



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Veronika Kolb (FDP) und Hans-Jörn Arp (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Hafen Friedrichskoog

1. Hält die Landesregierung an den im Landesverkehrsprogramm beschriebenen Kommunalisierungs- bzw. Privatisierungsbemühungen für die landeseigenen Häfen fest? Falls ja, mit welcher Begründung?

Ja.

Bereits in der Hafenentwicklungskonzeption vom Juni 1994 hat die Landesregierung das Ziel formuliert, die landeseigenen Häfen in kommunale Trägerschaften zu überführen. Darüber hinaus tritt die Landesregierung dafür ein, dass die Wirtschaft, insbesondere Reedereien und hafenbezogene Unternehmen in die Trägerschaft von Hafenanlagen und des Hafenbetriebes einbezogen werden.

Zielsetzung ist es, langfristig die mit der Hafenträgerschaft verbundenen Defizite zu vermindern, um eine nachhaltige Entlastung des Landeshaushaltes zu erreichen.

Die Landesregierung hat dazu am 22. Mai 1997 im Rahmen „Struktureller Maßnahmen zur Entlastung der künftigen Landeshaushaltspläne“ u.a. beschlossen, den Landeshafen Dagebüll zu verkaufen und die übrigen (verlustbringenden) Landeshäfen zu kommunalisieren bzw. zu privatisieren.

In den Bemerkungen 1998 mit Bericht zur Landeshaushaltsrechnung 1996 hat der Landesrechnungshof die Landesregierung aufgefordert, die Zielsetzungen der Hafenentwicklungskonzeption mit Nachdruck umzusetzen und, sofern Trägerschaft für wirtschaftlich unbedeutende Häfen nicht auf die örtliche und regionale Ebene verlagert werden können, diese zu entwidmen und als Häfen

aufzugeben.

Der Landtag hat nach Beratung in der Arbeitsgruppe „Haushaltsprüfung“ den Bericht des Landesrechnungshofs zur Kenntnis genommen und das Verkehrsministerium aufgefordert, in Verhandlungen mit kommunalen Gebietskörperschaften bzw. Privaten anzustreben, die Trägerschaft auf Dritte zu übertragen.

Auf dieser Grundlage hat das Land inzwischen die landeseigenen Häfen Brunsbüttel und Dagebüll verkauft. Für die übrigen sechs in der Landesträgerschaft verbliebenen Häfen (Husum, Büsum, Tönning, Friedrichstadt, Friedrichskoog, Glückstadt) wurde entsprechend der Hafenenwicklungskonzeption das Ziel verfolgt, die Häfen in kommunale Trägerschaften zu überführen. Aufgrund der mit der Hafenträgerschaft verbundenen finanziellen Belastung einerseits und der ausnahmslos schwachen Finanzlage der Hafenstandortgemeinden andererseits ist keine Kommune bereit, landeseigene Häfen ohne finanzielle Kompensation zu übernehmen. Alternativ wird daher angestrebt, zumindest einzelne Hafenteile bzw. den Hafenbetrieb zu kommunalisieren bzw. zu privatisieren.

2. Welche Ergebnisse haben etwaige Kommunalisierungs- bzw. Privatisierungsbemühungen in Bezug auf den Hafen Friedrichskoog bisher gebracht?

Aufgrund der extrem ungünstigen Ertragslage des Hafens Friedrichskoog und der schwachen Finanzlage der Gemeinde Friedrichskoog konnten noch keine realisierbaren Lösungen gefunden werden. Bei der Hafenwirtschaft und anderen hafenbezogenen Unternehmen besteht bisher keine Bereitschaft, den Hafen bzw. Teilbereiche des Hafens als Träger zu übernehmen oder zu betreiben. Die Landesregierung verfolgt durch weitere vertiefende Untersuchungen weiterhin das Ziel, zumindest Teillösungen zur Kommunalisierung bzw. Privatisierung des Hafens zu finden.

3. Welche Entwicklungsmöglichkeiten für den Hafen und die hafennahe Infrastruktur sieht die Landesregierung für den Fall, dass es nicht zu einer Kommunalisierung oder Privatisierung kommt?

Der Hafen hat im Wesentlichen regionale Bedeutung. Er dient 31 Fischereifahrzeugen als Heimathafen. Er wird von 10 kleineren Fischereifahrzeugen, 6 Nebenerwerbskuttern und 15 Hobbykuttern dauerhaft belegt. Weiterhin haben insgesamt 33 registrierte Sportboote einen Liegeplatz. Insgesamt befinden sich etwa 130 Sportboote vor Ort, die einen Liegeplatz oder ein entsprechendes Landlager belegen. Der Schiffsverkehr ist in den letzten 10 Jahren stetig rückläufig gewesen.

Im Durchschnitt ergeben sich für die Instandhaltung und Betrieb sowie Baggerei Kosten von rd. 670.000 € pro Jahr (davon entfallen allein rd. 330.000 € auf die Unterhaltungsbaggerei der Hafenzufahrt). Diesen stehen durchschnittlich Einnahmen in Höhe von rd. 30.000 € durch die Erhebung von Hafenabgaben gegenüber.

Insbesondere vor dem Hintergrund der nautisch schwierigen und zeitlich stark eingeschränkten Zufahrtsbedingungen werden keine nennenswerten hafenen-

wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten gesehen.

Inwieweit privatwirtschaftliche Sportboothafenanlagen unter diesen Bedingungen Zukunftschancen haben, ist im Rahmen der einzelnen Konzepte zu überprüfen.

4. Welche Konzepte verfolgt die Landesregierung für die zukünftige Nutzung des Hafens Friedrichskoog in Hinblick auf zusätzliche touristische und kulturelle Angebote?

Die Landesregierung hat zunächst eine technische Machbarkeitsstudie zu den Umgestaltungsmöglichkeiten des Sperrwerks vergeben, vom dem alle weiteren Nutzungsmöglichkeiten abhängen (vgl. auch Antwort zu Frage 5). Danach ergeben sich auch Optionen für touristische Nutzungen.

In einer ergänzenden Studie im Rahmen der ländlichen Struktur- und Entwicklungsanalyse (LSE) Marne soll unter Berücksichtigung der möglichen Lösungen aus der technischen Machbarkeitsstudie die touristische Nutzung (u.a. Projekt „gläserne Werft“ als Folgenutzung im Bereich der heutigen Schiffswerft) aufgegriffen werden.

Die Seehundstation, die sich in Vereinsträgerschaft befindet, stellt einen beachtlichen Besuchermagnet (2002 ca. 180.000 Besucher) und eine naturkundliche Attraktion an der Westküste dar. Die Station ist in den einschlägigen Publikationen und im Museumsportal des Kulturnetzes vertreten.

5. Wann kann mit einer Vorlage der Ergebnisse der durchgeführten Machbarkeitsstudie für den Hafen Friedrichskoog gerechnet werden und ist bereits absehbar, welche Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie in die Planungen des Landes zu einer zukünftigen Nutzung des Hafens Friedrichskoog einfließen werden?

Bei der Machbarkeitsstudie handelt es sich lediglich um eine Studie zu den technischen Umgestaltungsmöglichkeiten des Sperrwerks und dessen Betrieb. Sie dient dazu, konkrete Kostenvorstellungen für technisch machbare Lösungen zu erhalten sowie Einsparpotenziale aufzuzeigen.

Die Studie liegt vor und wurde ausgewertet. Sie weist als Ergebnis aus, dass neben Lösungen zur Schließung des Sperrwerks auch eine betriebliche Optimierung für die verbleibende Standzeit des Sperrwerks möglich erscheint, die einen grundsätzlichen Weiterbetrieb des Hafens erlaubt. Die betriebliche Optimierung ist allerdings auf ihre Wirksamkeit und mögliche Folgen hin zu erproben. Eine derartige Erprobung wird zur Zeit vorbereitet.

Mit der Studie allein kann über eine künftige Nutzung des Hafens nicht entschieden werden. Hierzu bedarf es weiterer Untersuchungen, beispielsweise zu touristischen und fischereiwirtschaftlichen Aspekten.