Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen 11.09.2017

**Vorlage Nr. 19/420-L/S**
**für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen**
**am 25. Oktober 2017**

# Änderung der Bremischen Hafengebührenordnung zum 01. Januar 2018

## A. Problem

Bei der letzten Änderung der Bremischen Hafengebührenordnung (HGebO) zum 01.01.2017 wurden die Raumgebühr nach § 6 und § 6a (Offshore), das Liegegeld nach § 7, das Hafengeld nach § 8 sowie die Nutzungsgebühr nach § 9 um 1% erhöht. Lediglich für die Schlachte-/Tieferanlieger musste aufgrund der Forderungen des Haushalts- und Finanzausschusses nach einer Erhöhung des Kostendeckungsgrades eine Anhebung der Gebührensätze um 5% erfolgen.

Bei Gebührenanpassungen sind Faktoren wie z. B. die wirtschaftliche Entwicklung, die Hafentarife der Konkurrenzhäfen aber auch die Forderungen der EU nach marktangemessenen und kostendeckenden Hafengebühren zu beachten. Die finanzielle Lage Bremens spielt ebenfalls eine wesentliche Rolle.
Letztendlich dienen die Gebühren nach der HGebO zu einem großen Teil der Finanzierung der Kosten für die Herstellung, Instandhaltung und Unterhaltung der bremischen Häfen und damit dem Erhalt der Konkurrenzfähigkeit zu anderen Häfen.
Nach den Forderungen der Senatorin für Finanzen sind öffentliche Gebühren regelmäßig zu überprüfen und anzuheben.
Aus diesen Gründen werden turnusmäßig die Hafengebühren zum 01.01. eines jeden Jahres angepasst.
Im Rahmen dieser Anpassung ist auch der Auftrag aus der Deputationssitzung vom 23.11.2016 abzuarbeiten, der die Prüfung nach einer kompletten Abschaffung der Kappungsgrenze beinhaltete.

## B. Lösung

Aufgrund des anhaltenden Trends in der Schifffahrt immer mehr und immer größere Containerschiffe auf den Markt zu bringen, leidet die Branche seit einigen Jahren unter Überkapazitäten und sinkenden Frachtraten. Es lastet ein starker Wettbewerbsdruck auf den einzelnen Reedereien, der in der Vergangenheit dazu geführt hat, dass sich Allianzen zwischen ehemaligen Konkurrenten gebildet haben. So beherrschen zwischenzeitlich 3 Allianzen den Weltmarkt: 2M (MSC und MAERSK) mit 35% Marktanteil, The Alliance (u.a. Hapag Lloyd und K Line) mit 28% und Ocean Alliance (u.a. Cosco, Evergreen, CMA CGM) mit 35%.

Derzeit geht man wieder von moderat steigenden Frachtraten und damit einer leichten Entspannung in 2017 aus, so dass eine Gebührenerhöhung im Rahmen der vom Statistischen Bundesamtes ermittelten Inflationsrate, die aktuell (bis Ende Juni 2017) bei Ø 1,8% liegt, zum 01.01.2018 umgesetzt werden kann.

Durch die Abschaffung der nur noch in Hamburg (derzeit 125.000 BRZ) und Wilhelmshaven (aktuell 145.000 BRZ) vorhandenen Kappungsgrenze entstehen erhebliche Mehrkosten für die Reedereien, die mit Schiffen über dieser Kappungsgrenze die Bremischen Häfen anlaufen.

Betroffen sind von der Abschaffung der Kappungsgrenze überwiegend die Großreedereien mit ihren Containerliniendiensten im Überseeverkehr. Die Reedereien MAERSK und MSC laufen regelmäßig die Bremischen Häfen mit Schiffen in einer Größenordnung von 194.308 BRZ (z. B. MSC JADE) und 194.849 BRZ (z. B. MARSTAL MAERSK) an. Für die MARSTAL MAERSK sind aktuell 29.975 € (mit Kappungsgrenze bei 125.000 BRZ) für einen Hafenanlauf zu zahlen. Nach Abschaffung der Kappungsgrenze wären es künftig 46.724,79 €.

Nach Aussage von bremenports gab es im Jahr 2016 insgesamt 288 Anläufe von Containerschiffen mit einer BRZ über der heutigen Kappungsgrenze von 125.000 BRZ. Im ersten Halbjahr 2017 waren es 138 Anläufe.

Im Rahmen der Gebührenanpassung zum 01.01.2018 wird diese Kappungsgrenze abgeschafft und die Mehrkosten, die dadurch für die Schifffahrt entstehen, werden durch die Änderung bereits bestehender Rabatte und die Gewährung neuer Rabatte weitgehend aufgefangen.

So wird es künftig für den 2ten Anlauf des Hafens innerhalb von 7 Tagen einen Rabatt von 75% auf die zu zahlende Raumgebühr geben, statt wie bisher 50%. Zusätzlich erhalten die Reedereien für die Gesamtanläufe ihrer Schiffe im Linien-

/Spezialverkehr im Überseetarif innerhalb eines Kalenderjahres einen Frequenzrabatt ab dem 150ten Anlauf in Höhe von 15% und 20% ab dem 250ten Anlauf auf die zu zahlende Raumgebühr. Dieser Rabatt wird im ersten Quartal des Folgejahres ausgezahlt. Die Überprüfung erfolgt durch die Gebührenstelle bei bremenports. Eine Antragstellung ist dafür nicht erforderlich.

Da sich der neue Frequenzrabatt überwiegend in der 2ten Jahreshälfte auf die Höhe der zu zahlenden Raumgebühr auswirkt, wurden als Basis für die Gebührenumstellung sämtliche von bremenports gemeldeten Schiffsanläufe und -abrechnungen des Kalenderjahres 2016 zugrunde gelegt.

Die Raumgebühreinnahmen von 2016 wurden dann auf den Gebührensatz von 2017 umgerechnet und in Relation zu den ab 1. Januar 2018 geltenden Gebührensatz incl. aller Rabatte gesetzt. Die errechnete durchschnittliche Mehrbelastung der Reeder liegt danach bei einer Tarifanhebung von +2%.

Nach Abschluss des Jahres 2017 erfolgt eine erneute Kontrollberechnung in Bezug auf die Mehrbelastungen der Reeder im Liniendienst Übersee. Sollte es zu erheblichen Abweichungen zu der auf Basis der 2016er Schiffsanläufe errechneten Steigerung kommen, so wird ggf. der Frequenzrabatt der HGebO im ersten Halbjahr 2018 nachgebessert.

Sofern ein Frequenzrabatt gewährt wird, kann kein Mehrverkehrsrabatt ausgezahlt werden.

Desweiteren wird im Rahmen der Abschaffung der Kappungsgrenze, zunächst beginnend mit den Verkehren im Überseetarif, auf einen Einheitstarif analog der Tarifberechnungen der Häfen der Nordrange umgestellt.

Folgende Änderungen der Bremischen Hafengebührenordnung werden mit Wirkung zum 01. Januar 2018 umgesetzt:

1. Die Raumgebühr (§ 6 HGebO)

   1.1 Überseeverkehr

   Die bisher vorhandenen gestaffelten Gebührensätze nach Schiffsgrößen werden abgeschafft. Für alle Überseeverkehre wird es ab 01.01.2018 jeweils eine Einheitsgebühr geben, die wie folgt aussieht:

   - Trampverkehr 0,4575 €/BRZ
   - Linien-/Spezialverkehr 0,2365 €/BRZ
   - Tankfahrzeuge 0,5094 €/BRZ
   - Autocarrier 0,1025 €/BRZ

- RoRo-Fahrzeuge 0,1120 €/BRZ
- Fahrzeuge mit Schüttgut 0,3095 €/BRZ (Tarif 2017 zzgl. 2%)

Hieraus ergeben sich insgesamt ca. 399.000 € prognostizierte Mehreinnahmen für Bremen in 2018. (Datenbasis 2016)

1.2 Europaverkehr/ShortSea Verkehr/sonstige Verkehre

Der durchschnittliche Verbraucherpreisindex liegt bis Ende Juni 2017 laut des Statistischen Bundesamts bei Ø 1,8%.

Die Tarife im Europa- und ShortSea-Verkehr sowie für die sonstigen Verkehre werden daher linear um 2% angehoben.

Dies führt zu Mehreinnahmen von ca. 130.900 € p.a. (Datenbasis Gebühreneinnahmen Kalenderjahr 2016).

Auch hier wird angestrebt im Rahmen der Änderung zum 01.01.2019 die Staffelung der Gebühren nach der Schiffsgröße abzuschaffen und jeweils Einheitsgebühren einzuführen.

2. Die Gebühr für die Berechnung der Offshore-Fahrzeuge nach § 6a steigt ebenfalls um 2%.

   Die Mehreinnahmen betragen jährlich ca. 3.700 €. (Hochgerechnet auf Basis der 2016er Zahlen)

3. Das Liegegeld nach § 7 erhöht sich um 2%.

   Für Reparatur- und Werftschiffe sowie Neubauten, die zur Erstausrüstung an öffentlichen Kajen in bremischen Hafen liegen, wurde zum 01.01.2017 ein um 50% reduziertes Liegegeld neu eingeführt. Die Hochrechnung dieser Mehreinnahmen basiert daher auf den Liegegeldeinnahmen bis zum 30.06.2017, da es diese Gebühreneinnahme im Jahr 2016 noch nicht gab. Für die restlichen Liegegelder wurde auf Datenbasis 2016 hochgerechnet. Die Mehreinnahmen belaufen sich danach insgesamt auf ca. 12.700 € p.a..

4. Der Gebührensatz für das Hafengeld nach § 8 wird ebenfalls um 2% angehoben.

   Im Gegensatz zu anderen Binnenhäfen wird in Bremen nur das Hafengeld berechnet und nicht noch ein zusätzliches Kai-/Ufergeld, welches sich nach der Güterart und Umschlagsmenge richtet.

   Die Binnenschifffahrt zahlt somit ab 01.01.2017 pro Anlauf 34,00 € und maximal 340,00 € pro Monat.

Die Mehreinnahmen belaufen sich auf knapp 1.500 € p.a. (Hochgerechnet auf Basis der 2016er Zahlen).

5. Für die Nutzungsgebühr (§ 9 HGebO) ergeben sich folgende Änderungen:

5.1. Die Gebühr für die Hafenfahrzeuge, Bargen, Seeschiffsassistenzschlepper, Lotsenversetz- und Bunkerboote wird um 2% erhöht.

Die Mehreinnahmen belaufen sich hierfür auf ca. 800 € p.a..

5.2. Das vom Haushalts- und Finanzausschuss geforderte Konzept zur Anpassung der Liegegebühren an der Schlachte und der Tiefer hinsichtlich des Beitrages zur Deckung der laufenden Unterhaltungskosten wurde mit Wirkung zum 01.01.2016 per Beschluss der Deputation SWAH vom 02.12.2015 umgesetzt. Seitdem wird der Gebührensatz kontinuierlich angehoben, um die geforderte Steigerung des Kostendeckungsgrades zu erreichen.

Bereits im Rahmen der letzen Erhöhung wurde der Satz um 5% angehoben und lag damit deutlich über den restlichen Erhöhungen, die bei 1% lagen.

Da es sich hier um eine für Bremen wertvolle touristische Attraktion handelt, kann nur schrittweise eine Angleichung stattfinden, zumal auch eine Tarifanhebung um 50% letztendlich nur zu einem Deckungsgrad von knapp 15% führen würde.

Die Gebühren für Fahrgastschiffe und gewerblich genutzten Fahrzeuge sowie schwimmenden Anlagen an der Schlachte/Tiefer werden daher erneut um 5% angehoben.

Die Mehreinnahmen p.a. liegen dann bei ca. 1.200 €.

6. Umweltrabatte

6.1. ESI

Grundsätzlich bleibt es bei der bestehenden Rabattregelung. Die 25 besten Schiffe pro Quartal mit einem ESI-Wert ≥ 40 Punkten erhalten pro Anlauf einen Rabatt von 15% auf die zu zahlende Raumgebühr.

Durch den Wegfall der Kappungsgrenze würde die Ausschüttungssumme unangemessen steigen (Raumgebührberechnung der Schiffe ab 01.01.2018 auf ihre volle BRZ und darauf basierend die Berechnung des ESI-Rabattes). Es wird daher ein Höchstbetrag von 4.500 € pro Anlauf für den Rabatt festgelegt. Diese Höhe entspricht dem derzeitigen

Höchstsatz eines ESI-Rabattes und liegt immer noch deutlich über dem Satz, den die HPA Hamburg (max. 1.500 €) ausschüttet.

Bei der Einführung des ESI-Rabattes im Jahre 2012 war der Grundgedanke einen Anreiz für die Reeder zu schaffen, emissionsärmere Schiffe einzusetzen. Zwischenzeitlich verkehren bereits viele Schiffe mit sehr guten ESI-Werten auf den Weltmeeren. Künftig sollen daher auch Charterer, die sich bewusst für ein Fahrzeug mit einem geringeren Schadstoffausstoß entscheiden, von diesem Umweltrabatt profitieren. Die Auszahlung erfolgt ab 01.01.2018 auf Antrag an den Gebührenschuldner und nicht mehr ausschließlich an den Reeder.

6.2. LNG

Ende 2016 liefen erstmals 2 Dual-Fuel-Autocarrier Bremerhaven an, die LNG als Treibstoff verwenden.

Um Dual Fuel-Schiffe nicht zu benachteiligen, wird sich der Rabatt für LNG künftig, wie in der ESI-Arbeitsgruppe empfohlen und in Hamburg bereits praktiziert, nach dem ESI-SOx-Wert richten und damit nach dem tatsächlichen Schadstoffausstoß des Schiffes bzw. dem Schwefelgehalt des Treibstoffs und nicht mehr rein nach der vorhandenen Antriebsart. Je geringer der Schwefelgehalt des verwendeten Treibstoffs ist, desto höher ist auch der ESI-SOx-Wert, der maximal 100 Punkte betragen kann. Für die Berechnung des ESI-SOx-Wertes ist eine Registrierung des jeweiligen Schiffes auf der Website des Environmental Ship Index notwendig.

Künftig wird pro Anlauf ein Rabatt von 20% auf die gezahlte Raumgebühr gewährt, sofern das Schiff den ESI-SOx-Wert > 98 erreicht, höchstens allerdings 6.000 €. Auch hier liegt Bremen deutlich über den Sätzen von Hamburg.

Der Rabatt wird dem Gebührenschuldner gewährt und es gibt keine Beschränkung mehr auf die ersten 3 Anlaufjahre.

Die Gewährung des LNG-Rabatts schließt einen Anspruch auf einen zusätzlichen ESI-Rabatt aus.

7. Die Fahrtkosten für die Hafenlotsen Bremerhaven im Zusammenhang mit einer Lotsung (§ 12 Abs. 10 Nr. 2 HGebO) wurden zuletzt zum 01. Januar 2011 von 14,50 € auf 16,50 € angehoben. Diese Fahrten erfolgen mit dem Taxi. In den letzten Jahren sind die Preise für Taxifahrten enorm gestiegen, insbesondere im Jahr 2015. Die Anhebung dieser Fahrtkostenpauschale wurde in Absprache mit den Hafenlotsen im Jahr 2016 zunächst ausgesetzt, soll jetzt aber nachgeholt werden. Die Pauschale steigt auf 18,50 €.
8. <u>Wesentliche redaktionelle Änderungen</u>
   8.1. Die Definitionen für Kreuzfahrtschiffe, ESI und ESI-SOx-Wert werden geändert bzw. neu aufgenommen. (§ 2)
   8.2. Im § 3 werden künftig ausschließlich Berechnungsmaßstäbe für die Erhebung der Hafengebühren geregelt.
   8.3. Es wird ein neuer § 3a eingefügt, der noch einmal explizit regelt, wer Gebührenschuldner ist und dass es bei Hafengebühren die gesamtschuldnerische Haftung gibt.
   8.4. Neu eingefügt wird § 3b, der alle Gebührenermäßigungen sowie den neuen Frequenzrabatt, den Rabatt für den 2ten Anlauf und die Umweltrabatte regelt. Die bisherige Anlage 2 fließt in den § 3b ein.
   8.5. Die Bezeichnung „Fahrgastschiffe“ im § 6 wird geändert auf „Kreuzfahrtschiffe“ um eine klare Abgrenzung zu den restlichen Fahrgastschiffen (§ 9) zu schaffen. Hierfür wird auch eine neue Begriffsdefinition im § 2 aufgenommen.

Die Bremische Handelskammer hat die Änderungen zur Kenntnis genommen und sich, wie in Anlage 2 dargestellt, geäußert.

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

Die Gender-Aspekte wurden geprüft. Die geplante Änderung der Hafengebührenordnung hat keinerlei Einfluss auf die Gleichstellung der Geschlechter in politischer, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Hinsicht.

Auf Basis der von der Gebührenstelle gelieferten Daten von 2016 werden Mehreinnahmen in Höhe von insgesamt ca. 550 T€ für das Haushaltsjahr 2018 erwartet.

## D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

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

## E. Beschlussvorschlag

Die Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stimmen der Änderung der Bremischen Hafengebührenordnung mit Wirkung zum 01. Januar 2018 zu.

Anlagen

1. Verordnung zur Änderung der Bremischen Hafengebührenordnung
2. Stellungnahme der Handelskammer und deren Bewertung

Anlage 1

# Gesetzblatt
# der
# Freien Hansestadt Bremen

| 2017 | Verkündet am | Nr. |
|---|---|---|
| | | |

**Verordnung zur Änderung der Bremischen Hafengebührenordnung**

Vom 2017

Aufgrund des § 16 Absatz 2 Nummer 1 und 2 des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes vom 21. November 2000 (Brem.GBl. S. 437, 488; 2002 S. 3 — 9511-a-1), das zuletzt durch Gesetz vom 1. März 2016 (Brem.GBl. S. 85) geändert worden ist, wird nach Anhörung der Handelskammer verordnet:

**Artikel 1**

Die Bremischen Hafengebührenordnung vom 15. März 2006 (Brem.GBl. S. 135, 157, 363 — 9511-d-1), die zuletzt durch Verordnung vom 1. März 2017 (Brem.GBl. S. 94) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

   a) Nach der Angabe zu § 3 werden folgende Angaben eingefügt:

      „§ 3a Gebührenschuldner
      § 3b Gebührenermäßigungen“.

   b) Die Angaben zu den Anlagen 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

      „Anlage 2 Kostenübernahme für die Standardentsorgung“.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Nach Nummer 13a wird folgende Nummer 13b eingefügt:

      „13b. Kreuzfahrtschiffe
      Fahrzeuge, die mehrtägige Seereisen für Personen durchführen und dabei mehrere Häfen zu touristischen Reisezwecken anlaufen.“

   b) Nummer 33 wird wie folgt gefasst:

      „33. ESI
      Der Environmental Ship Index (ESI) dient als Bemessungsgrundlage für die Bewertung der Schadstoffemissionen von Schiffen, wobei der Wert Null als Untergrenze der Einhaltung der Bestimmungen der jeweils geltenden IMO-Regelungen entspricht und der Wert Einhundert als Obergrenze erreicht werden kann, wenn keine der im ESI berücksichtigten Emissionen auftreten.“

c) Nach Nummer 33 wird folgende Nummer 33a eingefügt:

„33a. ESI-SOx-Wert
Der Environmental Ship Index-SOx-Wert (ESI-SOx-Wert) ist eine Komponente des ESI. Der ESI-SOx-Wert stellt dar, inwieweit ein Schiff die geltenden IMO-Regelungen bezüglich der Schwefelgehalte von Schiffstreibstoff unterschreitet. Bei einem Wert von Null werden die gesetzlichen Anforderungen erreicht, wird kein SOx emittiert, können 100 Punkte erreicht werden.“

d) Die Nummer 35 wird aufgehoben.

3. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3

**Berechnungsmaßstäbe**

(1) Der Berechnungsmaßstab ist bei:

1. Fahrzeugen im Seeverkehr in der Regel die BRZ;
2. Open-Top-Fahrzeugen die im ITC `69 ausgewiesene reduzierte BRZ;
3. sonstigen nicht vermessenen Fahrzeugen zu ermitteln;
4. Fahrzeugen im Binnenverkehr, die nicht umschlagen, die Tragfähigkeit in Tonnen;
5. Sportfahrzeugen und Traditionsschiffen die Länge in Metern über alles;
6. gewerblich genutzten Fahrzeugen und schwimmenden Anlagen die Quadratmeterzahl, die sich aus dem Produkt aus Länge über alles und Breite über alles ergibt.

(2) Die Berechnungsgrundlage des Fahrzeuges ist das gemeldete Fahrtgebiet.

(3) Bei Gebühren, die zusätzlich nach Zeitabschnitten berechnet werden, ist für angefangene Zeitabschnitte die volle Gebühr zu entrichten.

(4) Werden bei den Raumgebühren mehrere Gebührentatbestände gleichzeitig erfüllt, gilt der höhere Gebührensatz.“

4. Nach § 3 werden folgende §§ 3a und 3b eingefügt:

„§ 3a

**Gebührenschuldner**

(1) Zur Zahlung der Hafenabgaben ist derjenige verpflichtet,

1. dem die Benutzung des Hafengebietes im Lande Bremen individuell zurechenbar ist oder der diese veranlasst hat,

2. der die Gebührenschuld eines anderen durch eine gegenüber der Behörde abgegebenen oder ihr mitgeteilten Erklärung übernommen hat oder

3. der für die Gebührenschuld eines anderen kraft Gesetzes haftet.

(2) Gebührenschuldner nach Absatz 1 sind insbesondere:

1. der Reeder,

2. der Charterer und

3. der Eigner.

(3) Mehrere Gebührenschuldner haften als Gesamtschuldner.

§ 3b

**Gebührenermäßigungen**

(1) Fahrzeuge im Überseeverkehr, die nach Verlassen der bremischen Häfen dieselben innerhalb von 7 Tagen aus europäischen Häfen kommend erneut anlaufen, erhalten für ihren zweiten Anlauf einen Rabatt von 75 Prozent auf die zu zahlende Raumgebühr, wenn es sich um denselben Gebührenschuldner handelt.

(2) Raumgebührpflichtige Fahrzeuge, die das bremische Hafengebiet länger als 5 Tage benutzen, zahlen für jeden weiteren angefangenen Zeitraum von 10 Tagen 50 Prozent des jeweiligen Gebührensatzes.

(3) Reeder oder Charterer, deren Fahrzeuge nach dem Tarif Linienverkehr/ Spezialverkehr im Überseeverkehr abgerechnet werden, erhalten folgenden Frequenzrabatt auf die zu zahlende Raumgebühr für das Kalenderjahr:

| | |
|---|---|
| 150. bis 249. Anlauf | 15 Prozent |
| ab 250. Anlauf | 20 Prozent |

Der Frequenzrabatt wird zum Jahresende gewährt. Sofern ein Frequenzrabatt gewährt wird, wird kein Mehrverkehrsrabatt nach Absatz 5 Nummer 1 gewährt.

(4) Reeder oder Charterer, deren Kreuzfahrtschiffe die bremischen Häfen anlaufen, erhalten für ihren ersten Anlauf sowie alle Stop-over-Anläufe einen Willkommens-Rabatt von 50 Prozent auf die zu zahlende Raumgebühr. Folgende Frequenzrabatte auf die zu zahlende Raumgebühr werden für das Kalenderjahr gewährt:

| | |
|---|---|
| 3. bis 10. Anlauf | 25 Prozent |
| 11. bis 20. Anlauf | 30 Prozent |
| 21. bis 30. Anlauf* | 40 Prozent |
| ab 31. Anlauf* | 50 Prozent |

* auf alle Anläufe mit Ausnahme der Anläufe, bei denen bereits der Willkommens-Rabatt gewährt wurde.

(5) Mit Ausnahme für Fahrzeuge, die für die Offshore-Industrie aktiv sind, kann bremenports auf Antrag eine Ermäßigung der Raumgebühr gewähren. Der Antrag ist bis zum 31. März eines Jahres für das vorherige Kalenderjahr bei bremenports einzu-

reichen. Dies kann auch auf elektronischem Wege erfolgen. Ein Rabatt wird unter folgenden Voraussetzungen gewährt:

1. **Mehrverkehrs-Rabatt**
   Der Reeder oder Charterer hat Mehrverkehr nachzuweisen. Mehrverkehr eines Reeders oder Charterers ist die Entstehung von Mehreinnahmen bei der Raumgebühr durch

   a) Einsatz größerer Schiffe,

   b) Einrichtung neuer Verkehre oder

   c) Steigerung der Anläufe

   im Vergleich des abgelaufenen Kalenderjahres zum Vorjahr. Diese Überprüfung nimmt bremenports vor. Die Ermäßigung beträgt maximal 50 Prozent auf die zu zahlende Raumgebühr für den ermittelten Mehrverkehr. Sofern ein Frequenzrabatt nach Absatz 3 gewährt wird, wird kein Mehrverkehrsrabatt gewährt.

2. **ESI (Environmental Ship Index)-Rabatt**
   Insgesamt 25 Schiffe mit dem besten ESI-Wert ≥ 40 Punkten erhalten pro Quartal einen Rabatt von 15 Prozent pro Anlauf, jedoch maximal 4 500 Euro. Der Rabatt wird zum Jahresende gewährt. Antragsberechtigt ist der Gebührenschuldner. Die Überprüfung nimmt bremenports vor. Sofern ein LNG-Rabatt nach Nummer 3 gewährt wird, wird kein ESI-Rabatt gewährt.

3. **LNG-Rabatt**
   Fahrzeuge, die ausschließlich von LNG oder Methanol angetrieben werden und über einen ESI-SOx-Wert > 98 verfügen, erhalten einen Rabatt von 20 Prozent pro Anlauf, jedoch maximal 6 000 Euro. Der Rabatt wird zum Jahresende gewährt. Antragsberechtigt ist der Gebührenschuldner. Die Überprüfung nimmt bremenports vor. Sofern ein ESI-Rabatt nach Nummer 2 gewährt wird, wird kein LNG-Rabatt gewährt.

5. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6

**Raumgebühr**

Die Raumgebühr wird für einen Zeitraum von fünf Tagen von Fahrzeugen im Seeverkehr erhoben, die im Hafen zu Erwerbszwecken umschlagen.

| Gebührentatbestand | Gebührensatz in Euro BRZ |
|---|---|
| **<u>Short Sea Verkehr</u>** | |
| Fahrzeuge bis 7 000 BRZ | 0,0325 |
| Fahrzeuge bis 14 000 BRZ | 0,0664 |
| Fahrzeuge bis 21 000 BRZ | 0,0837 |
| Fahrzeuge über 21 000 BRZ | 0,1012 |

| | |
|---|---|
| **Europaverkehr** | |
| **Trampverkehr** | |
| Fahrzeuge bis 7 000 BRZ | 0,1217 |
| Fahrzeuge über 7 000 BRZ | 0,2547 |
| **Linienverkehr/Spezialverkehr** | |
| Fahrzeuge bis 7 000 BRZ | 0,0603 |
| Fahrzeuge bis 14 000 BRZ | 0,1207 |
| Fahrzeuge bis 21 000 BRZ | 0,1808 |
| Fahrzeuge über 21 000 BRZ | 0,2109 |
| **Tankfahrzeuge** | |
| Fahrzeuge bis 700 BRZ | 0,1616 |
| Fahrzeuge über 700 BRZ | 0,2735 |
| **Autocarrier** | |
| Fahrzeuge bis 20 000 BRZ | 0,0357 |
| Fahrzeuge bis 40 000 BRZ | 0,0387 |
| Fahrzeuge über 40 000 BRZ | 0,0443 |
| **Ro-Ro Fahrzeuge** | |
| Fahrzeuge bis 10 000 BRZ | 0,0443 |
| Fahrzeuge bis 20 000 BRZ | 0,0445 |
| Fahrzeuge über 20 000 BRZ | 0,0501 |
| **Fahrzeuge mit Schüttgut** | 0,1399 |
| **Überseeverkehr** | |
| **Trampverkehr** | 0,4575 |
| **Linienverkehr/Spezialverkehr** | 0,2365 |
| **Tankfahrzeuge** | 0,5094 |
| **Autocarrier** | 0,1025 |
| **Ro-Ro Fahrzeuge** | 0,1120 |
| **Fahrzeuge mit Schüttgut** | 0,3095 |
| **Sonstige Verkehre** | |
| **Kühlschiffe** | 0,2834 |
| **Kreuzfahrtschiffe** | 0,2428 |
| **Fahrzeuge, die ausschließlich den Weserhafen Bremen Hemelingen anlaufen** | 0,1399 |
| **Fahrzeuge, bei Anlauf von öffentlichen niedersächsischen Weserhäfen** | |
| **Ein Weserhafen** | |
| Fahrzeuge bis 4 000 BRZ | 0,1243 |

| | |
|---|---|
| Fahrzeuge über 4 000 BRZ | 0,2647 |
| **Zwei Weserhäfen** | |
| Fahrzeuge bis 4 000 BRZ | 0,0844 |
| Fahrzeuge über 4 000 BRZ | 0,1766 |

“

6. § 6a Absatz 1 und 2 wird wie folgt geändert:

„(1) Fahrzeuge der Offshore-Industrie zahlen für jeden Anlauf der Häfen folgende Gebühren:

| Gebührentatbestand | Zeitraum | Bemessungs-grundlage | Gebührensatz in Euro pro BRZ |
|---|---|---|---|
| Installationsschiffe | für maximal 2 Tage pro angefangenen Tag | | 0,5314 |
| Besondere Fahrzeuge | für maximal 5 Tage pro angefangenen Tag | | 0,0409 |
| Sonstige Fahrzeuge und Einheiten | für maximal 5 Tage pro angefangenen Tag | bis 1 000 BRZ<br>über 1 000 BRZ | 1,5762<br>0,0409 |

Nach Ablauf des Berechnungszeitraums wird Liegegeld nach § 7 berechnet.

(2) Fahrzeuge der Offshore-Industrie zahlen für jeden Hafenanlauf, wenn sie in und zwischen den Hafengruppen Bremen-Stadt und Bremerhaven verkehren und Lade- und Löscharbeiten durchführen, folgende Gebühren:

| Gebührentatbestand | Gebührensatz in Euro pro BRZ |
|---|---|
| Installationsschiffe, besondere Fahrzeuge, sonstige Fahrzeuge und Einheiten | 0,0315 |

“

7. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Von Fahrzeugen im Seeverkehr, die nicht umschlagen, ist Liegegeld zu entrichten. Fahrzeuge der Offshore-Industrie zahlen Liegegeld, soweit sie nicht nach § 6a gebührenpflichtig sind.

| Gebührentatbestand | Bemessungsgrundlage | Gebührensatz in Euro |
|---|---|---|
| Fahrzeuge im Seeverkehr und Fahrzeuge, die in der Offshore-Industrie aktiv sind | bis zu 7 Tagen und pro BRZ pro 7 Tage jedoch mindestens 50 Euro | 0,0536 |
| | ab dem 8. Tag und pro BRZ pro 7 Tage jedoch mindestens 50,00 Euro | 0,0590 |
| | ab dem 15. Tag und pro BRZ pro 7 Tage jedoch mindestens 50,00 Euro | 0,0707 |

| Gebührentatbestand | Bemessungsgrundlage | Gebührensatz in Euro |
|---|---|---|
| | ab dem 22. Tag und pro BRZ pro 7 Tage jedoch mindestens 50,00 Euro | 0,0848 |

”

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Von Fahrzeugen im Binnenverkehr, die nicht umschlagen, Sportfahrzeugen und Traditionsschiffen ist folgendes Liegegeld zu entrichten.

| Gebührentatbestand | Zeitraum | Bemessungsgrundlage | Gebührensatz in Euro |
|---|---|---|---|
| Fahrzeuge im Binnenverkehr | ab dem 15. Tag pro 14 Tage | pro Tonne Tragfähigkeit | 0,0515 |
| Sportfahrzeuge und Traditionsschiffe | pro angefangener Tag | pro Meter Länge über alles | 1,0300 |

“

8. §§ 8 und 9 werden wie folgt gefasst:

„§ 8

**Hafengeld**

Ein Hafengeld ist von Fahrzeugen im Binnenverkehr, die im Hafen zu Erwerbszwecken umschlagen, zu entrichten.

| Gebührentatbestand | Bemessungsgrundlage | Gebührensatz in Euro |
|---|---|---|
| Fahrzeuge im Binnenverkehr | pro Anlauf<br>maximal pro Monat | 34,00<br>340,00 |

§ 9

**Nutzungsgebühr**

Die Nutzungsgebühr ist zu entrichten von:

1. Fahrtgastschiffen, die nicht raumgebührenpflichtig sind und im Hafengebiet Anlagen nutzen. Im Raum Bremen-Nord gelten vier Anlagen als eine Einheit. Die Jahresgebühr beträgt 3,48 Euro je zugelassenen Passagier.

2. sonstige Nutzer der Anlagen und Wasserflächen

| Bemessungsgrundlage | Gebührensatz in Euro |
|---|---|
| **Hafenfahrzeuge** | |
| Jahrespauschalgebühr | |
| je Hafenfahrzeug bis 200 t Tragfähigkeit | 89,61 |
| zuzüglich für je angefangene weitere 100 t Tragfähigkeit | 44,81 |
| **Bargen vom Fahrzeug im Seeverkehr ausgebracht** | |
| je Barge bis 500 t Tragfähigkeit | 108,98 |
| je Barge über 500 t Tragfähigkeit | 217,69 |
| **Seeschiffsassistenzschlepper** | |
| Jahrespauschalgebühr | 532,61 |
| **Lotsenversetzboote** | |
| Jahrespauschalgebühr | 532,61 |
| **Bunkerboote** | |
| Jahrespauschalgebühr | 455,70 |
| **Gewerblich genutzte Fahrzeuge und schwimmende Anlagen** | |
| je m² und Monat, mindestens 66,00 Euro pro Monat | 0,56 |

„

9. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Seeschiffe, die eine Entsorgungsabgabe für ölhaltige Schiffsbetriebsabfälle und Rückstände aus der Abgasreinigung entrichtet haben, erwerben einen Anspruch auf Kostenübernahme für die Standardentsorgung gemäß Anlage 2.“

10. In § 12 Absatz 10 Nummer 2 wird die Angabe „16,50 Euro“ durch die Angabe „18,50 Euro“ ersetzt.

11. Anlage 2 wird aufgehoben.

12. Anlage 3 wird Anlage 2 und die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Anlage 2 (zu § 10 Absatz 7)“

**Artikel 2**

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2018 in Kraft.

Bremen, den

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

**Anlage 2**

**Stellungnahme der Handelskammer Bremen gemäß § 16 Abs. 2 Bremisches Hafenbetriebsgesetz und deren Bewertung**

Die Handelskammer Bremen (HK) ist gemäß § 16 Abs. 2 Bremisches Hafenbetriebsgesetz am 28. August 2017 um Stellungnahme gebeten worden und hat sich mit Schreiben vom 08. September 2017 wie folgt geäußert:

1. Die allgemeine Tarifanhebung um 2 Prozent orientiert sich an der Entwicklung der Inflationsrate in Deutschland. Dies halten wir vom Grundsatz für vertretbar.
2. Dass die ESI-Umweltrabatte in Bremen und Bremerhaven höher als in Hamburg liegen, begrüßen wir. Dies könnte aus unserer Sicht in der Außenkommunikation der bremischen Häfen noch stärker als bislang dargestellt werden.
3. Zudem begrüßen wir das Ziel, die geplante Abschaffung der Kappungsgrenze durch den Frequenzrabatt im Wesentlichen kostenneutral aufzufangen.
4. Da wir nicht über die notwendigen Daten verfügen und uns diese auch nicht mitgeliefert bzw. im Vorfeld näher erläutert wurden, können wir die angestrebte Kostenneutralität leider im Einzelnen nicht nachvollziehen.
5. Wir gehen aber zunächst davon aus, dass hier richtig gerechnet wurde. Sollte sich das im Nachhinein anders darstellen, müsste der Frequenzrabatt ggf. noch einmal kurzfristig nachjustiert werden. Dies wird im Entwurf der Deputationsvorlage von Ihnen ja auch bereits berücksichtigt.
6. Sehr problematisch ist, dass der Frequenzrabatt frühestens im ersten Quartal des Folgejahres ausgezahlt werden soll: Die Reeder müssten im Vergleich zu heute erhebliche Mittel zunächst vorfinanzieren. Ein solches „Vorkasse-System“ würde zu großen Wettbewerbsnachteilen Bremerhavens gegenüber Hamburg und Wilhelmshaven führen.
7. Aus unserer Sicht müssen die Rabatte im Laufe des Jahres kontinuierlich an die Reeder ausgezahlt werden. Wir bitten Sie deshalb eindringlich, dies noch in die Hafengebührenordnung mit einzubauen.

<u>Die Stellungnahme der HK wird vom Ressort wie folgt bewertet</u>:

zu 1. Die HK hält die durchschnittliche Anhebung der Hafengebühren um 2% für vertretbar.

zu 2. Die im Vergleich zu Hamburg höheren Umwelt-Rabatte werden positiv von der HK bewertet. Dies sollte künftig noch mehr in der Öffentlichkeit dargestellt werden.

zu 3. Der Ansatz, die Abschaffung der Kappungsgrenze weitgehend kostenneutral zu gestalten, wird seitens der HK ebenfalls begrüßt.

zu 4. und 5. Hier ist anzuführen, dass keine absolute Kostenneutralität angestrebt wird, sondern vielmehr, dass sich die verbleibende Mehrbelastung der Reeder im Rahmen einer durchschnittlichen Anhebung des Gebührensatzes von 2% bewegen soll.

Da sämtliche Berechnungen auf dem Jahresergebnis von 2016 basieren, wird zu Beginn des Jahres 2018 eine erneute Überprüfung der Linien-/Spezialverkehre im Überseeverkehr auf Basis der Zahlen von 2017 für alle Reedereien erfolgen. Sollte diese Kontrollberechnung ergeben, dass die durchschnittliche Kostensteigerung weit über den beabsichtigten 2% liegt, wird der Frequenzrabatt entsprechend durch eine Änderung der HGebO nachgebessert.

zu 6. und 7. Nach Aussage der Handelskammer führt die nachträgliche Ausschüttung des Frequenzrabattes zu großen Wettbewerbsnachteilen ggü. Hamburg und Wilhelmshaven.

Dies kann so nicht bestätigt werden.

In Hamburg gibt es keinen Frequenzrabatt für Vollcontainerschiffe im Liniendienst, sondern nur den nachgelagerten Mehrverkehrsrabatt (kein sofortiger Abzug). Diesen Mehrverkehrsrabatt erhält ein Hafennutzer, wenn er innerhalb eines Kalenderjahres zusätzliche oder größere Schiffe zum Einsatz bringt. Die Ermäßigung wird nur gewährt, wenn die Verkehre eines Kalenderjahres (gemessen in BRZ) höher waren als die in jedem anderen der letzten 10 vorangegangenen Kalenderjahre.

In Wilhelmshaven wird bis zum 05.08.2018 noch der 50%ige Startrabatt gewährt, der jedoch nicht vergleichbar ist mit dem von Bremen neu eingeführten Frequenzrabatt.

In Rotterdam wird der Frequenzrabatt auf Antrag gewährt, welcher bis zum 1.7. des Folgejahres eingereicht werden muss. Auch hier findet die nachträgliche Ausschüttung statt.

Die von der HK kritisierte Vorfinanzierung durch die Reedereien hält sich auch im Rahmen, da der neue Frequenzrabatt in den Bremischen Häfen erst ab dem 150ten Anlauf zum Tragen kommt und damit zum deutlich größeren Teil erst in der zweiten Jahreshälfte. Letztendlich ist die zusätzliche Belastung nur im Jahr der Einführung des neuen Frequenzrabattes spürbar, da in den Folgejahren kontinuierlich eine Ausschüttung dieses Rabattes stattfindet, der die Gebührenforderungen des jeweiligen Jahres reduziert.