

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ralf Niedmers (CDU) vom 04.05.15

und Antwort des Senats

Betr.: Hafengeld Hamburg: Welche Auswirkungen hätte der Entfall einer Kappungsgrenze für große Containerschiffe?

Die Hafennutzungsentgelte, die die Hamburg Port Authority (HPA) zur allgemeinen Nutzung des Hamburger Hafens erhebt, bemisst sich nach der Bruttoreaumzahl (BRZ) sowie bei Frachtschiffen auch nach dem Gewicht der im Hamburger Hafen umgeschlagenen Ladung (sogenannte Umschlagkomponente). Mit dem Wechsel des Hafengeldsystems im Jahre 2012 wurde die bis dahin alleinige Abrechnung des Hafengeldes nach Schiffsgröße um eine Umschlagskomponente pro TEU ergänzt. Große Containerschiffe werden seitdem begünstigt: Die Höhe des Hafengeldes wird nach der BRZ eines Schiffs bemessen, das ab einer Kappungsgrenze von derzeit 115.000 BRZ nicht weiter steigt (vergleiche <http://www.hamburg-port-authority.de/de/Documents/Anhang%20Preisliste%20zur%20AGB%20Hafennutzungsentgelte%202015.pdf>). Wie aus dem Koalitionsvertrag zu entnehmen ist, plant der rot-grüne Senat nun die Kappungsgrenze beim Hafengeld für große Containerschiffe entfallen zu lassen, sollte es zu einer Entscheidung für die Fahrrinnenanpassung kommen. Dies würde nicht nur eine massive Kostensteigerung für die Reedereien bedeuten, auch würde der Hamburger Hafen durch den harten internationalen Wettbewerb mit anderen europäischen Häfen wie Rotterdam oder Amsterdam zusätzlich ins Hintertreffen geraten. Erst im Januar dieses Jahres schlugen namhafte internationale Reedereien wie die Reederei China Shipping Agency GmbH Alarm, dass das Anlaufen des Hamburger Hafens inzwischen zu teuer sei und dass die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens unter den zunehmend hohen Anlaufkosten leide (vergleiche <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article136093120/Hamburgs-Hafen-ist-zu-teuer.html>).

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AöR (HPA) wie folgt:

- 1. Aus welchem Grund knüpft der Senat den Entfall einer Kappungsgrenze beim Hafengeld für große Containerschiffe an die Entscheidung für eine Fahrrinnenanpassung?*

Die Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe wird die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens stärken, wodurch sich wirtschaftliche Vorteile für die Reeder ergeben werden. Dies eröffnet Gestaltungsspielräume beim Hafengeld.

- 2. Was verspricht sich der Senat und/oder die zuständige Behörde von dem Entfall der Kappungsgrenze für große Containerschiffe beim Hafengeld?*

Ziel ist der Entfall eines bisher in Hamburg gewährten Rabattes und damit die Rückführung von Mindereinnahmen der HPA.

3. *Gibt es derzeit Überlegungen seitens des Senats, die Kappungsgrenze für große Containerschiffe auch ohne die Entscheidung für eine Fahrinnenanpassung der Elbe entfallen zu lassen?*

Wenn ja, welche Überlegungen sind dies im Einzelnen?

Nein.

4. *Wie stellen sich die Pläne des Senats in Bezug auf den Wegfall der Kappungsgrenze für große Containerschiffe im Einzelnen dar? Würde der Entfall der Kappungsgrenze im Umkehrschluss bedeuten, dass die entstehenden Kosten nach oben hin offen wären und damit jede Form der Kostendeckelung für große Containerschiffe entfällt?*

Wenn ja, gibt es an anderer Stelle Überlegungen des Senats, die Reedereien zu entlasten und wie sehen diese Überlegungen konkret aus?

Würde es bei den derzeitigen Bemessungsgrößen Bruttoreaumzahl (BRZ) und Umschlaggewicht bleiben, flankiert von vielfältigen bereits bestehenden Rabattmöglichkeiten, würden sich die Kosten bei einem Entfall der Kappungsgrenze entsprechend mitentwickeln. Dies wäre nicht anders als etwa in Rotterdam oder Antwerpen. Im Übrigen ist die konkrete Umsetzung noch nicht ausgearbeitet.

5. *Welche zusätzlichen Einnahmen verspricht sich der Senat durch den Wegfall der Kappungsgrenze beim Hafengeld für große Containerschiffe und wie sollen diese zusätzlichen Einnahmen verwendet werden?*

Die Rückführung von Mindereinnahmen käme der HPA und damit dem Hafenbetrieb zugute. Die genaue Höhe lässt sich gegenwärtig nicht beziffern, eine solche Schätzung wurde bisher nicht vorgenommen.

6. *Welche Hafengebührenstruktur liegt anderen europäischen Häfen wie Rotterdam oder Amsterdam zugrunde? Gibt es hier eine Deckelung des Hafengeldes beziehungsweise der Hafengebühren für große Containerschiffe?*

Wenn ja, in welcher Höhe (gemessen an Bruttoreaumzahl)?

Auch in Rotterdam und Amsterdam wird Hafengeld nach BRZ und Umschlaggewicht bemessen. In den wichtigsten Wettbewerbshäfen Rotterdam und Antwerpen sind in den derzeitigen Tarifen keine Deckelungen im Sinne einer Kappungsgrenze aufgeführt. Lediglich Amsterdam sieht im Tarif vom Januar 2014 für bestimmte Schiffstypen eine Kappungsgrenze vor (bei 50.000 BRZ). Allerdings ist Amsterdam im Vergleich zu Rotterdam und Antwerpen im Segment Containerumschlag kein direkter Mitbewerber Hamburgs.

7. *Wie hoch waren die Gesamteinnahmen aus dem Hafengeld jeweils in den Jahren 2014 und 2013? Bitte für jedes Jahr gesondert ausweisen.*

Siehe Finanzbericht der HPA: http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/finanzbericht_de_web.pdf.

Für 2014 liegt noch kein vom Aufsichtsrat beschlossener Jahresabschluss vor.

8. *In der Antwort des Senats auf eine Schriftliche Kleine Anfrage (vergleiche Drs. 20/10051) heißt es in Bezug auf den Effekt der zuletzt gewährten Rabatte bei der Berechnung des Hafengeldes, dass grundsätzlich davon auszugehen sei, „dass die eingeräumten Rabatte und Vergünstigungen dazu beigetragen haben, die preisliche Konkurrenzfähigkeit des Hafens zu erhalten.“ Aus welchem Grund weicht der rot-grüne Senat nun von dieser ursprünglichen Einschätzung ab und gefährdet damit die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens?*

Siehe Antwort zu 1.