

## **KLEINE ANFRAGE**

**des Abgeordneten Hannes Damm, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr  
und**

## **ANTWORT**

**der Landesregierung**

Für die Energieversorgung von Schiffen in Häfen gibt es neue EU-Regelungen, u. a. die Verordnungen 2023/1805 und 2023/1804.

1. Welche Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern sind Teil des TEN-V-Kernnetzes und TEN-V-Gesamtnetzes und müssen nach Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/1804 bis zum 31. Dezember 2029 eine landseitige Stromversorgung anbieten?

In Artikel 2 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Anhang II der Verordnung (EU) 2024/1679 ist geregelt, welche Seehäfen zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) gehören. In Anhang II wird Rostock als Kernnetzhafen in Mecklenburg-Vorpommern gelistet. Sassnitz und Wismar sind Gesamtnetzhäfen.

Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/1804 fordert von den Kern- und Gesamtnetzhäfen, die landseitige Stromversorgung größerer Container- und Fahrgastschiffe sicherzustellen, sofern in den Jahren 2027 bis 2029 eine gewisse Anzahl von Anläufen im Durchschnitt überschritten wird. Die Häfen Rostock und Sassnitz erfüllen bei Betrachtung der aktuellen Gegebenheiten und nach Einschätzung der dortigen Geschäftsführungen die dargelegten Voraussetzungen, der Hafen Wismar hingegen noch nicht.

2. Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/1804 nennt in den Buchstaben a bis c verschiedene Kriterien, nach denen Seehäfen eine landseitige Stromversorgung anzubieten haben. Welche Werte erreichen die Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern in den jeweiligen Bewertungsmaßstäben?

Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/1804 bezieht sich auf den Zeitraum von 2027 bis 2029. Seitens der drei Seehäfen wurden keine konkreten Zahlenwerte für diesen Zeitraum benannt. Es lassen sich folgende grundsätzlichen Einschätzungen ableiten:

In Rostock sind von Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 die Anläufe der Fähren im Rostocker Überseehafen sowie die Anläufe der Kreuzfahrtschiffe im Kreuzfahrtterminal Warnemünde erfasst. In beiden Fällen wurden die Schwellenwerte in den vergangenen Jahren deutlich überschritten.

In Sassnitz wird die europarechtliche Notwendigkeit einer Landstromanlage durch den Fährbetrieb bestimmt. Die einzige Fährverbindung besteht derzeit mit der Insel Bornholm. Diese Fährverbindung wird in 2025 laut Fahrplan des Fährunternehmens 137 Anläufe im Hafen Sassnitz haben. Durch dieses Roll-on-/Roll-off-Fahrgastschiff (Ro-Ro-Fahrgastschiff) wird in 2025 der Schwellenwert in Sassnitz überschritten.

Der Wismarer Hafen wird von keinen Containerschiffen oder Ro-Ro-Fahrgastschiffen angefahren. Durch Anläufe von Kreuzfahrtschiffen ist Artikel 9 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2023/1804 einschlägig. In den vergangenen Jahren lagen die Zahlen deutlich unter dem Schwellenwert.

3. Welche Binnenhäfen in Mecklenburg-Vorpommern sind Teil des TEN-V-Kernetzes und TEN-V-Gesamtnetzes und müssen nach Artikel 10 der Verordnung (EU) 2023/1804 bis zum 31. Dezember 2024 bzw. 31. Dezember 2029 eine landseitige Stromversorgung anbieten?

Kein Binnenhafen in Mecklenburg-Vorpommern ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

4. Nach Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/1805 haben Schiffe in Häfen Landstrom zu beziehen, sofern diese Häfen unter Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 fallen oder nach Absatz 2 über eine landseitige Stromversorgung verfügen.  
Welche konkreten Maßnahmen sind in den entsprechenden Häfen bis 2030 bzw. 2035 umzusetzen?
- a) Wie ist der Zeitplan für die Umsetzung in den Häfen, an denen das Land Mecklenburg-Vorpommern direkt oder indirekt beteiligt ist?
  - b) Welche Häfen verfügen über eine Landstromversorgung, die nicht unter Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 fällt?
  - c) Welche Häfen werden bis 1. Januar 2035 eine Landstromversorgung anbieten, die nicht unter Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 fällt?

Die bis zum 31. Dezember 2029 erforderliche Ausstattung von Häfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes muss gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/1804 die Bedarfe von mindestens 90 Prozent aller Anläufe im Durchschnitt von relevanten Schiffen abdecken. Einzuhaltende technische Spezifikationen sind in Anhang II Nummer 5 festgelegt und auch für Häfen jenseits von Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 von Belang.

Die nachfolgenden Antworten zu den Fragen a), b) und c) zu den gegenwärtigen Ausstattungen und den Planungen der drei vom Transeuropäischen Verkehrsnetz erfassten Hafenstandorte basieren auf Angaben der jeweiligen Unternehmen.

#### **Zu a)**

Das Land ist an den Häfen Rostock, Sassnitz und Wismar beteiligt.

In Rostock ist eine Landstromversorgung mit 20 Megawatt für die zwei Liegeplätze im Kreuzfahrtterminal Warnemünde bereits vorhanden und seit dem Jahr 2022 in Betrieb. Die Landstromversorgung im Überseehafen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe soll fristgerecht errichtet werden.

In Sassnitz ist geplant, ein ganzheitliches Energiekonzept für den Standort Mukran zu entwickeln. Die Landstromversorgung von Schiffen und die Ausrüstung der Liegeplätze mit einer bedarfsgerechten Infrastruktur sollen hierin einfließen. Die FHS prüft ebenfalls die Möglichkeiten einer mobilen Landstromversorgung, um flexibel auf den Bedarf einzugehen.

Wismar erfüllt zum jetzigen Zeitpunkt nicht die Voraussetzungen von Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 und muss daher auch keine Landstromanlagen nach Maßgabe der Verordnung errichten. Die Notwendigkeit eines Zeitplans entfällt damit.

#### **Zu b)**

Die Frage wird so verstanden, dass es um das Landstromangebot der zum europäischen Verkehrsnetz gehörenden Häfen geht, das mit Anlagen kleinerer Bauart auf Schiffe unterhalb der Schwellenwerte zielt. Hier ist der Fährhafen Sassnitz zu nennen, in dem Crew Transfer Vessels am Liegeplatz mit Strom versorgt werden.

Zudem sind im Hafengebiet des Rostocker Fracht- und Fischereihafens vierzehn Landstromanschlusskästen installiert.

**Zu c)**

Im Hafen Wismar als TEN-V-Gesamtnetzhafen ist die Anschaffung von mobilen Landstromanlagen für Seeschiffe in 2026 angedacht.

5. Wie werden die notwendigen Maßnahmen, die sich aus den Verordnungen für die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern ergeben, vom Land Mecklenburg-Vorpommern gefördert?
6. Wie werden die notwendigen Maßnahmen, die sich aus den Verordnungen für die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern ergeben, vom Bund gefördert?

Die Fragen 5 und 6 werden zusammenhängend beantwortet.

Im Hinblick auf die Ende 2029 greifenden Pflichten zur Errichtung von Landstromanlagen haben die Küstenländer bereits mehrfach die Bundesregierung aufgefordert, das für neue Vorhaben Ende 2024 ausgelaufene Landstromprogramm des Bundes zu verlängern. Eine Antwort steht bislang aus. In Betracht kommen deshalb nach aktuellem Stand für eine Förderung von notwendigen Landstromanlagen Finanzmittel nach:

- dem Gesetz über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, die je zur Hälfte von Bund und Ländern finanziert werden, und
- dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Absatz 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen, für die ein Finanzierungsbeitrag des Landes nicht erforderlich ist.

7. Welche Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes in Mecklenburg-Vorpommern müssen gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2023/1804 bis zum 31. Dezember 2024 eine angemessene Anzahl an Flüssigmethanzapfstellen errichten?
  - a) Wie viele Flüssigmethanzapfstellen stehen je Hafen zur Verfügung?
  - b) Sind weitere Flüssigmethanzapfstellen geplant?

Die Fragen 7, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Als Grundlage für ein bedarfsgerechtes Angebot dient im Sinne des Artikels 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804 ein nationaler Strategierahmen, welcher vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr als Entwurf vorgelegt wurde. Danach ist in Rostock als dem einzigen TEN-V-Kernnetzhafen in Mecklenburg-Vorpommern eine Ship-to-Ship-Bebunkerung von verflüssigten Gasen (LNG) an ausgewiesenen Liegeplätzen möglich. Zusätzlich bietet der Hafen eine mobile Bebungung von verflüssigten Gasen von Lastkraftwagen an. Damit ist das Ziel gemäß Artikel 11 AFIR nach dem Entwurf des Strategierahmens in Rostock erreicht. Der Hafen plant auch keine Errichtung von weiteren Flüssigmethanzapfstellen.