

# FACTS & FIGURES UMWELTKENNZIFFERN AM KREUZFAHRTSTANDORT HAMBURG



Stand August 2025



# WIE TRAGEN KREUZFAHRT UND ANDERE VERBRAUCHER ZU DEN HAMBURGER EMISSIONEN BEI?

Bei Emissionen, die bei der Verbrennung fossiler Kraftstoffe entstehen, wird zwischen **Treibhausgasen und Luftschadstoffen** unterschieden:

- **Treibhausgase** wie bspw. CO<sub>2</sub> haben Einfluss auf die Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre und damit Auswirkungen auf das globale Klimasystem.
- **Luftschadstoffe** wie bspw. Stickoxide (NO<sub>x</sub>), Schwefeloxide (SO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM) haben Einfluss auf die Luftqualität und damit Auswirkung auf die menschliche Gesundheit.



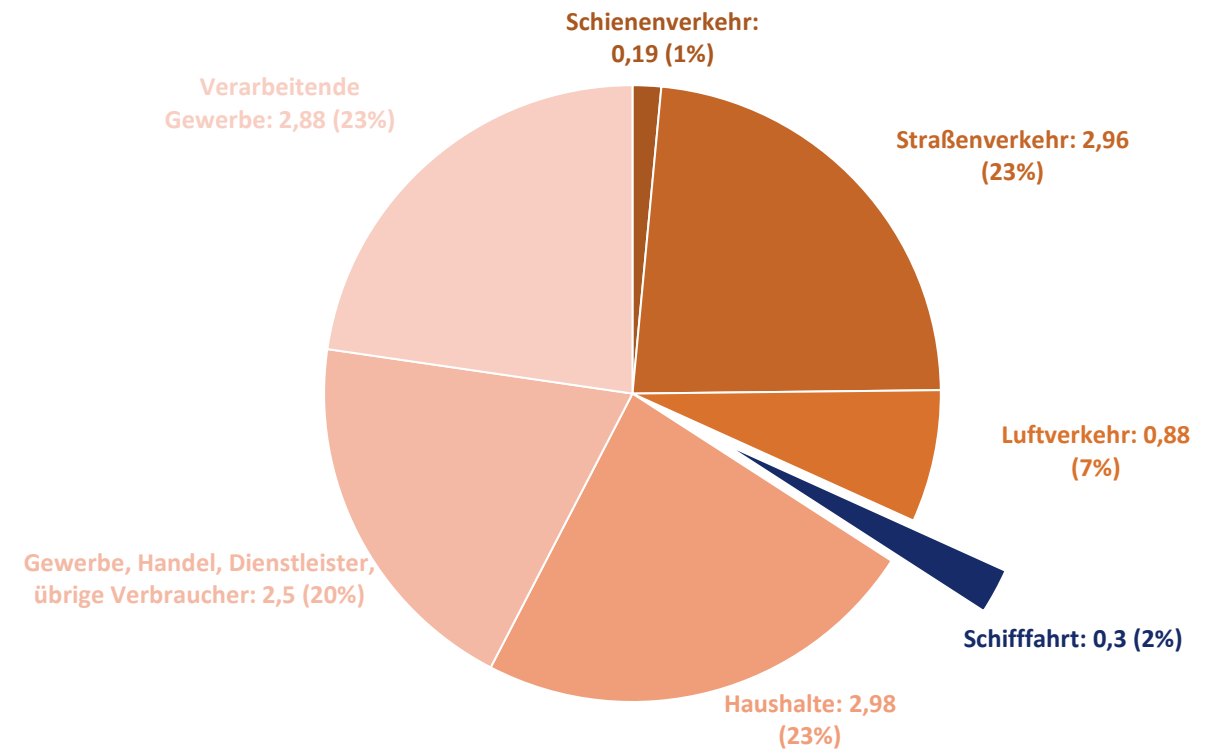
# WIE TRAGEN KREUZFAHRT UND ANDERE VERBRAUCHER ZU DEN HAMBURGER CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN BEI?



CO<sub>2</sub>-Emissionen in Hamburg  
in Mio. t / Prozent (2023)  
[Gesamt: ca. 12,7 Mio. t]

Der Anteil der Schifffahrt bezogen auf alle Hamburger CO<sub>2</sub>-Emissionen beträgt insgesamt 2% (siehe Grafik); der entsprechende Anteil der Kreuzschifffahrt beträgt 0,16%.

Methodik: die Emissionen werden durch die Hamburg Port Authority auf Basis der Schiffsbewegungen im Hafen ermittelt.



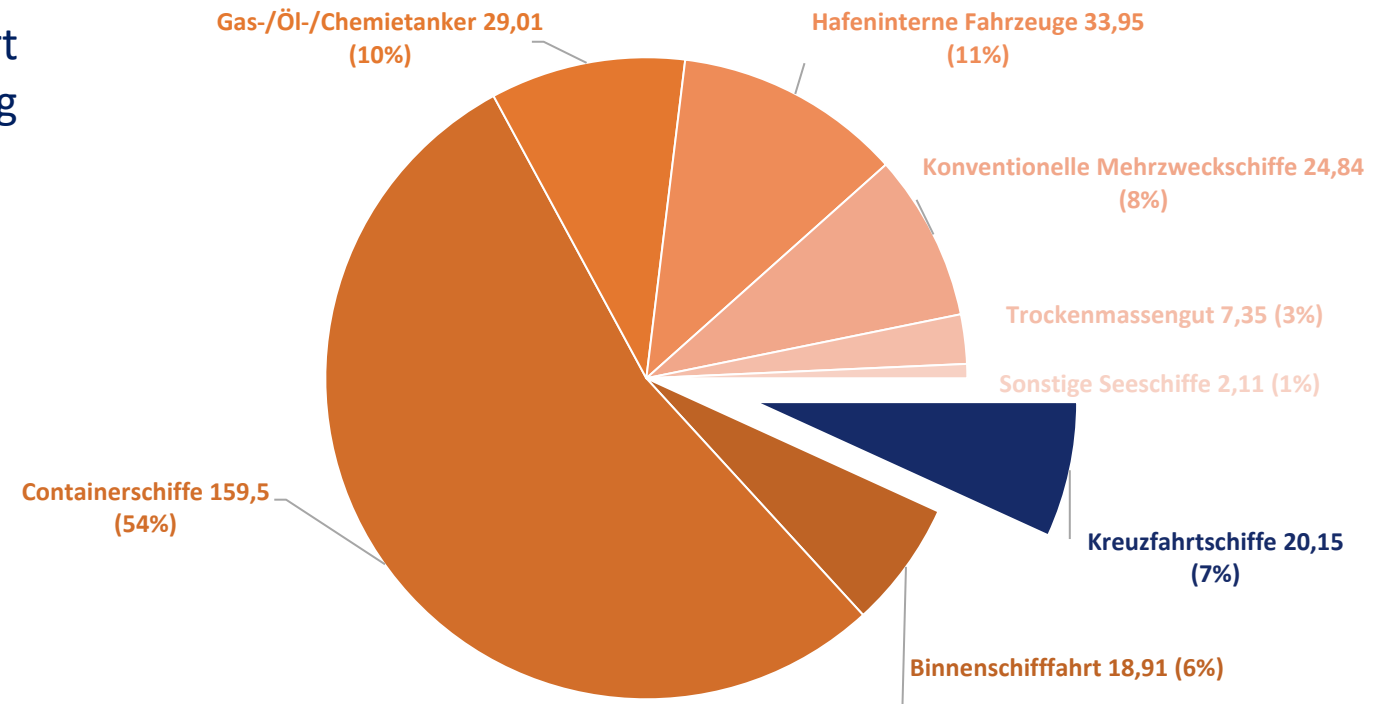
Quelle: HPA; Dem Hamburger Hafen liegen über jeden Schiffsanlauf detaillierte Bewegungsinformationen vor. In Kombination mit der Motorendatenbank des ISL können entsprechende Motorenparameter und im Ergebnis Emissionen zugeordnet werden.

# WIE GROSS IST DER ANTEIL DER CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN DER KREUZSCHIFFFAHRT BEZOGEN AUF DIE GESAMTEMISSIONEN DER SCHIFFFAHRT IN HAMBURG?



Der Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Kreuzschiffahrt bezogen auf die gesamte Schifffahrt in Hamburg beträgt 7%.

Schifffahrtsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen  
in Tsd. t / Prozent (2023)  
[Gesamt: 297.000 t]



# WAS SIND DIE GRENZWERTE FÜR DEN AUSSTOSS VON STICKOXIDEN?

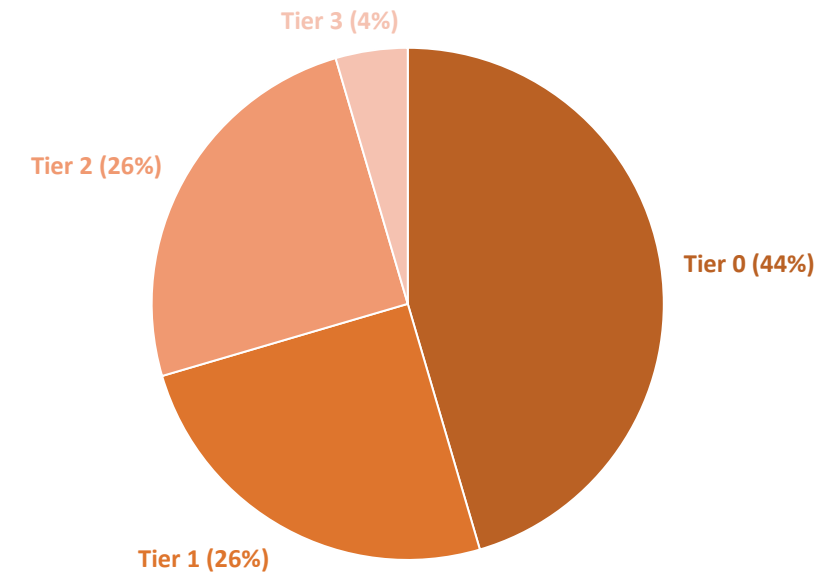
**Der Grenzwert für den maximalen Ausstoß von Stickoxiden ist abhängig vom Jahr der Kiellegung des Schiffes.**

**Tier-Level 1** Für Schiffe, die zwischen 2000 und 2010 auf Kiel gelegt wurden, gelten Grenzwerte von 9,8 g/kWh bei hoher Drehzahl und 17 g/kWh bei niedriger Drehzahl. Für Schiffe, die vor 2000 auf Kiel gelegt wurden (Tier-Level 0), gelten die Standards von Tier-Level 1.

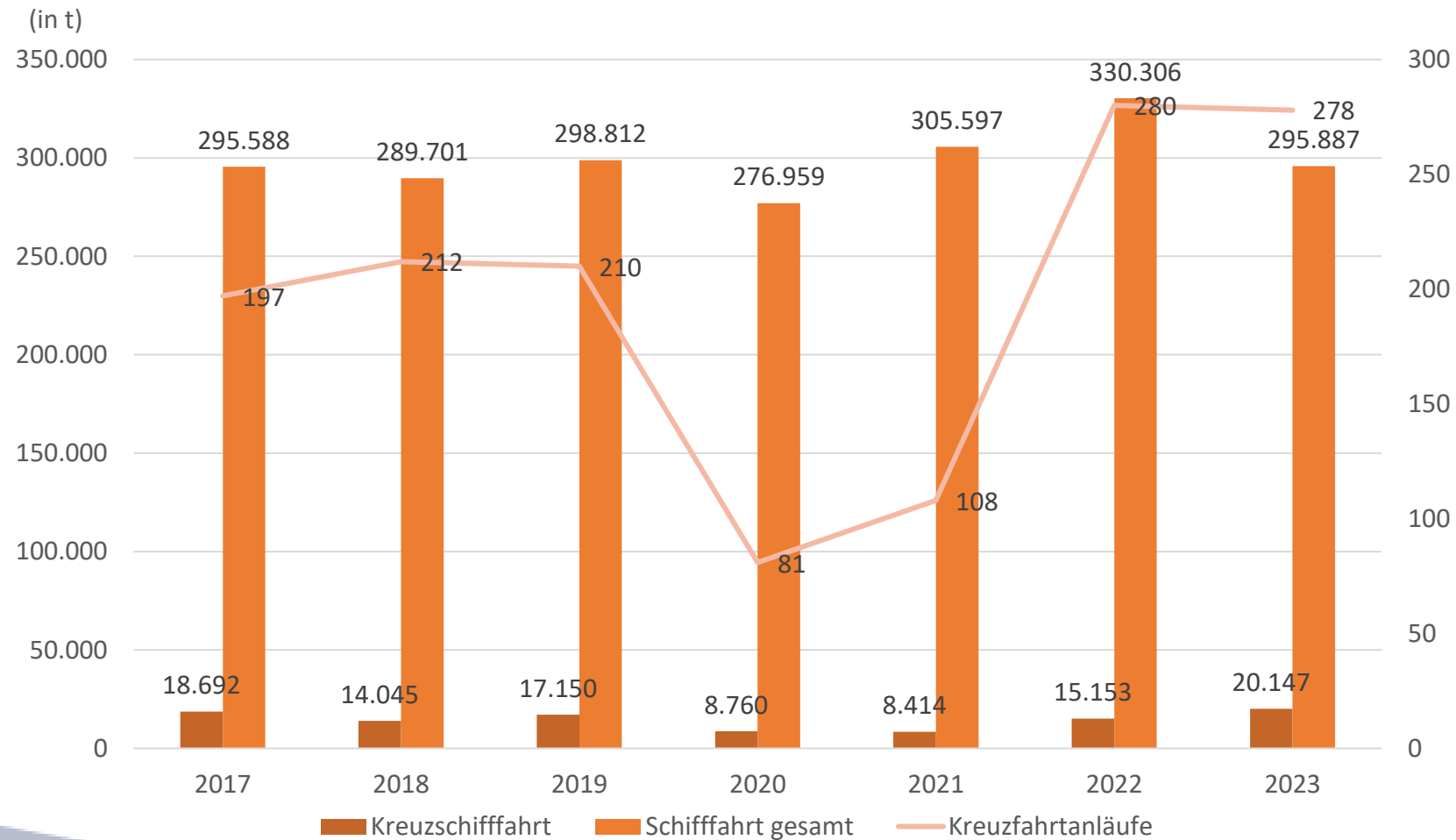
**Tier-Level 2** Für Schiffe, die zwischen 2011 und 2015 auf Kiel gelegt wurden, gelten Grenzwerte von 7,7 g/kWh bei hoher Drehzahl und 14,4 g/kWh bei niedriger Drehzahl.

**Tier-Level 3** Für Schiffe, die ab 2016 auf Kiel gelegt wurden, gelten Grenzwerte von 2 g/kWh bei hoher Drehzahl und 3,4 g/kWh bei niedriger Drehzahl.

Tier-Level-Verteilung in Hamburg  
in Prozent (2023)  
[Gesamt: 136 Kreuzfahrtschiffe]



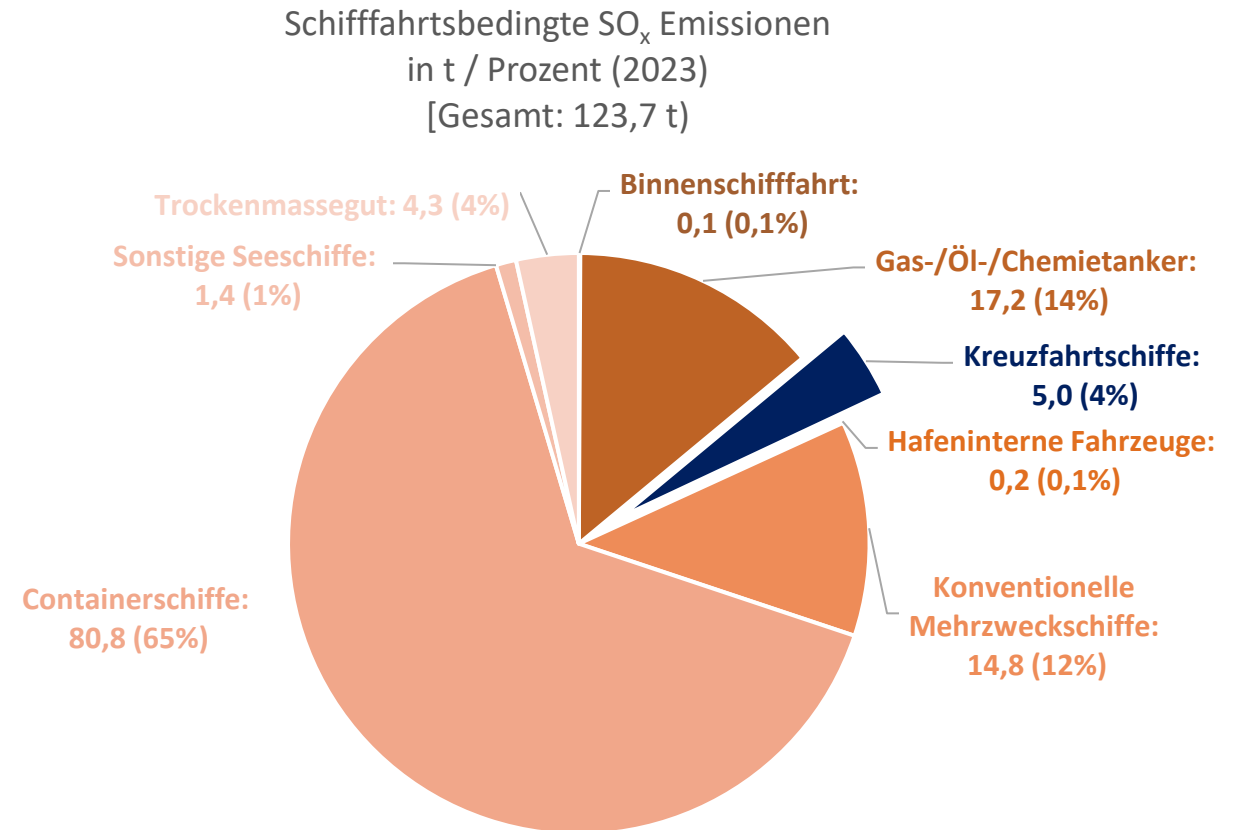
# WIE ENTWICKELTEN SICH DIE SCHIFFFAHRTS-INDUZIERTEN CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN IN HAMBURG IM ZEITVERLAUF (2017-2023)?



# WIE GROSS IST DER ANTEIL DER SO<sub>x</sub> –EMISSIONEN DER KREUZSCHIFFFAHRT BEZOGEN AUF DIE GESAMTEMISSIONEN DER SCHIFFFAHRT IN HAMBURG? (2023)

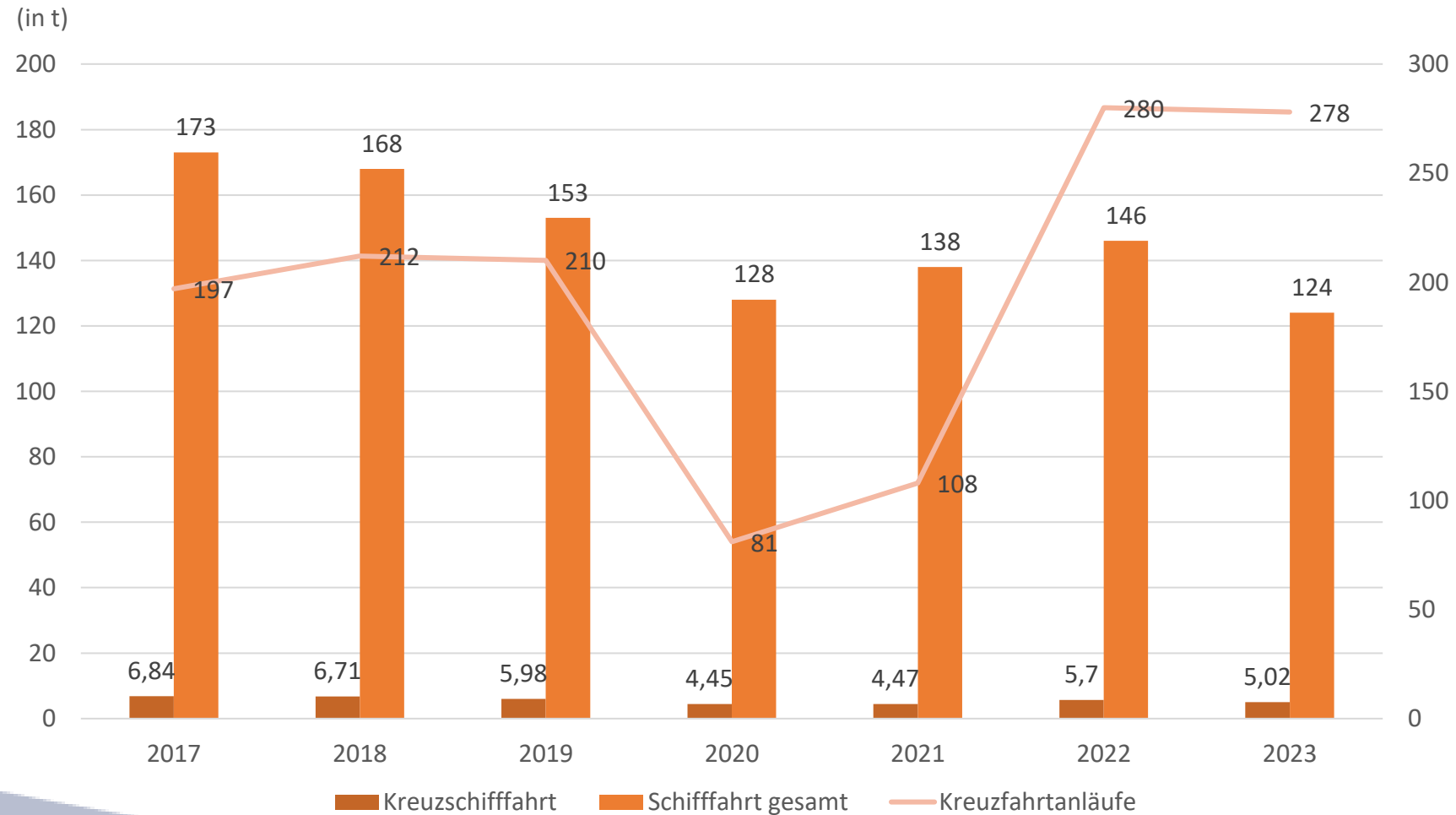


Der Anteil der SO<sub>x</sub>-Emissionen der Kreuzschiffahrt bezogen auf die gesamte Schifffahrt in Hamburg beträgt 4%.





# WIE ENTWICKELTEN SICH DIE SCHIFFFAHRTS-INDUZIERTEN SO<sub>x</sub>-EMISSIONEN IN HAMBURG IM ZEITVERLAUF (2017-2023)?

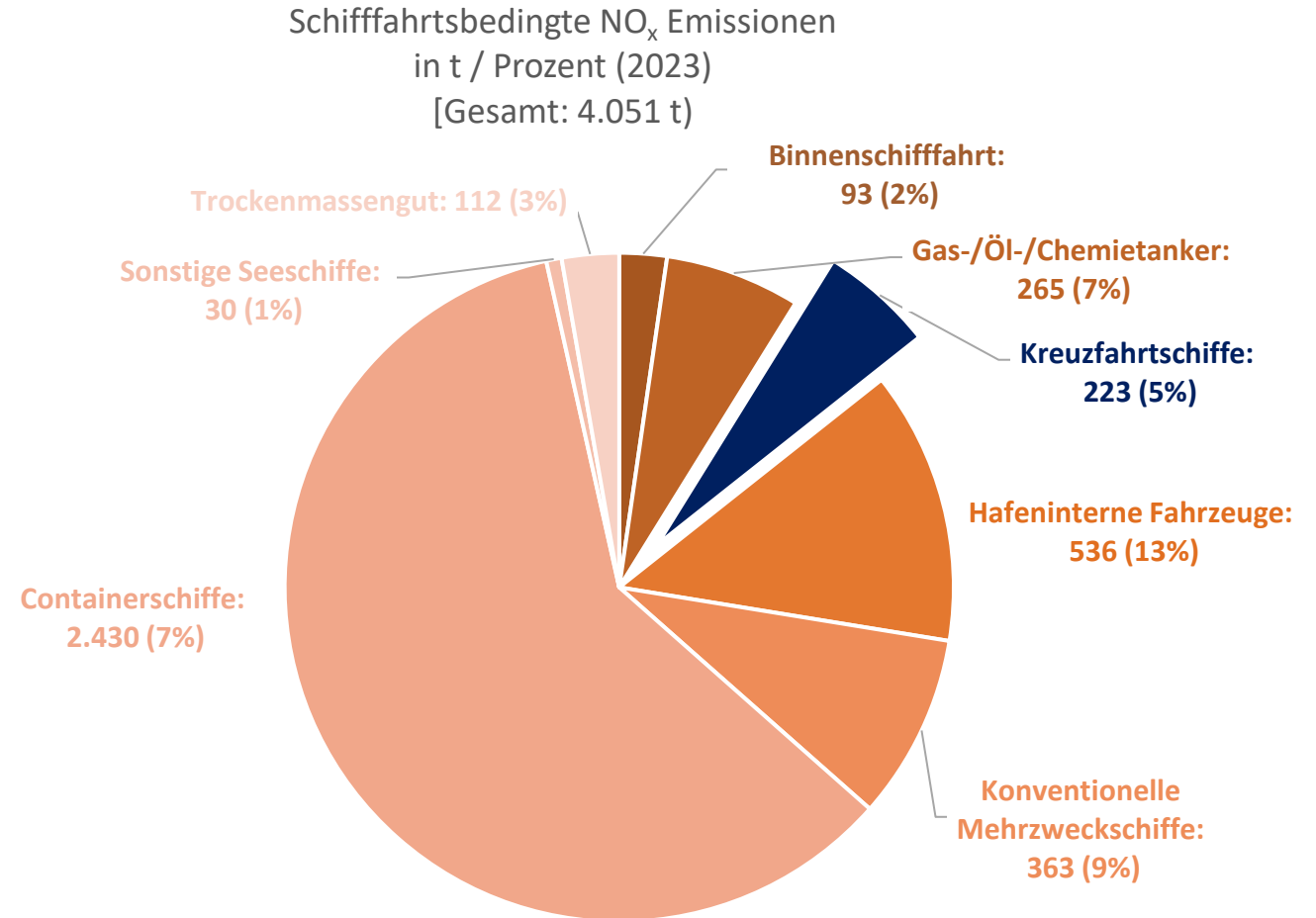




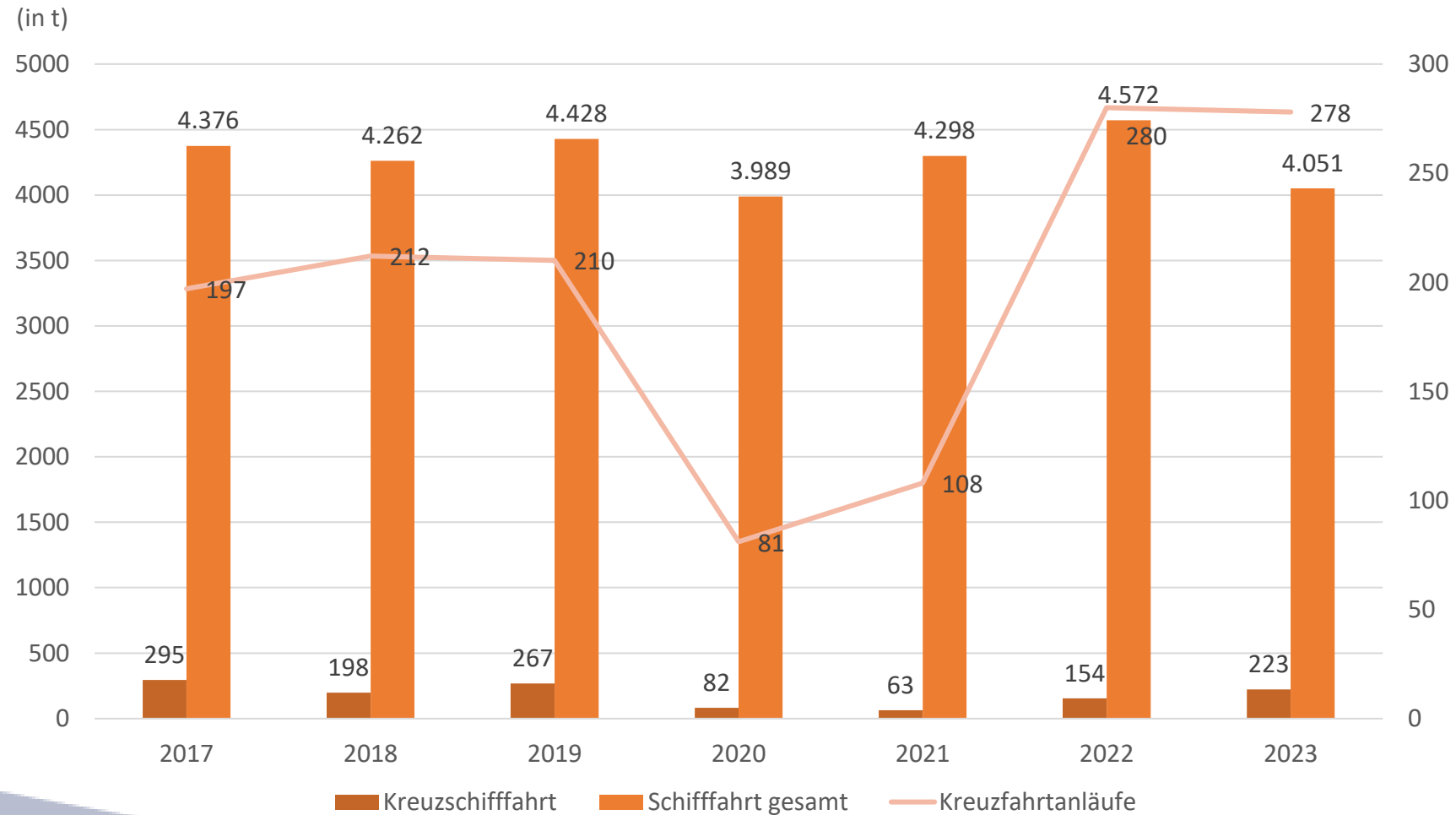
# WIE GROSS IST DER ANTEIL DER NO<sub>x</sub> –EMISSIONEN DER KREUZSCHIFFFAHRT BEZOGEN AUF DIE GESAMTEMISSIONEN DER SCHIFFFAHRT IN HAMBURG? (2023)



Der Anteil der NO<sub>x</sub>-Emissionen der Kreuzschiffahrt bezogen auf die gesamte Schifffahrt in Hamburg beträgt 5%.



# WIE ENTWICKELTEN SICH DIE SCHIFFFAHRTS-INDUZIERTEN NO<sub>x</sub>-EMISSIONEN IN HAMBURG IM ZEITVERLAUF (2017-2023)?

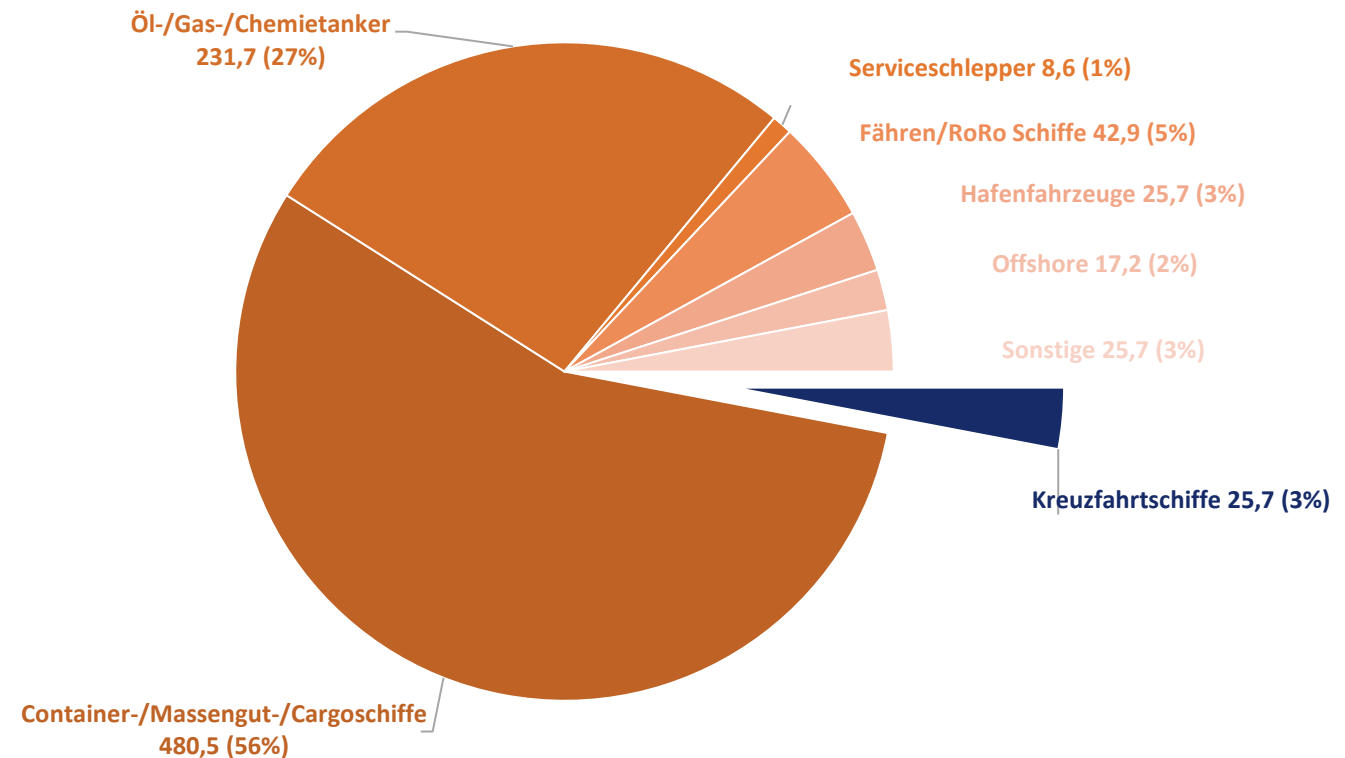


# WIE GROSS IST DER ANTEIL DER CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN DER KREUZSCHIFFFAHRT BEZOGEN AUF DIE GESAMTEMISSIONEN DER SCHIFFFAHRT WELTWEIT?

Schifffahrtsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen  
in Mio. t / Prozent (2022)  
[Gesamt: 858.000.000 t]

Der Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Kreuzschiffahrt bezogen auf die gesamte Schifffahrt weltweit beträgt ca. 3%.

Bezogen auf die gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen weltweit beträgt der Anteil der Kreuzschiffahrt ca. 0,07%.



Quelle:  
IMO/OECD

# WAS SIND DIE GRENZWERTE FÜR DEN AUSSTOSS VON SCHWEFELOXIDEN?

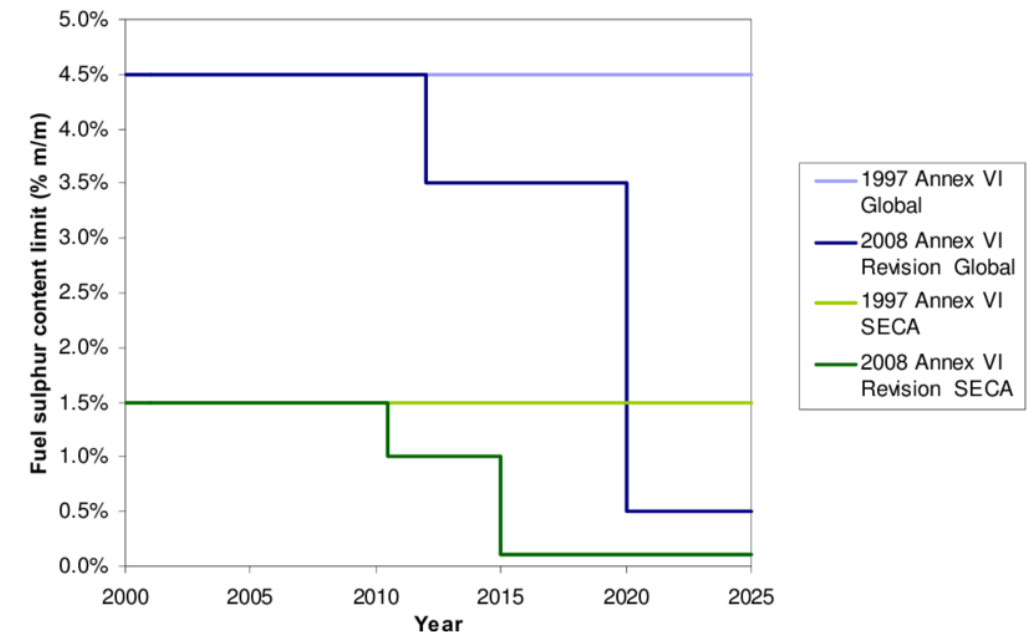
**Seeschiffe auf der Elbe und im Hamburger Hafen dürfen ausschließlich Kraftstoffe verwenden, deren Schwefelgehalt 0,1% nicht übersteigt.**

In den letzten Jahren wurde der Grenzwert für den maximalen Schwefelgehalt in allen Gewässern stetig gesenkt.

In Sulphur Emission Control Areas (SECA), wie bspw. Nordamerika sowie in Nord- und Ostsee gilt ein Grenzwert von 0,1%.

Für alle anderen Gewässer liegt der Grenzwert gemäß Internationalem Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) bei 0,5%.

WELTWEITE SOX GRENZWERTE IM ZEITVERLAUF



# WAS SIND DIE FESTGELEGTEN GRENZWERTE FÜR DEN AUSSTOSS VON CO<sub>2</sub>?

**Gemäß MARPOL Annex VI sind Schiffe ab dem 1.1.2023 verpflichtet, den Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) sowie den Carbon Intensity Indicator (CII) zu kalkulieren und zu berichten.** Dabei zielt der EEXI auf eine Verbesserung des Designs und der Ausstattung der Schiffe und der CII auf die Verbesserung des Schiffbetriebs.

Der EEXI setzt die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Schiffes und Tonnenkilometer (tkm) ins Verhältnis zueinander. So lässt sich die Energieeffizienz eines Schiffes kalkulieren. **Ab 2023 dürfen bestimmte Werte an CO<sub>2</sub> pro Tonnenkilometer nicht mehr überschritten werden.**

Der CII legt individuell fest, um welchen Faktor die CO<sub>2</sub>-Emissionen kontinuierlich gesenkt werden müssen. Zu diesem Zweck werden Schiffe abhängig von ihren CO<sub>2</sub>-Emissionen von A bis E eingestuft (A=bestes Rating; E=schlechtestes Rating). Um ein gutes Rating zu behalten oder zu erlangen, muss sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um einen festgelegten Prozentsatz kontinuierlich verringern.



# WAS LEISTET HAMBURG, UM DIE EMISSIONEN IM HAFEN ZU SENKEN?



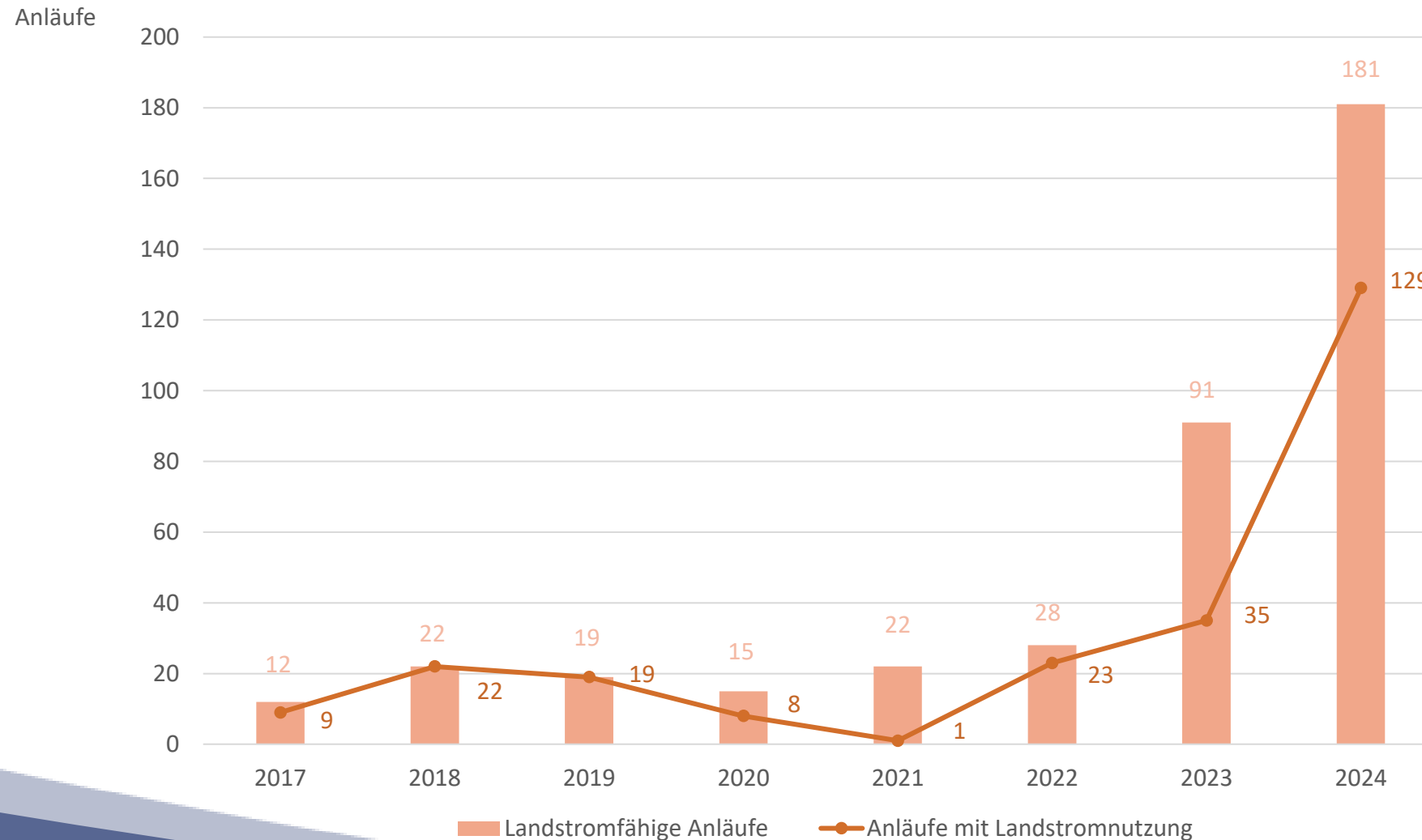
## Landstrom-Infrastruktur:

- Es gibt etwa 2.000 Kreuzfahrthäfen weltweit, ca. 33 davon verfügen über eine Landstrom-Infrastruktur; Hamburg ist einer davon.
- Hamburg hat bei der Einführung Pionierarbeit geleistet. Die Landstromanlage in Altona war 2016 die erste ihrer Art in Europa. Die Anlage in Steinwerder ist 2024 in Betrieb gegangen, die Anlage am neuen Terminal in der HafenCity wird voraussichtlich zur Saison 2026 folgen.
- 47 unterschiedliche Kreuzfahrtschiffe haben Hamburg im Jahr 2024 angelaufen. 28 davon waren landstromfähig (und davon 22 bereits zertifiziert).

**Alle Hamburger Landstromanlagen versorgen die Schiffe mit Strom aus erneuerbaren Energien.**



# WIE ENTWICKELT SICH DIE LANDSTROMNUTZUNG IN HAMBURG IM ZEITVERLAUF (2017-2024)?





# DER VERBAND DER KREUZFAHRTINDUSTRIE STREBT EIN NACHHALTIGES WACHSTUM DER BRANCHE AN.



**Cruise Lines International Association (CLIA) ist der globale Dachverband der Kreuzfahrtindustrie und repräsentiert 95% der Branche.**

Der Verband strebt ein ökologisch verträgliches Wachstum der Branche an.

Die Mitgliedsreedereien haben sich auf das gemeinsame Ziel verständigt, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss bis 2030 um 40% zu senken (Basis 2008).

Bis 2050 soll die Kreuzschifffahrt komplett CO<sub>2</sub>-neutral sein. Dabei bekennt sich CLIA zu den Zielen der Vereinten Nationen (IMO) bis 2050 CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen.

CLIA veröffentlicht regelmäßig Nachhaltigkeitsberichte, um über die Entwicklungen in der Branche zu informieren.

# JÜNGSTE ENTWICKLUNGEN IN DER KREUZFAHRTINDUSTRIE ZEIGEN, DASS DIE BRANCHE NACHHALTIGER WIRD



**LNG:** 3% der weltweiten Flotte nutzt LNG (Flüssiggas) als primären Kraftstoff. 35% der sich im Bau befindlichen Schiffe werden LNG als primären Kraftstoff nutzen.

**Abgasreinigung:** 79% der globalen Kapazität nutzt Abgasreinigungssysteme (EGCS/Scrubber). 94% der sich im Bau oder in der Planung befindenden Kapazität wird Abgasreinigungssysteme nutzen.

**Alternative Kraftstoffe:** 64% der weltweit operierenden Schiffe sind in der Lage, alternative Kraftstoffe, wie z.B. Methanol zu tanken.

**Landstrom:** 40% der globalen Kapazität können von Land mit Energie versorgt werden. Weitere 29% der Flotte sollen auf Landstrom umgerüstet werden. 85% der Schiffe, die derzeit bestellt oder in Bau sind, sind für die Versorgung mit Landstrom geeignet.

- Die Kreuzschifffahrt ist in Hamburg für 7% aller schifffahrtsbezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen und 0,16% aller Hamburger CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich.
- Die Landstromnutzung in Hamburg hat sich von 9 Anläufen im Jahr 2017 auf 129 Anläufe im Jahr 2024 deutlich erhöht. Das sind 71% der landstromfähigen Anläufe in Hamburg in 2024.
- Hamburg hat eine Vorreiterrolle bei der Landstrom-Infrastruktur: An den Kreuzfahrtterminals Altona und Steinwerder wird bereits Landstrom angeboten. Am Kreuzfahrtterminal in der HafenCity (CC1) wird die Errichtung der Landstromanlage im Laufe des Jahres 2025 abgeschlossen. Die Schiffstests der Hersteller sollen zum Jahresende erfolgen, damit anschließend die Anlage an die HPA übergeben werden kann. Somit ist eine reguläre Versorgung von Kreuzfahrtschiffen mit nachhaltigem Landstrom in der Saison 2026 an allen Kreuzfahrtterminals gegeben.
- Reedereien setzen vermehrt auf emissionsärmere Antriebssysteme, alternative Kraftstoffe und Energieeffizienzmaßnahmen.



BE PART OF *the Hamburg* CRUISE FAMILY

[www.hamburgcruise.net](http://www.hamburgcruise.net)



[kreuzfahrten.hamburg](https://www.facebook.com/kreuzfahrten.hamburg)



[@HamburgCC](https://twitter.com/HamburgCC)



[@HamburgCruiseNet](https://www.linkedin.com/company/HamburgCruiseNet)