

## Antwort auf Mündliche Anfrage

### 44. Wettbewerb schafft Verfügbarkeit - Wann kommt ein LNG-Rabattsystem in den niedersächsischen Häfen an?

Abgeordnete Horst Kortlang, Hillgriet Eilers und Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung

Vorbemerkung der Abgeordneten

Niedersachsen Ports verkündete am 29. Mai 2015 gemeinsam mit Groningen Seaports NV den Aufbau einer LNG-Infrastruktur für die Ems-Dollart-Region. Ein „Letter of Intent“ wurde unterschrieben. Bremen macht beim Aufbau einer LNG-Infrastruktur erhebliche Fortschritte. Im Januar 2015 wurde mit TEN-T-Mitteln der Neubau einer LNG-Schute in den Niederlanden beauftragt, und im Dezember 2015 verkündete bremenports einen LNG-Rabatt ab 2016 auf das Hafengeld. Im Hamburger Hafen gibt es fünf umweltspezifische Rabatte, u. a. 15 % bei ausschließlichem LNG-Antrieb. Des Weiteren vergibt die HPA einen Hafenstromrabatt (15 %) bei Nutzung von Landstrom, einen Blauer-Engel-Rabatt, einen ESI-Umweltrabatt und einen Green Award-Rabatt. Auch andere benachbarte europäische Häfen erteilen nennenswerte Umweltrabatte auf das Hafengeld. In Niedersachsen werden Ermäßigungen auf besonders umweltfreundliche Schiffe in Höhe von 2,5 bis 10 % auf das Hafengeld und lediglich auf den ESI-Wert (Environmental Ship Index) und in maximaler Höhe von 750 Euro gewährt.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Einsatz von LNG stellt nur eine von mehreren Möglichkeiten dar, um Schiffsemissionen zu reduzieren. Der überwiegende Teil der Reeder setzt den teureren, dafür aber schwefelarmen Dieseltreibstoff ein, um die hohen Schwefelgrenzwerte von 0,1 % in den SECA-Gebieten einzuhalten. Eine weitere Möglichkeit zur Reduzierung der Abgaswerte besteht im Betrieb von sogenannten Scubbern (Abgasreinigungsanlagen). Daneben wird mit dem Einsatz von Wasserstoff oder Ethanol als Schiffstreibstoff experimentiert.

NPorts und JWP möchten den Reedern die Wahl über die Art und Weise der Reduktion von Schiffsabgasen überlassen. Wichtig ist aus Sicht von NPorts/JWP, dass die Abgase aus der Schifffahrt reduziert werden. Hierfür entstehen den Reedern höhere Kosten, gleichgültig, ob Scrubber oder andere technische Lösungen wie der Einsatz von LNG, Ethanol oder Wasserstoff zum Tragen kommen. Dieses Engagement der Reeder soll durch einen Rabatt auf das Hafengeld belohnt werden, unabhängig davon, für welche Methode zur Schadstoffreduktion sich der Reeder entschieden hat.

Eine gerechte Belohnung für das Umweltengagement ist aus Sicht von NPorts/JWP nur über das Rabattsystem des ESI zu erreichen. Dieses System führt bei besonders effektiven Schadstoffreduktionsmaßnahmen auch zu einer besonders hohen ESI-Punktzahl und damit auch zum höchsten Rabatt. Der weitere Vorteil dieses Systems ist es, dass es sich um ein international anerkanntes und nachvollziehbares Verfahren handelt.

Wenn ein Schiff LNG-fähig ist, bedeutet dies nicht automatisch, dass es auch mit LNG oder haupt-

---

sächlich mit LNG fährt. Zumindest bei Dual Fuel Motoren, welche überwiegend eingesetzt werden, können auch andere Treibstoffe genutzt werden. Dann wird die Schadstoffreduktion aber gar nicht in dem Umfang erreicht, wie es möglich wäre. Dieser Aspekt wird z. B. beim ESI berücksichtigt, denn dort wird der gesamte Bunkermix über einen längeren Zeitraum betrachtet, und der tatsächlich gefahrene Treibstoffmix schlägt sich in der Höhe der ESI-Punktzahl nieder. Der ESI-Rabatt führt somit zu der „gerechtesten“ Rabattierung.

1. Welche umweltspezifischen Rabatte neben dem ESI-Umweltrabatt gibt es derzeit in welchen niedersächsischen Häfen?

Keine. Der ESI-Umweltrabatt ist das derzeit international anerkannte und nachvollziehbare Verfahren und wird aus diesen Gründen angewandt.

2. Vor dem Hintergrund der Drucksache 17/1489, hier Prüfung des bestehenden Hafengebührensystems in den niedersächsischen Landeshäfen, und der Unterrichtung der Landesregierung in der Drucksache 17/4408: Wann gibt es ein LNG-Rabattsystem oder weitere Umweltrabatte in den niedersächsischen Häfen?

Der JadeWeserPort gewährt seit Betriebsaufnahme im Jahr 2012 einen ESI-Rabatt für besonders emissionsarme Schiffe. Die Hafengesellschaft NPorts hat in ihren Häfen zum 01.01.2014 ein Rabattsystem auf Basis des international anerkannten ESI eingeführt. Insofern erübrigen sich weitere Umweltrabatte.

3. Wann gibt es ein einheitliches Konzept zur Bereitstellung, Lagerung und für das Bunkern von LNG in den niedersächsischen Häfen?

Die Häfen Emden und Cuxhaven sind bundesweit die einzigen deutschen Häfen, in denen LNG-betriebene Schiffe (Fährschiffe im Inselversorgungsverkehr) regelmäßig verkehren. Beide Fährschiffe werden per Tankkraftwagen mit LNG bebunkert. Die LNG-Bunkervorgänge sowie das Bunkerverfahren sind zwischen den beiden Reedereien und der Hafenbehörde abgestimmt und im Rahmen einer hafenbehördlichen Einzelverfügung geregelt. Der Bunkervorgang mit LNG per Tankkraftwagen ist somit bereits gängige Praxis in den Häfen Emden und Cuxhaven und kann in jeden anderen NPorts-Hafen bzw. auf den JWP übertragen werden.

Darüber hinaus bestehen bereits rechtliche Rahmenbedingungen für den Bau und Betrieb von stationären LNG-Tanklagern. Für Schiffe mit LNG-Antrieb und für LNG-Bunkerschiffe existieren Bauvorschriften, die bei Konstruktion und Bau dieser Schiffe einzuhalten sind.