

## Antwort

der Landesregierung  
auf die Kleine Anfrage 3052  
des Abgeordneten Michael Jungclaus  
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 5/7662

Wortlaut der Kleinen Anfrage 3052 vom 22.07.2013:

### **Förderung und Zukunft von Häfen und Wasserstraßen in Brandenburg**

In Brandenburg gibt es die öffentlichen Binnenhäfen Eberswalde, Schwedt, Wustermark, Brandenburg, Velten, Königs Wusterhausen, Eisenhüttenstadt, Wittenberge und Mühlberg. Zwei von ihnen liegen an der Elbe. Während das Bundesverkehrsministerium der Elbe auf öffentlichen Veranstaltungen extremere Niedrigwasserstände bescheinigt, leugnet die Landesregierung diese Tatbestände in der Antwort auf unsere Kleine Anfrage zur Zukunft der Elbe (Drs. 5/6996). Sie verschweigt zudem, dass die für die Elbe seit 20 Jahren angestrebte Mindesttiefe von 1,60 Metern nicht erreicht wird. Mit den vorherrschenden 1,20 - 1,30 Metern Fahrwassertiefe sind jedoch keine 'guten Schifffahrtsbedingungen' auf der Elbe möglich. Von der - wie die Landesregierung behauptet - übereinstimmenden Feststellung einer Vereinbarkeit aller Belange von Schifffahrt, Wasserwirtschaft und Ökologie kann also keine Rede sein. Daten zu Niedrigwasserständen, Fahrrinntiefen und deren Periodizität müssen bei der zukünftigen Vergabe von Fördermitteln als wesentliches Kriterium berücksichtigt werden, damit nicht Häfen gefördert werden, die von Frachtschiffen nicht wirtschaftlich und verlässlich erreichbar sind. Klärungsbedarf gibt es auch bei den Angaben zum Gütertransport auf der Elbe. Während die Landesregierung mit den dargestellten Daten in der Kleinen Anfrage (Drs. 5/6996) eine positive Entwicklung für die letzten zehn Jahren aufzeigt, weisen die Verkehrsberichte der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost ein niedrigeres Transportaufkommen mit einer deutlich fallenden Tendenz auf. Damit stellt sich die Frage generell, ob weitere Investitionen mit öffentlichen Mitteln in den Ausbau der Wasserstraßen und Häfen sinnvoll sind. Die Landesregierung benennt zudem nicht, dass das Bundesverkehrsministerium eine Schifffahrtsabgabe für die Elbe ab 2017 plant. Während bei Bahnen und LKWs Trassengebühren bzw. Maut gezahlt werden muss, ist die Binnenschifffahrt auf der Elbe von sämtlichen Wegekosten wie auch von der Mineralölsteuer und der Öko-Steuer befreit. Doch der Unterhalt der Wasserstraße verursacht hohe Kosten. Maßstab für die Elbschifffahrt muss es daher sein, dass sich die Schiffe dem Fluss anpassen und nicht umgekehrt.

Ich frage die Landesregierung:

1. In welchem Umfang wurden für die Unterhaltung und den Ausbau der Wasserstraßen und der auf dem Territorium des Landes Brandenburg befindlichen Binnenhäfen seit 1990 öffentliche Gelder eingesetzt? (Für Wasserstraßen: Bitte um Aufschlüsselung der eingesetzten Mittel nach Programmen und den dafür eingesetzten Summen nach Landes-, Bundes- und EU-Mitteln; für Häfen: Bitte um Aufschlüsselung der eingesetzten Mittel nach Projekten sowie den jeweils eingesetzten Landes-, Bundes- und EU-Mitteln mit Nennung des Maßnahmenzwecks, der Förderprogramme und des Förderzeitraums)
2. Welche darüber hinaus gehenden Maßnahmen wurden seit 1990 zur Verbesserung der Häfen gefördert (z.B. Straßenanbindung)? (Bitte um Aufschlüsselung der Mittel auf die einzelnen Häfen nach Landes-, Bundes- und EU-Mitteln mit Nennung des Maßnahmenzwecks, der Förderprogramme und des Förderzeitraums.)
3. Liegen der Landesregierung weitere (Förder-)Anträge zum Wasserstraßen-ausbau und zur Ertüchtigung von Häfen vor? (Bitte unter Angabe der Wasserstraße und des Hafens, des Maßnahmenzwecks, des Förderprogramms und des Zeitraums der angestrebten Förderung.)
4. Welche weiteren Investitionen in Binnenhäfen und Wasserstraßen sind vom Land Brandenburg mittelfristig geplant? In welchem Umfang sollen hierfür Landesmittel eingesetzt werden? (Bitte unter Angabe der Wasserstraße und des Hafens, des Maßnahmenzwecks und der jeweiligen Höhe der einzusetzenden Landesmittel.)
5. An welchen Häfen Brandenburgs sind welche Gebietskörperschaften oder ihre in überwiegendem Besitz befindlichen Unternehmen in welcher Rechtsform beteiligt und wie war die jeweilige unternehmerische Bilanz der vergangenen zehn Jahre?
6. In welchem Umfang haben das Land, die beteiligten Kommunen und Landkreise oder die beteiligten öffentlichen Unternehmen in den vergangenen zehn Jahren Verluste im laufenden Betrieb ausgeglichen, Kapitalzuführungen gewährt oder auf anderem Weg finanzielle Zuwendungen geleistet? Haben Häfen Gewinnabführungen geleistet? (Bitte getrennt nach Hafen, Jahr und Gebietskörperschaft beantworten.)
7. Welche Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen lagen den in den Fragen 1 und 2 thematisierten Maßnahmen bei der Förderentscheidung zu Grunde? Wurde eine gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgenommen und wenn ja, mit welchem Ergebnis? In Fällen, in denen keine gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgenommen wurde, wie wurde der Landeshaushaltsordnung Rechnung getragen?
8. Welche Annahmen zum schiff-, bahn- und LKW-seitigen Güterverkehrsaufkommen und welche Annahmen zur Zahl der zu schaffenden oder erhaltenen Arbeitsplätze lagen den in den Fragen 1 und 2 thematisierten Förderungen jeweils zugrunde?
9. Welches Güterverkehrsaufkommen in Tonnen und in Zahl der Container sowie welche Anzahl an Arbeitsplätzen haben Brandenburgs Häfen in den letzten zehn Jahren verzeichnet und welche Prognosen gibt es? Bitte in Jahres-scheiben differenziert und das Güterverkehrsaufkommen nach Binnenschiff, Bahn und Lkw angeben.

10. Wie steht die Landesregierung vor dem Hintergrund der auf der Elbe-Konferenz (am 4./5. März in Magdeburg) beschriebenen Rückgangs der Niedrigwassermengen zu der Forderung, an der Elbe eine Fahrrinnentiefe von 1,60m zu gewährleisten?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

In welchem Umfang wurden für die Unterhaltung und den Ausbau der Wasserstraßen und der auf dem Territorium des Landes Brandenburg befindlichen Binnenhäfen seit 1990 öffentliche Gelder eingesetzt? (Für Wasserstraßen: Bitte um Aufschlüsselung der eingesetzten Mittel nach Programmen und den dafür eingesetzten Summen nach Landes-, Bundes- und EU-Mitteln; für Häfen: Bitte um Aufschlüsselung der eingesetzten Mittel nach Projekten sowie den jeweils eingesetzten Landes-, Bundes- und EU-Mitteln mit Nennung des Maßnahmenzwecks, der Förderprogramme und des Förderzeitraums)

Zu Frage 1:

Die Landesregierung verfügt nicht über die gewünschten Informationen zu Wasserstraßeninvestitionen für die Strecken, die vom Güterverkehr genutzt werden, da es sich dabei um Bundeswasserstraßen handelt.

Über eine komplette Übersicht der eingesetzten öffentlichen Mittel für Häfen verfügt die Landesregierung nicht, da die Häfen sich nicht im Eigentum des Landes befinden.

Die öffentlichen Binnenhäfen im Land Brandenburg Eberswalde, Schwedt, Wustermark, Brandenburg, Velten, Königs Wusterhausen, Eisenhüttenstadt, Wittenberge und Mühlberg wurden seit 1990 mit Landesmitteln aber auch mit Bundes- und EU-Mitteln gefördert. Seit 1990 wurden in Brandenburg die Häfen in Eberswalde, Schwedt, Brandenburg, Wittenberge, Wustermark und Mühlberg neu gebaut. Modernisiert und erweitert wurden die Häfen in Eisenhüttenstadt, Velten und Königs Wusterhausen. Des Weiteren wurden in den Häfen Umschlag- und Anschlagmittel, Lagerhallen, Freilagerflächen Förderanlagen, Gleisanlagen und Planungsleistungen gefördert. Die der Landesregierung bekannten Fördermittel sind, geordnet nach Förderprogrammen der folgenden Übersicht zu entnehmen:

Landesmittel

für Zuweisungen und Zuschüsse zur Verbesserung der Infrastruktur der Binnenhäfen

Häfen	Eberswalde	Eisenhüttenstadt	Schwedt (Oder)	Brandenburg an der Havel	Velten	Königs Wusterhausen	Wustermark	Mühlberg (Elbe)

	EUR							
1990						153.388		
1991		766.93 8				766.938		
1992		209.63 2			89.476	3.138.82 1		
1993		47.116			347.67 8	1.821.73 3		8.478
1994						1.003.00 1		
1995	21.315		22.660		48.573	129.612	231.72 0	
1996	68.104		201.63 4	232.423			406.49 5	
1997	659.77 1		180.38 2	459.359	127.82 3	223.667	273.16 2	
1998	210.24 8		153.69 2	244.040	76.694	122.710	112.53 5	
1999		299.20 7	75.188				334.18 9	
2000				194.513				
2001	15.333			173.839		7.158		
2002	900.35 6			69.227	22.025	438.832		
2003	444.67 1					443.254	90.000	
2004			39.560				145.16 5	
2005	11.500	50.000	400.00 0				36.800	
2006	25.128	287.87 2	85.600		72.000	15.000	7.280	
2007	76.400	56.000					3.120	59.980

2008		91.948			103.552			4.286
2009	108.346				46.448			23.600
2010	16.800	71.840	76.710					
2011	119.999							
2012	47.190	70.804						

Bundes- und Landesmittel  
aus der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"  
(GRW)  
(Bund 50%; Land 50%)

Häfen	Eberswalde	Schwedt (Oder)	Brandenburg an der Havel	Königs Wusterhausen	Wittenberge
	EUR				
1998	6.767.570		6.835.803		
1999		21.338.716			
...					
2012				2.661.700	
2013					1.420.100

Bundes- und Landesmittel  
aus dem Konjunkturpaket II  
(Bund 75%; Land 15%; 10% Kommune)

Häfen	Wittenberge	Mühlberg (Elbe)
	EUR	

2010-2011	3.806.333	2.268.564
-----------	-----------	-----------

#### EU-Mittel

aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) Förderperiode 2007-2013

Häfen	Wittenberge	Mühlberg (Elbe)	Wustermark	Königs Wusterhausen
	EUR			
2007			820.976	
2008		31.504		253.157
2009				
2010	1.214.217			
2011				
2012				
2013	2.865.102			

#### Frage 2:

Welche darüber hinaus gehenden Maßnahmen wurden seit 1990 zur Verbesserung der Häfen gefördert (z.B. Straßenanbindung)? (Bitte um Aufschlüsselung der Mittel auf die einzelnen Häfen nach Landes-, Bundes- und EU-Mitteln mit Nennung des Maßnahmenzwecks, der Förderprogramme und des Förderzeitraums.)

#### Zu Frage 2:

Die aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) seit 1990 geförderten Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung der Binnenhäfen stellen sich wie folgt dar.

Häfen	Maßnahme	Jahr	Gesamt	davon EU	davon Bund	davon Land
Schwedt (Oder)	Eisenbahngüterverkehrsanschluss Hafen Schwedt / Oder	2009	EUR			
			6.000.400	0	3.000.200	3.000.200

Wustermark	Erschließung von Ind.-u. Gewerbege- lände, Hafen Wus- termark	200 4	11.830.8 91	8.873.16 9	1.478.86 1	1.478.86 1
Königs Wusterhausen	Erschließung hafen- affines Industrie- und Gewerbege- lände im Nordhafen Königs Wusterhau- sen	200 4	1.014.21 5	760.661	126.777	126.777
Königs Wusterhausen	Erschließung hafen- affines Industrie- und Gewerbege- lände	200 4	11.567.0 00	8.675.25 0	1.445.87 5	1.445.87 5
Königs Wusterhausen	Erschließung hafen- affiner Flächen im Hafen Königs Wusterhausen /Wildau, 2. BA 1. Stufe	201 0	8.813.20 0	6.609.90 0	1.101.65 0	1.101.65 0

Frage 3:

Liegen der Landesregierung weitere (Förder-)Anträge zum Wasserstraßenausbau und zur Ertüchtigung von Häfen vor? (Bitte unter Angabe der Wasserstraße und des Hafens, des Maßnahmenzwecks, des Förderprogramms und des Zeitraums der angestrebten Förderung.)

Zu Frage 3:

Der Landesregierung liegen derzeit keine Förderanträge vor.

Frage 4:

Welche weiteren Investitionen in Binnenhäfen und Wasserstraßen sind vom Land Brandenburg mittelfristig geplant? In welchem Umfang sollen hierfür Landesmittel eingesetzt werden? (Bitte unter Angabe der Wasserstraße und des Hafens, des Maßnahmenzwecks und der jeweiligen Höhe der einzusetzenden Landesmittel.)

Zu Frage 4:

Wie bereits unter 1. ausgeführt investiert die Landesregierung nicht in Bundeswasserstraßen. Aus heutiger Sicht beabsichtigt die Landesregierung nicht, Binnenhäfen weiter zu fördern.

Frage 5:

An welchen Häfen Brandenburgs sind welche Gebietskörperschaften oder ihre in überwiegendem Besitz befindlichen Unternehmen in welcher Rechtsform beteiligt und wie war die jeweilige unternehmerische Bilanz der vergangenen zehn Jahre?

Frage 6:

In welchem Umfang haben das Land, die beteiligten Kommunen und Landkreise oder die beteiligten öffentlichen Unternehmen in den vergangenen zehn Jahren Verluste im laufenden Betrieb ausgeglichen, Kapitalzuführungen gewährt oder auf anderem Weg finanzielle Zuwendungen geleistet? Haben Häfen Gewinnabführungen geleistet? (Bitte getrennt nach Hafen, Jahr und Gebietskörperschaft beantworten.)

Zu Fragen 5 und 6:

Die kommunalen Unternehmen in der allgemein üblichen (Privat-)Rechtsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) unterliegen grundsätzlich nicht der Kommunalaufsicht und sind daher auch nicht meldepflichtig über Verlustausgleiche, Kapitalzuführungen oder sonstige finanzielle Zuwendungen auf anderem Wege an Hafenbetriebe.

Nur die Eigenbetriebe sind öffentlich-rechtlich organisiert. Der Landesregierung sind derzeit keine Eigenbetriebe bekannt, die einen Hafen betreiben bzw. mitbetreiben.

Aus Mitteln des § 16 Brandenburgisches Finanzausgleichsgesetz - BbgFAG wurden Häfen seit Bestehen des Ausgleichsfonds nicht unterstützt.

Frage 7:

Welche Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen lagen den in den Fragen 1 und 2 thematisierten Maßnahmen bei der Förderentscheidung zu Grunde? Wurde eine gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgenommen und wenn ja, mit welchem Ergebnis? In Fällen, in denen keine gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgenommen wurde, wie wurde der Landeshaushaltsordnung Rechnung getragen?

Frage 8:

Welche Annahmen zum schiff-, bahn- und LKW-seitigen Güterverkehrsaufkommen und welche Annahmen zur Zahl der zu schaffenden oder erhaltenden Arbeitsplätze lagen den in den Fragen 1 und 2 thematisierten Förderungen jeweils zugrunde?

Zu Fragen 7 und 8:

Die Förderung der öffentlichen Binnenhäfen erfolgte auf der Grundlage einschlägiger Förderrichtlinien der jeweils geltenden Finanzierungsgrundlage.

Frage 9:

Welches Güterverkehrsaufkommen in Tonnen und in Zahl der Container sowie welche Anzahl an Arbeitsplätzen haben Brandenburgs Häfen in den letzten zehn Jahren



verzeichnet und welche Prognosen gibt es? Bitte in Jahresscheiben differenziert und das Güterverkehrsaufkommen nach Binnenschiff, Bahn und Lkw angeben.

Zu Frage 9:

Das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg weist für die öffentlichen Binnenhäfen Brandenburgs 2003 bis 2012 folgenden Güterumschlag von und auf die Wasserstraße aus.

In 1.000 Tonnen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Brandenburg	91,4	98,3	45,3	61,3	68,2	57,7	66,3	43,6	57,3	71,5
Eberswalde	58,3	58,7	255,3	298,7	311,0	166,4	230,6	211,1	203,8	306,2
Eisenhüttenstadt	18,6	44,1	66,2	72,8	40,5	64,5	96,5	77,7	107,2	85,8
Königs Wusterhausen	1765,6	1776,2	1785,8	1567,9	1858,1	1808,9	1744,9	1823,8	1667,4	1632,1
Mühlberg										0,5
Schwedt	91,8	115,6	168,6	144,5	168,1	149,2	132,7	152,9	156,6	176,3
Velten	56,6	106,9	71,3	63,8	92,3	51,4	118,9	133,4	201,7	91,8
Wittenberge	8,2	20,7	27,3	6,1	10,8	7,8	7,7	6,6	61,2	21,0

Weitergehende Informationen zum Umschlag in den Häfen liegen der Landesregierung nicht vor.

Frage 10:

Wie steht die Landesregierung vor dem Hintergrund der auf der Elbe-Konferenz (am 4./5. März in Magdeburg) beschriebenen Rückgangs der Niedrigwassermengen zu der Forderung, an der Elbe eine Fahrrinntiefe von 1,60m zu gewährleisten?

Zu Frage 10:

Bund und Elb-Anrainer-Länder haben sich als ein Eckpunkt für ein Gesamtkonzept Elbe darauf verständigt, dass eine Fahrrinntiefe bei Niedrigwasser unterhalb von Dresden von 1,60 Meter im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen angestrebt wird. Die Abstimmungen dazu mit allen Beteiligten laufen noch.