

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode und Hillgriet Eilers (FDP)

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

**Wie verhält sich Niedersachsen in Sachen schiffsbezogener Hafengebühren?**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode und Hillgriet Eilers (FDP), eingegangen am 08.05.2020 - Drs. 18/6455 an die Staatskanzlei übersandt am 14.05.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 09.06.2020

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Unter dem Titel „Liquiditätshilfe für Reeder“ (*THB*, 30.04.2020) werden Möglichkeiten beschrieben, wie Häfen schiffsbezogene Hafengebühren in der Art gestalten oder erheben können, dass sie Reedern einen „Liquiditätsspielraum“ (ebenda) eröffnen und so einen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Krise leisten können. Die Häfen in Hamburg und Bremen wenden demnach diese Möglichkeiten bereits an. Auch die EU-Kommission hat sich im Sinne einer vorübergehenden höheren Flexibilität bei Hafeneinfahrtgebühren eingebracht, damit Reedereien die dringend benötigte Liquidität nicht entzogen werde. Derzeit leide die gesamte europäische Hafenwirtschaft unter zu wenig Ladung und geringen Umschlagszahlen.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Ohne Frage sind die Hafen- und Schifffahrtswirtschaft sowie die Reedereien für Niedersachsen als Küstenland ein wichtiger und sehr bedeutender Wirtschaftszweig. Dieser Wirtschaftszweig ist von der gegenwärtigen Corona-Krise mit am härtesten betroffen. Die niedersächsischen Seehäfen waren in den zurückliegenden Wochen mit voller Leistung und ohne Störungen in den internationalen Seeverkehr eingebunden. Die Hafenwirtschaft arbeitet weiterhin unter Beachtung der von den Behörden empfohlenen Sicherheitsmaßnahmen. Sofern Logistikketten unterbrochen oder gestört sind, kommt es zu Umschlagsrückgängen. Insbesondere die Kfz-Logistik ist in den vergangenen Wochen fast komplett zum Stillstand gekommen. Es findet in allen Fällen ein enger Dialog mit den Kunden statt. Die Kunden werden auf die einschlägigen Hilfsmöglichkeiten durch Bund und Land hingewiesen.

**1. Was ist der Landesregierung über die Reduzierung, Stundung oder Nichterhebung von Hafengebühren in den bremischen Häfen bekannt?**

Aus Presseveröffentlichungen ist bekannt, dass eine Erhöhung der Mieten- und Erbbauzinsen in den bremischen Häfen im Jahr 2020 ausgesetzt werden soll.

In Presseveröffentlichungen hat die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen die Stundungsmöglichkeiten von Miet-, Pacht- und Erbbauzinszahlungen in den bremischen Häfen angekündigt. Hierzu erfolgte eine Beschlussfassung in der Sitzung des Bremer Senats am 31.03.2020. Auch die Stundung der Hafengebühren ist zunächst für die Monate von April bis Juni 2020 angekündigt.

**2. Was ist der Landesregierung über die Reduzierung, Stundung oder Nichterhebung von Hafentgelten im Hamburger Hafen bekannt?**

Aus Presseveröffentlichungen ist bekannt, dass die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation eine zentrale Kontaktstelle für coronabedingte Anfragen eingerichtet habe.

Mieter der Hamburg Port Authority (HPA) im Hamburger Hafen können die zinslose Stundung der Gebäude- und Grundstücksmietten für die Monate April, Mai und Juni beantragen. Eine Stundung der Zahlungen sei bis zum 31.12.2020 möglich.

Laut Presseberichterstattung sollen Seereedereien, Binnenreedereien und Hafenschiffern auf Antrag die Zahlung der Hafentgelte für die Monate April, Mai und Juni gestundet werden. Auch dieser Aufschub könne bis zum 31.12.2020 gewährt werden.

Beim Liegegeld sollen besonders umweltfreundliche Schiffe entlastet werden. Maßgeblich ist hier der sogenannte Tier-Level des Schiffs, einer internationalen Klassifizierung der Emissionen. Vom 17.03.2020 bis zum 30.06.2020 gelten erweiterte Ermäßigungen für alle Seeschiffe.

In Presseveröffentlichungen hat die HPA angekündigt, auf die Erhebung der fälligen Hafennutzungsentgelte für die Fahrgastschiffahrt inklusive der Barkassen-Betriebe im zweiten Quartal 2020 zu verzichten.

**3. Welche Auswirkungen hat die Reduzierung/Stundung von Hafentgelten in den Nordsee-Anrainerhäfen Hamburg und Bremen auf die niedersächsischen Seehäfen?**

Bei der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) und der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG (JWPR) sind keine Auswirkungen erkennbar.

**4. In welcher Form nutzen die niedersächsischen Seehäfen derzeit die Möglichkeiten der höheren Flexibilität (Reduzierung, Stundung, Nichterhebung) bei der Erhebung von Hafinfrastrukturentgelten?**

Die NPorts eröffnet Unternehmen, die von der Corona-Pandemie betroffen sind, auf Antrag die Möglichkeit, Miet-, Pacht- und Erbbauzinszahlungen für den Zeitraum vom 01.04.2020 bis 30.06.2020 auszusetzen.

Das Aussetzen von Hafengeldzahlungen für aufliegende Schiffe, die im Inselversorgungsverkehr eingesetzt werden, wird auf Antrag gewährt.

Die für die Vermarktung des Güterverkehrszentrums JadeWeserPort zuständige Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG steht in einem engen Austausch mit ihren Ansiedlern, um bei Bedarf die Flexibilisierungsmöglichkeiten bei der Erhebung von Mieten und Erbbauzinsen zu klären. Entsprechende Anfragen werden sachgerecht geprüft.

Eine Stundung von Hafennutzungsentgelten für Containerschiffe ist bei der JWPR zwar schon thematisiert worden, eine abschließende Entscheidung steht aber noch aus. Am JadeWeserPort ist allerdings der Hafentarif wesentlich niedriger im Vergleich zu anderen Häfen der Nordsee.

Die niedersächsischen Seehäfen befinden sich in einem engen Austausch und verfolgen die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Hafenwirtschaft sehr genau, um auf der Grundlage einer sachgerechten Bewertung eventuell zusätzliche Maßnahmen zu prüfen und einzuleiten.

**5. Welche weiteren Nordsee-Anrainerhäfen setzen derzeit die Möglichkeit der Nichterhebung, Reduzierung oder Stundung von Hafinfrastrukturentgelten in welcher Form um?**

Aus Presseveröffentlichungen ist bekannt, dass der Hafen Antwerpen die Zahlungsfrist für Tonnage- und Liegegebühren verlängert hat. Regelungen aus anderen Häfen sind nicht bekannt.

**6. Welche Möglichkeiten sind gemäß der Verordnung (EU) 2017/352 zur Gestaltung und Erhebung von Hafententgelten zulässig, und welche weiteren Maßnahmen beabsichtigt die EU-Kommission anlässlich der aktuellen Bewältigung der Corona-Krise?**

Artikel 13 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2017/352 (EU-Hafenverordnung) regelt, dass die Mitgliedstaaten gewährleisten müssen, dass Hafeninfrastrukturentgelte erhoben werden. Absatz 3 räumt dem Leitungsorgan eines Hafens gleichwohl die Möglichkeit ein, die Struktur und Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte gemäß der Geschäftsstrategie und den Investitionsplänen des betreffenden Hafens selbst zu bestimmen. Die Hafeninfrastrukturentgelte müssen den Wettbewerbsvorschriften entsprechen.

Nach Artikel 13 Abs. 4 können Hafeninfrastrukturentgelte unterschiedlich hoch sein und in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Strategie eines Hafens und seiner Raumordnungspolitik in Bezug auf bestimmte Kategorien von Nutzern oder zur Förderung einer effizienteren Nutzung von Hafeninfrastruktur oder des Kurzstreckenseeverkehrs oder der Umweltverträglichkeit, Energie- oder Kohlenstoffeffizienz festgelegt werden. Diese weitreichenden Gestaltungsmöglichkeiten setzen allerdings transparente, objektive, diskriminierungsfreie und mit dem Wettbewerbsrecht zu vereinbarende Kriterien für die Festlegung unterschiedlich hoher Entgelte voraus.

Der Vorschlag der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/352 in Bezug auf die Möglichkeit einer flexibleren Handhabung der Erhebung von Hafeninfrastrukturentgelten durch die Leitungsorgane oder zuständigen Behörden vor dem Hintergrund des COVID-19-Ausbruchs ist seitens des Rates noch einmal modifiziert worden. Der nun zur Abstimmung stehende Entwurf der VO von Parlament und Rat räumt dem Leitungsorgan eines Hafens vor dem Hintergrund der aktuellen Situation bis zum 31.10.2020 explizit die Möglichkeit ein, auf die in Artikel 13 Abs. 1 vorgesehene Erhebung von Hafeninfrastrukturentgelten zu verzichten, diese auszusetzen, aufzuschieben oder zu reduzieren. Im Prinzip haben diese Optionen dem Leitungsorgan eines Hafens über die in Artikel 13 EU-Hafen-VO festgelegte Autonomie bei der Festsetzung von Hafeninfrastrukturentgelten aber auch bisher schon weitestgehend zur Verfügung gestanden. Insofern gehen mit der neuen Verordnung daher de facto kaum nennenswerte und über die schon bestehenden Möglichkeiten hinausgehende Maßnahmen einher.

Praktisch ändert sich lediglich, dass etwaige Änderungen hinsichtlich Art und Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte bis zum 31.10.2020 den Nutzern der Hafeninfrastruktur gegenüber nicht mehr mit der in Artikel 13 Abs. 5 beschriebenen Mindestfrist von zwei Monaten vor dem Wirksamwerden kommuniziert werden müssen, sondern auch kurzfristig bekannt gegeben werden können.

**7. Wie beurteilt die Landesregierung die Situation der Reedereien in Niedersachsen?**

Reedereien, die im Inselversorgungsverkehr tätig sind, sind besonders von der aktuellen Situation betroffen und erleiden Umsatzrückgänge, da der Inseltourismus ruhte und zeitweise ein Beförderungsverbot bzw. Betretungsbeschränkungen für die ostfriesischen Inseln ausgesprochen wurden. Die zukünftige Situation ist schwer vorherzusagen und wird beeinflusst vom Fahrgastaufkommen, das auch abhängig von der weiteren Entwicklung des (Tages-)Tourismus bzw. dessen Zulässigkeit im Rahmen weiterer Lockerungen ist.

Eine Umfrage des Verbands Deutscher Reeder (VDR) unter 50 deutschen Schifffahrtsunternehmen hat weiterhin ergeben, dass die Umsätze der befragten Reedereien im März und April 2020 um 30 bis 40 %, Charraten um bis zu 40 % gesunken sind. Dies wirke sich bereits auf die Liquidität der Unternehmen aus. Inwieweit diese Umfrage die Gesamtlage in Niedersachsen widerspiegelt, ist nicht bekannt. Ob eine Erholung und Stabilisierung der Lage eintreten wird, hängt von der weiteren Entwicklung des Weltmarktes ab.

Von den Problemen des zurzeit stillstehenden Kreuzfahrtmarktes dürften die niedersächsischen Reedereien nicht betroffen sein, da diese nicht in diesem Segment tätig sind.

**8. Wie beurteilt die Landesregierung die Situation in der niedersächsischen Hafenwirtschaft (Häfen und Hafenbetrieben) im Allgemeinen und in Bezug auf die Auswirkungen bezüglich der Corona-Krise?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

**9. Gibt es aufgrund der Auswirkungen der Corona-Krise besonderen Handlungsbedarf in den niedersächsischen Seehäfen, und falls ja, was wurde bisher unternommen oder soll künftig unternommen werden?**

NPorts beabsichtigt aufgrund der coronabedingten wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Schifffahrt und Hafenumschlagsunternehmen, im Jahr 2021 auf die ursprünglich geplante Hafentariferhöhung zu verzichten. Darüber hinaus wird bei einem Fortdauern der Pandemie bzw. bei einer nur schleppenden Erholung der maritimen Wirtschaft eine mögliche Verlängerung entlastender Regelungen in Erwägung gezogen.

**10. Welche Defizite bei der Umsetzung der Verordnung (EU) 2017/352 in den niedersächsischen Seehäfen sind der Landesregierung bekannt?**

Der Landesregierung sind aktuell keine Defizite bei der Umsetzung der Verordnung (EU) 2017/352 in den niedersächsischen Seehäfen bekannt.

**11. Welche Optimierungsmöglichkeiten gibt es aus Sicht der Landesregierung bezüglich der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Seehäfen im Vergleich mit den anderen Nordsee-Anrainerhäfen?**

Aus Sicht der Landesregierung gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Seehäfen im Vergleich zu anderen Nordseehäfen zu verbessern. Beispielfähig seien hier nur die konsequente Erhaltung und Instandhaltung sowie der bedarfsgerechte Ausbau von Hafeninfrastrukturen, die Verbesserung der Hinterlandanbindungen der Häfen, eine verstärkte Kooperation zwischen den niedersächsischen Seehäfen untereinander sowie im Verbund mit den anderen deutschen Nordseehäfen, die verstärkte Entwicklung und Einführung neuer digitaler Dienstleistungen und Prozessinnovationen in den Häfen und deren intelligente Verknüpfung miteinander oder die angestrebte optimierte Gestaltung des Verfahrens der Einfuhrumsatzsteuererhebung genannt. Die Landesregierung und die Hafeninfrastukturgesellschaft NPorts arbeiten im Zusammenwirken mit der niedersächsischen Hafenwirtschaft laufend an einer Optimierung der Wettbewerbsfähigkeit.

(Verteilt am 12.06.2020)