

Vorlage Nr. 19/612-L/S
für die Sitzungen der Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
am 25. Oktober 2018

Änderung der Bremischen Hafengebührenordnung, der Verordnung zur Durchführung der Seeschiffsassistenz in den Bremischen Häfen (Bremische Seeschiffsassistenzverordnung) und der Bremischen Hafenordnung zum 01. Januar 2019

A. Problem

Für den Wirtschaftsstandort Bremen spielen die Häfen und die damit verbundenen Gebühreneinnahmen eine bedeutende Rolle. Neben den wirtschaftlichen Entwicklungen und den Tarifen der Konkurrenzhäfen sind auch stets die Vorgaben der EU in Bezug auf das europäische Wettbewerbsrecht einschließlich der Vorgaben des Beihilferechts zu beachten und einzuhalten. Hafengebühren müssen transparent, marktangemessen und kostendeckend sein.

Nach den Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der Haushalte sind öffentliche Gebühren jährlich zu überprüfen und ggf. anzuheben.

Aus diesen Gründen werden turnusmäßig die Hafengebühren zum 01. Januar eines jeden Jahres angepasst.

Bremische Hafengebührenordnung (HGebO)

Bei der letzten Änderung der Bremischen Hafengebührenordnung (HGebO) zum 01. Januar 2018 erfolgte die Abschaffung der Kappungsgrenze. Fahrzeuge im Seeverkehr werden seit dem auf ihre volle Bruttoreumzahl (BRZ) berechnet. Davon betroffen sind nur die Verkehre im Fahrtgebiet Übersee. Zum Ausgleich der dadurch bedingten Mehrbelastungen für die Reedereien wurde der Frequenzrabatt neu eingeführt und der Rabatt für den 2ten Anlauf innerhalb von 7 Tagen auf 75% ausgeweitet.

Sämtliche anderen Tarife wurden um 2% erhöht, mit Ausnahme der Gebühren für

die Schlachte- und Tiefer-Anlieger, die aufgrund der Forderungen des Haushalts- und Finanzausschusses nach einem kostendeckenden Konzept um 5% angehoben wurden. Die Beschränkung des LNG-Rabattes auf die ersten drei Anlaufjahre wurde abgeschafft und dafür ein dauerhafter Rabatt von 20% (max. 6.000 € pro Anlauf) eingeführt.

Zum 01. Januar 2019 erfolgen nun Tarifierpassungen bei der Raumgebühr für die Fahrtgebiete ShortSea, Europa und die sonstigen Verkehre sowie im Offshore-Bereich. Liegegelder und Nutzungsgebühren ändern sich und das Hafenlotsgeld Bremen-Stadt ist zu erhöhen.

Die Lotsen der Lotsenbrüderschaft Weser I übernehmen auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und Bremen die Durchführung des Hafenlotsdienstes in den Bremischen Häfen von Bremen-Stadt. Das Hafenlotsgeld für diesen Dienst ist vertraglich zwischen SWAH, bremenports und den Lotsen geregelt. Dieser Vertrag läuft seit Dezember 2005. Aufgrund von Änderungen der Berechnungsgrundlagen ist eine Anpassung dringend erforderlich, welche Auswirkungen auf den Lotstarif für die Hafenlotsen in Bremen-Stadt hat. Des Weiteren steigt zum 01. Januar 2019 der Lotsstundensatz der Seelotsen, auf den auch die Hafenlotsen für Bremen einen vertraglich begründeten Anspruch haben.

Bezugnehmend auf den Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, der SPD und der CDU vom 30. August 2018 „Umweltbezogenen Anteil bei den Hafengebühren für die bremischen Häfen stärken, Landstrom ausbauen“, wird unter Punkt 2 dieser Vorlage zu den Environmental Ship Index (ESI)-Rabatten berichtet und ansonsten auf die ausführliche Berichterstattung in der Vorlage Nr. 19/611-L verwiesen.

Bremische Seeschiffsassistenzverordnung (SeeschiffsAssVO)

Aktuell läuft die Ausschreibung des kompletten Lotsenversetzdienstes in Bremerhaven. Zum 01. Januar 2019 sollen sämtliche Versetzdienste durch ein Versetzunternehmen ausgeführt werden. Dafür sind die entsprechenden Regelungen in der SeeschiffsAssVO anzupassen.

Bremische Hafenordnung (HafenO)

Die EU-Richtlinie in Bezug auf die Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe hat sich geändert und daher ist die entsprechende Fußnote in der HafenO zu ändern.

B. Lösung

Bremische Hafengebührenordnung

Folgende Änderungen sollen zum 01. Januar 2019 umgesetzt werden:

1. Raumgebühr § 6 HGebO

Sämtliche Berechnungen und Prognosen basieren auf den von bremenports zur Verfügung gestellten Schiffsanlaufzahlen für 2017, die mit dem Raumgebührensatz von 2018 hochgerechnet wurden.

1.1 Überseeverkehre

Aufgrund der Abschaffung der Kappungsgrenze und der Umstellung auf Einheitstarife im Überseeverkehr wird in diesem Bereich für 2019 keine Tarifänderung vorgenommen.

1.2 ShortSea-/Europa-Verkehre

Die Überprüfung der Tarife ShortSea und Europa hat ergeben, dass die Einführung von Einheitstarifen in einem Schritt, wie es zum 01. Januar 2018 für den Bereich der Überseeverkehre erfolgt ist, weder praktikabel noch für die Hafenkundschaft zumutbar ist, da dies zum Teil zu extrem unterschiedlichen Belastungen der einzelnen Reedereien führen würde. Dies gilt es weitestgehend zu verhindern. Es soll daher unter Beachtung der Entwicklung der Schiffsgößen am Markt eine schrittweise Reduzierung der Abrechnungsstaffeln erfolgen, allerdings mit dem langfristigen Ziel der Einführung von Einheitstarifen wie im Überseeverkehr, zumindest aber der Reduzierung auf 2 Größenstaffeln. Letztendlich sollen eine vereinfachte, transparente und nachvollziehbare Gebührenstruktur geschaffen und die Abrechnungsmodalitäten erleichtert werden.

1.2.1. ShortSea

Bisher gab es 4 größenabhängige Gebührenstaffeln und -sätze. Eine Analyse der in 2017 abgerechneten ShortSea-Verkehre hat ergeben, dass ca. jeweils die Hälfte dieser Schiffe

eine Größe unter und die andere Hälfte über 10.000 BRZ aufwiesen. Die Reduzierung von bisher 4 auf 2 Staffeln bis und über 10.000 BRZ mit geänderten neuen Gebührensätzen (0,0341 €/BRZ und 0,0941 €/BRZ) ist daher begründet.

Auf die 3 Hauptkunden in Bremen fallen in 2017 1.459 der insgesamt 2.457 Anläufe. Die Mehrbelastung liegt unter 1% bzw. führt sogar zu geringen Einsparungen.

Insgesamt belaufen sich die Mehreinnahmen für Bremen auf knapp 1% und damit auf ca. 21 T€ p.a..

1.2.2. Europa Tramp

Für die Tramp-Verkehre gibt es in der HGebO bereits eine 2er Staffelung. Hier erfolgt keine Umstrukturierung. Die Gebührensätze werden um 2% angehoben. Dies entspricht dem durchschnittlichen Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes bis Ende Juli 2018, der bei 1,785% lag.

Die Mehreinnahmen belaufen sich auf knapp 3 T€ p.a..

1.2.3. Europa Linie

Hier wird die kleinste Staffel mit Schiffen bis 7.000 BRZ gestrichen, da es in 2017 nur 19 Anläufe in dieser Größenordnung gab. Statt wie bisher 4 Größenstaffeln gibt es nun 3. Der Gebührensatz der Staffel bis 14.000 BRZ lag 2018 bei 0,1207 €/BRZ und wird nun abgesenkt auf 0,1195 €/BRZ.

Die Mehrbelastung für die 3 Hauptkunden liegt bei knapp 2%.

Die Mehreinnahmen für Bremen betragen ca. 46 T€ p.a..

1.2.4. Europa Tank

Auch hier gibt es bereits eine Einteilung in 2 Größenstaffeln, so dass nur der Satz um 2% (Höhe der Inflationsrate) angehoben wird.

Die Mehreinnahmen belaufen sich auf knapp 8 T€ p.a .

1.2.5. Europa Auto

Die Betrachtung der anlaufenden Schiffsgößen in 2017 hat ergeben, dass eine Reduzierung auf 2 Staffeln (bis und über 30.000 BRZ) möglich ist. Bisher gab es 3 Staffeln. Die neuen Sätze liegen bei 0,0389 €/BRZ und 0,0441 €/BRZ.

Die beiden Hauptkunden werden mit Mehrkosten von 1% bzw. gut 2% belastet.

Die Mehreinnahmen für Bremen betragen knapp 7 T€ p.a..

1.2.6. Europa RoRo

Hier wird die kleinste Staffel bis 10.000 BRZ gestrichen, da es nur 18 Fahrzeuge in 2017 mit dieser Größe gab. Die Sätze der verbleibenden 2 Staffeln werden um den Inflationssatz von 2% erhöht.

Die Mehrbelastung für die Reeder liegt im Durchschnitt bei 2,27%.

Die Mehreinnahmen Bremens belaufen sich auf knapp 2 T€ p.a..

1.3 Sonstige Verkehre

Anhebung der Sätze um 2% entsprechend der Inflationsrate.

Es ist von Mehreinnahmen in Höhe von ca. 21 T€ p.a. zu rechnen lt. Ermittlung der Gebührenstelle bei bremenports.

1.4 Offshore § 6a HGebO

Der Tarif wird ebenfalls um 2% erhöht.

Dies führt lt. Berechnung von bremenports zu Mehreinnahmen von ca. 1 T€ p.a..

2. ESI-Rabatt nach § 3b HGebO

Aktuell erhalten in Bremen pro Quartal 25 Schiffe mit dem besten ESI-Wert ≥ 40 Punkten einen Rabatt von 15% auf die zu zahlende Raumgebühr pro Anlauf (max. 4.500 €). Es gibt nicht wie in anderen Häfen eine Begrenzung auf eine Anlaufzahl pro Schiff oder Reederei, sondern die 25 Schiffe mit dem besten ESI-Wert pro Quartal erhalten für jeden ihrer Anläufe diesen Rabatt. Mit dieser „Bestenauslese“ wird der Wettbewerb um eine gute Umweltperformance der Schiffe intensiviert und aufgrund ihrer Höhe können die finanziellen Anreize zu Investitionen in den technischen Fortschritt eher beitragen als die andernorts gewährten Anerkennungsprämien.

Auch bezgl. des Rabattsatzes selbst steht Bremen im Vergleich zu den Konkurrenzhäfen gut da. In Rotterdam und in niedersächsischen Häfen liegt der Höchstsatz nur bei 10% Rabatt auf das zu zahlende Hafengeld. Antwerpen gewährt wie in Bremen maximal 15% Rabatt. In Hamburg wird der

ESI-Rabatt (höchstens 10%, max. 1.500 €) nicht auf das zu zahlende Hafengeld gewährt, sondern lediglich auf die seit 01. Januar fällige Umweltkomponente (0,0331 €/BRZ) nach vorherigem Abzug des Zusatzrabattes Hafenstrom am Liegeplatz.

In 2017 wurden in Bremen 185 Schiffsanläufe mit einem ESI-Rabatt prämiert.

Da Bremen im Vergleich zu den Konkurrenzhäfen derzeit hohe Umweltprämie gewährt, werden zum 01. Januar 2019 keine Anpassungen vorgenommen.

3. Liegegeld § 7 HGebO

3.1 Fahrzeuge im Seeverkehr sowie Werft- und Reparaturschiffe

Die Gebührensätze werden jeweils um 2% entsprechend der Inflationsrate angehoben. Es werden Mehreinnahmen von ca. 11 T€ p.a. erwartet.

3.2 Fahrzeuge im Binnenverkehr

Zu den Kernaufgaben eines jeden Hafens gehört die reibungslose Abwicklung des Warenumschlags, nicht jedoch die Vorhaltung von Liegeplätzen für Schiffe, die keine Güter umschlagen. Diese Fahrzeuge belegen öffentliche Wasserflächen, für die nach den Forderungen der EU Entgelte zu berechnen sind.

Seeschiffe, die nicht umschlagen und somit nicht raumgebührenpflichtig nach § 6 HGebO sind, zahlen in den bremischen Häfen ein Liegegeld für jeweils einen Zeitraum von 7 Tagen. Binnenschiffe dagegen zahlen in Bremen erst nach Ablauf von 14 Tagen Liegegeld, für jeweils einen Zeitraum von 14 Tagen. So kommt es immer häufiger vor, dass Binnenschiffe kurz vor Eintreten der Liegegeldpflicht den Hafen verlassen.

Zur Tarifharmonisierung der Zahlpflicht von Liegegeld zwischen den See- und Binnenschiffen, werden nicht umschlagende Binnenschiffe künftig analog der Seeschiffe ab dem ersten Tag für jeweils einen Zeitraum von 14 Tagen berechnet. Der Gebührensatz wird zum Ausgleich dafür um die Hälfte reduziert. Es wird eine Mindestgebühr von 40 € eingeführt.

Dies bedeutet Mehreinnahmen in Höhe von ca. 68 T€ p.a.

4. Hafengeld § 8 HGebO

Aktuell zahlt ein Binnenschiff, welches zu Umschlagszwecken die bremischen Häfen anläuft, eine Gebühr von 34 €, maximal 340 € pro Monat (entspricht 10 Anläufen).

Statistische Auswertungen der Gebührenstelle haben ergeben, dass lediglich 3 Schiffe in 2017 einen 11ten Anlauf hatten. Die Pauschale wird daher gestrichen.

In Analogie zur Raumgebühreberechnung bei Seeschiffen wird das Hafengeld künftig auch für einen Zeitraum von 5 Tagen berechnet. Sollte das Binnenschiff dann noch ohne Umschlag im Hafen verweilen, fällt Liegegeld nach § 7 an.

Da die Binnenschifffahrt im letzten Jahr sowohl Mengen- als auch Leistungszuwächse verzeichnen konnte, sind sowohl die Berechnung von Hafengeld für jeden Anlauf als auch die Berechnung von Liegegeld ab dem ersten Tag gerechtfertigt. Bremen hat in den letzten Jahren viel für die Binnenschifffahrt getan durch die Investition von über 20 Mio € in den Ausbau der Mittelweser.

5. Nutzungsgebühr § 9 HGebO

5.1. Die Gebühr für die Hafenfahrzeuge, Barges, Seeschiffsassistentenschlepper, Lotsenversetz- und Bunkerboote wird um 2% (Inflationsrate) erhöht.

Die Mehreinnahmen belaufen sich hierfür auf ca. 1 T€ 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. Januar 2016 per Beschluss der Deputation SWAH vom 02. Dezember 2015 umgesetzt. Seitdem wird der Gebührensatz kontinuierlich angehoben, um die geforderte Steigerung des Kostendeckungsgrades zu erreichen.

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 T€.

6. Hafenlotsgeld § 12 HGebO

Im Jahr 2005 wurde mit der Lotsenbrüderschaft Weser I ein neuer Vertrag

über die Hafenlotsgelder für die Durchführung des Hafenlotsdienstes in Bremen-Stadt geschlossen. Das Hafenlotsgeld basiert seitdem auf der vom Bund jährlich festgesetzten Höhe der monatlichen Sollbetriebseinnahme der Seelotsen, dem Lotsstundensatz für die Seelotsen sowie dem für das An- und Ablegen ermittelten Lotsstundenfaktor im Hafengebiet Bremen-Stadt. Aktuell liegt die Lotsstunde der Seelotsen bei 84,797 € (ab Januar 2019 bei 86,408 €) und der Lotsstundenfaktor für die Häfen in Bremen bei 1,5.

Es wird ein jährlicher Soll-/Istvergleich erstellt, um festzustellen, ob Tarifanpassungen notwendig sind. Zur Ermittlung des Solls wird die Anzahl der Jobs multipliziert mit dem 1,5fachen (Lotsstundenfaktor) Lotsstundensatz. Beträgt die Abweichung des Solls zum Ist +/- 2,5% oder mehr, so ist der Tarif für Bremen-Stadt entsprechend anzupassen.

Die Lotsenbrüderschaft Weser I hat im August 2017 einen Antrag auf Neufestsetzung der Berechnungsgrundlage des Hafenlotstarifs; Anpassung des Lotsstundenfaktors gestellt und die Höhe der einzelnen Zeitanteile bei einer Lotsung dargestellt und begründet.

Seit dem Vertragsabschluss wurden die Berechnungsgrundlagen nicht mehr angepasst. Im Laufe der letzten 13 Jahre sind strukturelle Veränderungen bei den Abläufen zur Durchführung des Hafenlotsdienstes eingetreten, die eine Anpassung des Faktors rechtfertigen.

Die Abläufe der Lotsungen und die dafür aufgewandten Zeitanteile wurden im Einzelnen für die Tidehäfen und den Industriehafen dargelegt und in Abstimmung mit dem Hansestadt Bremischen Hafenamt geprüft.

Für alle Lotsungen in den Häfen von Bremen-Stadt werden zusätzliche Zeitanteile für die Vorbereitung der Lotsung (erhöhter Zeitaufwand für Abstimmungsprozesse, der z. B. auf die Auflösung des gemeinsamen Schlepperpools zurückzuführen ist), die Annahme der Lotsung (Vorgaben Bridge Ressource Management, Abgleich der Daten beim Einsatz Pilot Information Assistant usw.) und den erhöhten Aus- und Fortbildungsaufwand (Ausbildung der Anwärter, Simulation und Schulung, insbesondere für nautisch schwierige Hafenbereiche) anerkannt.

Dadurch steigt der Lotsstundenfaktor von aktuell insgesamt 1,5 auf 2,2, dies ist auch der Endfaktor für die Tidehäfen.

Durch die Vertiefung und die Verbreiterung im Industriehafen können nun

größere Schiffe (über 160 m) diesen Hafenbereich befahren, deren Lotsung bis zu 3 Stunden dauern kann. Eine Betrachtung der letzten 5 Jahre hat ergeben, dass 25% aller Schiffe, die durch die Schleuse fahren, eine Größe von über 160 Metern aufweisen. Für den Bereich Industriehafen wird daher ein zusätzlicher Faktor von +0,6 anerkannt, so dass der Lotsstundenfaktor Industriehafen auf insgesamt 2,8 ansteigt.

Der höhere Lotsstundenfaktor für den Industriehafen wird in einem neuen separaten Tarif für den abgeschleusten Industriehafen festgesetzt, damit eine verursachergerechte Berechnung erfolgt bzw. die Nutzer der Tidehäfen mit dem zusätzlichen Zeitfaktor nicht belastet werden.

Da die Hafenwirtschaft bei Umsetzung der neuen Faktoren in einem Schritt extrem belastet werden würde, wurde mit der Lotsenbrüderschaft Weser I ein Stufenplan zur Tarifierung vereinbart. Der Lotsstundenfaktor für den Industriehafen wird danach innerhalb von 4 Jahren und der für die Tidehäfen innerhalb von 3 Jahren angehoben. Dies hat Auswirkungen auf die Höhe des An- und Ablegetarifs nach § 12 HGebO. Die jährlichen Tarifsteigerungen werden im Rahmen des Soll-/Istvergleichs errechnet.

In 2019 erhöht sich der Tarif für den Industriehafen daher um 25,29 % und für die Tidehäfen um 11,23%.

Der Lotsstundensatz bei den Bundeslotsen steigt zum 01. Januar 2019 von 84,797 € auf 86,408 €, somit um 1,9%. Die Sätze für den Verholtarif in Bremen-Stadt sind daher um diesen Prozentsatz anzuheben.

Bei dem Hafenlotsgeld handelt es sich um einen durchlaufenden haushaltsneutralen Posten.

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

Bremische Seeschiffsassistenzenverordnung

Aktuell läuft das Ausschreibungsverfahren zum Lotsenversetzdienst. Sämtliche Versetzungen sollen ab dem 01. Januar 2019 durch ein Versetzunternehmen ausgeführt werden und nicht wie bisher durch die Schlepper im Fall der anschließenden Seeschiffsassistenten und bei reinen Versetzungsfahrten durch das Versetzunternehmen. Die Regelung in Bezug auf die Einsatzkosten der Schlepper kann daher künftig entfallen. Anlage 2 ist aufzuheben und die Regelung im § 4 redaktionell anzupassen.

Bremische Hafenordnung

Aufgrund der Änderung der EU Richtlinie ist die Fußnote im § 28a der Hafenordnung anzupassen. Es handelt sich hierbei um eine redaktionelle Anpassung.

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 2017, hochgerechnet auf den Tarif von 2018, werden Mehreinnahmen in Höhe von insgesamt ca. 190 T€ für das Haushaltsjahr 2019 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, der Bremischen Seeschiffsassistentenverordnung und der Bremischen Hafenordnung mit Wirkung zum 01. Januar 2019 zu.

Anlagen

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

Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen

2018	Verkündet am	Nr.
------	--------------	-----

Verordnung zur Änderung der Bremischen Hafengebührenordnung, der Verordnung der Seeschiffsassistenten in den Bremischen Häfen (Bremische Seeschiffsassistentenverordnung) und der Bremischen Hafenordnung

Vom 2018

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, nach Anhörung der Handelskammer,
- des § 12 Absatz 4 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, und
- des § 20 Nummer 1 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 verordnet:

Artikel 1 Änderung der Bremischen Hafengebührenordnung

Die Bremische Hafengebührenordnung vom 15. März 2006 (Brem.GBl. S. 135, 157, 363 — 9511-d-1), die zuletzt durch Verordnung vom 18. April 2018 (Brem.GBl. S. 274) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 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 10 000 BRZ	0,0341
Fahrzeuge über 10 000 BRZ	0,0941
<u>Europaverkehr</u>	
Trampverkehr	
Fahrzeuge bis 7 000 BRZ	0,1241
Fahrzeuge über 7 000 BRZ	0,2598
Linienverkehr/Spezialverkehr	
Fahrzeuge bis 14 000 BRZ	0,1195
Fahrzeuge bis 21 000 BRZ	0,1844
Fahrzeuge über 21 000 BRZ	0,2151
Tankfahrzeuge	
Fahrzeuge bis 700 BRZ	0,1648
Fahrzeuge über 700 BRZ	0,2790
Autocarrier	
Fahrzeuge bis 30 000 BRZ	0,0389
Fahrzeuge über 30 000 BRZ	0,0441
Ro-Ro Fahrzeuge	
Fahrzeuge bis 20 000 BRZ	0,0454
Fahrzeuge über 20 000 BRZ	0,0511
Fahrzeuge mit Schüttgut	0,1427
<u>Überseeverkehr</u>	
Trampverkehr	0,4575
Linienverkehr/Spezialverkehr	0,2365
Tankfahrzeuge	0,5094
Autocarrier	0,1025
Ro-Ro Fahrzeuge	0,1120
Fahrzeuge mit Schüttgut	0,3095
<u>Sonstige Verkehre</u>	
Kühlschiffe	0,2891
Kreuzfahrtschiffe	0,2477
Fahrzeuge, die ausschließlich den Weserhafen Bremen Hemelingen anlaufen	0,1427

Gebührentatbestand	Gebührensatz in Euro BRZ
Fahrzeuge, bei Anlauf von öffentlichen niedersächsischen Weserhäfen	
Ein Weserhafen	
Fahrzeuge bis 4 000 BRZ	0,1268
Fahrzeuge über 4 000 BRZ	0,2700
Zwei Weserhäfen	
Fahrzeuge bis 4 000 BRZ	0,0861
Fahrzeuge über 4 000 BRZ	0,1801

“

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

„(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		0,5420
Besondere Fahrzeuge	für maximal 5 Tage pro angefangenen Tag		0,0417
Sonstige Fahrzeuge und Einheiten	für maximal 5 Tage pro angefangenen Tag	bis 1 000 BRZ über 1 000 BRZ	1,6077 0,0417

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	0,0321

“

3. § 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 51,00 Euro	0,0547
	ab dem 8. Tag und pro BRZ pro 7 Tage jedoch mindestens 51,00 Euro	0,0602
	ab dem 15. Tag und pro BRZ pro 7 Tage jedoch mindestens 51,00 Euro	0,0721
	ab dem 22. Tag und pro BRZ pro 7 Tage jedoch mindestens 51,00 Euro	0,0865

”

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 1. Tag pro 14 Tage jedoch mindestens 40,00 Euro	pro Tonne Tragfähigkeit	0,0258
Sportfahrzeuge und Traditionsschiffe	pro angefangener Tag	pro Meter Länge über alles	1,0506

“

4. §§ 8 und 9 werden wie folgt gefasst:

„§ 8

Hafengeld

Ein Hafengeld ist von Fahrzeugen im Binnenverkehr, die im Hafen zu Erwerbszwecken umschlagen, für einen Zeitraum von 5 Tagen zu entrichten.

Gebührentatbestand	Bemessungsgrundlage	Gebührensatz in Euro
Fahrzeuge im Binnenverkehr	pro Anlauf	34,00

§ 9

Nutzungsgebühr

Die Nutzungsgebühr ist zu entrichten von:

1. Fahrtgastschiffen, die nicht raumbühnenpflichtig sind und im Hafengebiet Anlagen nutzen. Im Raum Bremen-Nord gelten vier Anlagen als eine Einheit. Die Jahresgebühr beträgt 3,65 Euro je zugelassenen Passagier.
2. sonstige Nutzer der Anlagen und Wasserflächen

Bemessungsgrundlage	Gebührensatz in Euro
Hafenfahrzeuge	
Jahrespauschalgebühr	
je Hafenfahrzeug bis 200 t Tragfähigkeit	91,40
zuzüglich für je angefangene weitere 100 t Tragfähigkeit	45,71
Bargen vom Fahrzeug im Seeverkehr ausgebracht	
je Barge bis 500 t Tragfähigkeit	111,16
je Barge über 500 t Tragfähigkeit	222,04
Seeschiffsassistentenschlepper	
Jahrespauschalgebühr	543,26
Lotsenversetzboote	
Jahrespauschalgebühr	543,26
Bunkerboote	
Jahrespauschalgebühr	464,81
Gewerblich genutzte Fahrzeuge und schwimmende Anlagen	
je m ² und Monat, mindestens 69,30 Euro pro Monat	0,59 „

5. § 12 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Beratungsgeld in Bremen:

	An-/Ablegetarif		Verholtarif		
	Industrie- hafen	Tidehäfen	Verholgruppe I Ohne Berührung der Weser	Verholgruppe II Auf der Weser ohne Industriehafen	Verholgruppe III Unter Benutzung der Schleuse Oslebshausen
BRZ	Betrag in Euro	Betrag in Euro	Betrag in Euro	Betrag in Euro	Betrag in Euro
bis 300	35,23	31,28	118,45	150,33	217,74
301 - 500	40,01	35,52	127,66	158,86	226,93
501 - 750	43,21	38,36	136,17	168,80	235,45

	An-/Ablegetarif		Verholtarif		
	Industrie- hafen	Tidehäfen	Verholgruppe I Ohne Berührung der Weser	Verholgruppe II Auf der Weser ohne Industriehafen	Verholgruppe III Unter Benutzung der Schleuse Oslebshausen
BRZ	Betrag in Euro	Betrag in Euro	Betrag in Euro	Betrag in Euro	Betrag in Euro
751 - 1 000	46,41	41,20	146,81	176,59	244,67
1 001 - 1 250	50,42	44,76	153,89	186,52	253,89
1 251 - 1 500	54,43	48,32	164,55	195,75	263,12
1 501 - 1 750	59,24	52,59	173,06	203,52	271,61
1 751 - 2 000	62,43	55,43	181,56	213,47	280,84
2 001 - 2 250	65,63	58,26	191,48	221,26	288,64
2 251 - 2 500	68,82	61,10	199,28	231,90	299,28
2 501 - 2 750	75,24	66,79	209,21	239,72	306,38
2 751 - 3 000	80,04	71,05	217,74	249,63	317,02
3 001 - 3 250	84,04	74,61	226,93	258,15	325,51
3 251 - 3 500	88,03	78,15	235,45	266,66	334,75
3 501 - 3 750	93,63	83,12	244,67	277,30	344,68
3 751 - 4 000	98,44	87,39	253,89	285,09	351,75
4 001 - 4 250	102,45	90,95	263,12	295,04	362,39
4 251 - 4 500	107,24	95,20	271,61	302,83	370,20
4 501 - 4 750	112,85	100,18	280,84	312,75	380,13
4 751 - 5 000	116,86	103,74	288,64	321,29	388,64
5 001 - 5 500	122,46	108,72	306,38	338,99	407,08
5 501 - 6 000	128,06	113,69	325,51	356,73	424,10
6 001 - 6 500	134,47	119,38	344,68	374,46	442,53
6 501 - 7 000	139,25	123,62	362,39	392,90	460,27
7 001 - 7 500	145,67	129,33	380,13	412,04	477,99
7 501 - 8 000	151,25	134,28	397,85	429,76	497,16
8 001 - 8 500	156,86	139,26	415,59	446,79	514,17
8 501 - 9 000	161,67	143,53	434,03	465,24	532,60
9 001 - 9 500	168,87	149,92	451,76	483,68	551,04
9 501 - 10 000	173,68	154,19	468,77	501,40	568,80
10 001 - 10 500	178,46	158,44	487,92	518,43	586,51
10 501 - 11 000	185,68	164,84	506,36	536,87	604,24
11 001 - 11 500	191,29	169,83	523,39	555,30	622,68
11 501 - 12 000	196,08	174,07	541,12	573,74	641,11
12 001 - 12 500	202,49	179,77	558,86	590,76	658,13
12 501 - 13 000	208,08	184,73	577,28	608,51	676,55
13 001 - 13 500	212,89	189,00	595,74	626,22	693,57
13 501 - 14 000	219,30	194,69	612,73	644,65	712,04
14 001 - 14 500	224,90	199,66	630,48	663,11	729,76
14 501 - 15 000	229,69	203,92	648,92	680,11	748,20
15 001 - 15 500	236,10	209,60	668,06	699,28	766,65
15 501 - 16 000	242,51	215,30	685,80	716,28	784,38
16 001 - 16 500	247,31	219,56	703,51	735,43	801,39
16 501 - 17 000	252,91	224,53	721,96	753,16	820,52
17 001 - 17 500	258,51	229,50	739,00	770,88	838,27
17 501 - 18 000	264,91	235,18	757,41	789,33	856,71
18 001 - 18 500	269,72	239,46	775,15	807,07	873,72

	An-/Ablegetarif		Verholtarif		
	Industrie- hafen	Tidehäfen	Verholgruppe I Ohne Berührung der Weser	Verholgruppe II Auf der Weser ohne Industriehafen	Verholgruppe III Unter Benutzung der Schleuse Oslebshausen
BRZ	Betrag in Euro	Betrag in Euro	Betrag in Euro	Betrag in Euro	Betrag in Euro
18 501 - 19 000	276,13	245,14	792,87	824,09	892,17
19 001 - 19 500	280,90	249,38	811,33	842,51	909,91
19 501 - 20 000	287,33	255,08	829,76	860,96	928,34
20 001 - 21 000	296,14	262,90	864,51	896,42	963,81
21 001 - 22 000	303,34	269,30	901,38	931,89	999,97
22 001 - 23 000	313,74	278,53	936,86	968,04	1035,44
23 001 - 24 000	320,94	284,93	973,01	1004,20	1072,29
24 001 - 25 000	328,94	292,02	1009,19	1039,68	1107,77
25 001 - 26 000	338,55	300,56	1045,34	1076,55	1143,93
26 001 - 27 000	346,55	307,66	1080,80	1112,74	1179,40
27 001 - 28 000	354,55	314,76	1116,99	1148,88	1216,28
28 001 - 29 000	364,16	323,29	1153,15	1184,35	1251,03
29 001 - 30 000	372,16	330,40	1188,60	1220,51	1287,90
30 001 - 31 000	380,96	338,21	1224,07	1256,80	1324,06
31 001 - 32 000	389,78	346,03	1260,96	1291,45	1358,82
32 001 - 33 000	397,76	353,12	1295,70	1328,33	1396,40
33 001 - 34 000	406,57	360,94	1333,28	1363,07	1431,17
34 001 - 35 000	415,37	368,76	1368,75	1400,66	1468,02
35 001 - 36 000	423,37	375,86	1404,93	1436,12	1503,50
36 001 - 37 000	432,19	383,69	1440,37	1472,28	1539,66
37 001 - 38 000	440,98	391,50	1475,84	1507,75	1575,83
38 001 - 39 000	448,19	397,89	1513,42	1543,92	1611,29
39 001 - 40 000	457,00	405,71	1548,17	1580,08	1647,47
40 001 - 42 000	469,80	417,08	1621,23	1651,00	1718,38
42 001 - 44 000	483,41	429,16	1692,85	1723,35	1791,43
44 001 - 46 000	498,60	442,65	1763,77	1795,68	1862,34
46 001 - 48 000	511,42	454,03	1836,10	1868,73	1935,41
48 001 - 50 000	526,62	467,52	1907,02	1939,64	2007,03
50 001 - 60 000	597,86	530,77	2268,01	2299,21	2365,87
60 001 - 70 000	668,28	593,28	2627,57	2658,75	2725,43

Für jede weitere angefangene 10 000 BRZ erhöht sich das Lotsgeld für den Industriehafen um 72,04 Euro im An-/Ablegetarif, für die Tidehäfen um 63,96 Euro im An-/Ablegetarif und um 362,39 Euro im Verholtarif.“

Artikel 2 Änderung der Bremischen Seeschiffsassistenzverordnung

Die Bremische Seeschiffsassistenzverordnung vom 4. September 2002 (Brem.GBl. S. 415; 2003 S. 185 — 9511-a-4), die durch Verordnung vom 4. November 2015 (Brem.GBl. S. 510) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 Absatz 4 Nummer 10 wird wie folgt gefasst:

„10. eine Verpflichtungserklärung, die in der Hafengruppe Bremerhaven tätigen Hafenlotsen gegen eine Aufwandsentschädigung in Höhe der dadurch entstandenen notwendigen Kosten zu versetzen, sofern der Lotsenversetzdienst nicht verfügbar ist. Alle Lotsenversetzeinsätze werden auf Weisung der Hafenbehörde durchgeführt.“

2. Anlage 2 wird aufgehoben.

Artikel 3 **Änderung der Bremischen Hafenordnung**

Die Bremische Hafenordnung vom 24. April 2001 (Brem.GBl. S. 91, 237), die zuletzt durch Verordnung vom 31. Mai 2017 (Brem.GBl. S. 259) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Die Fußnote zum § 28 a wird wie folgt gefasst:

„¹Diese Regelung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L. 132 vom 21. Mai 2016, S. 58).“

Artikel 4 **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2019 in Kraft.

Bremen, den

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

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 17. September 2018 um Stellungnahme gebeten worden und hat sich mit Schreiben vom 24. September 2018 wie folgt geäußert:

1. Hafenlotsgeld Bremen-Stadt

Der Lotstundenfaktor soll von 1,5 auf 2,2 für die Tidehäfen Bremen-Stadt und auf 2,8 für den Industriehafen angehoben werden. Dadurch wird sich das Hafenlotsgeld für den Industriehafen in etwa verdoppeln und um circa 50 Prozent für die übrigen Häfen Bremen-Stadt steigen.

Ein wesentliches Argument der Lotsen sind die größeren und tiefer abgeladenen Schiffe, die die höheren Zeitaufwände für die Lotsen rechtfertigen sollen. Die Lotsgelder werden auf Basis der Schiffsvermessung (BRZ) tarifiert: Deshalb müssen größere Schiffe bereits heute einen höheren Tarif bezahlen. Die Lotsen bekommen also jetzt schon mehr Geld für die größer gewordenen Schiffseinheiten.

Aus der bremischen Hafen- und Seeverkehrswirtschaft erreichen uns sehr besorgte Rückmeldungen. Insgesamt wurde die Maßnahme bislang nicht ausreichend kommuniziert und erklärt.

Selbst wenn die von Ihnen geplante Anhebung der Lotsgelder wie geplant über drei oder vier Jahre verteilt wird, ist das aus unserer Sicht den Kunden der Häfen nicht vermittelbar. Zudem sehen einige Betriebe die unterschiedlichen Tarife für die Tidehäfen Bremen-Stadt und dem Industriehafen als wettbewerbsverzerrend.

Die Handelskammer befürchtet, dass die Wettbewerbsposition der Häfen Bremen-Stadt massiv auf dem Spiel steht. Deshalb raten wir dringend von der Anhebung der Lotsgelder ab. Es wäre sehr zielführend, die Maßnahme vorerst auszusetzen und mit den betroffenen Unternehmen in einen Dialog zu treten.

Andernfalls schlagen wir vor, die Erhöhungen der Hafenlotsgelder über eine Senkung der Raumgebühren auszugleichen. Für Bremen-Stadt sollte dann ein eigener Gebührentarif gelten, sodass unterm Strich die Hafenanlaufkosten stabil bleiben.

2. Raumgebühr

Die Kappungsgrenze wurde zum 1. Januar 2018 abgeschafft. Der Wegfall sollte aufkommensneutral erfolgen. Wenn hierdurch Mehreinnahmen bei den Hafengebühren erzielt wurden, sollten diese durch eine Senkung der Tarife wieder zurückgegeben werden.

3. Transshipment-Rabatte in Rotterdam

In Bremerhaven gab es 2012 noch einen historischen Rekordumschlag von 6,1 Millionen TEU. 2017 waren es 5,5 Millionen. Die Seestadt verliert seit einigen Jahren beim Containerumschlag Marktanteile gegenüber den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen. Der Rückgang ist vor allem mit dem Verlust von Transshipment- und Feeder-Verkehren zu erklären. In Bremerhaven wurden 2012 noch 3,9 Millionen TEU an Transshipment gezählt. 2017 waren es nur noch 3,0 Millionen.

Die „Port of Rotterdam Authority“ gewährt ihren Kunden bei den Hafengebühren Rabatte für jeden beladenen Transshipment-Container in Höhe von 5,00 Euro für Überseeschiffe und 2,50 Euro für Feederschiffe. Sie wurden bereits 2012 eingeführt und seitdem nach und nach erhöht. Hamburg gewährt seit 2013 entsprechende Nachlässe, die heute bei 50 und 25 Eurocent liegen.

In Bremerhaven gibt es bislang keine speziellen Feeder-Rabatte auf die Hafengebühren. Wir würden es sehr begrüßen, wenn Bremerhaven ebenfalls Transshipment-Rabatte wie in Rotterdam einführt.

4. ShortSea-Verkehre in die Ostsee

Für Container-Feederschiffe im Short-Sea-Verkehr können wir die vorgeschlagene Umstellung auf zwei Gebührenstaffeln nicht akzeptieren. Betroffen wäre vor allem das Transshipment-Geschäft in Bremerhaven Richtung Ostsee.

Wegen der Beschränkungen im Nord-Ostsee-Kanal wird ein Großteil der Feeder mit Schiffsgrößen zwischen 10.000 und 14.000 BRZ (wenn nicht sogar 15.000 BRZ) eingesetzt.

Wenn nun die Tarifgrenze bei 10.000 BRZ liegt, fallen sehr viele Schiffe in Zukunft in eine deutlich teurere Gebührenkategorie. Hier wurden uns vonseiten der Reeder Kostensteigerungen von 12,4 Prozent und für ein Schiff sogar 41,7 Prozent genannt. Es wird deshalb empfohlen, zukünftig drei Tarifgruppen einzuführen: bis 14.000 BRZ, bis 21.000 BRZ, über 21.000 BRZ.

Vor diesem Hintergrund regen wir insgesamt an, die Hafengebührenpolitik nicht ausschließlich auf eine Maximierung der Einnahmen auszurichten, sondern durch attraktive Konditionen mehr Schiffe und damit Ladung auf Bremen und Bremerhaven zu ziehen.

5. Einführung Liegegeld Binnenschiffe ab dem ersten Tag

Für Verkehre mit dem Binnenschiff über den Rhein müssen aufgrund der Mannheimer Akte keine Befahrungsabgaben gezahlt werden. Hiervon profitieren vor allem die Hinterlandverkehre der Westhäfen.

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht vor, die Befahrungsabgaben für die Nutzung der übrigen Wasserstraßen in Deutschland ebenfalls abzuschaffen. Dadurch soll die Binnenschifffahrt gestärkt werden.

Die geplante Einführung von Liegegeldern bei Binnenschiffen ab dem ersten Tag unterläuft aber das Ziel, den Verkehrsträger für den Hafenhinterlandverkehr der bremischen Häfen zu stärken.

Wegen der relativ geringen Mehreinnahmen von geschätzten 68 Tausend Euro sollte aus unserer Sicht auf diese Maßnahme verzichtet werden. Zudem sollte die Pauschalregelung beim Hafengeld beibehalten werden.

Die Stellungnahme der HK wird vom Ressort wie folgt bewertet:

- zu 1. Die letzte Bemessung des Lotsstundenfaktors auf 1,5 (h) (Zeitbemessung für eine Lotsung in den Häfen von Bremen-Stadt) erfolgte im Jahr 2005 und ist seitdem, ebenso wie der jeweils gültige Lotsstundensatz der Seelotsen, Grundlage für die Tarifberechnung des An- und Ablegetarifs im Hafengebiet Bremen-Stadt. Seit der Vertragsunterzeichnung 2005 hat es keine Anpassung des Lotsstundenfaktors gegeben. Allerdings sind in der Zeit bis heute diverse strukturelle Veränderungen bei den Abläufen zur Durchführung des Hafenlotsendienstes eingetreten, die sich auf die Dauer einer Lotsung bzw. auf den Vorlauf auswirken und bisher keine Berücksichtigung im Lotsstundenfaktor fanden. Dies betrifft die Erhöhung des logistischen Aufwandes für die zeitgenaue Durchführung einer Hafenlotsung aufgrund der gewachsenen Schiffsgrößen und der Tideabhängigkeit (Informationsbeschaffung in Bezug auf den Verkehrsablauf und die Schleusenzeiten) und auch die Auflösung des Schlepperpools (geeignete und verfügbare Schlepper müssen einzeln abgefragt werden) spielt eine wesentliche Rolle. Hinzu kommen rechtliche Vorgaben der IMO in Bezug auf das Bridge Ressource Management und die Aus- und Fortbildung, die ebenfalls bisher im Lotsstundenfaktor nicht berücksichtigt wurden. Unstrittig ist, dass z. B. schwierige Manöver im Hafen simuliert und Anwärter für den Hafenlotsdienst ausgebildet werden müssen. Dieser nachweislich zeitliche Mehraufwand pro Anlauf führt somit zur Anhebung des Lotsstundenfaktors. Der zusätzliche Zeitaufwand wurde geprüft und ist weder dem Grunde nach noch nach der Höhe zu beanstanden. Für Lotsungen von Schiffen, die den Industriehafen anlaufen ist ein höherer Zeitaufwand/Lotsstundenfaktor anzusetzen. Die Lotszeit für den Industriehafen hat sich insbesondere bei den großen Schiffen seit 2005 deutlich erhöht. Allein der Schleusenvorgang dauert durchschnittlich 45 Minuten. Lotsungen von Schiffen ab 160m können zwischen 2 und 3 h dauern. Für die Errechnung des zusätzlichen Faktors Industriehafen wurde eine Gewichtung der Schiffsgrößen zum Zeitfaktor

vorgenommen worden und somit ein zusätzlicher Lotsstundenfaktor von 0,6 errechnet. Die Zeitaufwände wurden nachgewiesen und stellen einen zusätzlichen Leistungsaufwand seitens der Hafenlotsen dar, den es zu vergüten gilt. Die Regelungen zum Hafenlotsgeld stehen in der Bremischen Hafengebührenordnung und haben den Rechtscharakter einer öffentlich-rechtlichen Gebühr, auch wenn es sich bei den Lotsgeldern um einen für Bremen haushaltsneutralen Posten handelt (bremenports vereinnahmet und leitet an die Lotsen weiter). Eine Gebühr ist eine öffentlich-rechtliche Geldleistung, die aus Anlass individuell zurechenbarer öffentlicher Leistungen dem Gebührenschuldner durch eine öffentlich-rechtliche Norm oder sonstige hoheitliche Maßnahme einseitig auferlegt wird und dazu bestimmt ist, in Anknüpfung an diese Leistung, deren Kosten ganz oder teilweise zu decken.

Die Einführung eines separaten Tarifs für den Industriehafen ist gerechtfertigt, da gerade der Zeitaufwand für Lotsungen von Schiffen in den Industriehafen gegenüber den Tidehäfen deutlich höher liegt und sich somit an der tatsächlich erbrachten Leistung der Hafenlotsen orientiert. Dem Vorschlag zur Einführung eines ermäßigten Raumgebührtarifs für die Häfen in Bremen-Stadt kann nicht gefolgt werden. Auch bei der Raumgebühr handelt es sich um eine öffentlich-rechtliche Gebühr, welche als Entgelt für die wasserseitige Nutzung des bremischen Hafengebietes erhoben wird. Die Ausgestaltung und Bemessung einer Gebühr ist in der jeweiligen Sachkompetenz gebunden, richtet sich nach dem empfangenen Vorteil oder dem zu verantwortenden Aufwand, dem Verhältnismäßigkeitsprinzip, sowie dem Kostendeckungs- und dem Äquivalenzprinzip sowie nicht zu vergessen dem Gleichbehandlungsgrundsatz. Das Äquivalenzprinzip ist verfassungsrechtlich verankert und gebietet ein angemessenes Verhältnis zwischen in Anspruch genommener Leistung und Gebühr. Der Gleichheitsgrundsatz ergibt sich ebenfalls aus der Verfassung und betrifft das Verhältnis der Gebührenschuldner untereinander. Grundsätzlich müssen gleiche Inanspruchnahmen gleiche Gebühren und unterschiedliche Inanspruchnahmen unterschiedliche Gebühren auslösen. Schiffe, die in den bremischen Häfen umschlagen und die öffentlichen Hafenflächen nutzen, empfangen seitens der öffentlichen Hand alle die gleiche Leistung. Eine Differenzierung der Raumgebührensätze nach Liegeplätzen ist daher nicht möglich. Die Raumgebühr, die in den bremischen Häfen berechnet wird, fließt im Gegensatz zu den Hafenlotsgeldern in den bremischen Haushalt und dient zur Deckung der Kosten für die Hafenunterhaltung. Ein Verzicht auf diese Einnahmen ist daher nicht vertretbar. Abschließend möchte ich darauf aufmerksam machen, dass die Hafenlotstarife in

Bremen-Stadt auch nach der Erhöhung im Vergleich der Nordseehäfen sehr günstig sind und die Tarifierfassung daher wettbewerbsneutral ist.

- zu 2. Der Auftrag zur Prüfung, ob die Kappungsgrenze in den bremischen Häfen abgeschafft werden kann, wurde in der Sitzung der Deputation am 23.11.2016 erteilt. Der Fokus lag dabei nicht auf der Aufkommensneutralität, sondern darauf, dass sich die Mehrbelastungen der betroffenen Reeder im üblichen Rahmen bewegten. Aus diesem Grund wurde der Rabatt für den 2ten Anlauf von 50% auf 75% angehoben und ein von den Reedern schon lange gewünschter Frequenzrabatt neu eingeführt. Im Gegensatz zu den anderen Gebührensätzen in der HGebO, die um größtenteils um 2% angehoben werden, werden die RG-Sätze für den Überseeverkehr in 2019 nicht erhöht.
- zu 3. Es ist richtig, dass es bisher keine Feeder-/Transshipment-Rabatte in Bremen gibt, aber die Feeder-Verkehre werden überwiegend nach dem sehr günstigen ShortSea-Tarif abgerechnet. Im Gegensatz zu den Häfen in Rotterdam und Hamburg wird in Bremen bisher aber auch nur die Schiffgröße berechnet (Raumgebühr) und keine Gebühr für die Umschlagskomponente (Ladungsvolumen/-gewicht) erhoben. Bei den in Rotterdam und Hamburg berechneten Hafenentgelten handelt es sich um privatrechtliche Entgelte und in Bremen um öffentlich-rechtliche Gebühren mit denen verantwortungsvoll umgegangen werden muss. Aktuell liegen in Bremen die für eine Berechnung der Umschlagskomponente erforderlichen tatsächlichen Umschlagsmengen jedes einzelnen Schiffes noch nicht vor und daher käme derzeit nur die Selbstveranlagung des Schiffes als Berechnungsgrundlage für eine Umschlagskomponente in Frage. Grundsätzlich verfolgen wird das Ziel der Schaffung einer einfachen und klar nachvollziehbaren Gebührenstruktur ohne komplexe unübersichtliche Rabattsysteme.
- zu 4. Insgesamt wurden im Jahr 2017 knapp 2.457 Fahrzeuge im ShortSea-Tarif abgerechnet. 1.138 Schiffe davon waren den beiden Hauptkunden in diesem Fahrtgebiet zuzuordnen. Es liefen 380 Schiffe (von den 2.457) zwischen 10.000 und 14.000 BRZ die bremischen Häfen an. 70% dieser 380 Anläufe entfielen wiederum auf die beiden Hauptkunden, bei denen die Tarifumstellung letztendlich im Bereich ShortSea zu vertretbaren Erhöhungen von 0,7 bzw. 1,1% führen wird. Mit der Reduzierung der Größenstaffeln von 4 auf 2 wird einer sich seit Jahren entwickelnden Größenverschiebung in diesem Bereich Rechnung getragen. Gebühreneinnahmen dienen nicht der Maximierung der Einnahmen sondern werden für eine Inanspruchnahme einer öffentlichen Leistung berechnet unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsprinzips, dem Kostendeckungs- und dem Äquivalenzprinzip.

Siehe hierzu auch die Ausführungen zu 1). Bremen muss mit diesen Einnahmen die Kosten für die Hafenunterhaltung finanzieren.

- zu 5. Es ist richtig, dass die Abschaffung der Befahrungsabgaben seitens des Bundes angestrebt wird, allerdings ist Bremen nach wie vor in der Pflicht die Kosten der Unterhaltung auch für Binnenschiffsliegeplätze sicher zu stellen. In der Seeschifffahrt ist es schon seit langen üblich, dass ein Schiff, welches nicht umschlägt, sofort Liegegeld zahlen muss. Binnenschiffe dagegen haben bisher 14 Tage gebührenfrei im Hafen gelegen, obwohl sie einen Liegeplatz beansprucht haben und keinen Umschlag hatten. Es ist daher gerade auch mit Blick auf die Kostenregelung in anderen Häfen nicht mehr als gerechtfertigt, dass ein Binnenschiff ebenfalls ab dem ersten Tag berechnet wird. Umschlagende Binnenschiffe zahlen ab 2019 zunächst ein Hafengeld für 5 Tage und erst ab dem 6ten Tag würde das Liegegeld für einen Zeitraum von 14 Tagen berechnet werden.

Der Gebührensatz 2018 wird zum 01. Januar 2019 um 50% (0,0258 €/t Tragfähigkeit) reduziert und auch die Zeitspanne für die Berechnung bleibt wie vorher bei 14 Tagen. In 2017 wurden für Bremen (einschl. Bremerhaven) gut 4.100 Binnenschiffsanläufe registriert, aufgrund von Umschlag erfolgte nur die Berechnung von Hafengeld für 2.840 Fahrzeuge. Liegegeld zahlten lediglich 12 Schiffe. Künftig wird der überwiegende Teil der Binnenschiffe (bis 1.550 t Tragfähigkeit) die Mindestpauschale von 40 € für max. 14 Tage Liegezeit zahlen müssen. Im Vergleich dazu zahlt ein Binnenschiff im Hamburg mit Landzugang für 7 Tage einen Satz von 0,0460 €/t Tragfähigkeit (Schiff mit 1.500 t zahlt dann 69 €). Der Binnenschiffer muss sich bereits beim Anlauf des Hafens festlegen, wie lange es dort liegen wird. Überschreitet er die angemeldeten 7 Liegetage, so ist pro Tag ein erweitertes Anlegegeld von 51 € pro Tag zu zahlen.