



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Thomas Hölck (SPD)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Elbfähre zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven

Vorbemerkung des Fragestellers:

Laut Medienberichterstattung hat ein dreiviertel Jahr nach Inbetriebnahme der neuen Elbfähre zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven der Betreiber Insolvenz angemeldet. Die Verbindung hat eine wichtige Bedeutung für die Region und trägt zur Stärkung der Wirtschaftsräume beiderseits der Elbe bei.

1. Wie ist der aktuelle Sachstand?

Antwort:

Elbferry hat bedingt durch die Geschäftsaufnahme im Jahr 2021 keine Vergleichsumsätze in den Jahren 2019 und 2020 und somit gemäß Richtlinie keinen Anspruch auf eine Förderung im Rahmen der ÜH III. In der Folge wurde ein Antrag auf Härtefallhilfe durch Elbferry gestellt.

Aufgrund fehlender Unterlagen bzw. nicht nachvollziehbarer Darstellungen wurden diverse Rückfragen gestellt.

Die Härtefallkommission hat den Antrag der Elbferry auf Härtefallhilfe am 05.11.2021 einstimmig abgelehnt, da wesentliche Vorgaben der Richtlinie nicht erfüllt wurden. Der Ablehnungsbescheid wurde in einem Telefongespräch gegenüber dem Geschäftsführer und den Gesellschaftern avisiert und die Ablehnungsgründe wurden im Detail erläutert.

Elbferry hat am 22.11.2021 Antrag auf Insolvenz beim Amtsgericht Cuxhaven gestellt.

Dies würde sich bei einer nachträglichen Gewährung der Leistung negativ auswirken, da laut Richtlinie sicherzustellen ist, dass der Unternehmensfortbestand nachhaltig gesichert ist und der Antragstellende sich nicht im Insolvenzverfahren befindet bzw. ein Insolvenzverfahren angemeldet hat.

Ein Widerspruch ist am 06.12.2021 eingegangen.

Die Härtefallkommission hat dem Widerspruch nach Prüfung in der Sitzung vom 14.12.2021 nicht abhelfen können.

2. Laut Medienberichterstattung ist nach Aussage des Sprechers des schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministeriums die Finanzierung einer privaten Linie mit Steuermitteln ausgeschlossen. In der Region wird diese Möglichkeit allerdings weiter diskutiert. Trifft die o. g. Aussage weiterhin zu und wenn ja, mit welcher Begründung?

Antwort:

Derzeit wird keine Möglichkeit gesehen, die Finanzierung einer privaten Linie mit Steuermitteln zu finanzieren. Grundlage für die Förderung mit öffentlichen Mitteln sind die Vorschriften der EU über staatliche Beihilfen, öffentliche Aufträge und den Binnenmarkt für DAWI (Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse). DAWI dienen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.

Es ist schon äußerst fraglich, ob die Fährverbindung Brunsbüttel – Cuxhaven vor dem Hintergrund der bestehenden alternativen Querungen der Elbe überhaupt als DAWI eingestuft werden kann.

Gemäß DAWI-Beschluss sind Ausgleichsleistungen für Fährverbindungen zu Inseln erlaubte Beihilfen, Ausgleichsleistungen für DAWI zwischen zwei Häfen, die sich beide auf dem Festland befinden, müssten ggf. bei der Europäischen Kommission notifiziert werden. Der Ausgang dabei wäre ungewiss.

Eine Beihilfe unter DAWI würde aber eine klare Wettbewerbsverzerrung bedeuten vor dem Hintergrund der bestehenden Fährverbindung Glückstadt – Wischhafen, die seit Jahren rein privatwirtschaftlich betrieben wird. Auch andere Fährlinien könnten den Anspruch auf Beihilfen erheben.

Auch weitere Fördermöglichkeiten für den Betrieb einer Fähre wurden geprüft. Demnach besteht keine Fördermöglichkeit aus:

- Landesprogramm Wirtschaft
 - Keine Förderung möglich, da Betriebsbeihilfen nicht finanziert werden können. Das Landesprogramm Wirtschaft befördert in 4 Prioritätsachsen die nachhaltige Stärkung der schleswig-holsteinischen Wirtschaft, konzentriert sich dabei auf Innovationen, Gründungen, Investitionen mit besonderem Fokus auf die nachhaltige Nutzung. Diese Instrumente werden im Rahmen von Projektförderungen umgesetzt. Im Fall der Elbferry handelt es sich jedoch um die Unterstützung des laufenden Betriebs, also die strukturelle Ausrichtung des Unternehmens und nicht um Investitionen oder Innovationen, so dass keine Förderinstrumente aus dem LPW genutzt werden können. Vielmehr ist zu befürchten, dass eine (nicht zulässige) dauerhafte Betriebsbeihilfe für das Unternehmen erforderlich wäre.

- Betrieblicher Investitionsförderung
- Keine Förderung möglich, da für Transportunternehmen ein Förderausschluss besteht und Elbferry damit ausgeschlossen ist.
- Hafenförderung
- Keine Förderung möglich, da sich diese nur an öffentliche Häfen richtet: Elbferry ist nicht öffentlich, sondern ein rein privates Unternehmen und außerdem kein Hafen, sondern ein Schifffahrtsunternehmen.

Zuletzt wäre auch eine Förderung der Fährverbindung als ÖPNV mit Regionalisierungsmitteln nach jetzigem Kenntnisstand nicht möglich, da

Hauptzweck des ÖPNV der Personennahverkehr ist.

Es ist bereits fraglich, ob die Fährverbindung Brunsbüttel – Cuxhaven als öffentlicher Personennahverkehr zu werten ist. PKW und LKW stellen nach Kenntnis der Landesregierung das Hauptgeschäft dar. Um als öffentlicher Personennahverkehr gelten zu können, müssten aber zumindest mehr Fahrscheine für Personen als für Fahrzeuge ausgegeben und entsprechender Umsatz generiert werden.

In SH können Fährverkehre als ÖPNV in Betracht kommen (s. Kiel), Niedersachsen schließt dies jedoch in seinem ÖPNV-Gesetz aus (dort nur Straße und Schiene).

Regionalisierungsmittel dürfen nur für SPNV und ÖPNV eingesetzt werden. Insofern ist die Frage, ob die Fährverbindung ÖPNV darstellt, relevant.

Die Zuständigkeit für den ÖPNV läge beim Kreis Dithmarschen, das Land ist ausschließlich für den SPNV zuständig.

Ein ÖPNV-Verkehrsvertrag stellt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag dar. Dieser wäre ggf. vom Kreis Dithmarschen öffentlich auszuschreiben, je nach geschätzten Kosten auch europaweit.

Eine mögliche freihändige Vergabe an den jetzigen Betreiber dürfte ausgeschlossen sein, es sei denn, es handelt sich um eine Notvergabe für eine kurze Zeit, bis ein geordnetes Verfahren den Verkehr sicherstellen kann.

Alternativ könnte das Land grundsätzlich den Fährverkehr per allgemeinen Dienstleistungsauftrag (ohne ÖPNV Eigenschaft) ausschreiben und beauftragen. Voraussetzung wäre allerdings, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Verbindung besteht und der Fährbetrieb nicht vom freien Markt geleistet werden kann. Eine Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln wäre in diesem Fall nicht möglich. Erforderliche Finanzmittel müssten ggf. nach Haushaltsrecht eingeworben werden. Ob überhaupt und zu welchen Bedingungen ein solcher Vertrag möglich wäre, müsste ggf. auch hinsichtlich wettbewerbsrechtlicher Fragen genauer geprüft werden.

3. Welche Unterstützungsmöglichkeiten sieht die Landesregierung zur finanziellen Unterstützung des Betreibers, der Elbferry GmbH, und damit zur Aufrechterhaltung der Fährverbindung?

Antwort:

Mit dem Ziel, den Geschäftsbetrieb aufrechtzuerhalten, hat das MWVATT eine Beratung seitens der IB.SH angeboten, um über alternative Finanzierungsmöglichkeiten zu informieren (z. B. Förderdarlehen, Beteiligungen und Bürgschaften). Dazu müsste

allerdings vorrangig das Insolvenzverfahren beendet werden und eine positive Fortführungsprognose vom Betreiber gestellt werden.

4. Welche Gespräche haben wann mit Vertreter*innen der Elbferry GmbH, dem Insolvenzverwalter und dem Wirtschaftsministerium stattgefunden und mit welchem Ergebnis?

Antwort:

Am 02.12.2021 hat ein Runder Tisch getagt, an dem neben Vertretern der Landesregierung auch Vertreter von Kommunen sowie Landtags- und Bundestagsabgeordnete teilgenommen haben. Es besteht Einigkeit, dass die Fährverbindung ein wichtiger Beitrag für die Region ist. Es wurde zwischen allen Beteiligten Vertraulichkeit vereinbart.

Das MWVATT steht weiter im ständigen und engen Austausch mit dem vorläufigen Insolvenzverwalter und dem Geschäftsführer – erst am Montag, dem 06.12.2021, fand dazu erneut eine Videokonferenz in größerer Runde, u. a. auch mit den Bürgermeistern von Brunsbüttel und Cuxhaven, statt.