

**Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 15. Februar 2000****Wettbewerbsnachteile für die bremischen Seehäfen durch die Ökosteuer**

In den vergangenen zwölf Monaten sind die Energiekosten durch die Beschlüsse der Rot-Grünen-Bundesregierung zum Teil erheblich gestiegen. Hiervon sind auch die deutschen Seehäfen betroffen, die sich im Wettbewerb zu den Häfen in Belgien und den Niederlanden befinden und durch die Mehrbelastungen der Ökosteuer erhebliche Nachteile hinnehmen müssen. Diese Situation wird im Jahr 2003 weiter verschärft, da die deutschen Hafenbetriebe ab diesem Zeitpunkt für jeden Liter Dieselmotorkraftstoff 92 Pfennig Steuern zahlen müssen und die konkurrierenden Häfen in Rotterdam und Antwerpen nur vier Pfennig.

Wir fragen den Senat:

1. Wie hoch sind nach Einschätzungen des Senats die Mehrbelastungen für die Hafenbetriebe im Lande Bremen in den kommenden zehn Jahren durch die Erhöhung der Energiesteuern?
2. Teilt der Senat die Einschätzung des Vorstandsvorsitzenden des Zentralverbandes der Deutschen Seehäfen, Peter Dietrich, dass für die gesamte Branche in den kommenden zehn Jahren eine Mehrbelastung durch die Erhöhung der Energiesteuern gegenüber den Westhäfen in Höhe von 4 Milliarden DM und damit ein erheblicher Wettbewerbsnachteil entsteht?

Kastendiek, Eckhoff und Fraktion der CDU

D a z u

**Antwort des Senats vom 7. März 2000**

Die o. a. Anfrage beantwortet der Senat wie folgt:

Zu Frage 1.: Wie hoch sind nach Einschätzungen des Senats die Mehrbelastungen für die Hafenbetriebe im Lande Bremen in den kommenden zehn Jahren durch die Erhöhung der Energiesteuern?

Das vom Bundestag am 11. November 1999 in letzter Lesung verabschiedete und in seinen wesentlichen Teilen ab 1. Januar 2000 in Kraft gesetzte Gesetz zur „Fortführung der ökologischen Steuerreform“ (Ökosteuerreform) bestimmt, die Stromsteuer ab 1. Januar 2000 jährlich um 0,5 Pfennig/kWh bis zum Jahr 2003 anzuheben und die Mineralölsteuer auf Dieselmotorkraftstoff in diesem Zeitraum um jährlich 6 Pfennig/l zu erhöhen. Unter der Annahme, dass die Umschlagsbetriebe in den deutschen Seehäfen auch weiterhin nicht unter die Steuerermäßigungstatbestände fallen, die für das produzierende Gewerbe und die Land- und Forstwirtschaft gelten, ist mit den nachfolgend dargestellten Mehrbelastungen für die Umschlagsbetriebe in den bremischen Häfen — dargestellt an ausgewählten Beispielen — zu rechnen. Die Angaben basieren auf Schätzungen des „Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e. V.“ für einzelne Betriebe aus dem September 1999 und Angaben der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft.

|  |        |                  |
|--|--------|------------------|
| Containerumschlagsbetriebe verbrauchen   |        | 50 Mio. kWh/Jahr |
| Silobetriebe verbrauchen für den Umschlag von Getreide, Futtermitteln und Ölsaaten | bis zu | 7 Mio. kWh/Jahr  |
| Umschlagsbetriebe für trockenes Massengut (Kohle, Erz, Kali) verbrauchen           | bis zu | 12 Mio. kWh/Jahr |

Hieraus resultiert ein geschätzter Strombedarf für die genannten Umschlagsbetriebe in Höhe von 69 Mio. kWh/Jahr, hinzuzurechnen ist für die restlichen Umschlagsbetriebe z. B. im konventionellen Stückgut, die durch diese Aufzählung nicht abgedeckt sind, ein Bedarf von 11 Mio. kWh/Jahr. Aus diesem Gesamtbedarf von 80 Mio. kWh/Jahr resultieren ab 2003 1,6 Mio. DM/Jahr als Mehrbelastung aus Stromverbrauch in den bremischen Häfen als Folge der Ökosteuer.

Der Verbrauch von Dieselkraftstoff in den deutschen Seehäfen liegt bei 30 Mio. Litern p. a. Für die Umschlagsbetriebe in den bremischen Häfen ergibt sich schätzungsweise ein Verbrauch von 12 Mio. Litern Dieselkraftstoff. Bei der genannten Verteuerung von insgesamt also 24 Pfennig bis 2003 ist daher ab 2003 mit einer Mehrbelastung von 2,88 Mio. DM pro Jahr zu rechnen.

Die aus der Addition resultierende Gesamtbelastung für die bremischen Häfen von 4,48 Mio. DM p. a. wird sich durch die zu erwartenden Umschlagssteigerungen von etwa 25 % von 1999 bis 2000 (insbesondere im Containerverkehr mit ca. 30 %, aber auch bei den übrigen Umschlagsarten) weiter erhöhen.

Bei dieser Rechnung wird unterstellt, dass die Umschlagsunternehmen durch Einsatz energiesparsamer Umschlagsgeräte den auf diesem Gebiet möglichen technischen Fortschritt umsetzen.

Der dargestellten Belastung müsste die mit der Ökosteuerreform verbundene Entlastung im Bereich der Rentenversicherungsbeiträge (Arbeitgeberanteil) gegenübergestellt werden. Eine Berechnung ist ohne weitere Prüfung nicht möglich.

Zu Frage 2.: Teilt der Senat die Einschätzung des Vorstandsvorsitzenden des Zentralverbandes der Deutschen Seehäfen, Peter Dietrich, dass für die gesamte Branche in den kommenden zehn Jahren eine Mehrbelastung durch die Erhöhung der Energiesteuern gegenüber den Westhäfen in Höhe von 4 Milliarden DM und damit ein erheblicher Wettbewerbsnachteil entsteht?

Die in der Anfrage zitierte Aussage des Vorstandsvorsitzenden des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe von 4 Mrd. DM Wettbewerbsnachteilen in den nächsten zehn Jahren kann aus den o. g. Daten nicht abgeleitet werden.

Allerdings ergeben sich aus den bereits bestehenden Regelsteuerverdifferenzen erhebliche Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen gegenüber den Westhäfen. Bei einem Dieselkraftstoffverbrauch der deutschen Seehäfen in Höhe von rd. 30 Mio. Litern p. a. und einer Regelsteuerverdifferenz von 68 Pfennig/l für Mineralöl gegenüber den Westhäfen (vor Einführung der Ökosteuer) belaufen sich diese auf insgesamt ca. 18 Mio. DM p. a., da in den Westhäfen der ermässigte Steuersatz von 18 ECU/1000 l (3,6 Pfennig pro Liter) angewendet wird.

Dieser gravierende Kostenunterschied sollte Anlass dafür sein, den Gesetzgeber zu bewegen, entsprechende Ausnahmetatbestände zur Erreichung einer Wettbewerbsgleichheit mit den Westhäfen zu erreichen.