage 8a dieser Anfrage sowie auf die Antwort zu den Fragen 1 und 14 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/5513 wird verwiesen. Über Maßnahmen europäischer Häfen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

- c) Maßnahmen zur Erweiterung der Emissionssonderzonen in europäischen Gewässern über die Nord- und Ostsee hinaus sowie einer Absenkung des Schwefelgrenzwerts auf das Niveau für Treibstoffe im Straßenverkehr (jeweils aktuelle und geplante Maßnahmen nennen)?

Die Anwendung der Vorschriften für Emissions-Überwachungsgebiete nach Anlage VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) auf weitere europäische Meeresgebiete setzt deren Ausweisung durch die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) voraus. Aktivitäten zur Prüfung der Ausweitung der ECA-Vorschriften auf das Mittelmeer finden derzeit unter dem Dach des Regional Marine Pollution Emergency Response Centre (REMPEC) in Zusammenarbeit mit den Staaten des Barcelona-Übereinkommens statt. Eine regelmäßige Berichterstattung über die vorbereitenden Prüfungen erfolgt durch Frankreich im IMO-Meeresumweltausschuss (MEPC) sowie im Rahmen des European Sustainable Shipping Forum (ESSF). Zuletzt stellte Frankreich anlässlich der 74. MEPC-Sitzung eine technische Machbarkeitsstudie vor, die im Internet verfügbar ist (planbleu.org/en/air-quality-mediterranean-conclusions-ecamed-study-implementation-ship-emissions-control-area-eca). Die Bundesregierung würde die Ausweisung weiterer europäischer Emissions-Überwachungsgebiete durch die IMO sowohl wegen der Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes als auch als Beitrag zur Wettbewerbsgerechtigkeit begrüßen.

- d) Maßnahmen zur weiteren deutlichen Senkung von NO_x- und Feinstaub-Emissionen (jeweils aktuelle und geplante Maßnahmen in deutschen sowie in europäischen Häfen nennen)?

Nord- und Ostsee sind von der IMO als Emissions-Überwachungsgebiete für Stickoxid-Emissionen ausgewiesen worden. Ab 1. Januar 2021 werden Schiffsneubauten dort die strengen Vorgaben des Tier-III-NO_x-Standards nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens einhalten müssen. Zusätzlich wird die Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff zu einer Reduzierung von NO_x- und Parti-

kelemissionen führen. Aus diesem Grund fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen mit LNG-Antrieben mit einer Förderrichtlinie.

9. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der fünften Empfehlung der Studie, wonach europäische Meeresgebiete zu einer Null-Emissionen-Zone werden sollen?
 - a) Welche Maßnahmen vor allem in Hinblick auf die Schiffs- und Motortechnologie wären nach Kenntnis der Bundesregierung für eine schrittweise Erreichung nötig?

Die Bundesregierung fördert den Einsatz innovativer, umwelt- und klimafreundlicher Antriebstechnologien.

- b) Unter welchen Voraussetzungen wäre diese Empfehlung nach heutigen Kenntnissen der Bundesregierung insgesamt umsetzbar?

Die Bundesregierung setzt sich gemeinsam mit den anderen EU-Mitgliedstaaten für möglichst weltweit gültige Regelungen ein.

10. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus Methodik und Ergebnissen der genannten Studie zu Emissionen aus der Kreuzschifffahrt von T&E?

In der Studie wird nicht ausgeführt, welches Emissionsmodell genutzt wird, welche Leistung der Schiffe zur Emissionsberechnung herangezogen wird und welche Emissionsfaktoren zur Berechnung der Emissionen verwendet werden. Für Kreuzfahrtschiffe sind diese Daten relevant, da dieser Schiffstyp einen großen Anteil seiner Propulsionsleistung für den Hilfsdieselbetrieb (sog. Hotel-Last) verwendet. Da sich zu diesen und weiteren Fragen auch in der detaillierten Beschreibung der Methodik keine Angaben finden, sind die Ergebnisse der Studie nicht nachprüfbar. Somit sind auch ihre Schlussfolgerungen aus Sicht der Bundesregierung nur sehr begrenzt aussagekräftig.

11. a) Wie bewertet die Bundesregierung die Initiative, das Mittelmeer neben der Nord- und Ostsee ebenfalls als Emissionssonderzone (ECA) mit einem aktuell maximalen Schwefelgehalt von 0,1 Prozent in Schiffstreibstoff auszuweisen?
 - b) In welchen Gremien wird dies nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell auf europäischer und internationaler Ebene diskutiert, und welche Staaten, insbesondere Mittelmeeranrainer, unterstützen das Vorhaben einer Emissionssonderzone Mittelmeer aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Fragen 11a und 11b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 8c verwiesen.

- c) Aus welchen Gründen unterstützen nach Kenntnis der Bundesregierung welche Staaten, insbesondere Mittelmeeranrainer, das Vorhaben einer Emissionssonderzone Mittelmeer aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung nicht?

Über die Initiative Frankreichs zur Erstellung der Machbarkeitsstudie hinaus hat die Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse über die Positionierung einzelner Staaten.

12. a) Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung mit der vor kurzem bekannt gegebenen Möglichkeit der Förderung von mobilen Bordstromanlagen in den deutschen Häfen durch den Bund, und welche Rolle sollen erneuerbare Energien dabei spielen?

Ziel der Fördermaßnahme ist der überregionale Beitrag zur Luftreinhaltung in Häfen bzw. an Umschlag- und Liegeplätzen im Bundesgebiet. Dies wird über die sektorale Wirtschaftsförderung alternativer Technologien für die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen umgesetzt. Gleichzeitig trägt die Förderung zur Umsetzung des Nationalen Strategierahmens über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe als Teil der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU bei. Die Fördermaßnahme ist technologieoffen ausgelegt, priorisiert bei der Förderentscheidung aber erneuerbare Energien.

- b) Welche Mittel sind dafür insgesamt jeweils für die Jahre 2019, 2020 und 2021 vorgesehen, und welche Resonanz in Form von Förderanträgen zeichnet sich nach Kenntnissen der Bundesregierung zum aktuellen Zeitpunkt ab?

In Kapitel 1210 Titel 892 62 stehen im Jahr 2019 insgesamt 11 Mio. Euro zur Verfügung. In der Finanzplanung für den Haushalt 2020 sind in 2020 3 Mio. Euro und in 2021 1 Mio. Euro vorgesehen. Die Haushaltsmittel waren bis Mai 2019 qualifiziert gesperrt. Es liegen bisher noch keine bescheidungsfähigen Förderanträge vor. Zusätzlich zur Pilotprojektförderung wird eine Förderrichtlinie zur Marktaktivierung bereits realerprobter umweltfreundlicher Bordstrom- und mobiler Landstromversorgungstechnologien erarbeitet.

- c) In welchen Häfen werden nach aktuellen Kenntnissen der Bundesregierung durch den Bund geförderte mobile Bordstromanlagen durch Kreuzfahrt- und/oder Fährschiffe genutzt bzw. planen eine solche Nutzung bis wann?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

- d) Welche weiteren Fördermaßnahmen plant die Bundesregierung zur besseren Akzeptanz von Landstromanlagen bis wann?
e) Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung, ihr im aktuellen Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbartes Ziel, Häfen flächendeckend mit Landstromanlagen auszustatten, umzusetzen (Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5513)?

Die Fragen 12d und 12e werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 8a verwiesen.

13. Welche weiteren Maßnahmen zur Senkung von Schiffsemissionen während des Aufenthalts in den Häfen fördert die Bundesregierung jeweils in welcher Höhe (bitte tabellarisch auflisten)?

Die Zuständigkeit für Maßnahmen zur regionalen Luftreinhaltung in den jeweiligen Häfen liegt bei den Ländern. Die Bundesregierung fördert bzw. hat folgende Pilotprojekte mit überregionaler Wirkung gefördert:

Ressort	Bezeichnung der Maßnahme (inkl. Mittelherkunft)	Förderart	Förderbudget	Laufzeit der Maßnahme
BMU	Pilotprojekt einer Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe am Cruise Center Altona (Umweltinnovationsprogramm)	nicht rückzahlbarer Zuschuss	rd. 3,7 Mio. €	2014–2016
BMVI	Pilotprojekt von LNG Power Pacts als integrierte Energieversorgung bei Schiffen (Fort-schreibung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie und Förderung der alternativen Kraftstoffinfrastruktur)	nicht rückzahlbarer Zuschuss	rd. 4,7 Mio. €	2015–2019

Über das „Umweltinnovationsprogramm“ (UIP) wurde neben dem Bau der stationären Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe in Hamburg-Altona die Stromerzeugung per PowerBarge am Hamburger Cruise Terminal unterstützt.

14. Welche weiteren Maßnahmen zur Senkung von Schiffsemissionen während des Aufenthalts in den Häfen fördern nach Kenntnis der Bundesregierung die Küstenländer jeweils durch welche Förderungen in welcher Höhe (bitte tabellarisch auflisten)?

Der Bundesregierung sind folgende Maßnahmen der Küstenländer bekannt:

Bundesland	Bezeichnung der Maßnahme	Finanzierungsart/Mittelherkunft	Laufzeit der Maßnahme
Hamburg	Bau einer Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe am Cruise Center Altona sowie Errichtung der notwendigen Infrastruktur für die Energieversorgung durch LNG-betriebene Barge am Cruise Center HafenCity	Anteilige Finanzierung aus Landesmitteln	2014–2016
Niedersachsen	Förderprogramm zur Verbesserung der Versorgung mit alternativen Treibstoffen und Energie in Seehäfen	Anteilige Finanzierung aus dem EFRE Fonds	2016–2023
Niedersachsen	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Infrastrukturmaßnahmen und Ausbaggerungen in Seehäfen	Anteilige Finanzierung aus GRW Mitteln	2018–2020

Bundesland	Bezeichnung der Maßnahme	Finanzierungsart/ Mittelherkunft	Laufzeit der Maßnahme
Niedersachsen	Errichtung einer Landstromanlage in Cuxhaven	Anteilige Finanzierung aus Landesmitteln	2018 eröffnet
Schleswig-Holstein	Errichtung einer Landstromanlage in Lübeck-Travemünde	Anteilige Finanzierung aus Landesmitteln	2008 eröffnet
Schleswig-Holstein	Errichtung einer Landstromanlage in Kiel (am Norwegenkai)	Anteilige Finanzierung aus Landesmitteln	2019 eröffnet

Darüber hinaus ist der Bundesregierung bekannt, dass weitere Landstromanlagen in den Ländern Schleswig-Holstein (am Schweden- und Ostseekai in Kiel) sowie in Mecklenburg-Vorpommern (in Rostock und Wismar) gebaut werden sollen. Die Zuständigkeit für die Maßnahmen liegt bei den Ländern.

