



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Andreas Tietze (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Finanzierung des NOK-Ausbau durch ÖPP

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Attraktivität des Nord-Ostsee-Kanals für die Reedereien wird durch eine Reihe verschiedener Faktoren bestimmt. Dazu gehören der Dollarkurs, die Bunkerpreise, die Höhe der Befahrungsabgaben, die Funktionsfähigkeit der Schleusen, Wartezeiten vor den Schleusen, die Kalkulierbarkeit der Passagezeit etc. In einem Interview mit dem Hamburger Abendblatt vom 27. August 2011 schlägt der Kieler Oberbürgermeister Torsten Albig vor, die Sanierung und den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals durch die Sparkassen Schleswig-Holsteins zu finanzieren.

1. Wie beurteilt die Landesregierung den Vorschlag von Oberbürgermeister Torsten Albig, die Sanierung und den Ausbau des NOK durch die Sparkassen des Landes zu finanzieren und sieht die Landesregierung Realisierungschancen für ein solches ÖPP-Projekt?

Die Landesregierung hält es grundsätzlich für denkbar, den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) durch ein ÖPP-Modell zu realisieren. Die Investitionsbank Schleswig-Holstein hat auf Veranlassung der Landesregierung im April 2011 ein Realisierungskonzept für den Ausbau des NOK im Rahmen eines ÖPP-Projektes skizziert, welches auch dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Verfügung gestellt wurde. Danach wäre grundsätzlich ein sog. „Konzessionsmodell“ denkbar, bei dem ein privater Betreiber die Finanzierung der Investitionsmaßnahmen zum einen auf eigenes Risiko aus den „Befahrungsabgaben“ auf der Grundlage der „Verordnung über die Befahrungsabgaben auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOKBefAbgV)“ sicherzustellen hätte. Zum zweiten erhielte der Betreiber vom Bund ein Betreiberentgelt.

2. Welche Änderungen am Bundeshaushaltsrecht wären notwendig um eine Ausbaufinanzierung einer Bundeswasserstraße durch Sparkassen bzw. private Investoren zu ermöglichen? Wäre die Landesregierung bereit mit einer Bundesratsinitiative für eine solche Änderung des Bundeshaushaltsrechts zu werben?

Die Finanzierung von Maßnahmen durch ÖPP ist grundsätzlich bereits in der Bundeshaushaltsordnung (BHO) vorgesehen. Änderungen im Bundeshaushaltsrecht sind somit dafür nicht erforderlich.

3. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie hoch die Befahrungsabgaben/Kanalbenutzungsgebühren steigen müssten, um damit die Kosten für Sanierung und Ausbau des NOK plus Kapitalrendite zu refinanzieren?
4. Verfügt die Landesregierung über eigene Einschätzungen bzw. über Informationen des Bundes zu der zukünftige Attraktivität des NOK für die Reedereien, die bisher den Kanal für Schiffspassagen nutzen für den Fall, dass Befahrungsabgaben/Kanalnutzungsgebühren ansteigen müssen zur Refinanzierung des o.g. ÖPP-Modells?

Die Fragen 3 und 4 werden auf Grund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor. Es ist aus Sicht der Landesregierung jedoch unwahrscheinlich, dass die Kosten für den Ausbau des NOK von rd. 1 Mrd. € allein durch eine Erhöhung der Befahrungsabgaben refinanziert werden können. Die damit verbundenen Kostensteigerungen der Passage durch den NOK würden diese wirtschaftlich unattraktiv machen; die Schifffahrt würde den Weg um Skagen bevorzugen.