

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 18/2429

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit,  
Verkehr und Technologie  
des Landes Schleswig-Holstein



Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie |  
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

**Staatssekretär**

An den Vorsitzenden  
des Wirtschaftsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Christopher Vogt, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

13. Februar 2014

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anbei übersende ich Ihnen Unterlagen zur Berechnung der Wirtschaftlichkeit des Hafens Friedrichskoog.

Erlauben Sie mir dazu ein paar erläuternde Worte:

Die Investitionsbank hat auf meine Bitte den vorgelegten Businessplan und weitere, von der Hafenwindgesellschaft vorlegte Unterlagen im Hinblick auf die Frage geprüft, ob die erwarteten Einnahmen aus dem Betrieb der Windkraftanlagen nachvollziehbar sind. Das Ergebnis dieser Prüfung wurde einem Mitarbeiter meines Hauses telefonisch erläutert und in einem Gesprächsvermerk festgehalten.

Das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume hat als technische Hafenverwaltung die Kosten sowohl einer Fortführung des Hafensbetriebes als auch einer Schließung des Hafens ermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Frank Nägele

Anlagen - 2 -

**Vermerk Gespräch mit Herrn Keck IB über den vorgelegten Businessplan der HBG: Ergebnisse der Prüfung**

Ich habe heute telefonisch das Ergebnis der Prüfung des Businessplanes durch die IB erörtert.

Die IB hält die Berechnung des Ertrages von 580.000 €/anno zunächst grundsätzlich für nachvollziehbar.

Die Einschätzung ergeht allerdings unter zwei Vorbehalten:

Zum einen wird bei dem Jahres-Ertrag von 580 T € noch von den derzeit geltenden Einspeisevergütungen, die windreiche Standorte wie Friedrichskoog stark begünstigen, ausgegangen. Zu erwarten ist allerdings im Rahmen der Reform des EEG, dass die Einspeisevergütungen für windreiche Standorte sich verringern werden, so dass der Jahresertrag nicht auf Dauer zu erzielen sein wird.

Zum anderen ist bei der derzeit bestehenden Unsicherheit hinsichtlich der Reform des EEG und bei der vorgesehenen geringen Eigenkapitalquote nach den Erfahrungen der IB.SH momentan keine Bank zu einer Finanzierung derartiger Vorhaben bereit.

Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass sich derzeit das Projekt auch nicht mit den vorgesehenen Erträgen realisieren lassen wird.

Hendrik Schleier

## **Hafen Friedrichskoog**

### **Stellungnahme zum Business Plan, Nov. 2013 (Version 6.1)**

Mit dem Übersendungsschreiben vom 21.11.2013 erklärt die Gemeinde Friedrichskoog, dass sie sich nicht in der Lage sieht, den Hafen komplett in die eigene Trägerschaft zu übernehmen. Entsprechend schließt auch der vorlegte Businessplan, Nov 2013 eine vollständige Übernahme des Hafens aus. Der Plan sieht lediglich eine jährliche kommunale Beteiligung der Gemeinde/HGB am Hafenbetrieb in Höhe von max. 580.000,- € vor.

Damit fehlt es bereits an den Voraussetzungen für den Weiterbetrieb des Hafens entsprechend dem zwischen MP, Landrat und Gemeinde im April 2012 geschlossenen „letter of intent“. Der „letter of intent“ beinhaltet das Angebot der Übernahme des Hafens durch die Gemeinde auf einer gesicherten wirtschaftlichen Basis. Bei Nichtvorliegen eines tragfähigen Konzeptes soll der Hafen geschlossen werden.

Der Businessplan geht von folgenden Voraussetzungen aus:

- Das Land bleibt Eigentümer und Betreiber des Hafens.
- Die Gemeinde beteiligt sich mit einem Betriebszuschuss von max. 580.000,- € / a aus den Erträgen der Windmühlen (voraussichtliche Laufzeit 12 Jahre).
- Das Land betreibt das Sperrwerk weiter.
- Das Land trägt das Risiko einer späteren Hafenschließung.
- Das Land errichtet zwei neue Schöpfwerke.

Dazu ist festzustellen:

Der Businessplan sieht vor, dass der Hafen in der „Verwaltungshoheit“ des Landes verbleibt. Die Gemeinde (bzw. HGB) übernimmt den Hafenbetrieb im „erforderlichen“ Umfang, insbesondere das Tiefhalten des Hafenspiels (Baggerei). Dabei will sich die Gemeinde / HGB mit maximal 580.000 € p.a. an den Kosten für den Hafenunterhalt beteiligen. Aussagen zur Dauer der Beteiligung fehlen. Es wird daher zunächst davon ausgegangen, dass die Beteiligung maximal auf die Laufzeit der Einspeisevergütung (12 Jahre) begrenzt ist.

Der Betrieb des Hafens soll weiterhin durch das Land erfolgen. Alle über die Kostenbeteiligung von 580.000,- € hinaus gehenden Betriebs- und Investitionskosten wären weiter vom Land zu tragen.

Die Gemeinde/HGB beabsichtigt hauptsächlich die Kosten für die Baggerungen zu tragen. Dazu zählen auch die Kosten für den Einsatz des gemeindeeigenen „Hafenretters“. Entsprechend dem Businessplan, Version 5.2 mit Stand vom Oktober 2012 sind für den Einsatz des Hafenretters Gerätekosten von 58.000,- €/p.a. anzusetzen. Zusätzlich sind Personalkosten in Höhe von mindestens 60.000,- €/p.a. zu erwarten, da davon auszugehen ist, dass die Besatzung des Hafenretters zukünftig angemessen vergütet werden müsste, zumal der Einsatz des Hafenretters derzeit fast täglich erfolgt. In der Summe ergeben sich somit Betriebskosten in Höhe von rd. 120.000,- € / p.a.. Der aktuelle Businessplan enthält keine konkreten Aussagen zu den Betriebskosten des „Hafenretters“.

Der Businessplan geht weiter von der Annahme aus, dass die Baggerungen weiter mit dem landeseigenen Saugbagger „Isern Hinnerk II“ erfolgen sollen. Aufgrund seines Alters kann der Bagger jederzeit mit Totalschaden ausfallen. Die Baggerkosten würden bei einer dann notwendigen Fremdvergabe um wenigstens 300.000,- € p.a. auf 650.000,- € p.a. steigen. Der Businessplan enthält zwar die grundsätzliche Aussage, dass für diesen Fall von der HGB eine Ersatzbeschaffung vorgenommen (Ziffer 2.3.2) würde, entsprechende zusätzliche Kosten für eine Ersatzbeschaffung sind jedoch in den Plan erkennbar nicht eingestellt. Es ist daher davon auszugehen, dass dies ebenfalls zu Lasten der vorgesehenen jährlichen Kostenbeteiligung gehen würde.

Bei zu stark verdichteten Sedimenten im Fahrrinnenbereich soll zusätzlich noch eine „mechanische Räumung“ erfolgen (siehe Ziffer 2.1.1). Vermutlich ist hier an den Einsatz

eines Tieflöffelbagger gedacht, wie er im Jahr 2008 durchgeführt worden ist. Neben dem Einsatz eines Langarmbaggers eines Bauunternehmens kam auch ein landeseigener Gruppenbagger der Küstenschutzverwaltung zum Einsatz. Die Einsatzkosten des Gruppenbaggers beliefen sich auf rd. 25.000,- €. Die Einsatzkosten des Langarmbaggers sind nicht bekannt. Dieser Einsatz hat jedoch auch nicht zu einer nachhaltigen Vertiefung des Hafenspriels geführt. Der regelmäßige Einsatz von Gruppenbaggern ist auszuschließen, da diese im Küstenschutz benötigt werden. Eine Fremdvergabe würde nochmals zu deutlichen Mehrkosten führen.

Der zusätzlich zu den vom Land mit dem „Isern Hinnerk“ durchgeführten Baggerarbeiten mit dem „Hafenretter“ durchgeführte Probetrieb hat bisher zu keinen maßgeblichen Verbesserungen der Zugänglichkeit des Hafens Friedrichskoog geführt. Der Hafen ist weiterhin tideabhängig nur für Fischkutter mit Tiefgängen von 1,60 bis 1,90 m zugänglich. Diese Tiefgänge sind jedoch nicht ausreichend, um eine Rückverlagerung der in Friedrichskoog beheimateten Fischkutter von Büsum nach Friedrichskoog zu bewirken, zumal der Hafen Büsum tideunabhängig angelaufen werden kann, wodurch die Flexibilität für die Berufsfischerei ungleich höher ist (siehe Ziffer 2.1.1. des BP).

Für eine Rückverlagerung müsste dauerhaft mindestens eine Fahrwassertiefe 2,5 m vorgehalten werden und zwar nicht nur im Hafenspriel, sondern auch in den vorgelagerten Wattgebieten (Vertiefung um mindestens 0,5 m). Aufgrund der morphologischen Situation im Bereich der Elbmündung sind diese Wassertiefen auch in vorgelagerten Wattgebieten ebenfalls nicht durchgehend vorhanden. Der Aufwand für eine dauerhafte Aufrechterhaltung einer Fahrwassertiefe von 2,5 m im Hafenspriel und in den vorgelagerten Wattgebieten wird erheblich sein. Eine belastbare Abschätzung des zusätzlichen Aufwandes ist nur schwer möglich. Solange die Baggerarbeiten noch in Eigenregie mit dem landeseigenen Spülbagger durchgeführt werden könnten, sind für die Vertiefung um 0,5 m zusätzliche Kosten von mindestens rd. 500.000,- € p.a. zu erwarten. Darüber hinaus müsste für die Herstellung einer Fahrrinne in den Wattbereichen vermutlich zusätzliches Gerät eingesetzt werden, deren Kosten sich derzeit nicht beziffern lassen. Sofern der landeseigene Spülbagger altersbedingt ausfallen sollte, wären die Baggerarbeiten zu vergeben. Die Kosten allein für die Vertiefung um 0,5 m würden sich voraussichtlich auf rd. 950.000,- € p.a. erhöhen. Bei einem Ausfall des landeseigenen Spülbaggers und Fremdvergabe der Baggerarbeiten würden sich für das Vorhalten ei-

ner Fahrwassertiefe von 2,5 m somit jährliche Gesamtkosten in Höhe von rd. 1.600.000,- € ergeben.

Der Spülfeldbetrieb wäre ebenfalls erheblich auszuweiten. Für die zusätzlichen Eingriffe insbesondere in die Wattbereiche (FFH-Gebiet, Nationalpark) wären die naturschutzrechtlichen Zulässigkeiten noch zu klären.

Das Vorhalten einer Fahrwassertiefe von 2,5 m ist Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung des Hafens. Ob und in welchem Umfang eine Rückverlagerung der Kutter von Büsum nach Friedrichskoog stattfinden würde, ist ungewiss, da der Büsumer Hafen tideunabhängig angelaufen werden kann. Auch wenn eine Attraktivitätssteigerung durch eine verbesserte Zugänglichkeit gelingen sollte, werden die zusätzlichen Hafeneinnahmen die erheblichen zusätzlichen Baggerkosten bei weitem nicht ausgleichen können. Das Ungleichgewicht von Einnahmen und Ausgaben würde sich noch deutlich vergrößern.

Nach dem vorgelegten Businessplan bliebe das Land Eigentümer und Betreiber des Hafens. Es ist höchst zweifelhaft, ob die Gemeinde nach dem Auslaufen der Einspeisevergütungen für die Windkraftanlagen (12 Jahren) die Betriebskosten für den Hafen weiter tragen bzw. den jährlichen Zuschuss in Höhe von rd. 580.000,- aufbringen könnte. Das Risiko der Hafenschließung verbleibt ausdrücklich beim Land. Unabhängig von den dann bereits getätigten Investitionen in die Instandhaltung des Hafens und des Sperrwerkes wären die Kosten für eine Hafenschließung mit dem dann erforderlichen Umbau des Sperrwerkes zu einem Schöpfwerk (rd. 3,5 Mio. €) wiederum vollständig vom Land zu tragen.

Bis zu einer Schließung des Hafens sind der Betrieb und die Sicherheit des Sperrwerkes vom Land in vollem Umfang zu gewährleisten. Sofern das Sperrwerk über das Jahr 2014 hinaus betrieben werden muss, wird eine Grundinstandsetzung des Sperrwerkes erforderlich.

Die Kosten für die Instandsetzung/Instandhaltung des Sperrwerkes werden in den nächsten Jahren noch wesentlich höher ausfallen, als bisher geplant und kommuniziert (Erkenntnis aus Inspektion mit teilweiser Trockenlegung im März 2013). Bisher wurde kommuniziert, dass 2015/2016 Kosten in Höhe von ca. 1,5 Mio. € für die Grundinstandsetzung der Sperrwerkstore anfallen werden. Tatsächlich werden in den nächsten Jah-

ren aufgrund der letzten Inspektion und einem im Zusammenhang mit der Schließungsabsicht aufgelaufenen Sanierungsstau bis 2019 Kosten von rd. 3,5 Mio. € erwartet. Für den laufenden Betrieb des Sperrwerkes sind Kosten in Höhe von 0,15 Mio. € / Jahr zu veranschlagen. Für den Zeitraum von 12 Jahren würden sich Betriebskosten für das Sperrwerk von rd. 1,8 Mio. € ergeben. Die Kosten für den Weiterbetrieb des Sperrwerkes würden sich für das Land auf rd. 5,3 Mio. € summieren.

Sofern das Sperrwerk über das Jahr 2014 hinaus betrieben werden sollte, müssten - möglichst noch in 2014 - die Spül- und Sprudelanlage im Unterwasserbereich erneuert sowie die Torverriegelungen und der Kantenschutz instand gesetzt werden. Die Kosten belaufen sich auf rd. 320.000,- €. Andernfalls kann die Sicherheit des Sperrwerkes kein weiteres Jahr mehr gewährleistet werden.

Für eine langfristig gesicherte Zukunftsperspektive der Seehundstation am Standort in Friedrichskoog ist eine unabhängige Versorgung der Station mit Salzwasser notwendig, die weder auf einen Weiterbetrieb des Hafens angewiesen noch von der Entwicklung der Wattgebiete und des Hafenpriels mit einer zunehmenden Verschlickung/Versandung abhängig ist. Dazu wird vom Land mit dem Betreiber der Seehundstation unter Einschaltung von Fachbüros ein einvernehmliches, zukunftsicheres Konzept zur Salzwasserversorgung der Seehundstation entwickelt. Derzeit wird insbesondere die Entnahme von Grundwasser mit Aufsalzung vertiefend geprüft. Die dafür notwendigen Investitions- und Betriebskosten werden sich im Laufe der weiteren Planung konkretisieren. Zunächst werden Kosten in Höhe von rd. 1,0 Mio. € angesetzt.

Gegenüberstellung der vom Land zu tragenden Kosten:

1. Schließung des Hafens zum 31.12.2014:

Umbau Sperrwerk zum Schöpfwerk	3.500.000,-
Salzwasserversorgung Seehundstation	<u>1.000.000,-</u>
	Σ 4.500.000,-

2. Hafenbetrieb entspr. Businessplan (Version 6.1)

gerechnet auf die Laufzeit der Einspeisevergütung:

	Kosten in € per anno	Kosten in € gerechnet auf 12 Jahre
<u>Hafen:</u>		
Sachmittel Hafen	40.000,-	480.000,-
Personal Hafen	200.000,-	2.400.000,-
Baggerungen (Eigenregie)	350.000,-	4.200.000,-
(Baggerungen Fremdvergabe)	(650.000,-)	(7.800.000,-)
Investitionen Hafen	100.000,-	1.200.000,-
Kosten Hafenerreter	120.000,-	1.440.000,-
Fahrwasservertiefung (Eigenregie)	500.000,-	6.000.000,-
(Fahrwasservertiefung, Fremdvergabe)	(950.000,-)	(11.400.000,-)
<u>Sperrwerk:</u>		
Personal	100.000,-	1.200.000,-
Sachmittel	50.000,-	600.000,-
Instandsetzung		3.500.000,-
<u>abzüglich:</u>		
Hafengebühren / Vermietung	- 40.000,-	- 480.000,-
Zuschuss Gemeinde / HGB	- 584.000,-	<u>- 7.008.000,-</u>
		∑ 13.532.000,-
	bei Fremdvergabe der Baggararbeiten:	(∑ 22.532.000,-)

3. Schließung des Hafens nach Auslaufen der Einspeisevergütung

Kosten entspr. Businessplan (Laufzeit 12 Jahre)	13.532.000,-
Umbau Sperrwerk zum Schöpfwerk	4.100.000,-
Salzwasserversorgung Seehundstation	<u>1.000.000,-</u>
	∑ 18.632.000,-
	bei Fremdvergabe der Baggararbeiten: (∑ 27.632.000,-)



Der Businessplan schlägt zur Gewährleistung der Entwässerung den Erhalt des Sperrwerks und die Errichtung zweier Schöpfwerke „in einfacher“ Ausführung vor. Die Schöpfwerke sollen die Entwässerung unterstützen. Die Kosten für Instandhaltung und Betrieb des Sperrwerks und die Herstellung der Schöpfwerke sollen vom Land getragen werden. Die in der vorstehenden Kostenzusammenstellung unter Ziffer 2 (Hafenbetrieb entspr. Businessplan) aufgeführten und vom Land zu tragenden Kosten würden sich nochmals um Herstellungskosten für die vorgeschlagenen Schöpfwerke erhöhen (rd. 4 bis 5 Mio. €, ohne nähere Prüfung).

Die Entwässerungssituation in Friedrichskoog ist seit längerem durch steigende Außen- und in deren Folge steigende Binnenwasserstände gekennzeichnet. Die Tideniedrigwasserstände steigen außen seit dem Jahr 2001 um ca. 2,2 cm pro Jahr. Die Ursache des Tideniedrigwasseranstiegs liegt in der zunehmenden Verschlickung/Versandung der Wattbereiche und des Hafenspriel. Die Binnenwasserstände folgen diesem steigenden Trend entsprechend mit einem Anstieg von ca. 2 cm pro Jahr. Bei anhaltendem Trend werden sich die bereits jetzt problematischen Auswirkungen auf die Nutzungen in den Einzugsgebieten weiter verschärfen.

Dieses grundsätzliche Problem der Entwässerung der Köge wird durch die vorgeschlagenen Schöpfwerke, die die Entwässerung über den Hafen lediglich unterstützen sollen, nicht gelöst. Aufgrund der beschriebenen instabilen Entwässerungssituation kann die Entwässerung der Köge in Zukunft nur unabhängig von der Entwicklung des Hafenspriel und der Watten sichergestellt werden. Dazu muss das gesamte Einzugsgebiet komplett geschöpft wird. Von Seiten des DHSV sind unterschiedliche Varianten zur Entwässerung der Köge untersucht worden. Bei den Varianten 2. bis 6. wäre ein Weiterbetrieb des Hafens möglich, da das Sperrwerk erhalten bleiben könnte.

<b>Variante</b>		<b>Investition</b> €	<b>Betriebskosten</b> (€per anno)
1.	Neubau Schöpfwerk im Sperrwerk (Hafenschließung)	3.500.000,-	166.000,-
2.	Neubau Schöpfwerke an Mitteldeichen Friedrichskoog u. Altfelder Koog, Verlegung Entwässerung	8.900.000,-	197.000,-

	rung Dieksanderkoog		
3.	Neubau Schöpfwerke an Mitteldeichen Friedrichskoog, Altfelder Koog u. Dieksander Koog	9.300.000,-	218.000,-
4.	Neubau Schöpfwerke Mitteldeich Altfelder Koog, Außendeiche Rugenorter Loch u. Krabbenloch	13.700.000,-	228.000,-
5.	Neubau Schöpfwerke Mitteldeich Altfelder Koog u. Außendeich Krabbenloch	12.200.000,-	218.000,-
6.	Erweiterung geplantes Schöpfwerk Steertlochsiel, Neubau Mitteldeichsiel Auguste-Viktoria-Koog und Neubau Schöpfwerk Mitteldeich Altfelder Koog	12.100.000,-	244.000,-

Die Variante 2, mit Investitionskosten von rd. 8,9 Mio. €, stellt dabei die günstige Variante dar, bei der der Hafen erhalten werden könnte und die Entwässerung langfristig sichergestellt wäre. Diese Kosten wären vom DHSV aufzubringen, denn das Land kann hier nur die Kosten für den Umbau des Sperrwerks in ein Schöpfwerk (Variante 1) im Zusammenhang mit der Schließung des Hafens und den sich daraus ergebenden Einsparungen übernehmen. Eine Kostenübernahme durch den DHSV für die Varianten 2 bis 6 kann ausgeschlossen werden.

Bei den Varianten 2 bis 6 müssten die Kosten für die Instandhaltung und den Betrieb von Hafen und Sperrwerk im Übrigen weiter vom Land getragen werden (siehe oben: Kostengegenüberstellung, Ziffer 2. Hafenbetrieb entspr. Businessplan).

Die Schließung des Hafens mit Umbau des Sperrwerkes in ein Schöpfwerk (Variante 1) stellt dabei die mit großem Abstand günstigste Variante dar. Aufgrund der Kostendifferenzen besteht zur Hafenschließung keine Alternative.

Die Varianten sind Vertretern der Gemeinde und der Bürgerinitiative am 05.09.2013 vom DHSV in Friedrichskoog vorgestellt worden. Das Ergebnis ist dort daher bekannt.

#### Fazit:

Der vorgelegte Businessplan stellt keine geeignete Grundlage für den Weiterbetrieb des Hafens Friedrichskoog dar, da hier die Kosten und insbesondere auch die Folgekosten einer späteren Hafenschließung einseitig zu Lasten des Landes verschoben werden.

Damit fehlt es bereits an den Voraussetzungen für den Weiterbetrieb des Hafens entsprechend dem zwischen MP, Landrat und Gemeinde im April 2012 geschlossenen „letter of intent“.

Der Businessplan enthält kein schlüssiges Konzept für eine zukunftssträchtige Entwicklung mit dem die Kosten minimiert werden könnten. Das Gegenteil ist der Fall, da die ganz erheblichen zusätzlichen Baggerkosten zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Hafens als Voraussetzung einer Attraktivitätssteigerung von den dann zu erwartenden zusätzlichen Hafeneinnahmen bei weitem nicht kompensiert werden könnten, so dass sich das Defizit nochmals vergrößern würde. Dies gilt umso mehr, sobald der landeseigenen Saugbagger „Isern Hinnerk“ altersbedingt ausfallen sollte und die Baggerarbeiten von Fremdfirmen ausgeführt werden müssten.

Zusätzlich sind vom Land erhebliche Aufwendungen für die Instandsetzung und den Betrieb des Sperrwerkes zu erbringen, ohne dass auch über das Auslaufen der Einspeisevergütungen hinaus ein längerfristiger Betrieb des Hafens sichergestellt ist.

Das Risiko einer Hafenschließung und die damit verbundenen Kosten verbleiben vollständig beim Land.

Aufgrund der morphologischen Verhältnisse wird sich die Entwässerungssituation in den nächsten Jahren weiter verschlechtern, so dass ohne den Bau eines Schöpfwerkes die Entwässerung der Köge nicht mehr gewährleistet werden kann. Die Vorschläge im Businessplan lösen dieses Problem nicht.

Vom DHSV sind unterschiedliche Varianten zur Lösung der Entwässerungsproblematik entwickelt worden. In Anbetracht der Kosten für eine Umsetzung der Varianten 2 bis 6 bestehen zur Hafenschließung mit Umbau des Sperrwerkes in ein Schöpfwerk (Variante 1) keine Alternativen.

Der von der Gemeinde / HGB angebotene Betriebskostenzuschuss in Höhe von rd. 580.000,- € p.a. ist bei weitem nicht ausreichend, um die notwendigen Aufwendungen für die Instandhaltung und Betrieb von Hafen und Sperrwerk zu kompensieren.

Der vorgelegt Businessplan stellt für einen Weiterbetrieb des Hafens keine tragfähige Grundlage dar. Ein Weiterbetrieb des Hafens auf der Basis dieses Businessplanes kann nicht empfohlen werden.

Eckhard Kiehl