

**Vorlage Nr. 19/105-L/S**  
**für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen**  
**am 10. Februar 2016**

**Vergleich der Hafengebühren/-tarife in der Nordrange in 2016**

**A. Problem**

Die Abgeordneten der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und des Hafenausschusses bitten turnusmäßig jährlich um einen Gebührenvergleich der Hafengebühren/-tarife der Nordrange-Häfen.

**B. Lösung**

Basierend auf der aktuellen Staffelung des § 6 „Raumgebühr“ der Bremischen Hafengebührenordnung vom 01. Januar 2016 wurden beispielhaft Schiffe der Containerschiffahrt im Linienverkehr in verschiedenen Größen und Fahrtgebieten berechnet. Die Berechnung weist den jeweiligen Grundtarif aus, den jedes Schiff im Hafen aufgrund seiner Größe (BRZ) zahlen muss (siehe Anlage 1).

Hinsichtlich der Fahrgebiete ist ergänzend anzuführen, dass Hamburg in der Containerlinienschiffahrt lediglich die Unterscheidung zwischen dem Nah-Seeverkehr und dem übrigen Seeverkehr vornimmt. Zum Nah-Seeverkehr gehören Verkehre von und nach Hamburg, zu und von Häfen jenseits der Seegrenze im Nord- und Ostsee-Gebiet, als auch in Norwegen, Großbritannien, der Färöer, Irland und an der französischen Küste bis zur spanischen Grenze an der Biskaya (bis zum 31. Dezember 2014 als Nord-/Ostseeverkehr benannt mit gleicher Gebiets-Eingrenzung). Dies entspricht in etwa dem bremischen Fahrtgebiet ShortSea. Der bremische Europatarif, der die Verkehre mit Europa einschließlich Island und den sonstigen Mittelmeeranrainerstaaten umfasst, sowie der bremische Überseetarif dagegen entsprechen dem Hamburger Tarif für den übrigen Seeverkehr. Eine ähnliche Einteilung wird auch in Antwerpen und Rotterdam vorgenommen, hier wird zwischen ShortSea und DeepSea unterschieden.

Neben diesem Grundtarif, basierend auf der BRZ-Größe eines Schiffes, ist in den Häfen von Hamburg, Antwerpen und Rotterdam noch ein umschlagsabhängiges Entgelt zu zahlen, welches es in Bremen derzeit nicht gibt.

In Hamburg wird nicht wie in Rotterdam und Antwerpen ein Zuschlag pro umgeschlagene Tonne berechnet, sondern hier erfolgt die Berechnung je nach Ladung eines Schiffs und damit entweder nach Containern (beladen und/oder leer) und/oder nach der Umschlagsmenge in Tonnen.

Da das Ladungsvolumen pro Anlauf und Hafen stark variiert, ist allein schon aus diesem Grund eine Vergleichsberechnung dieses umschlagsabhängigen Tarifs nicht möglich. In Bremen werden momentan keine verbindlichen Umschlagsdaten/-mengen pro Schiff erhoben, auf deren Basis eine sogenannte umschlagsabhängige Gebühr berechnet werden könnte.

Hinzu kommt, dass z. B. in Hamburg und Rotterdam ein Transshipment-Rabatt (beim Umschlag von Übersee auf Short Sea/Feeder) gewährt wird, der sich auf den Containerumschlag bezieht und damit wiederum zu einer Reduzierung der Hafengeldzahlung führt.

Des Weiteren werden in den einzelnen Häfen zwischenzeitlich diverse Rabatte auf die Gebühren/Tarife gewährt, die sich sehr unterschiedlich gestalten. Siehe hierzu die Auflistung in der Anlage 2. So gibt es z. B. in allen 4 Häfen ganz verschiedene Regelungen in Bezug auf sogenannte Frequenzrabatte, die für die Häufigkeit der Schiffsanläufe gewährt werden.

Einen Mehrverkehrsrabatt dagegen haben nur Hamburg und Bremen in ihren Tarifen verankert. In Bremen wird dieser immer dann ausgeschüttet, wenn der Reeder im Vergleich zum Vorjahr höhere Raumgebühren gezahlt hat und dies auf den Einsatz größerer Schiffe, die Einrichtung neuer Verkehre oder die Steigerung der Anläufe zurückzuführen ist. In Hamburg dagegen müssen zusätzliche Verkehre im Vergleich zum Durchschnittsverkehr der 2 vorangegangenen Kalenderjahre nachgewiesen werden und es muss eine Steigerung der BRZ um 300.000 im Überseeverkehr sowie um 60.000 BRZ im übrigen Verkehr vorliegen.

Daneben gibt es in den Nordrange-Häfen noch eine Reihe von Umweltrabatten, die ebenfalls sehr unterschiedlich gehandhabt werden. So gewähren Rotterdam und Antwerpen z. B. 10% Rabatt für Schiffe mit einem ESI-Wert von  $\geq 31$ , Bremen 15% ab einem ESI-Wert von  $\geq 40$  und Hamburg hat noch eine nach dem ESI-Wert gestaffelte Rabattierung mit einem Höchstsatz von 10% Rabatt ab einem ESI-Wert

von  $\geq 50$ .

Des Weiteren gibt es noch Rabatte bei der Hafenstromnutzung, den Green Award und den Blauen Engel, wenn das Schiff entsprechend zertifiziert ist.

Aufgrund dieser doch sehr unterschiedlichen Berechnungsmethoden und den vielen unterschiedlichen Rabattmodellen in den einzelnen Häfen in Bezug auf die Ermittlung der zu zahlenden Hafengebühr/Hafengeld, ist eine Vergleichbarkeit der Hafengebühren/-tarife nicht mehr möglich.

### **C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung**

Die Vorlage betrifft Frauen und Männer gleichermaßen, so dass keine Gender-Relevanz gegeben ist.

### **D. Negative Mittelstandsbetroffenheit**

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

### **E. Beschluss**

Die Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nehmen den Bericht zur Kenntnis.

### Anlagen

# Vergleich der Hafengebühren in der Containerschifffahrt

Anlage 1

<b>CONTAINERSchifffahrt</b>					
<b>Fahrtgebiete und Staffelung BRZ analog BremHGebO</b>	<b>Schiff/BRZ</b>	<b>Bremen<sup>1</sup></b>	<b>Hamburg<sup>2</sup></b>	<b>Antwerpen</b>	<b>Rotterdam</b>
<b>Short Sea</b>					
bis 7.000	5.067	160,12 €	331,89 €	im Feeder-Tarif: 1.026,07 €  im Short Sea-Tarif: hinter den Schleusen 1.119,30 € auf der Schelde 1.278,91 €	881,66€
bis 14.000	8.583	553,60 €	562,19 €	im Feeder-Tarif: 1.738,06 €  im Short Sea-Tarif: hinter den Schleusen 1.895,99 € auf der Schelde 2.166,35 €	1.493,44 €
bis 21.000	15.739	1.279,58 €	1.041,92 €	im Feeder-Tarif: 3.187,15 €  im Short Sea-Tarif: hinter den Schleusen 3.476,75 € auf der Schelde 3.972,52 €	2.738,59 €

<sup>1</sup> Kappungsgrenze liegt bei 125.000 BRZ

<sup>2</sup> Kappungsgrenze liegt bei 115.000 BRZ und es gibt nur im Short Sea-Tarif eine BRZ-Staffelung

Fahrtgebiete und Staffelung BRZ analog BremHGebO	Schiff/BRZ	Bremen <sup>1</sup>	Hamburg <sup>2</sup>	Antwerpen	Rotterdam
<b>Short Sea</b>					
über 21.000	21.586	2.119,75 €	1.463,53 € zzgl. 0,0096 €/ umgeschlagene Tonne bzw. 0,1148 €/ beladenem TEU	im Feeder-Tarif: 4.371,17 €  im Short Sea-Tarif: hinter den Schleusen 4.768,35 € auf der Schelde 5.448,31 €	3.755,96 €
zzgl. einer umschlagsabhängigen Gebühr			(bis 20.000 BRZ) 0,0093 €/ umgeschlagene Tonne bzw. 0,1112 €/ beladenem TEU	zzgl. 0,1657 €/ umgeschlagene Tonne	zzgl. 0,225344 €/pro BRZ

Fahrtgebiete und Staffelung BRZ analog BremHGebO	Schiff/BRZ	Bremen <sup>1</sup>	Hamburg <sup>2</sup>	Antwerpen	Rotterdam
<b>Europa</b>					
bis 7.000	6.714	392,77 €	1.447,54 €	1.483,12 € hinter den Schleusen bzw. 1.694,61 € auf der Schelde	1.168,24 €
bis 14.000	10.585	1.239,50 €	2.282,13 €	2.338,23 € hinter den Schleusen bzw. 2.671,65 € auf der Schelde	1.841,79 €
bis 21.000	15.633	2.743,59 €	3.370,48 €	3.453,33 € hinter den Schleusen bzw. 3.945,77 € auf der Schelde	2.720,14 €
über 21.000	48.788	9.991,78 €	10.518,69 €	10.777,27 € hinter den Schleusen bzw. 12.314,09 € auf der Schelde	8.489,11 €
zzgl. einer umschlagsabhängigen Gebühr			zzgl. 0,0472 €/ umgeschlagene Tonne bzw. 0,5644 €/ beladenem TEU	zzgl. 0,1657 €/ umgeschlagene Tonne	zzgl. 0,225344 €/pro BRZ

Fahrtgebiete und Staffelung BRZ analog BremHGebO	Schiff/BRZ	Bremen <sup>1</sup>	Hamburg <sup>2</sup>	Antwerpen	Rotterdam
<b>Übersee</b>					
bis 20.000	13.049	2.925,59 €	2.813,36 €	2.882,52 € hinter den Schleusen bzw. 3.293,57 € auf der Schelde	3.131,76 €
bis 50.000	26.836	6.217,90 €	5.785,84 €	5.928,07 € hinter den Schleusen bzw. 6.773,41 € auf der Schelde	6.440,64 €
über 50.000	107.849	25.603,35 €	23.252,24 €	23.823,84 € hinter den Schleusen bzw. 27.221,09 € auf der Schelde	25.883,76 €
über 50.000	141.649	29.675,00 €  Bei Berechnung der vollen BRZ= 33.627,47 € Entspricht einem Rabatt= 3.952,47 €	24.794,00 €  Bei Berechnung der vollen BRZ= 30.539,53 € Entspricht einem Rabatt von= 5.745,52 €	31.290,26 € hinter den Schleusen bzw. 35.752,21 € auf der Schelde	33.995,76 €

Fahrtgebiete und Staffelung BRZ analog BremHGebO	Schiff/BRZ	Bremen <sup>1</sup>	Hamburg <sup>2</sup>	Antwerpen	Rotterdam
<b>Übersee</b>					
über 50.000	170.794	29.675,00 €  Bei Berechnung der vollen BRZ= 40.546,50 € Entspricht einem Rabatt= 10.871,50 €	24.794,00 €  Bei Berechnung der vollen BRZ= 36.823,19 € Entspricht einem Rabatt von= 12.029,19 €	37.728,39 € hinter den Schleusen bzw. 43.108,41€ auf der Schelde	40.990,56 €
über 50.000	194.849	29.675,00 €  Bei Berechnung der vollen BRZ= 46.257,15 € Entspricht einem Rabatt= 16.582,15 €	24.794,00 €  Bei der Berechnung der vollen BRZ= 42.009,44 € Entspricht einem Rabatt von= 17.215,44 €	43.042,14 € hinter den Schleusen bzw. 49.179,89 € auf der Schelde	46.763,76 €
zzgl. einer umschlagsabhängigen Gebühr			zzgl. 0,0472 €/ umgeschlagene Tonne bzw. 0,5644 €/ beladenem TEU	zzgl. 0,1657 €/ umgeschlagene Tonne	zzgl. 0,475 €/umgeschlagene Tonne

**Rabattgewährung in den Häfen Bremen, Hamburg, Rotterdam und Antwerpen im Jahr 2016**

Rabatt	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen <sup>1</sup>	Bremen
<b>Kappungsgrenze</b>	115.000 BRZ	Kein Rabatt	Kein Rabatt	125.000 BRZ
<b>Kappungsgrenze speziell bei Bulkern</b>	Für Bulker im übrigen Seeverkehr gilt die Kappungsgrenze von 105.000 BRZ.	Kein Rabatt	Kein Rabatt	Kein Rabatt
<b>Open-TOP-Containerschiffe</b>	Hier werden die BRZ-Anteile des Hafengeldes der verminderten BRZ bemessen, wenn diese durch Vorlage ITC nachgewiesen wurde.	Kein Rabatt	Kein Rabatt	Kein Rabatt
<b>Frequenzrabatt</b>	<p><u>ConRo-Schiffe:</u> Rabattgewährung ab dem 101ten Anlauf von ConRoRo-Schiffen einer Reederei, wobei ab dem 101ten Anlauf der günstigere Tarif für Autotransporter berechnet wird.</p> <p><u>Kreuzfahrtschiffe:</u> 10 % Rabatt ab dem 9ten Anlauf innerhalb eines Kalenderjahres auf alle Anläufe. Ab 12ten Anlauf 15% Rabatt auf alle Anläufe. Ab 30ten Anlauf 20% Rabatt auf alle Anläufe. Ab 75ten Anlauf 25% Rabatt auf alle Anläufe.</p> <p>Zusätzliche Rabatte für Kreuzfahrtschiffe:</p> <p><u>Nebensaisonrabatt:</u> 50 % Rabatt bei Anlauf Oktober bis November oder Januar bis März.</p> <p><u>Minicruise-Rabatt:</u> 20% Rabatt bei erneutem Anlauf April bis September oder im Dezember, sofern der erste Anlauf hafengeldpflichtig war: binnen 5 Tagen (max. 120 Std.) zwischen Abgang und erneutem Anlauf oder binnen 3 Tagen (max. 72 Std.) zwischen Abgang und erneutem Anlauf.</p>	<p><u>Agrarbulker:</u> Rabatt für Seeschiffe <math>\geq 10.000</math> BRZ, die Agrarprodukte laden oder löschen. Rabatt wird dem Charterer gewährt. Anzahl der gesamten Anläufe des Charterers werden gezählt, nicht die Anlaufzahl pro Schiff.</p> <p>1-5 Anläufe=0% 6-10 Anläufe=10% auf 1-10ten Anlauf 11-20 Anläufe=10% auf 1-10ten Anlauf 15% auf 11-20ten Anlauf 21-50 Anläufe=10% auf 1-10ten Anlauf 15% auf 11-20ten Anlauf 20% auf 21-50ten Anlauf <math>\geq 51</math> Anläufe = 10% auf 1-10ten Anlauf 15% auf 11-20ten Anlauf 20% auf 21-50ten Anlauf 25% ab 51ten Anlauf</p>	<p><u>Übersee in Linie (alle Verkehr incl. Projektladung):</u> 53-150 Anläufe= 10% pro Anlauf 151-200 Anläufe= 20% pro Anlauf <math>\geq 200</math> Anläufe= 30% pro Anlauf</p> <p><u>ShortSea Linie (Tanker <math>\geq 4.500</math> BRZ, Frachtschiffe, Massengut mit <math>\geq 30\%</math> Stückgut, RoRo und Autoschiffe incl. Projektladung):</u> 27-52 Anläufe= 25% pro Anlauf <math>\geq 52</math> Anläufe= 50% pro Anlauf</p> <p><u>Container/Feeder (Linie):</u> 27-52 Anläufe= 30% pro Anlauf 53-104 Anläufe= 35% pro Anlauf <math>\geq 104</math> Anläufe= 40% pro Anlauf</p>	<p><u>Fahrgastschiffe:</u> Stop-Over-Anläufe (alle Reisen)= 50% Welcome-Tarif (1. Reise)= 50% 3.-10. Reise= 25% 11.-20. Reise= 30% 21.-30. Reise*=40% ab 31. Reise*=50% *Ab 1. Reise</p>
<b>Mehrverkehrsrabatt</b>	<p>Rabatt wird gewährt für Frachtschiffe wie: Containerschiffe, Autotransporter, RoRo, Kombi (Ro/PAX), sonst. Frachtschiffe</p> <p>Es müssen zusätzl. Verkehre innerhalb eines Kalenderjahres im Vergleich zum Durchschnittsverkehr der 2 vorausgegangenen Kalenderjahre erfolgt sein (Einsatz zusätzlicher oder größerer Schiffe): übriger Seeverkehr= zusätzl. 300.000 BRZ Nah-Seeverkehr= zusätzl. 60.000 BRZ</p> <p>Mehrverkehr wird nur innerhalb einer Preisgruppe und eines Fahrtgebietes gewährt. Anspruch auf Mehrverkehrsrabatt besteht nur, wenn die in den letzten 10 Jahren vor dem Antragsjahr bereits für einen Mehrverkehrsrabatt berücksichtigten Verkehre übertroffen werden. Max. 40% auf den Mehrverkehr.</p>	Kein Rabatt	Kein Rabatt	<p>Rabatt bei nachgewiesenem Mehrverkehr, also bei Mehreinnahmen RG durch:</p> <p>a) Einsatz größerer Schiffe b) Einrichtung neuer Verkehre c) Steigerung der Anläufe</p> <p>Rabatt von max. 50% auf die gezahlte RG des Mehrverkehrs.</p>

Rabatt	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen <sup>1</sup>	Bremen
<b>AGF-Rabatt (Außergewöhnlich große Fahrzeuge)</b>	Befristet bis 31.12.2016 > 360 m = 1.500 € pro Anlauf > 390 m = 3.000 € pro Anlauf	Kein Rabatt	Kein Rabatt	Kein Rabatt
<b>Öltankschiffe mit Doppelhülle</b>	Die Berechnung des Hafengeldes erfolgt auf der verminderten BRZ, max. jedoch 20% Verminderung der BRZ	Kein Rabatt	Kein Rabatt	Kein Rabatt

Ladungsbedingter Rabatt	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen <sup>1</sup>	Bremen
<b>Transshipmentrabatt</b>	<p>Rabatt für den Umschlag von beladenen Transshipmentcontainern bei: Vollcontainern im übrigen Seeverkehr (Linie), ConRo im übrigen Seeverkehr, sonstige Frachtschiffe und Verkehrsarten im übrigen Seeverkehr und Linie</p> <p>Rabatt von 10% auf das gez. Hafengeld, wenn 5% Transshipmentanteil am Gesamtumschlag beladener Container überschritten wird.</p>	<p>Umschlag von Containern Übersee/Linie zu ShortSea/Feeder Linie für Umschlagunternehmen 3,75 € pro Container in 2016 und im Feederbereich 2,50 € pro Tonne.</p> <p>Rabatt wird an denjenigen ausgezahlt, der das Hafengeld zahlt, also entweder Übersee- oder ShortSea/Feeder (Operator).</p> <p>Rabatt wird jährlich rückwirkend ausgezahlt.</p> <p><u>Mengenrabatt für große Ladungsmengen beim Transshipment für den Reeder:</u> Je mehr Ladung im Linienverkehr transportiert wird, je größer der Rabatt. (Volumenangabe * 1,000 Tonnen)</p> <p><u>1. Containerschiffe im Überseeverkehr:</u> 248 bis 744 = 6% 745 bis 1.240 = 9% 1.241 bis 1.736 = 12% 1.737 bis 2.479 = 14% 2.480 bis 3.471 = 16% 3.472 bis 4.463 = 19% ab 4.464 = 22%</p> <p><u>2. Seeschiffe im ShortSea/Feeder (Linie) sowie RoRo/Ropax-Schiffe (Linie):</u> 104 bis 518 = 5% 519 bis 1.037 = 8% 1.038 bis 1.555 = 10% 1.556 bis 2.592 = 14% 2.593 bis 4.147 = 18% ab 4.148 = 21%</p>	Kein Rabatt	Kein Rabatt

Rabatt	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen <sup>1</sup>	Bremen
<b>Zweite Anläufe</b>	<p><u>Bulker/Tankschiffe:</u> Für Schiffe, die binnen 120 h nach dem Verlassen des Hamburger Hafens denselben erneut anlaufen, wird ein Rabatt von 50% auf die BRZ-Anteile des Hafengeldes gewährt. Voraussetzung ist allerdings, dass in der Zwischenzeit kein anderer Hafen für kommerzielle Zwecke angelaufen wird und derselbe Schuldner muss hafengeldpflichtig sein.</p> <p><u>Containerschiffe:</u> Schiffe im Fahrtgebiet „übriger Seeverkehr“, wenn sie binnen 336 h im Rahmen einer Zwischenreise aus den Gebieten Nah-Seeverkehr kommend, HH erneut angelaufen wird und der vorherige Anlauf nach derselben Preisgruppe hafengeldpflichtig war. 50% Rabatt</p> <p><u>Autotransporter/ConRo/RoRo:</u> Schiffe im Fahrtgebiet „übriger Seeverkehr“, wenn sie binnen 336 h im Rahmen einer Zwischenreise aus den Gebieten des Binnen- oder Nah-Seeverkehr kommend, HH erneut angelaufen wird und der vorherige Anlauf nach derselben Preisgruppe hafengeldpflichtig war. 50% Rabatt</p>	<p><u>Fracht-/Container-/Auto-/RoRo-Schiffe im Überseeverkehr:</u> Rabatt von 75% auf Hafentgelt, wenn während <u>einer</u> Reise ein 2tes Mal der Hafen angelaufen wird.</p>	<p>Hafengeld wird um 50% reduziert, wenn ein Schiff im Überseeverkehr innerhalb der gleichen Reise den Hafen ein 2tes Mal anläuft.</p> <p>Gilt nicht für ShortSea-Verkehre.</p>	<p>Fahrzeuge im Überseeverkehr zahlen beim 2ten Anlauf innerhalb von 7 Tagen aus europäischen Häfen kommend 50% des Gebührensatzes.</p>
<b>Kein Umschlag</b>	<p>50% Rabatt auf die BRZ-Anteile des Hafengeldes, wenn keine Ladung umgeschlagen wird. Gilt nicht beim „zweiten Anlauf“.</p>	Kein Rabatt	Kein Rabatt	Kein Rabatt
<b>Reparaturen</b>	<p>Schiffe, die ausschließlich zu Reparaturzwecken im Hafen liegen (Durchführung durch Werft oder Reparaturbetrieb), erhalten 70% Rabatt auf die BRZ-Anteile des Hafengeldes. Ein Nachweis ist erforderlich!</p>	Kein Rabatt	Kein Rabatt	Neubauten und Reparaturschiffe in Werftregie sind von der Zahlung RG, Nutzungsgebühr und Liegegeld befreit.
<b>Werftaufenthalt</b>	<p>Schiffe, die keine Ladung umschlagen und in der Werft zur Reparatur angelegt haben, sind von der Hafengeldzahlung zu 100% befreit.</p>	Kein Rabatt	Kein Rabatt	Neubauten und Reparaturschiffe in Werftregie sind von der Zahlung RG, Nutzungsgebühr und Liegegeld befreit.

Umweltrabatt	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen <sup>1</sup>	Bremen
<b>ESI</b>	Rabatt auf die BRZ-Anteile des Hafengeldes wie folgt: ESI-Wert 20 bis < 25= 0,5% Rabatt, max. 250 € ESI-Wert 25 bis < 35= 1% Rabatt, max. 500 € ESI-Wert 35 bis < 50= 5% Rabatt, max. 1.000 € ESI-Wert ≥ 50= 10% Rabatt, max. 1.500 €  Sofern ein LNG-Rabatt gewährt wird, gibt es keinen ESI-Rabatt!	Rabatt auf gezahltes Hafengeld: ESI-Wert ≥ 31= 10%  Auszahlung vierteljährlich, max. 20 Anläufe pro Schiff.	ab 1.6.2015 wird für Schiffe mit ESI-Wert ≥ 31 ein Rabatt von 10% auf das Hafengeld gewährt.	Insgesamt 25 Schiffe mit den besten ESI-Punkten ≥ 40 erhalten pro Quartal einen Rabatt von 15% pro Anlauf
<b>LNG</b>	Befristet bis zum 31.12.2018 15% Rabatt auf die BRZ-Anteile des Hafengeldes für Seeschiffe, die ausschließlich von LNG angetrieben werden, ausschließlich LNG zur Eigenstromversorgung nutzen und über einen ESI-SOxWert von > 99 verfügen, jedoch max. 2.000 €  Sofern ESI-Rabatt gewährt wird, gibt es keinen LNG-Rabatt.	Rabatt von 20% seit dem 1.1.2015, sofern LNG als Treibstoff genutzt wird (individueller ESI-NOx ≥31 Punkte)  Auszahlung vierteljährlich, max. 20 Anläufe pro Schiff.	<u>1.6.-31.12.2015</u> LNG-Schiffe= 20% Scrubber= 15%  <u>ab 1.1.2016:</u> LNG-Schiffe= 15% Scrubber= 10%  <u>ab 1.1.2017:</u> LNG-Schiffe= 10% Scrubber= 5%	Fahrzeuge, die ausschließlich von LNG und Methanol angetrieben werden erhalten: im ersten Anlaufjahr 50% im zweiten Anlaufjahr 25% im dritten Anlaufjahr 15% und Fahrzeuge mit einem Dual Fuel System erhalten: im ersten Anlaufjahr 25% im zweiten Anlaufjahr 12,5% im dritten Anlaufjahr 7,5%  Rabatt auf die zu zahlende RG.
<b>Hafenstrom</b>	Schiffe, die keinen LNG-Rabatt erhalten, aber auf der ESI-Website registriert sind oder ein gültiges Green Award-Zertifikat vorlegen und während der Liegezeit überwiegend Hafenstrom nutzen, erhalten einen Rabatt von 15% auf die BRZ-Anteile des Hafengeldes, jedoch max. 2.000 €	Kein Rabatt	Kein Rabatt	Kein Rabatt
<b>Green Award</b>	Bei Vorlage eines gültigen Zertifikats erhalten die Schiffe 3% Rabatt auf die BRZ-Anteile des Hafengeldes. Nur Öltankschiffe und Schiffe mit flüssigem Massengut, Chemie- und Gastanker.	<u>Öltanker/Ölproduktetanker:</u> Bei Vorlage eines gültigen Zertifikats erhalten die Schiffe mit ≥ 20.000 Tonnen Eigengewicht einen Rabatt von 6% auf das Hafengeld.  <u>Binnenschiffe</u> erhalten 15% Rabatt, wenn sie mit der Hauptmaschine unter 400 Punkten liegen und 30% Rabatt, wenn sie vor dem 17.6.14 zertifiziert wurden und für die Hauptmaschine über 400 Punkte nachweisen.	Kein Rabatt	Kein Rabatt
<b>Blauer Engel</b>	Bei Vorlage eines gültigen Zertifikats nach RAL-ZU 110 (umweltschonender Betrieb) erhalten Schiffe 2% Rabatt auf die BRZ-Anteile des Hafengeldes.	Kein Rabatt	Kein Rabatt	Kein Rabatt

<sup>1</sup> Tarif 2015, da der neue Tarif noch nicht vorliegt.