

LT manager

SCHIFFFAHRT

**Russland baut
Häfen aus**

LUFTFRACHT

**Budapest
mischt mit**

INTRALOGISTIK

**Logistic Mall vor
dem Durchbruch**

**SCHIFF
AHOI**
MARKTÜBERSICHT
SCHIFFE MADE
IN GERMANY

MERCEDES LKW-CHEF HUBERTUS TROSKA IST

Der Sternekokoch

Wie der Top-Manager mit dem neuen Actros
neue Standards im LKW-Business setzt

Wirksam? Beihilfe für Landstromversorgung

Das Thema: Der Rat der EU hat am 12. Juli beschlossen, dass Deutschland die Versorgung von Schiffen mit Landstrom begünstigen darf. Schiffe, die im Hafen liegen, produzieren ihren Strom selbst. Dieselgeneratoren verbrennen dafür Öl, was Abgasemissionen und Lärm verursacht. Von beidem sind zum Beispiel die Bewohner der Hamburger Hafencity geplagt, wenn ein großer Kreuzfahrer in Ruf- und Reichweite des eigenen Balkons festgemacht hat. Während der Liegezeit können Schiffe auch landseitig mit Strom versorgt werden. Um dies zu fördern, wird seit vielen Jahren über Landstromversorgung debattiert. Bereits am 1. März wurde das Stromsteuergesetz geändert. Landstrom für die gewerbliche Schifffahrt kostet nur € 0,50 Stromsteuer je MW. Der reguläre Tarif beträgt € 20,50. Nun hat die EU nachgezogen und die Begünstigung bis 16. Juli 2014 genehmigt.

Hat nun die Diskussion ein Ende? Könnte man meinen. Dennoch hat sich noch im Mai der Hamburger Wirtschaftssenator Frank Horch gegen Landstrom ausgesprochen. Bereits im März 2007 haben der VdR und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe auf die bestehenden technischen und rechtlichen Probleme in diesem Bereich hingewiesen. Danach ist Landstrom für Schiffe nur in bestimmten Einzelfällen, abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und der Liegezeit des einzelnen Schiffes, möglicherweise ein geeignetes Mittel der Abgasreduzierung. Sie darf also nicht verpflichtend sein. So formuliert man eine höfliche Ablehnung. Der Grund hierfür liegt in den Kosten, die in den Häfen für die Landstromversorgung aufgewandt werden müssen. Hinzu kommt, dass Landstrom nicht zwingend die bessere Ökobilanz als Bordstrom hat. Dieser muss seit 2011 aus schwefelarmen Treibstoffen erzeugt werden. Darin sehen die Verbände dann auch die bessere Alternative.

Was das für die Branche bedeutet: Für die Branche wird sich daher zunächst wenig ändern. Der reduzierte Stromsteuertarif bedeutet meist nicht, dass die Landstromversorgung günstiger ist als der bordeigene Strom. Auch die Begrenzung der Genehmigung auf drei Jahre lässt nicht vermuten, dass in den Häfen nun die Investitionen folgen. Die Bewohner der Hafencity hoffen daher noch auf eine Ausnahmeverpflichtung für das Hamburger Kreuzfahrtterminal. ♦



ÜBER DEN AUTOR: Dr. Detlef Laub ist Rechtsanwalt und Steuerberater sowie als Fachanwalt für Steuerrecht qualifiziert. Er ist Partner der TPW Rechtsanwalts-gesellschaft mbH in Hamburg. Dort arbeitet er in den Bereichen Gesellschafts- und Steuerrecht und berät unter anderem Reedereien und Fondsgesellschaften.