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

Antragsteller*in: Ralph Saxe
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

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

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

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

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. So werden im Nutzungsentgeldsystem 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, den Schutz von Umwelt und Gesundheit. Der Verwaltungsaufwand könnte vergleichsweise hoch sein. Es gibt rechtliche Bedenken, ob das gewählte Bonus-Malus-System rechtlich zulässig ist. Es 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 sogar gut ökologische 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 HafenarbeiterInnen. 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.

Die Landesmitgliederversammlung fordert

- die zeitnahe Ausweitung des umweltbezogenen Anteils bei den Hafengebühren der Bremischen Häfen, die sich am IAPP-Wert (International Air Pollution Prevention Certificate) orientieren kann, welcher Stickstoffoxide klassifiziert. Das Hamburger Modell ist sowohl rechtlich wie vom Verwaltungsaufwand zu bewerten. In zwei Schritten für zunächst 15 % und ein Jahr später für 20 % Anteil dieser Umweltkomponente an den Hafengebühren könnte es einen Rabatt von 30 Prozent auf umweltfreundliche Schiffe geben. Umweltschädliche Schiffe würden darauf einen Aufschlag von 15 % leisten (Bonus-Malus-System). Alternativ ist die Ausweitung der ESI-Rabatte möglich. Den Wegfall der Beschränkung auf 25 Schiffe für diese ESI-Rabatte in der Hafengebührenordnung fordern wir unverzüglich. Die Hafenverwaltung wird aufgefordert, bis zum 30.6. 2018 unter Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses eine passende Lösung für die Bremischen Häfen vorzulegen, die so rasch wie möglich umgesetzt werden kann.

- Die Wirkung, Kosten und der Nutzen einer solchen Umweltkomponente sind fortlaufend zu evaluieren.

- Der Aufbau einer Landstrominfrastruktur in Bremerhaven soll erneut geprüft und bewertet werden.

Begründung

Begründung erfolgt mündlich.

Unterstützer*innen

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