

Mitteilung des Senats vom 11. Juni 2002**Entwicklung eines Modells für ein integratives und international einsetzbares Bonussystem „Quality Shipping“**

Die Bürgerschaft (Landtag) hat in ihrer Sitzung vom 15. November 2000 eine Mitteilung des Senats über „Ökonomische Anreizsysteme für einen umweltfreundlichen Seeverkehr“ zur Kenntnis genommen. Darin enthalten war der Hinweis auf die Entwicklung eines Modells für ein integratives und international einsetzbares Bonussystem „Quality Shipping“ mit einer praxisnahen Testphase durch die Bremer Gesellschaft für Angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr (GAUSS) und das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) als gemeinsame Bearbeiter. Der Senat hatte in seiner Sitzung am 26. September 2000 neben der Weiterleitung des Berichts vom 5. September 2000 an die Bürgerschaft (Landtag) beschlossen, der Bürgerschaft (Landtag) nach Abschluss des Projekts zur Modellentwicklung und der Testphase erneut zu berichten.

Der Senat übermittelt der Bürgerschaft (Landtag) seinen Bericht über die Entwicklung eines Modells für ein integratives und international einsetzbares Bonussystem „Quality Shipping“ mit der Bitte um Kenntnisnahme.

1. Hintergrund

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) an der Universität Bremen hatte für eine internationale Konferenz „Green Shipping“ in Hamburg im Jahr 2000 eine Studie über „ökonomische Anreizsysteme für einen umweltfreundlichen Seeverkehr“ vorgelegt. Ziel der Studie, die im Auftrag der Umweltbehörde Hamburg erstellt wurde, war es zu zeigen, welche ökonomischen Anreizsysteme für umweltfreundlichen Seetransport bereits existieren und ob es möglich ist, ein auf Hafengebühren basierendes neues System vorzuschlagen, um den Reedern Anreize für den Einsatz umweltfreundlicher Technik auf Schiffen zu geben: Reeder, die überdurchschnittlich in eine umweltfreundliche Ausstattung ihrer Schiffe investieren, sollten durch Hafengebührenreduktionen belohnt werden.

In diesem Zusammenhang wurden verschiedene bereits bestehende Anreizsysteme vorgestellt, insbesondere das Bonussystem für Tanker mit getrennten Ballasttanks oder Doppelhüllen in Nordrange- und anderen Häfen, das niederländische Green Award-System für Tanker und das schwedische System, das Gebühren für die Nutzung von Wasserstraßen und Häfen in Abhängigkeit von Abgasemissionen erhebt.

Ein Ergebnis der Prüfung der Studie des ISL war gewesen, dass ökonomische Anreizsysteme grundsätzlich ein sinnvolles Instrument zur Förderung umweltfreundlicher Investitionen auf Schiffen sein können, das vom ISL vorgeschlagene Modell jedoch eine Reihe von Schwachstellen hatte, die von Seiten der Häfen, z. T. auch seitens der Schifffahrt, nicht akzeptabel sind.

2. Projektvergabe zur Entwicklung eines Modells „Quality Shipping“

Der ISL-Bericht wurde in Bremen als Anstoß genommen, sich ressortübergreifend intensiver mit den Grenzen und Möglichkeiten von umfassenden finanziellen An-

reizsystemen zu befassen. Entsprechend wurde mit der Projektvergabe zur „Entwicklung eines Modells für ein integratives und international einsetzbares Bonussystem Quality Shipping“ ein Vorhaben auf den Weg gebracht, um in Anlehnung an den ISL-Bericht die Potentiale praxisorientierter ökonomischer Anreizsysteme zur Förderung eines umweltfreundlichen Seeverkehrs zu konkretisieren und aussichtsreiche Ansätze umzusetzen, und zwar in Abstimmung mit Hamburg und weiteren deutschen Häfen. Das gemeinsame länderoffene Projekt sollte

- ein Grundmodell eines ökonomischen Anreizsystems entwickeln, das international eingesetzt werden kann und integrativen Charakter aufweist,
- dies in einer Testphase auf seine Umsetzbarkeit und den administrativen Aufwand prüfen,
- konkrete Aussagen zu den ökologischen Wirkungen machen können und
- im Ergebnis eine Entscheidungsgrundlage für oder gegen die Einführung des vorgeschlagenen Anreizsystems schaffen.

Die Option, das zu entwickelnde Modell nicht nur auf die Hafengebühren als Bezugssystem zu beziehen, war dabei von Anfang an enthalten.

An diesem Projekt nahmen neben Bremen und Bremerhaven die niedersächsischen Häfen Brake, Emden und Wilhelmshaven und Lübeck in Schleswig-Holstein teil. Hamburg ist und blieb assoziativer Partner, der u. a. die Teilfinanzierung der Datenerhebung in Lübeck übernommen hat.

3. Projektergebnis

Im Verlauf der Analysen für ein sinnvolles und praktikables Bonussystem für einen umweltfreundlichen Seeverkehr ergab sich, dass Ermäßigungen von Hafengebühren, die zunächst als Träger der Kostenreduktionen vorgeschlagen waren, kein geeignetes Instrument für ökonomische Anreize liefern. Neben anderen Gründen, die gegen Hafengebühren als ökonomisches Anreizsystem sprechen, besteht die Problematik, dass in unterschiedlichen Häfen die Praxis der Hafengebührenerhebung sehr unterschiedlich ist. Außerdem werden nicht in allen Häfen, z. B. nicht in privaten Häfen, Hafengebühren erhoben. Darüber hinaus würden die ökonomischen Anreize für verschiedene Schiffstypen nur sehr gering ausfallen können, etwa weil Fähren hohe Rabatte erhalten oder kleine Schiffe mit Shortsea-Tarifen belegt werden. Die letztlich bezahlte Gebühr ist vielfach zu gering, um mit einem Bonus einen wirksamen Effekt erzielen zu können.

Daher wird in der Studie empfohlen, sich bei einem Bonussystem gänzlich von den Hafengebühren abzuwenden und direkt am Schiff anzusetzen, und zwar unter Einbeziehung der Lotsabgaben, die mit den in manchen Ländern üblichen Wasserstraßengebühren verglichen werden können. Die Nutzung der seewärtigen Infrastrukturkosten als Lenkungsinstrument für die Förderung von Quality Shipping wird nach Aussage der Studie dem Anspruch nach der Entwicklung eines international anwendbaren Bonusmodells gerecht.

Entsprechend wäre ein neuer schiffsabhängiger Pauschalbetrag für Umweltschutz und Schiffssicherheit (Arbeitstitel: Marine Environmental Protection and Safety Dues, MEPS) zu erheben, um den derzeit gering ausfallenden Anteil der Schifffahrt an den Infrastrukturkosten angemessen anzuheben. Gemeint sind damit vor allem Kosten für die Vorsorge sowie die Bekämpfung- und Eindämmungsmöglichkeit im Havarie- und Schadensfall. Mit Einführung des Pauschalbetrages würden gleichzeitig gestaffelte Ermäßigungen für Investitionen in Umweltschutz und Schiffssicherheit nach dem Modell „Quality Shipping“ gewährt. Wird die Ermäßigung auf die MEPS und die Lotsabgaben eingeräumt, erfahren bonusberechtigende Schiffe nach Berechnungen der Gutachter keine Erhöhungen auf die derzeitigen Lots- oder Fahrwasserabgaben.

Der Verwaltungsaufwand bleibt gering, und vorhandene Strukturen können genutzt werden. Die Nutzung der Seeverkehrsinfrastruktur lässt andere, hafenspezifische, private oder öffentliche Aktivitäten nicht nur zu, sondern kann durch diese vielfältig ergänzt werden.

Das Bonusmodell „Quality Shipping“ setzt die Rahmenbedingungen, wobei sich die Kriterien für eine Abgabenermäßigung auf weltweit praktizierte Zertifizierungs-, Bewertungs- und Anreizsysteme stützen. Ein Vorschlag zur Indizierung von Schiffen für die objektive Beurteilung der Umweltfreundlichkeit mit den drei Hauptkapiteln „Reedereipolitik und -management“, „Schiffsentwurf, -bau und -ausstattung“ sowie „Schiffsbetriebsmanagement und -technik“ wurde im Rahmen der Studie erstellt, und die einzelnen Kriterien wurden mit Hilfe eines Punktesystems gewichtet. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Studie enthält die Anlage.

4. Ausblick auf die Weiterentwicklung eines ökonomischen Anreizsystems

Um die Studie „Entwicklung eines Modells für ein integratives und international einsetzbares Bonussystem Quality Shipping“ zunächst einer Fachöffentlichkeit zu präsentieren und einer ersten Prüfung zu unterziehen, hatten GAUSS, ISL sowie der Senator für Wirtschaft und Häfen und der Senator für Bau und Umwelt im April zu einem ersten Expertenworkshop eingeladen. Die Studie wurde mit großem Interesse aufgenommen und seitens der Experten positiv bewertet, wenngleich seitens der Seeverkehrswirtschaft eine zusätzliche Abgabe, die Schiffe ohne erhöhte Umweltstandards mit zusätzlichen Kosten belastet, durchaus kritisch gesehen wird. Gleichzeitig wurde hervorgehoben, dass ein solches System die Notwendigkeit und damit den Aufwand für die Hafensaatkontrolle verringern kann, da die am „Quality Shipping“-System teilnehmenden Schiffe in deutlich geringerem Umfang in den Häfen bzw. Hoheitsgewässern überprüft werden müssten.

Über die inhaltliche Bewertung hinaus lautete das Votum der Experten, keinesfalls nationale Alleingänge vorzubereiten, sondern auf eine mindestens EU-weite Harmonisierung der Bewertungsstandards und der Abgabenhöhe hinzuwirken. Gleichzeitig solle auf internationalem Pflaster der Weg bereitet werden für die Akzeptanz einer solchen Pauschale bzw. das damit verbundene Bonussystem für umweltfreundliche Schifffahrt.

Bemühungen mit ähnlicher Zielsetzung sind u. a. bereits angelaufen durch

- die Initiative „Blauer Engel goes to sea“, d. h. die geplante Einführung des in Deutschland seit 1977 eingeführten Umweltsiegels auch für den Seeverkehr und
- den Vorschlag des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung für Globale Umweltveränderungen, die „Internalisierung von Kosten“ mit dem Ziel voran zu bringen, die verschiedenen Verkehrsträger stärker an den Kosten der jeweiligen Verkehrsinfrastrukturen zu beteiligen.

In beiden Fällen haben die renommierten Gremien Vorschläge bzw. die Kriterien- und Bewertungsliste aus der GAUSS/ISL-Studie direkt übernommen und damit bereits zu Beginn dieses Jahres erste wichtige positive Signale für das Bremische Anreizsystem gegeben.

Des Weiteren sind neben bestehenden Anreizsystemen aktuell einige Anstöße zu Kostenermäßigungen, d. h. zu ökonomischen Anreizen für die Berücksichtigung von Umweltbelangen durch die Seeschifffahrt initiiert worden, z. B. von Norwegen in der Vorbereitung der Internationalen Nordseeschutzkonferenz (März 2002) und beim Marine Environment Protection Committee (MEPC) der International Maritime Organization (IMO). Diese internationale Denkrichtung gilt es zu nutzen und aktiv in die Diskussion einzusteigen. Die Bremer Studie kann eine gute Grundlage dafür liefern, auf verschiedenen Ebenen, z. B. im Nordseeraum, auf EU-Ebene oder auch in der IMO und der United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) aktiv zu werden.

Weitere Expertenbefassungen sind bereits geplant, um tiefere Detailarbeit zu leisten, und die Anbindung des „Quality Shipping“-Systems an ein Abgabensystem „MEPS“ zu konkretisieren. Gleichzeitig werden Kontakte hergestellt, um die Akzeptanz bei den Verantwortlichen der Seeschifffahrt zu erhöhen und die Weichen für die zügige Weiterentwicklung des „Quality Shipping“-Gedankens in der internationalen Gemeinschaft zu stellen.

Kurzfassung:

**Entwicklung eines Modells
für ein integratives und international einsetzbares
Bonussystem Quality Shipping**

Einleitung

Die Schifffahrt transportiert mit derzeit 5,4 Milliarden Tonnen jährlich über 95 % der Tonnage im interkontinentalen Warenverkehr und ist von einzigartiger Bedeutung für die zuverlässige und kostengünstige Versorgung der Volkswirtschaften. Sicherheit, Umweltschutz, verantwortungsbewusste Schifffahrtsbetreiber und Ladungseigner müssen eine Einheit bilden, deren Zusammenspiel zu einer wirtschaftlich sinnvollen und nachhaltigen Nutzung der Hohen See und der Küstengewässer führt.

Obwohl die Schifffahrt dank des relativ niedrigen Energieverbrauchs ein umweltverträglicher Verkehrsträger ist, sind bei weitem nicht alle Möglichkeiten der Schonung der Umwelt ausgeschöpft. Die Internationalität der Branche bietet nicht nur die Chance der globalen Zusammenarbeit, sondern gibt auch verantwortungslosen Marktteilnehmern die Chance, ihre Schiffe unter Missachtung einschlägiger Vorschriften und Konventionen hinsichtlich menschlicher Würde, Sicherheit und Umweltschutz zu betreiben. Solange solche Schiffe kostengünstiger eingesetzt werden können als besser geführte Wettbewerbstonnage sind sie in der freien Marktwirtschaft nur durch finanzielle Maßnahmen aus dem Markt zu verdrängen.

Wegen der Globalität der Seewirtschaft sind Verbesserungen von Umweltverträglichkeit, Sicherheit und Arbeitsbedingungen idealerweise auf internationaler Ebene zu treffen. Mit der International Maritime Organization (IMO) verfügen die Vereinten Nationen über die Entscheidungsgremien, um verbindliche Standards zu beschließen. Bei den IMO-Beschlüssen handelt es sich im Ergebnis um Kompromisslösungen, auf die sich die Mitgliedsstaaten der IMO einigen. Die Einhaltung des von der IMO vorgegebenen Regelwerks ist daher als zwingend einzuhaltende Grundvoraussetzung anzusehen (Minimalstandards), um überhaupt Schiffe betreiben und als Transportdienstleister am Markt operieren zu dürfen.

Vor diesem Hintergrund entstanden in einzelnen Ländern Initiativen, die versuchen, über wirtschaftliche Anreize die Reeder zu Investitionen für mehr Sicherheit und Umweltverträglichkeit zu bewegen, u. a. der Green Award, Rotterdam, das schwedische Modell zur Abgasreduzierung oder die Gewährung von Nachlässen auf Hafengebühren (Green Shipping) in Hamburg.

Unterstützt von Hamburg und Niedersachsen hat das Land Bremen den Forschungsinstituten GAUSS (Gesellschaft für Angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr mbH) und ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) in Bremen den Auftrag erteilt, ein international anwendbares und integratives Bonusmodell für die Seeschifffahrt zu entwickeln. Dieses Modell sollte wettbewerbsneutral sein, minimalen Verwaltungsaufwand erfordern und eine Teilnahme auf freiwilliger Basis ermöglichen. Das Modell sollte in einer virtuellen Testphase auf seine Umsetzbarkeit geprüft werden, und schließlich sollten konkrete Aussagen zu den ökologischen und ökonomischen Wirkungen sowie den Chancen der internationalen Verbreitung gemacht werden.

Da die ursprüngliche Aufgabenstellung zur Entwicklung eines Bonussystems auf Basis der Hafengebühren sich als nicht praktikabel erwies, werden Vorschläge entwickelt, die sich an die Finanzierung der Vorsorge- und Eingreifmaßnahmen für Seeverkehrssicherheit und Küstenschutz anlehnen.

Analyse der Schiffstypen und Hafenkosten

Um zuverlässige Daten für die Entwicklung eines auf Hafenkosten basierenden Bonussystems zu erhalten, wurden die Tarifwerke verschiedener Häfen sowie Angaben über die Schiffstypen und -größen analysiert. Die Studie umfasst eine repräsentative Reihe von Häfen: die Universalhäfen Bremen und Bremerhaven, den Ölhafen Wilhelmshaven, den Autohafen Emden, den Papierhafen Brake und die Fährhäfen Lübeck und Travemünde. Die Datensammlung beschränkte sich auf das erste Halbjahr 2000, die Ergebnisse wurden auf das volle Jahr hochgerechnet.

Im Jahr 2000 liefen mehr als 21.000 Fracht- und Passagierschiffe mit 300 Mio. BRZ diese Häfen an. Sie mussten Gebühren für die Nutzung der maritimen Infrastruktur und verschiedene Entgelte für Dienstleistungen bezahlen, darunter Lotsgebühr, Hafengebühr, Kajegeld, Lotsgeld, Schlepper-, Festmacher- und Umschlagsentgelte, Gerätemiete, Lagerung, Bunkern etc. Gemäß früheren Untersuchungen machen die Umschlagskosten 70 % bis 200 % der übrigen Hafenkosten aus. Da private Dienstleister in der Gestaltung und Anwendung ihrer Tarife frei sind, können diese Entgelte nicht für ein Bonussystem herangezogen werden. Alle Tarife, die nach Art und Menge der Ladung berechnet werden, darunter das Kajegeld, sind ebenfalls ungeeignet, da es keinen zwingenden Zusammenhang zwischen der Ladung und dem sicheren und umweltverantwortlichen Betrieb eines Schiffes gibt.

Die Hafengebühr (Hafengeld) wird oft nach der Größe des Schiffes in BRZ bemessen, dennoch sind die Hafengebühren alles andere als eine ideale Grundlage für einen Bonus. Während es damit in einigen öffentlichen Häfen funktionieren mag, ist dies in privaten oder spezialisierten Häfen nicht möglich. Private Häfen wie etwa Tankerterminals müssen keine Gebühren erheben, und in Fährhäfen wie Lübeck/Travemünde erhalten täglich verkehrende Fähren hohe Rabatte, so dass die letztlich bezahlte Gebühr sehr gering ist. Im Vergleich zu großen Schiffen profitieren kleine Schiffe in vielen Häfen von reduzierten Shortsea-Tarifen und zahlen auch nur sehr kleine Beträge. Unter Berücksichtigung all dieser Einschränkungen sind die Hafengebühren nicht für ein international anwendbares Bonussystem brauchbar. Abhängig von der Schiffsgröße, Art der Ladung und der Tarifstruktur machen sie nur zwischen 1 % und 12 % der gesamten Hafenkosten bei einem Anlauf aus. So hat ein Bonus von 6 %, wie er in Rotterdam für große Schiffe oder in Hamburg gewährt wird, meist keine ausreichende Wirkung auf das Verhalten der Reeder. Ein größerer Bonus würde jedoch den Hafenwettbewerb beeinträchtigen. Schließlich sind die Häfen nicht bereit, auf größere Anteile ihrer Einnahmen zu verzichten.

Die einzige hoheitliche Gebühr, die weiter in Betracht gezogen werden kann, ist die Lotsabgabe, die für die Nutzung der seewärtigen Infrastruktur, d. h. die Vorsorge- und Einsatzmaßnahmen für Sicherheit und Küstenschutz, an den Staat zu zahlen ist.

Indexierung Quality Shipping und Testlauf

Zur objektiven Beurteilung eines Schiffes und des betrieblichen Umfeldes müssen eindeutige und einfach nachweisbare Kriterien ausgewählt werden, die eine schnelle Einordnung nach Qualitätsmaßstäben gestatten. Dem integrativen Ansatz folgend gingen in den erarbeiteten Katalog zahlreiche praktizierte Bewertungssysteme ein, darunter die schon genannten Modelle, Anforderungen von Klassifikationsgesellschaften oder von Verladernorganisationen.

Es wurden Kriterien als aktuell vorrangig ausgewählt und den drei Kapiteln

- I. Reedereipolitik und -management,
- II. Schiffsentwurf, -bau und -ausstattung sowie
- III. Schiffsbetriebsmanagement und -technik

zugeordnet. Mit jedem Kriterium werden Punkte erzielt, wobei konkrete Umweltschutzmaßnahmen höher bewertet werden als Managementinstrumente und

-systeme. In den drei Kapiteln sind maximal 34, 45 und 130 Punkte, zusammen 209 Punkte erreichbar. Der Nachweis über die Erfüllung der teilweise abgestuften Anforderungen kann durch entsprechende Zertifikate erbracht werden. Technische Entwicklungen, die fortschreitende Erfüllung der Standards und neue Anforderungen erfordern eine kontinuierliche Anpassung der Kriterienliste.

	Pkte.	Σ	Nachweis z.B. durch
Kap. I Reedereipolitik und -management		34	
1.1 Umweltschadenshaftpflichtversicherung	10		Versicherungspolice
1.2 Qualitätsmanagement	3		ISO, ISMA, GA Zertifikat
1.3 Umweltmanagement	3		ISO, ISMA, GAZ
1.4 Personalmanagement	≤ 15		ITF blue card, training record, GAZ
1.5 <i>Green Award</i>	3		Zertifikat
Kap. II Schiffsentwurf, -bau und -ausstattung		45	
2.1 Materialauswahl und -einsatz	5		Materialpass
2.2 Kollisionsschutz	10		Klassezeichen
2.3 Redundante Systeme	10		Klassezeichen
2.4 Hull stress monitoring	10		Zertifikat
2.5 Notschleppsysteme	10		Zertifikat
Kap. III Schiffsbetriebsmanagement und -technik		130	
3.1 Gasförmige Emissionen aus Kälteanlage	≤ 15		Spezifikation der Kältemittel
3.2 Schwefeloxidemissionen	≤ 20		Zertifikat
3.3 Stickoxidemissionen	≤ 20		Zertifikat
3.4 Ruß- und Partikelemissionen	10		Zertifikat
3.5 Feste Abfallstoffe (<i>waste</i>)	≤ 15		Abfalltagebuch, Zertifikat
3.6 Schwarz- und Grauwasser (<i>sewage</i>)	≤ 15		Abnahmeprotokoll, Zertifikat
3.7 Bilgenwasser	5		Zertifikat
3.8 Antifouling	20		Spezifikation
3.9 Ballastwasser	10		Zertifikat, Tagebuch
		209	

Über die erreichte Punktzahl soll ein Bonus auf die Abgaben und Entgelte gewährt werden, die in Ansatz gebracht werden können. Bereits bei Punktzahlen ≥ 40 , die mit relativ geringen schiffsseitigen Aufwendungen erzielbar sind, soll eine Ermäßigung in Höhe von 25 % des maximal möglichen Bonus gewährt werden. Die nächste Stufe der Boni wird bei ≥ 80 Punkten erreicht und die damit verbundene Gewährung von 60 % des maximal möglichen Bonus stellt eine wesentliche Erhöhung der Vergünstigung dar. Ab 120 Punkten ist der volle Bonus fällig.

Die Bonuspunkte können unabhängig von Schiffstyp und -größe beansprucht werden. Zertifizierte Managementsysteme reichen für den Mindestbonus nicht aus, und der volle Bonus kann nur über anspruchsvolle Kriterien aus dem Kapitel Schiffsbetriebsmanagement und -technik ausgeschöpft werden. Erst dann wird der Reederei ein hohes Maß an Quality Performance bescheinigt.

Die Kriterienliste und Bonusvergabe wurde in einer Fragebogenaktion in den bremischen und niedersächsischen Häfen getestet. Die Auswertung ergab, dass 63 % der teilnehmenden Schiffe schon heute für den kleinen Bonus berechtigt wären, 29,4 % für den erweiterten und 2,5 % für den vollen Bonus. Es darf davon ausgegangen werden, dass diese Befragung eine überhöhte Anzahl von Bonusberechtigungen ergab, da vorbildliche Schiffe eher an Befragungen teilnehmen als andere. Bei der Auswertung nach Schiffstypen, Alter, Einsatz und Häfen wurden die Erwartungen bestätigt, dass Fähren, jüngere Schiffe und die Kleine Fahrt jeweils besser abschneiden als die Vergleichsgruppen.

Vorschlag für ein Bonussystem

Die Analyse der Hafentarife hat gezeigt, dass kein Zahlungssystem besser geeignet ist als die Lots- oder Fahrwasserabgabe. Die Nutzung der Lotsabgaben, die international einen direkten Bezug zu den Kosten für die Maßnahmen der Verkehrssicherheit und des Küstenschutzes — der seewärtigen Infrastruktur — haben, erfüllt als Lenkungsinstrument die Anforderungen an die Entwicklung eines Bonussystems und entspricht der Aufgabenstellung.

Die Struktur der Lotsabgabe in Deutschland eröffnet der Bundesregierung, dem Bundesverkehrs- und -umweltministerium und den Bundesländern die Möglichkeit, sich an einem Anreizsystem zu beteiligen, das über Aktivitäten in den Häfen hinausgeht. Es bietet eine Chance, den Beitrag der Nutzer an der Finanzierung der Vorsorge- und Eingreifmaßnahmen zu erhöhen. In Europa müsste wegen der unterschiedlichen Struktur dieser Abgabe erst eine Vereinheitlichung herbeigeführt werden, was längere Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Daher wird vorgeschlagen, auf europäischer Ebene zunächst die heute revierbezogene Abgabe durch einen schiffsbezogenen Zuschlag zu ergänzen.

Der vorgesehene Zuschlag wird nicht nach BRZ berechnet, da dieser Wert einige Schiffstypen benachteiligt und sich zudem — über Konstruktionen mit niedrigem Freibord — ungünstig auf die Sicherheit von Schiffen auswirkt. Daher wird die tdw-Zahl (Tragfähigkeit) als Ausgangswert empfohlen, die eng mit der Ladekapazität und den Verdienstmöglichkeiten frachtfahrender Schiffe zusammenhängt. Um die unterschiedlichen Verhältnisse zwischen Tragfähigkeit und installierter Leistung anzugleichen, wird auch die kW-Zahl mit einbezogen. Die schiffsbezogene Abgabe wird daher wie folgt berechnet:

$$\text{Abgabe} = \text{tdw} * F_1 + \text{kW} * F_2$$

Die Faktoren F_1 und F_2 hängen davon ab, wie viel diese Abgabe in die Haushalte für die Finanzierung der Vorsorge- und Einsatzmaßnahmen für Verkehrssicherheit und Küstenschutz einbringen soll. Vordringlich wären aus Sicht der Autoren

- a) die Finanzierung einer mit der erforderlichen Ausbildung in allen wesentlichen Häfen in ausreichender Personalstärke vorhandenen Hafenstaatkontrolle sowie
- b) die Einrichtung eines maritimen Umweltfonds, um z. B. für ausreichende Notschleppkapazitäten in Europa zu sorgen.

Die volle Abgabe wäre von Schiffen ohne jegliche zusätzliche Qualitätsmerkmale zu bezahlen. Andere bekommen einen Rabatt, entsprechend den Bonusstufen des Kriterienkatalogs Quality Shipping. Sobald die schiffsbezogene Abgabe mit der Lotsabgabe vereint werden kann, sollen Schiffe mit dem höchsten Bonus nicht mehr bezahlen als durch die heutige Lotsabgabe fällig werden. Die Bevorzugung der vorbildlichen Schiffe wäre sofort möglich, wenn neben einem Rabatt in einer Größenordnung von 50 bis 75 % der schiffsbezogenen Abgabe auf die herkömmliche Lotsabgabe ein Rabatt von schätzungsweise < 5 % gewährt wird.

Vorzugsweise sollte eine solche Abgabe weltweit eingeführt werden. Es wäre auch durch die EU denkbar oder über das Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (MoU PSC); die weltweit, nahezu flächendeckend vernetzten anderen Memoranda könnten sich anschließen. Um die Verwaltung zu vereinfachen, sollte die Abgabe auf jährlicher Basis erhoben werden, so dass sich der Reeder leicht seine Einsparungen ausrechnen kann. Für einzelne Anläufe in europäischen Häfen wären beispielsweise 10 % der Jahresabgabe zu bezahlen, was für einen Monat freies Fahren in europäischen Gewässern einschließt.

Eine neue Behörde ist nicht notwendig. Die Jahresbeträge können in Europa von der in Gründung befindlichen European Maritime Safety Agency (EMSA) und die Monatsbeträge von den Hafenbehörden eingezogen werden, wie es bei einem Bonus auf Hafengebühren nötig wäre. Die Prüfung der Berechtigung für einen Bonus, seine Höhe gemäß dem Kriterienkatalog und die anschließende Kontrolle zur Einhaltung der Bedingungen werden von der Hafenstaatkontrolle durchgeführt.

Die erweiterte Nutzung der Lots- und Fahrwasserabgabe als Lenkungsinstrument für die Förderung von Quality Shipping wird dem Anspruch nach der Entwicklung eines international anwendbaren, integrativen Bonusmodells gerecht. Eine angemessene Anpassung des derzeit sehr gering ausfallenden Anteils der Schifffahrt an diesen Kosten durch einen schiffsabhängigen Betrag bei gleichzeitiger Gewährung von gestaffelten Ermäßigungen für Quality Shipping ist ein sachlich begründeter Ansatz, welcher der Aufgabenstellung entspricht. Vor dem Hintergrund der

laufenden Diskussion, alle Verkehrsträger stärker an ihren jeweiligen Infrastrukturkosten zu beteiligen, bedeutet dies keine Benachteiligung der Schifffahrt.

GAUSS — Gesellschaft für angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr mbH

Werderstraße 73; D-28199 Bremen

Tel: +49 (0)421-59 0 48 50; Fax: +49 (0)421-59 0 48 51

E-mail: gauss@gauss.org; URL: www.gauss.org

ISL — Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

Universitätsallee GW 1 Block A; D-28359 Bremen

Tel: +49 (0)421-220 96 14; Fax: +49 (0)421-220 96 55

E-mail: hader@isl.org; URL: www.isl.org