

A8 Umweltbezogenen Anteil bei den Hafengebühren für die Bremischen Häfen stärken, Landstrom ausbauen

Antragsteller*in: Ralph Saxe

Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

1 Die meisten Schiffsemissionen entstehen in unmittelbarer Küstennähe, von wo aus
2 sie weit ins Landesinnere getragen werden. Global betrachtet werden 80 Prozent
3 aller Schiffsabgase in einer Entfernung von nur 400 Kilometern zur Küste
4 ausgestoßen. In der Nordsee sind es sogar bis zu 90 Prozent der
5 Schiffsemissionen, die innerhalb von nur 90 Kilometern Entfernung zur Küste
6 emittiert werden, was sie für Mensch und Natur besonders gefährlich macht. Da 85
7 Prozent aller Schiffsemissionen in der nördlichen Hemisphäre entstehen, besteht
8 in Europa und in Deutschland mit seiner großen Frachtschifflotte dringender
9 Handlungsbedarf für Reedereien, Hafenbetreiber und Politik. Wissenschaftler des
10 dänischen Center for Energy, Environment and Health (CEEH) haben herausgefunden,
11 dass Schiffsemissionen allein in Europa für bis zu 50.000 vorzeitige Todesfälle
12 jährlich verantwortlich sind. Stickoxide sind mitverantwortlich für die Bildung
13 von bodennahem Ozon und sauren Regen. In Hamburg emittierte nach Angaben der
14 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Jahr 2008 oder 2009 der
15 Schiffsverkehr ungefähr 38 Prozent der Stickoxidemissionen. Ohne Gegenmaßnahmen
16 werden die klima- und gesundheitsschädlichen Abgase von Kreuzfahrt- und
17 Frachtschiffen im Jahr 2020 die Emissionen aller anderen Quellen in der EU
18 übertreffen. Diese Abgasmengen müssen deutlich reduziert werden.

19 Mit ihren innerstädtischen Lagen haben die Bremischen Häfen eine besondere
20 Verantwortung gegenüber Ihren Anwohnerinnen und Anwohnern. Darum ist es wichtig,
21 zum Schutz von Umwelt und der Gesundheit die Ökologisierung der Bremischen Häfen
22 voranzutreiben und die Luftverschmutzung durch die Häfen zu verringern.

23 Die Mehrheit der ökologischen Standards, die für die Seeschifffahrt gelten, das
24 heißt technische Vorgaben, Grenzwerte oder Schadstoffrichtlinien, werden auf
25 internationaler Ebene durch die internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO)
26 geregelt. Vor diesem Hintergrund sind die Hafen- und Liegegebühren ein wichtiges
27 Steuerungsinstrument, das im Einflussbereich der der Hafenstädte liegt.

28 Das Land Bremen hat im Rahmen seiner Bemühungen 2012 wie inzwischen 50 andere
29 Hafenstädte die Möglichkeit für eine umweltbezogene Raumabgabe geschaffen. Dabei
30 erhalten besonders umweltfreundliche Schiffe laut ESI-Einstufung Rabatte.
31 Vorbildlich LNG-betriebene Schiffe erhalten größere Rabatte. Ziel ist es, das
32 Schiffe mit besonders niedrigen Emissionswerten weniger Raumgebühr zahlen als
33 diejenigen, die die Umwelt stärker belasten. Durch den ESI (Environmental Ship
34 Index) wird festgestellt, welche Schiffe bessere Emissionswerte aufweisen, als
35 die von der IMO (International Maritime Organisation) festgelegten Richtwerte
36 für Stickstoff- und Schwefeloxide. Die Höhe der Einstufung (ESI-Punkte) richtet
37 sich dann nach den ermittelten Werten. In den Bremischen Häfen erhalten
38 allerdings nur die saubersten 25 Schiffe diese Rabatte. Diese Beschränkung macht
39 so keinen Sinn mehr.

40 Hamburg führt ab 2018 zusätzlich zu den ESI-Rabatten eine Umweltkomponente auf
41 das Hafengeld ein. Schiffe, die mit saubereren Technologien Emissionen einsparen,
42 sollen bei den Hafengebühren entlastet werden. So werden im
43 Nutzungsentgeldsystem finanzielle Anreize für den Einsatz von Schiffen

44 geschaffen, die die Schadstoffemissionen gering halten. Auch wenn die
45 Hafengebühren nicht der Hauptkostenfaktor für Seeschiffe sind, wäre dies ein
46 gutes Signal für bessere Luft in den Häfen, den Schutz von Umwelt und
47 Gesundheit. Der Verwaltungsaufwand könnte vergleichsweise hoch sein. Es gibt
48 rechtliche Bedenken, ob das gewählte Bonus-Malus-System rechtlich zulässig ist.
49 Es ist zweifelhaft, ob bei der Einhaltung gesetzlicher Forderungen ein Malus
50 verhängt werden kann. Alternativ wären die Ausweitung der ESI-Rabatte und der
51 Wegfall der möglichen Fallzahl von 25 Schiffen in der Hafengebührenordnung ein
52 möglicher Weg.

53 In Bremerhaven gibt es ein Landstromangebot für kleinere Schiffe. Ein
54 Landstromangebot für größere Schiffe wurde vor Jahren geprüft. Die Bewertung sah
55 damals technische Probleme und keine sogar gut ökologische Werte aufgrund des
56 angebotenen Strommixes. Dadurch, dass Landstrom vor Ort weitgehend emissionsfrei
57 ist, schützt das die Umwelt und die Gesundheit von Anwohnerinnen und Anwohnern
58 sowie der Besatzungen und HafenarbeiterInnen. Ein möglichst hoher Anteil an
59 Strom aus erneuerbaren Energien ist entscheidend für die Ökobilanz. So lange die
60 Erzeugung von Strom an Bord günstiger ist als der Bezug von Land ist die Abnahme
61 von Landstrom nur über finanzielle Anreize zu steuern.

62 Die Landesmitgliederversammlung fordert

- 63 • die zeitnahe Ausweitung des umweltbezogenen Anteils bei den Hafengebühren
64 der Bremischen Häfen, die sich am IAPP-Wert (International Air Pollution
65 Prevention Certificate) orientieren kann, welcher Stickstoffoxide
66 klassifiziert. Das Hamburger Modell ist sowohl rechtlich wie vom
67 Verwaltungsaufwand zu bewerten. In zwei Schritten für zunächst 15 % und
68 ein Jahr später für 20 % Anteil dieser Umweltkomponente an den
69 Hafengebühren könnte es einen Rabatt von 30 Prozent auf umweltfreundliche
70 Schiffe geben. Umweltschädliche Schiffe würden darauf einen Aufschlag von
71 15 % leisten (Bonus-Malus-System). Alternativ ist die Ausweitung der ESI-
72 Rabatte möglich. Den Wegfall der Beschränkung auf 25 Schiffe für diese
73 ESI-Rabatte in der Hafengebührenordnung fordern wir unverzüglich. Die
74 Hafenverwaltung wird aufgefordert, bis zum 30.6. 2018 unter Prüfung des
75 Kosten-Nutzen-Verhältnisses eine passende Lösung für die Bremischen Häfen
76 vorzulegen, die so rasch wie möglich umgesetzt werden kann.
- 77 • Die Wirkung, Kosten und der Nutzen einer solchen Umweltkomponente sind
78 fortlaufend zu evaluieren.
- 79 • Der Aufbau einer Landstrominfrastruktur in Bremerhaven soll erneut geprüft
80 und bewertet werden.

Begründung

Begründung erfolgt mündlich.

Unterstützer*innen

Sülmez Dogan; Jens Schabacher; Michael Labetzke; Ulrike Liebert; Thomas Schäfer; Petra Fritsche-
Ejemole; Nima Pirooznia