

Antrag der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN, der SPD und der CDU

Umweltbezogenen Anteil bei den Hafengebühren für die bremischen Häfen stärken, Landstrom ausbauen

Schiffsemissionen sind mitverantwortlich für die Bildung von bodennahem Ozon und saurem Regen. In Hamburg gehen ungefähr ein Drittel der Stickstoffbelastungen auf Schiffsemissionen zurück.

Mit ihren innerstädtischen Lagen haben die bremischen Häfen eine besondere Verantwortung gegenüber ihren Anwohnerinnen und Anwohnern. Darum ist es wichtig, zum Schutz von Umwelt und der Gesundheit die Ökologisierung der bremischen Häfen voranzutreiben und die Luftverschmutzung durch die Häfen zu verringern. Die greenports-Strategie der bremischen Häfen ist in diesem Zusammenhang vorbildlich und verdeutlicht, dass ein Ausgleich zwischen Ökonomie und Ökologie keine Worthülse ist, sondern gelingen kann.

Die Mehrheit der ökologischen Standards, die für die Seeschifffahrt gelten, das heißt technische Vorgaben, Grenzwerte oder Schadstoffrichtlinien, werden auf internationaler Ebene durch die internationale Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organisation, IMO) geregelt. Hafen- und Liegegebühren sind ein wichtiges Steuerungsinstrument, das im Einflussbereich der Hafenstädte liegt.

Das Land Bremen hat im Rahmen seiner Bemühungen im Jahr 2012 wie inzwischen 50 andere Hafenstädte die Möglichkeit für eine umweltbezogene Raumabgabe geschaffen. Dabei erhalten besonders umweltfreundliche Schiffe laut ESI-Einstufung Rabatte. Wirklich vorbildlich ist, dass LNG-(liquefied natural gas)-betriebene Schiffe größere Rabatte erhalten. Ziel ist es, dass Schiffe mit besonders niedrigen Emissionswerten weniger Raumgebühr zahlen als diejenigen, die die Umwelt stärker belasten und so ein Anreiz für den Betrieb umweltfreundlicher Schiffe entsteht. Durch den ESI (Environmental Ship Index) wird festgestellt, welche Schiffe bessere Emissionswerte aufweisen, als die von der IMO festgelegten Richtwerte für Stickstoff- und Schwefeloxide. Die Höhe der Einstufung (ESI-Punkte) richtet sich dann nach den ermittelten Werten. In den bremischen Häfen erhalten die saubersten 25 Schiffe jene Rabatte.

Hamburg führt ab 2018 zusätzlich zu den ESI-Rabatten eine Umweltkomponente auf das Hafengeld ein. Schiffe, die mit sauberen Technologien Emissionen einsparen, sollen bei den Hafengebühren entlastet werden. In zwei Schritten wird es dort für zunächst 15 Prozent und ein Jahr später für 20 Prozent Anteil an den Hafengebühren eine Umweltkomponente geben, die einen Rabatt von 30 Prozent für umweltfreundliche Schiffe vorsieht. Umweltschädliche Schiffe würden darauf einen Aufschlag von 15 Prozent leisten (Bonus-Malus-System). So

werden im Nutzungsentgeltsystem finanzielle Anreize für den Einsatz von Schiffen geschaffen, die die Schadstoffemissionen gering halten. Auch wenn die Hafengebühren nicht der Hauptkostenfaktor für Seeschiffe sind, wäre dies ein gutes Signal für bessere Luft in den Häfen sowie den Schutz von Umwelt und Gesundheit. Der Verwaltungsaufwand könnte vergleichsweise hoch sein. Es gibt rechtliche Bedenken, ob das gewählte Bonus-Malus-System in Hamburg zulässig ist. Dabei ist zweifelhaft, ob bei der Einhaltung gesetzlicher Forderungen ein Malus verhängt werden kann. Alternativ wären die Ausweitung der ESI-Rabatte und der Wegfall der möglichen Fallzahl von 25 Schiffen in der Hafengebührenordnung ein möglicher Weg.

In Bremerhaven gibt es ein Landstromangebot für kleinere Schiffe. Ein Landstromangebot für größere Schiffe wurde vor Jahren geprüft. Die Bewertung sah damals technische Probleme und keine guten ökologischen Werte aufgrund des angebotenen Strommixes. Dadurch, dass Landstrom vor Ort weitgehend emissionsfrei ist, schützt das die Umwelt und die Gesundheit von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie der Besatzungen und Hafentarbeiter und Hafentarbeiterinnen. Ein möglichst hoher Anteil an Strom aus erneuerbaren Energien ist entscheidend für die Ökobilanz. So lange die Erzeugung von Strom an Bord günstiger ist als der Bezug von Land ist die Abnahme von Landstrom nur über finanzielle Anreize zu steuern. Ein weiteres Problem sind die unterschiedlichen technischen Systeme und Anschlussmöglichkeiten.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bürgerschaft (Landtag) bittet den Senat:

1. die Ausweitung des umweltbezogenen Anteils bei den Hafengebühren der bremischen Häfen unter Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen zu prüfen und dabei auch die ESI-Rabatte einzubeziehen.
2. das Hamburger Modell einer zusätzlichen Umweltkomponente sowohl rechtlich wie vom Verwaltungsaufwand her zu bewerten.
3. den Wegfall der Beschränkung auf 25 Schiffe für diese ESI-Rabatte in der Hafengebührenordnung zum 1. Januar 2019 unter Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen vorzusehen.
4. die Wirkung, die Kosten und den Nutzen einer solchen Umweltkomponente fortlaufend zu evaluieren.
5. über die Ergebnisse der Punkte 1-3 im Rahmen der turnusmäßigen Änderung der Hafengebührenordnung zum 1. Januar 2019 zu berichten.
6. sich in Abstimmung mit der Weltschiffahrtsorganisation IMO für eine Vereinheitlichung der technischen Systeme bei Landstrom einzusetzen und darüber hinaus den Ausbau der Landstrominfrastruktur in Bremerhaven im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu überprüfen und zu bewerten.

Ralph Saxe, Sülmez Dogan, Dr. Maike Schaefer
und Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Jens Crueger, Elias Tsartilidis, Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

Susanne Grobien, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU