

Vorlage Nr.19/611-L
für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Land)
am 25. Oktober 2018

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

Bürgerschaftsantrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, der SPD und der
CDU vom 30.08.2018 (Drucksache 19/1617)

A. Problem

Die Bremische Bürgerschaft hat in ihren Sitzungen vom 28. bis 30. August 2018 den Antrag „Umweltbezogenen Anteil bei den Hafengebühren für die bremischen Häfen stärken, Landstrom ausbauen“ der Fraktionen Bündnis90/DIE GRÜNEN, der SPD und der CDU beschlossen und an den Senat weitergeleitet:

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 bis 3 im Rahmen der turnusmäßigen Änderung der Hafengebührenordnung zum 1. Januar 2019 zu berichten.
6. sich in Abstimmung mit der Weltschifffahrtsorganisation 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.

Der Senat hat in seiner Sitzung vom 4. September 2018 Kenntnis genommen und den Beschluss der Bürgerschaft (Landtag) an den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

(federführend) und den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zur weiteren Veranlassung überwiesen.

B. Lösung

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (federführend) und der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr haben sich mit der Fragestellung auseinandergesetzt und berichten über das Ergebnis wie folgt:

Der Schutz von Umwelt und Gesundheit sowie der Ausgleich zwischen Ökonomie und Ökologie in den bremischen Häfen ist ein wichtiges Anliegen und wird durch die greenports Strategie stetig verfolgt.

Auch wenn die Hafengebühren nur einen geringen Teil der Transport- und Hafenkosten eines Schiffes ausmachen, sind Umweltrabatte ein möglicher Ansatzpunkt zur Förderung des Einsatzes von emissionsärmeren Schiffen. Durch die 2012 in der Bremischen Hafengebührenordnung verankerte Umweltkomponente ESI (Environmental Ship Index) wird der Schifffahrt ein solcher Anreiz gegeben. Zum 01. Januar 2016 wurde ein zusätzlicher Rabatt für mit Flüssiggas (LNG/liquefied natural gas) bzw. Methanol betriebene Schiffe bzw. Schiffe mit einem Dual Fuel System in die Gebührenordnung aufgenommen.

Aktuell erfolgt die Stromversorgung von Schiffen während der Liegezeiten in den Häfen über die eigenen Hilfsdieselmotoren der Schiffe unter Verwendung von Mineralöl (Marine Gas Oil, MGO). Landstromnutzung in den Häfen kann unter bestimmten Umständen ein möglicher Weg sein, Schadstoffemissionen in den Häfen zu verringern. Bislang ist diese Form der Stromversorgung allerdings für die Häfen unwirtschaftlich. Dennoch steht Bremen seit geraumer Zeit im Gespräch mit der Firma Becker Marine Systems, die Interesse hat, im Rahmen eines vom Bund geförderten Projektes, sogenannte PowerPacs in den Bremischen Häfen zu stationieren, mit deren Hilfe relativ flexibel auf die Nachfrage nach Landstrom reagiert werden könnte. Ob hieran ein Kundeninteresse und mithin ein Nutzungspotenzial besteht, wird in Abstimmung mit den Terminalbetreibern geprüft.

Der Umwelteffekt von Landstromeinrichtungen greift lediglich während der Hafentiegezeit und nur, wenn ein Direktbezug von Strom aus Erneuerbaren Energien gewährleistet ist. Während der übrigen Betriebszeit der Schiffe wird dagegen kein Umweltnutzen erzielt. Daher war es immer Position des Bremer Senats, Technologien und Treibstoffe zu fördern, die die Schadstoffemissionen und den Anfall an Treibhausgasen global reduzieren und weltweit positive Auswirkungen nicht nur in den Häfen, sondern über den weit überwiegenden Schiffseinsatz auf den Meeren erzielen können.

Zu den einzelnen Punkten des Antrags:

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.

Im Rahmen der jährlichen Anpassung der bremischen Hafengebührenordnung wird stets geprüft, ob aufgrund von nationalen, internationalen rechtlichen oder umweltpolitischen Vorgaben sowie sonstigen Entwicklungen eine Anpassung der Umweltrabatte in Bremen notwendig wird.

Der Environmental Ship Index (ESI) wurde im Jahr 2008 durch die World Ports Climate Initiative (WPCI) initiiert. Die Häfen von Le Havre, Bremen, Hamburg, Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam haben gemeinsam mit der International Association of Ports and Harbors (IAPH), einer Interessenorganisation von über 200 Häfen weltweit, den ESI letztendlich konzipiert und zu Beginn des Jahres 2011 unter Einbindung der Reeder für die Seeschifffahrt eingeführt. Dieser Index setzt sich aus Teilbewertungen für den Ausstoß von Stick-, Schwefel- und Kohlendioxid zusammen. Er bewegt sich zwischen 0 und 100, wobei

0 den gesetzlichen Grenzwerten entspricht, die sich aus den festgelegten internationalen Richtwerten ergeben und jeder Wert über Null bereits eine Verbesserung darstellt. Es wird somit eine internationale Vergleichbarkeit im Bereich der Schiffsemissionen gewährleistet. Schiffseigner und Reeder können sich freiwillig und kostenlos mit den notwendigen Daten auf der entsprechenden Homepage registrieren lassen und erhalten so eine ESI-Zertifizierung für ihr Schiff, die die Grundlage für den Rabatt darstellt.

In den Bremischen Häfen wurde der ESI-Rabatt zum 01.01.2012 eingeführt und von zunächst 5 bzw. 10% auf zwischenzeitlich 15% angehoben, sofern ESI-Werte von über 40 erreicht werden. Ein weiterer Umweltrabatt wurde zum 01.01.2016 für LNG-/Dual Fuel-Schiffe eingeführt. Dieser war zunächst auf die ersten drei Anlaufjahre begrenzt, wurde aber zum 01.01.2018 umgestellt auf einen unbefristeten Rabatt von 20% pro Anlauf.

Fazit: Die Ausweitung des umweltbezogenen Anteils bei den Hafengebühren unter Einbeziehung des ESI-Rabattes ist aufgrund des Rechtscharakters (nähere Ausführungen dazu unter Punkt 2) der bremischen Hafenabgaben nicht möglich (öffentlich-rechtliche Gebühr), jedoch die Fortschreibung und Aktualisierung der Gewährung von Umweltrabatten auf die zu zahlende Raumgebühr.

2. das Hamburger Modell einer zusätzlichen Umweltkomponente sowohl rechtlich wie vom Verwaltungsaufwand her zu bewerten.

Bei dem Hafengeld in Hamburg handelt es sich um private Entgelte, die aufgrund eines Vertrags berechnet werden, während die Forderungen nach der Bremischen Hafengebührenordnung dagegen eine öffentlich-rechtliche Geldleistung sind, die aus Anlass einer individuell zurechenbaren öffentlichen Leistung dem Schuldner einseitig auferlegt wird und die dazu bestimmt ist, die Kosten dieser Leistung ganz oder zumindest teilweise zu decken. Es gilt hier das Äquivalenzprinzip. Eine sogenannte „Strafgebühr“ wie die neue Umweltkomponente in Hamburg widerspricht dem Grundsatz einer öffentlich-rechtlichen Gebühr. Des Weiteren verursacht das neue Hamburger Modell einen nicht unerheblichen Verwaltungsmehraufwand/-mehrkosten, da es sich um ein aufwendiges Berechnungsverfahren handelt.

Neben den rechtlichen Gründen, die gegen eine Umweltabgabe bzw. eine Malusregelung im Rahmen der Hafengebührenordnung sprechen, gibt es eine Reihe von inhaltlich dagegensprechenden Gründen, wie z.B. die Fragwürdigkeit der Bezugsebene/Verlagerung der Verantwortlichkeit für die Weltmeere auf die Häfen, Heterogenität der Häfen, Kalkulationsungewissheit auf Kosten der Steuerzahler bei kommunalen Häfen bzw. für den Hafenbetreiber bei Privathäfen sowie die Gefahr von Mitnahmeeffekten. Dies ist bereits umfangreich geprüft worden in zwei Studien, die im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr und des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen erstellt wurden:

- „Ökonomische Anreizsysteme für einen umweltfreundlichen Seeverkehr“ durch die Bremer Gesellschaft für Angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr (GAUSS) und Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), 2002
- „Quality Shipping and Fair Pricing in Transport“ – Empfehlungen für ein integratives und international einsetzbares Anreizsystem durch Agentur für Innovation und Nachhaltigkeit im Seeverkehr (AINS) und Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), 2016

Stattdessen wurde in den Studien dafür geworben, ein Modell für ein Anreizsystem zu entwickeln, das behördlich organisiert und transnational bzw. bestenfalls international verankert ist und einen integrativen Charakter in Bezug auf andere Anreizsysteme aufweist. In dem Modell Quality Shipping wurde eine Umweltabgabe auf Basis der Schiffsmerkmale Tragfähigkeit (TDW) und Motorenleistung (KW) vorgeschlagen. Beide Größen reflektieren wesentlich den Einfluss eines Schiffes auf die Umwelt. Die sich daraus ergebende Abgabe wird von Schiffen, die im Vergleich zum international verbindlichen Mindeststandard der IMO

keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz der Umwelt vorweisen können, zu 100% erhoben. Schiffe mit besonderen Eigenschaften zur Schiffssicherheit und/oder zum Umweltschutz erhalten Rabatte, die bei vorbildlichen Schiffen einen Großteil der Abgabe ausmachen können. Die Abgaben werden in Abhängigkeit von den gefahrenen Seestrecken berechnet. Die Summe der Abgaben aller Schiffe für das Befahren der Seewasserstraßen in einem Jahr deckt ganz oder teilweise die jährlichen Kosten für die Bereitstellung der Seeverkehrsinfrastruktur ab.

Das System wurde zweckgebunden mit der Finanzierung der Seeverkehrsinfrastruktur verknüpft, weil diese dem Schutz der Küstenregionen dient. Da Seeverkehrsinfrastrukturen von allen Küstenstaaten vorgehalten werden, eignen sie sich im Rahmen einer internationalen Umsetzung, die für die Schifffahrt unabdingbar ist.

Neben einer zentralen Erhebung der Abgabe wurden hierbei u.a. folgende Vorteile gesehen:

- Der Bezug auf das Schiff ist gerechter als bei Hafengebühren (Verursacherprinzip)
- Es können auch Schiffe einbezogen werden, die keine Hafengebühren bezahlen
- Das Erreichen von Zielen im Umweltschutz ist gut steuerbar
- Bestehende Anreizsysteme sind integrierbar
- Die Schiffsleitung wird administrativ wenig belastet
- Die Hafenverwaltung wird administrativ nicht belastet
- Die Abgabe berührt den Hafenwettbewerb nicht.

Zurzeit wird angestrebt, das Modell international weiterzuentwickeln.

Fazit: Aufgrund fehlender rechtlicher Grundlagen und der für die Hafenkunden nur schwer nachvollziehbaren Berechnung der Umweltrabatte des Hamburger Modells, wobei diese Umweltrabatte lediglich auf die zu zahlende Umweltkomponente gewährt werden und nicht auf das zu zahlende Hafengeld, wird die Beibehaltung und Fortschreibung der aktuellen bremischen Umweltrabatte empfohlen, zumal der tatsächlich ausgezahlte Rabatt und mithin der Umwelt-Anreiz in Bremen deutlich höher ist.

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.

Die Aussage über die bestehende Regelung, dass nur die 25 besten Schiffe den ESI-Rabatt erhalten, ist so nicht korrekt. In Bremen erhalten die 25 besten Schiffe mit einem ESI-Wert ≥ 40 pro Quartal den ESI-Rabatt auf jeden ihrer Anläufe. So wurden im Jahr 2017 insgesamt 185 Schiffsanläufe rabattiert.

2015 lag der gesetzliche Anspruch auf den ESI-Rabatt im Lande Bremen noch bei 5 und 10%, je nach Höhe des ESI-Wertes. Seit dem 1.1.2016 werden 15% Rabatt gewährt (mit Wegfall der Kappungsgrenze zum 1.1.2018 auf max. 4.500 €). Der ESI-Anspruch für 2015 lag bei 96.382,62 €, in 2016 bei 279.552,01 € und für 2017 bei 361.708,13 €.

Im Vergleich zu Hamburg liegen die derzeit in den bremischen Häfen gewährten Rabatte für LNG (max. 6.000 €) und ESI (max. 4.500 €) deutlich höher. In Hamburg wird zunächst die Umweltkomponente in Höhe von 0,0331 € auf die volle Bruttoraumzahl berechnet. Darauf wird ggf. ein Zu- oder Abschlag für den Umfang des Stickoxidausstoßes gewährt sowie der Rabatt für den „Hafenstromrabatt am Liegeplatz“ abgezogen (max. 3.000 €) und erst auf die dann verbleibende Zwischensumme der Umweltkomponente wird der ESI-Rabatt von höchstens 10% (max. 1.500 €) gewährt. Der LNG-Rabatt in Hamburg liegt bei 15% und max. 2.000 € und ist zeitlich befristet bis zum 31.12.2018.

Letztendlich wird das im jeweiligen Hafen angebotene Umwelt-Rabattsystem nicht zu einem Prozess des Umdenkens in der Schifffahrt führen. Die nur geringe Bedeutung der Hafengebühren im Kontext aller Hafenkosten kann nicht der ausschlaggebende Faktor für den Einsatz emissionsarmer Schiffe sein. Das Bremer Modell, die besten 25 Schiffe von einem nennenswerten Anteil der Hafengebühren zu entlasten, ist insofern zielführender als

das Hamburger Modell einer breit gestreuten, aber geringeren finanziellen Anerkennungsprämie auch für geringere Umweltleistungen.

Fazit: Die Beschränkung auf die 25 besten Schiffe pro Quartal ist beizubehalten, zumal jedes dieser Schiffe alle Anläufe im Hafen rabattiert bekommt ohne Begrenzung bei der Anlaufzahl wie in anderen Häfen.

4. die Wirkung, die Kosten und den Nutzen einer solchen Umweltkomponente fortlaufend zu evaluieren.

Wie bereits zu 1. und 2. ausgeführt, ist die Einführung einer Umweltkomponente (Zusatzgebühr für Schiffe, die weniger umweltfreundlich sind) aufgrund des Rechtscharakters der Gebührenregelungen in den Bremischen Häfen nicht möglich. Es fehlt die entsprechende Gegenleistung für eine solche Gebühr.

5. über die Ergebnisse der Punkte 1-3 im Rahmen der turnusmäßigen Änderung der Hafengebührenordnung zum 1. Januar 2019 zu berichten.

Über Anpassungen in der Hafengebührenordnung in Bezug auf die Fortschreibung, Aktualisierung usw. der bremischen Umweltrabatte, sofern erforderlich, wird im Rahmen der jährlichen Änderungsgänge zur Hafengebührenordnung (HGebO) in Form der Deputationsvorlage berichtet.

Fazit: Sollten sich Änderungserfordernisse hinsichtlich der Umweltrabatte ergeben, so werden sie zeitnah in der bremischen Gebührenordnung umgesetzt.

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.

Aktuell erfolgt die Stromversorgung von Schiffen während der Liegezeiten in den Häfen über die eigenen Hilfsdieselmotoren der Schiffe unter Verwendung von schwefelarmem Mineralöl (Marine Gas Oil, MGO). Landstromnutzung in den Häfen kann unter bestimmten Umständen ein möglicher Weg sein, Schadstoffemissionen in den Häfen zu verringern. Es gibt mittlerweile neben stationären auch mobile Lösungen für Landstromanschlüsse. Insbesondere an Terminals für den Fährverkehr mit regelmäßig und oft angelaufenen Liegeplätzen - ganz besonders in der Nähe von Seebädern - werden vereinzelt Landstromanschlüsse geplant bzw. vorgehalten. Diese Verkehre ermöglichen eine Einigung für einen gemeinsamen technischen Standard bei günstiger Auslastung der Stromanbindung.

Als das Thema neu war, bestand eine Reihe von Unklarheiten, die den Einsatz von Landstrom in Häfen bis auf einige Ausnahmen als nicht zielführend erscheinen ließen. Inzwischen sind sowohl die Standardisierung als auch die technische Entwicklung fortgeschritten. Für Seeschiffe ist 2012 eine internationale Norm für Versorgungsanschlüsse im Hafen in Kraft getreten, um die Kompatibilität zwischen Häfen und Schiffen weltweit sicherzustellen (ISO/IEC/IEEC 80005-1). Diese Norm beschreibt die Anforderungen an Mittelspannungs-Landanschlusssysteme, die eine Stromversorgung für unterschiedliche Mittelspannungen und Frequenzen ermöglichen. Das bedeutet allerdings nicht, dass alle Schiffe und Häfen die gleichen Spannungs- und Frequenzsysteme haben. Eine Harmonisierung wird schon allein deswegen nicht möglich sein, weil 400V für ein Küstenmotorschiff sinnvoll sind, für ein Fahrgastschiff aber nicht praktikabel. Die unterschiedlichen Frequenzen beruhen auf historisch bedingten regionalen Besonderheiten, die sich auch nicht ohne Weiteres vereinheitlichen lassen.

Die Errichtung einer Landstromversorgung ist für die Häfen aufwendig und unwirtschaftlich. Dies gilt insbesondere für stationäre Einrichtungen. An Land müssen Transformatorenstationen und Leitungen zum Kai errichtet werden, die meist über Ausleger an Bord gebracht werden und an einer oder mehreren Stellen angeschlossen werden. Bei

der Anschlussstelle am Kai sind der Tidenhub sowie der International Ship and Port Facility Security Code zu berücksichtigen. Ein flexibleres System scheinen die sogenannten PowerPacs zu sein, die Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas - LNG) zur Energieerzeugung nutzen und zurzeit in der Entwicklung sind. Bremen steht seit geraumer Zeit im Gespräch mit der Firma Becker Marine Systems, die Interesse hat, im Rahmen eines vom Bund geförderten Projektes, solche PowerPacs in den Bremischen Häfen zu stationieren, mit deren Hilfe relativ flexibel auf die Nachfrage nach Landstrom reagiert werden könnte. Ein PowerPac ist eine kompakte Einheit in der Größe zweier 40-Fuß-Container, die auf engstem Raum einen gasbetriebenen Generator mit einer Leistung von 1,5 Megawatt sowie einen LNG-Tank vereint. Nach Festmachen eines Containerschiffs wird das LNG PowerPac durch die auf den Hafenterminals örtlich vorhandenen standardisierten Verladegeräte an Bord abgesetzt und versorgt das Bordnetz während der Liegezeit mit Energie. Diese Art der Landstromversorgung ist für bestimmte Verkehre und Liegeplätze in den Bremischen Häfen vorstellbar. Umweltpolitisch wirksamer als LNG-betriebene Landstrom-Vorrichtungen ist allerdings der Einsatz von LNG als Schiffstreibstoff selbst. Hier sind positive Entwicklungen sichtbar, da inzwischen nicht nur im Kreuzfahrtbereich, sondern auch in den für Bremerhaven besonders wichtigen Bereichen der Container- und Automobilschifffahrt mehr und mehr LNG betriebene Schiffe zum Einsatz kommen.

Bekanntermaßen hat eine erste Machbarkeitsstudie in 2006 zur Installation von Landstromeinrichtungen in den bremischen Häfen ergeben, dass der Aufwand in keinem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen steht. Inzwischen ist außerdem erkennbar, dass die Weltschifffahrtsorganisation IMO weltweit umweltfreundlichere Schiffsantriebe voranbringt, so dass die Installation von Landstromeinrichtungen, zumindest bezogen auf Luftschadstoffe, nur eine Übergangslösung sein kann, die in der längerfristigen Zukunft bezogen auf die Luftreinhaltung weitgehend überflüssig werden dürfte.

Es war immer Position des Bremer Senats, Technologien und Treibstoffe zu fördern, die die Schadstoffemissionen und den Anfall an Treibhausgasen global reduzieren und weltweit positive Auswirkungen nicht nur in den Häfen, sondern auf den Meeren erzielen können. So waren die Bremischen Häfen von Anfang an bei der Förderung des Aufbaus einer LNG-Infrastruktur dabei und bemühen sich aktuell um Förderung der Wasserstofftechnologie bei Verkehrsträgern. Zudem kann der Einsatz von GTL (Gas to Liquid) Lösungen zur Emissionsreduktion beitragen. Bremische Unternehmen können dabei eine Vorreiterrolle übernehmen.

Der Umwelteffekt von Landstromeinrichtungen greift lediglich während der Hafentiegezeit. Während der übrigen Betriebszeit der Schiffe wird dagegen kein Umweltnutzen erzielt. Des Weiteren fehlt es bis heute weltweit an einer wirtschaftlich marktfähigen Lösung. Schiffsbetreiber als Verursacher der Emissionen haben zugelassene Antriebe und erzeugen die benötigte Energie mit bordgestützten Systemen günstiger als mit externen Angeboten. Um den Kostenvorteil der bordeigenen Stromerzeugung zu reduzieren, wären politisch-administrative Lösungen erforderlich. Insofern berücksichtigt auch die aktuelle Rechtsetzung der EU-RL die Überprüfung, dass die Landstromversorgung von Schiffen unter einer wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit stehen sollte.

Bremenports wird bis zum Jahresende 2018 einen Bericht zur aktuellen Machbarkeit einer Landstromversorgung in Bremerhaven erarbeiten.

Fazit: Die technischen Systeme bei Landstrom sind im Rahmen der Gegebenheiten so weit möglich und sinnvoll harmonisiert. Die Entwicklung der Landstrom-Technologie ist gegenüber 2006 fortgeschritten, und die damalige Machbarkeitsstudie ist entsprechend nicht auf dem neuesten Stand. Um technische sowie Fragen der Wirtschaftlichkeit von Landstrom in den Bremischen Häfen zu beleuchten, wird eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Der Bericht hat keine finanziellen und personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

Die Gender-Aspekte wurden geprüft. Es gibt keine Hinweise auf besondere geschlechterspezifische Auswirkungen.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

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

E. Beschlussvorschlag

Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Land) nimmt den Bericht zum Bürgerschaftsantrag „Umweltbezogenen Anteil bei den Hafengebühren für die bremischen Häfen stärken, Landstrom ausbauen“ zur Kenntnis.