

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Einigkeit beim Thema Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel?

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers (FDP), eingegangen am 26. 06. 2018 - Drs. 18/1208
an die Staatskanzlei übersandt am 05.07.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 26.07.2018,

gezeichnet

In Vertretung

Dr. Berend Lindner

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die *Cuxhavener Nachrichten* titelten am 18.06.2018: „Einigkeit beim Thema Fährverbindung“. Im Bericht wurden dann die Inhalte und die Absichten der Landtagsdrucksache 18/1076 „Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel“ von SPD und CDU wiedergegeben. Demnach sollen die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen einen neuen Betreiber der mehrfach insolventen Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel suchen und den neuen Betreiber unterstützen. Außerdem soll geprüft werden, ob Hinweisschilder zur „neuen Elbfähre“ (Drucksache 18/1076) an Bundes- und Landstraßen aufgestellt werden können. Die Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel war bereits Bestandteil der Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen in der 17. Legislaturperiode. Die Vorgängerregierung hat eine Machbarkeitsstudie beauftragt und damit versucht, die Wirtschaftlichkeit der Fährverbindung nachzuweisen. Die Landesregierung hat seinerzeit über 2 Millionen Euro (PI des MW, 19.08.2015) in den Ausbau des Fähranlegers investiert und im August 2015 in einem Festakt zwei Fährschiffe getauft. Seitdem hat die Fährverbindung mehrfach Insolvenz angemeldet. Der Betrieb der Fährverbindung ruhte seit 2015 häufiger und ist inzwischen ganz eingestellt. Experten raten seit Jahren zum Einsatz von modernen und leistungsgerechten Fährschiffen auf dieser Strecke.

Vorbemerkung der Landesregierung

Eine parlamentarische Beratung der Drucksache 18/1076 steht noch aus, insofern kann hierzu noch keine abschließende Bewertung abgegeben werden.

Im Rahmen einer im Frühjahr 2013 veröffentlichten Studie des Rostocker Planungs- und Ingenieurbüros Baltic Marine Consult GmbH (BMC) waren das Verkehrsaufkommen und die erforderliche Auslegung eines Fährsystems in Bezug auf eine eventuelle Wiederaufnahme einer Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel untersucht worden. Die Studie war seinerzeit auf Veranlassung der Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven und der Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH erarbeitet worden. Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung erkannten die Gutachter einen grundsätzlichen Bedarf für eine solche Fährverbindung.

Um interessierten Unternehmen bzw. potenziellen Fährbetreibern eine noch breiter angelegte Basis als Grundlage für eigene Überlegungen und die Entwicklung valider Angebote zur Verfügung stellen zu können, wurde daraufhin am 13.11.2013 der o. g. Gutachter durch das Ministerium für Wirt-

schaft, Arbeit und Verkehr beauftragt, in einer ergänzenden Untersuchung marktfähige Transporttarife für eine Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel zu ermitteln.

Der Gutachter gelangte zu dem Schluss, dass die Verbindung im Falle entsprechender Auslastung vor allem im Güterverkehr wirtschaftlich betrieben werden kann. Das Gutachten wurde im April 2014 veröffentlicht und seitens der o. g. Wirtschaftsfördergesellschaften potenziellen Fährbetreibern zur Verfügung gestellt.

Eine finanzielle Beteiligung hat das Land von Anbeginn abgelehnt. Der Betrieb ist privatwirtschaftlich organisiert und erfolgt nicht in öffentlichem Auftrag.

Der Fährbetrieb wurde von der Reederei „ELB-LINK Reederei GmbH“ am 20.08.2015 mit zwei Schiffen aufgenommen und infolge eines Insolvenzverfahrens am 01.03.2017 eingestellt.

Am 25.05.2017 wurde die Fährverbindung von der Elb-Link Fährgesellschaft mbH mit einem Schiff wieder aufgenommen und endgültig am 09.10.2017 eingestellt, da sich Vercharterer und Fährreederei nicht über die Fortführung des Chartervertrags verständigen konnten. Seither gab es verschiedene Gespräche zur Fortführung des Betriebs. Hierin hatte die Elb-Link Fährgesellschaft mbH vorgesehen, den Betrieb bis zum 01.03.2018 ruhen zu lassen, und zu Beginn der neuen Saison eine Wiederaufnahme geplant. Zur Finanzierung des „ruhenden Betriebes“ und zur Weiterbeschäftigung des Personals (rund 50 Personen) hatte die Elb-Link Fährgesellschaft mbH Zuschüsse bei den anliegenden Städten und Kreisen (Stadt Brunsbüttel, Kreis Dithmarschen, Stadt Cuxhaven, Landkreis Cuxhaven) erbeten. Nach Erkenntnissen der Landesregierung ist es nicht zu einer Finanzierung durch die anliegenden Kreise und Städte gekommen.

Da weder die vormalige ELB-LINK Reederei GmbH noch die Elb-Link Fährgesellschaft mbH über eigene Schiffe verfügten, wurden entsprechende Fährschiffe gechartert. Das Land hat bislang keine Zahlungen/Zuschüsse an die Reederei geleistet und hat dies auch für die Zukunft ausgeschlossen, da entsprechende Förderregularien fehlen und das europäische Beihilferecht entsprechende „Betriebsbeihilfen“ ausschließt.

Am 27.11.2017 hat die Elb-Link Fährgesellschaft mbH beim Amtsgericht Cuxhaven die Eröffnung des Insolvenzverfahrens beantragt. Das Verfahren ist am 01.02.2018 eröffnet worden.

Zwischenzeitlich hat das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung mehrere Gespräche zur Wiedereröffnung der Fährverbindung geführt, bisher jedoch ohne konkrete Ergebnisse.

Die Landesregierung wird sich auch weiterhin zusammen mit dem Land Schleswig-Holstein und den Städten Cuxhaven und Brunsbüttel für eine dauerhafte Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel einsetzen.

1. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Elbfährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel?

Es wird auf die Vorbemerkung der Landesregierung verwiesen.

2. Wie ist die Haltung der Landesregierung bezüglich einer erneuten Neuaufgabe einer Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel?

Die Landesregierung würde eine Neueröffnung eines Fährbetriebs begrüßen.

3. Die wie viele Neuaufgabe wäre dies?

Es wäre die vierte Neuaufgabe seit 2001.

4. Hat die Landesregierung bereits Kontakt zur Landesregierung von Schleswig-Holstein bezüglich einer Neuauflage der Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel aufgenommen?

Die Landesregierungen von Schleswig-Holstein und Niedersachsen sind in regelmäßigem Kontakt und Austausch bezüglich der Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel.

5. Wenn ja, wie hat sich die Landesregierung von Schleswig-Holstein zu einer Neuauflage der Elbfährverbindung positioniert?

Eine Wiederaufnahme des Fährbetriebs zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven würde seitens der Landesregierung Schleswig-Holstein begrüßt werden, setzt aber ein wirtschaftlich tragfähiges Betreiberkonzept voraus.

6. Wenn nicht, wann ist dies geplant/beabsichtigt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Welche Haltung hat die Landesregierung bezüglich des Einsatzes/Verwendung von weiteren Steuermitteln zur Unterstützung der Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel?

Das Land hat bislang keine Zahlungen/Zuschüsse an die bisherigen Betreiber der Fährverbindung geleistet und hat dies auch für die Zukunft ausgeschlossen, da entsprechende Förderregularien fehlen und das europäische Beihilferecht entsprechende „Betriebsbeihilfen“ ausschließt.

8. Wofür plant die Landesregierung, bei einer Neuauflage der Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel Steuermittel zu verwenden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. Wären Landesbürgschaften, z. B. für Neubauten von modernen Fährschiffen für die Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel, eine Option für die Landesregierung?

Die Voraussetzungen, unter denen das Land Bürgschaften übernimmt, hängen von den Umständen eines jeden Einzelfalls ab. Abschließende Aussagen zu möglichen Landesbürgschaften können daher nur anhand konkreter Antragsunterlagen und durch die zuständigen Gremien (Landeskreditausschuss) in vertraulicher Sitzung getroffen werden.

10. Hat sich die Landesregierung von Schleswig-Holstein zur Verwendung von eigenen Steuermitteln für den Betrieb oder die Inbetriebnahme der Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel geäußert und, wenn ja, wie?

Eine Förderung des Betriebs der Elbfährverbindung ist aus wettbewerbsrechtlichen Gründen ausgeschlossen.

11. Welches Betriebsmodell, z. B. Managementmodell oder Subventionsmodell, hält die Landesregierung für eine Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel für geeignet?

Ein Subventionsmodell schließt die Landesregierung aus.

12. Ist nach Einschätzung der Landesregierung ein kostendeckender Betrieb einer Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel möglich?

Nach Ansicht der Landesregierung kann eine Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel im Falle hoher Auslastung vor allem im Güterverkehr und einer Fahrzeit von höchstens einer Stunde wirtschaftlich betrieben werden. Dabei beruht diese Einschätzung der Landesregierung grundsätzlich auf den Aussagen der Gutachten aus 2013 und 2014 (siehe hierzu auch die Antworten der Landesregierung auf die Kleinen Anfragen zur schriftlichen Beantwortung der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Gabriela König und Jörg Bode [FDP], Drucksachen 17/1918 und 17/7968).

13. Falls ja, unter welchen Bedingungen ist ein kostendeckender Betrieb einer Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel nach Meinung der Landesregierung möglich?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

14. Kann sich die Landesregierung eine dauerhafte/mehrjährige Subventionierung einer Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel mit Steuermitteln vorstellen?

Nein.

15. Wenn ja, aus welchen Gründen und auf welcher Grundlage würde die Landesregierung Steuermittel für die Fährverbindung bereitstellen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14.

16. Wie beurteilt die Landesregierung die von ihr in der vergangenen Legislaturperiode beauftragten Untersuchungen und Tarifiermittlungen zur Fährverbindung Cuxhaven und Brunsbüttel aus heutiger Sicht?

Um interessierten Unternehmen/potenziellen Fährbetreibern eine breite Basis als Grundlage für eigene Überlegungen und die Entwicklung valider Angebote zur Verfügung stellen zu können, wurde von der Landesregierung ein ergänzendes Gutachten hinsichtlich der Realisierungschancen und marktfähiger Transporttarife in Auftrag gegeben. Die in Auftrag gegebene Untersuchung wird nach wie vor positiv gesehen.

17. Sind die Untersuchungen, Ermittlungen, Aussagen und Erkenntnisse heute noch anwendbar/verwertbar?

Ja.

18. Welche Inhalte, Aussagen und Prognosen der von der Landesregierung beauftragten Untersuchungen und Ermittlungen haben sich bestätigt, und welche haben sich nicht bestätigt?

Das von den Gutachtern aufgezeigte Fährkonzept ging davon aus, den Betrieb mit schnellen und leistungsfähigen Schiffsneubauten durchzuführen. Daneben empfahlen sie die Einbeziehung zusätzlicher, alternativer Fährkonzepte mit gegebenenfalls gebrauchter (vorhandener) Tonnage. Die Betreiber der Fährlinie haben sich entschlossen, den Betrieb mit gecharterten Schiffen aufzunehmen.

- 19. Welche Summe hat die Landesregierung bisher für Studien, Untersuchungen und Ermittlungen bezüglich der Fährverbindung verausgabt?**

19 706,40 Euro.

- 20. Beabsichtigt die Landesregierung die Vergabe weiterer Untersuchungen und Erhebungen zur Tragfähigkeit einer Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel und, wenn ja, wann, welche und mit welcher Intention?**

Nein.

- 21. Welche Erkenntnisse und Erfahrungen hat die Landesregierung zum Fährbetrieb zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel seit August 2015 gemacht/gesammelt?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen. Neben einer hohen Auslastung, insbesondere im Güterverkehr, sind wirtschaftlich vertretbare Charraten für die Fähre Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb.

- 22. In welcher Höhe hat die Hafengesellschaft NPorts Einnahmen durch den Fährbetrieb in den vergangenen Jahren erzielt?**

Die Niedersachsen Ports & Co. KG erzielte durch den direkten Fährbetrieb bislang Einnahmen in Höhe von 313 204,50 Euro netto. Darüber hinausgehende indirekte Einnahmen (z. B. Parkentgelte) sind nicht ermittelbar.

- 23. Wie haben sich die 2,1 Millionen Euro vom Land/NPorts „für die notwendige Herrichtung der Verkehrsflächen“ (PI des MW, 19.08.2015) für den Fährbetrieb bisher ausgezahlt, oder liegt die Investition brach?**

Wie bereits in der Beantwortung (Drucksache 17/8167) der Kleinen Anfrage zur schriftlichen Beantwortung in der Drucksache 17/7868 dargestellt, führte die landeseigene Hafeninfrastrukturgesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co KG wasserbauliche Maßnahmen (u. a. Setzen von Anlege- und Reibepfählen sowie Schutzdämben) in Höhe von 662 492,85 Euro sowie landseitige Erüchtigungen (u. a. Einbau eines tragfähigen Untergrundes mit anschließender Oberflächengestaltung) für 583 009,94 Euro durch.

Die landseitigen Verkehrsflächen sind Bestandteil der öffentlichen Hafenanlagen, die entgeltfrei auch weiterhin von Fußgängern, Radfahrern, Pkws etc. genutzt werden. Diese Verkehrsflächen wurden auch im Zuge der Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht hergerichtet. Die wasserseitigen Anlagen werden derzeit nicht genutzt, stehen bei Bedarf auch weiterhin für Hafenkunden zur Verfügung.

- 24. Bleibt die Landesregierung bei ihrer Aussage „... dass eine solche Verbindung wirtschaftlich betrieben werden kann“ (PI des MW, 19.08.2015; bitte mit Begründung)?**

Ja. Siehe dazu auch die Antwort zu Frage 12.

- 25. Wie müssen Fährschiffe nach den Erfahrungen mit den Fähren „Anne-Marie“ und „Greta“ für die Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel ausgestattet/konstruiert sein, damit der von der Landesregierung ins Feld geführte mögliche „wirtschaftliche Betrieb“ realisiert werden kann?**

Die Schiffe sollten möglichst den Aussagen des Gutachters entsprechen.

- 26. Welche Bedingungen sind aus heutiger Sicht für einen wirtschaftlichen Betrieb erforderlich, um ganzjährig und dauerhaft eine Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel ohne Subventionierung aufrechtzuerhalten?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

- 27. In welcher Höhe wäre eine Subventionierung der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel durch die öffentliche Hand erforderlich, um ein Fährkonzept mit Überfahrtzeiten unter einer Stunde, Abfahrtsfrequenzen von unter einer Stunde und feste Abfahrzeiten mit hoher Fahrplantreue mit mindestens zwei Fährschiffen (Drucksache 17/2055) ganzjährig zu realisieren?**

Eine Subventionierung ist nicht möglich, siehe dazu auch die Antwort zu Frage 7.

- 28. Wie beurteilt die Landesregierung aus heutiger Sicht und mit den Erkenntnissen der vergangenen Jahre ihr Vorgehen in Sachen Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel, und was würde sie gegebenenfalls anders machen?**

Die Landesregierung hat sich in der Vergangenheit immer für eine Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel eingesetzt und das Vorhaben positiv begleitet. Dies ist auch weiterhin beabsichtigt, wie im Rahmen der Vorbemerkung der Landesregierung bereits dargestellt wurde.

- 29. Bleibt die Landesregierung trotz der Entschließung „Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel“ von SPD und CDU (Drucksache 18/1076) bei der Einschätzung, dass die Risikoinschätzung für das „anspruchsvolle Projekt“ (Drucksache 17/2055) hinsichtlich der „Wirtschaftlichkeit des Fährbetriebs“ weiterhin „dem potenziellen Betreiber“ (ebenda) obliegt?**

Es wird auf die Vorbemerkung der Landesregierung sowie die Antwort zu Frage 28 verwiesen.