

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10. Dezember 2007

Hafengebühren in den bremischen Häfen

In den letzten Jahren sind erhebliche Mittel in den bremischen Häfen eingesetzt worden, um die Häfen an die globalen Herausforderungen anzupassen.

Das Land Bremen ist gehalten, zur Refinanzierung der Hafentlasten über die Hafenanordnung, die Hafen- und Raumgebühren Einnahmen zu generieren.

Wir fragen den Senat:

1. In welcher Höhe konnten seit 2001 in den bremischen Häfen Hafengebühren und Raumgebühren pro Jahr eingenommen werden (bitte getrennt ausweisen)?
2. Wie hoch waren im Durchschnitt die Hafen- und Raumgebühren pro umgeschlagenen 10 000 t (bitte Angabe pro Jahr seit 2001)?
3. Wie hoch waren im Durchschnitt die Hafen- und Raumgebühren pro Schiffsankunft (bitte Angabe pro Jahr seit 2001)?
4. Auf welche Faktoren lässt sich die Entwicklung der durchschnittlich pro 10 000 t Umschlag bzw. Ankunft gezahlten Hafen- und Raumgebühren zurückführen?
5. In welchem Umfang hat die Besserstellung von Schiffen mit getrennten Ballastwassertanks bei der Gebührenerhebung Mindereinnahmen pro Jahr verursacht (bitte getrennt nach Jahren)?
6. Wie haben sich die Gebühren im Vergleich zu den in Konkurrenz stehenden Häfen Hamburg, Antwerpen und Rotterdam entwickelt (bitte in absoluten Zahlen, bezogen auf die Schiffs- bzw. Tonnagegröße)?

Frank Willmann, Anja Stahmann,
Dr. Matthias Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 12. Februar 2008

1. In welcher Höhe konnten seit 2001 in den bremischen Häfen Hafengebühren und Raumgebühren pro Jahr eingenommen werden (bitte getrennt ausweisen)?

| Jahr | Raumgebühr in € | Weitere Hafengebühren in € | Gebühren insgesamt |
|------|-----------------|----------------------------|--------------------|
| 2001 | 16 289 541 | 4 547 568 | 20 837 109 |
| 2002 | 16 329 651 | 5 215 042 | 21 544 693 |
| 2003 | 16 964 990 | 7 665 914 | 24 630 904 |
| 2004 | 17 329 253 | 8 295 764 | 25 625 017 |
| 2005 | 18 451 142 | 9 349 490 | 27 800 632 |
| 2006 | 20 384 520 | 10 392 913 | 30 777 433 |
| 2007 | 21 587 720 | 10 991 803 | 32 579 523 |

Bei den in der obigen Tabelle angeführten Gebühren handelt es sich ausschließlich um Gebühren, die von den Hafennutzern aufgrund der Bremischen Hafengebührenordnung zu entrichten sind. Die Abwicklung des Gebühreneinzugs wird über die bremenports GmbH & Co. KG vorgenommen. Die Raumgebühren sind eine tatsächliche Einnahme für den bremischen Haushalt und werden zur Refinanzierung der Kosten für die Herstellung, die Instandhaltung und die Unterhaltung der Häfen eingesetzt. Bei den „weiteren Hafengebühren“ laut Tabelle handelt es sich um durchlaufende Gebührenposten wie die Abfallentsorgungsg Gebühr, die Gebühr für die Entsorgung ölhaltiger Schiffsbetriebsabfälle (wird seit 1. April 2003 erhoben), dem Hafenslotsgeld und den Versetzkosten (seit 1. Oktober 2002).

Bremen ist aufgrund gesetzlicher Vorgaben bzw. EU-Vorgaben verpflichtet, diese Dienstleistungen im Hafen anzubieten, bedient sich jedoch bei der Durchführung privater Unternehmen. Die dafür fälligen Gebühren sind gesetzlich festgelegt und werden zunächst von bremenports vereinnahmt. Sie fließen dann jedoch an die tatsächlichen Zahlungsempfänger/privaten Dienstleister wie z. B. die Hafenslotsen oder die Versetzunternehmen weiter und verbleiben nicht im bremischen Haushalt.

2. Wie hoch waren im Durchschnitt die Hafen- und Raumgebühren pro umgeschlagenen 10 000 t (bitte Angabe pro Jahr seit 2001)?

| Jahr | Durchschnittliche Hafen-/Raumgebühren pro 10 000 t Umschlag in € |
|------|--|
| 2001 | 4 527 |
| 2002 | 4 631 |
| 2003 | 5 038 |
| 2004 | 4 898 |
| 2005 | 5 130 |
| 2006 | 4 767 |
| 2007 | 4 689 |

3. Wie hoch waren im Durchschnitt die Hafen- und Raumgebühren pro Schiffsankunft (bitte Angabe pro Jahr seit 2001)?

| Jahr | Durchschnittliche Hafen-/Raumgebühren pro Schiffsankunft in ? |
|------|---|
| 2001 | 2 165 |
| 2002 | 2 259 |
| 2003 | 2 541 |
| 2004 | 2 684 |
| 2005 | 2 875 |
| 2006 | 3 007 |
| 2007 | 3 163 |

4. Auf welche Faktoren lässt sich die Entwicklung der durchschnittlich pro 10 000 t Umschlag bzw. Ankunft gezahlten Hafen- und Raumgebühren zurückführen?

Die stetig wachsenden Gütermengen im internationalen Warenverkehr und die zunehmende Containerisierung des Seetransports haben in den letzten Jahren dazu geführt, dass nicht nur die Zahl der weltweit eingesetzten Containerschiffe, sondern auch deren Größe deutlich zugenommen hat. Je mehr Einheiten auf ein und demselben Schiff transportiert werden können, desto geringer sind die Transportkosten und desto rentabler ist es für den Transporteur.

Der Trend zu immer größeren Handelsschiffen führt jedoch nicht zwangsläufig zu Mehreinnahmen bei den Raumgebühren. Trotz des derzeitigen Booms im Seeverkehr verläuft die Einnahmeentwicklung bei den Raumgebühren nicht parallel zu den Einnahmen der Umschlagsunternehmen, deren Umsätze sich aus der Umschlagsmenge generieren. Auch wenn die Schiffsgrößen steigen, wird in Bremen die Raumgebühr nur bis maximal 90 000 BRZ (Höchstsatz) berechnet, d. h. über dieser BRZ-Grenze liegende Schiffe zahlen nicht mehr als den Höchstsatz an Raumgebühren.

5. In welchem Umfang hat die Besserstellung von Schiffen mit getrennten Ballastwassertanks bei der Gebührenerhebung Mindereinnahmen pro Jahr verursacht (bitte getrennt nach Jahren)?

| Jahr | Einnahmen unter Berücksichtigung der Gebührenermäßigung in € | Einnahmen ohne Berücksichtigung der Gebührenermäßigung in € | Mindereinnahmen |
|------|--|---|-----------------|
| 2001 | 214 300 | 253 500 | 39 200 |
| 2002 | 206 600 | 250 000 | 43 400 |
| 2003 | 287 400 | 340 200 | 52 800 |
| 2004 | 252 500 | 306 600 | 54 100 |
| 2005 | 297 600 | 367 200 | 69 600 |
| 2006 | 354 800 | 446 800 | 92 000 |
| 2007 | 231 200 | 291 100 | 59 900 |

In den Jahren 2001 bis einschließlich 2007 beliefen sich die Mindereinnahmen aufgrund dieser Regelung für Bremen auf 411 000 €.

Die Regelung über die Besserstellung von Schiffen mit getrennten Ballastwassertanks wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2008 aufgehoben (Artikel 12 der Verordnung 417/2002/EG). Die Änderung in der Bremischen Hafengebührenordnung ist ebenfalls zum 1. Januar 2008 erfolgt.

6. Wie haben sich die Gebühren im Vergleich zu den in Konkurrenz stehenden Häfen Hamburg, Antwerpen und Rotterdam entwickelt (bitte in absoluten Zahlen, bezogen auf die Schiffs- bzw. Tonnagegröße)?

Ein Vergleich der Häfen der Nordrange ist mit den uns bekannten Informationen (veröffentlichte Tarife von Antwerpen und Rotterdam) nicht möglich. Die Häfen Rotterdam und Antwerpen legen ihre Zahlen über die Einnahmen, Ladungen und Kapazitäten nicht offen. Ein detailliertes Benchmarking ist daher nicht realisierbar, allenfalls das Hafennutzungsentgelt von Hamburg ist mit der bremischen Raumgebühr vergleichbar, da hier die Gebührenstruktur der bremischen ähnlich ist.

| BRZ | Bremerhaven | Hamburg |
|--------|-------------|----------|
| 20 000 | 3 944 € | 4 160 € |
| 50 000 | 9 860 € | 10 400 € |
| 90 000 | 17 748 € | 18 720 € |

Ein Vergleich der Erhöhungen der letzten 27 Jahre bei den Raumgebühren/Hafennutzungsentgelten für Bremen und Hamburg ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

| Bremen | | Hamburg | |
|--------------|---|--------------|---|
| Änderung zum | Erhöhung in % | Änderung zum | Erhöhung in % |
| 15. 03. 1980 | 5,0 | 15. 03. 1980 | 5,0 |
| 01. 07. 1981 | 7,4 | 01. 07. 1981 | 7,4 Änderung des Hafengeldes! Einführung eines gesonderten Hafenlotsgeldes |
| 16. 03. 1982 | 8,0 | 15. 03. 1982 | 8,0 |
| 01. 07. 1983 | 4,0 | 01. 07. 1983 | 4,0 |
| 01. 01. 1992 | 9,0 einschließlich MARPOL | 01. 01. 1992 | 9,5 |
| 01. 02. 1993 | 3,5 | 01. 01. 1993 | 3,5 |
| 01. 01. 1994 | Keine Erhöhung | 01. 01. 1994 | 4,0 |
| 01. 01. 1995 | Keine Erhöhung | 01. 01. 1995 | 1,5 |
| 01. 01. 1996 | Umstellung von BRT auf BRZ, keine Erhöhung, sondern spitze Umrechnung | 01. 01. 1996 | Umstellung von BRT auf BRZ mit einer Sicherheitsmarge von ca. 3% |

| Bremen | | Hamburg | |
|--------------|---|--------------|---|
| Änderung zum | Erhöhung in % | Änderung zum | Erhöhung in % |
| 01. 01. 1997 | 3,0 Erhöhung zum Ausgleich von Mindereinnahmen aus der Umstellung von 1996 | 01. 01. 1997 | Anpassung der Umstellungs- auswirkungen im Bereich CarCarrier |
| 01. 01. 1998 | 3,9 | 01. 01. 1998 | 1,5 |
| 1999 | Keine Erhöhung | 1999 | Keine Erhöhung*) |
| 2000 | Keine Erhöhung | 2000 | Keine Erhöhung*) |
| 01. 04. 2006 | 9 | 01. 01. 2006 | 7 |
| 01. 01. 2008 | 3 | 01. 01. 2008 | 3 bis 5 |

*) soweit bekannt