

Landeshauptstadt Magdeburg – Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0270/16	Datum 23.06.2016
Dezernat: III	Team 5	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	19.07.2016	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	11.08.2016	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und regionale Entwicklung	25.08.2016	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	31.08.2016	öffentlich	Beratung
Stadtrat	15.09.2016	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen FB 02, FB 23, FB 62, II/01	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		
	KFP		
	BFP		

Kurztitel

Reaktivierung von Hafensondergebietsflächen im Industriehafen durch ganzjährige vollschiffige Anbindung an das europäische Kanalnetz

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Durchführung der geförderten Erschließung von reaktivierten Hafensondergebietsflächen im Industriehafen durch ganzjährige vollschiffige Anbindung an das europäische Kanalnetz.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	3000	Pflichtaufgabe		ja	x	nein
Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme					
57101000		ja, Nr.			x	nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt					
2017	JA	x	NEIN			

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TB 3000

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2017	5.635.600,00	3000 0000	54571500		5.635.600,00
2018	17.846.900,00	3000 0000	54571500		17.846.900,00
2019	16.291.000,00	3000 0000	54571500		16.291.000,00
20...					
Summe:	39.773.500,00				

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2017	5.072.040,00	3000 0000	41411000		5.072.040,00
2017	563.560,00	3000 0000	44859000		563.560,00
2018	16.062.210,00	3000 0000	41411000		16.062.210,00
2018	1.784.690,00	3000 0000	44859000		1.784.690,00
2019	14.661.900,00	3000 0000	41411000		14.661.900,00
2019	1.629.100,00	3000 0000	44859000		1.629.100,00
20...					
Summe:	35.796.150,00				3.977.350,00

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					

20...				
20...				
20...				
Summe:				

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
20...					
für					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
<input type="checkbox"/>	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
<input type="checkbox"/>	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)
<input type="checkbox"/>	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)
<input type="checkbox"/>	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
<input type="checkbox"/>	Anlage Kostenberechnung
<input type="checkbox"/>	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
<input type="checkbox"/>	Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

--

Buchwert in €:

--

Datum Inbetriebnahme:

--

Anlage neu
JA

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
20...					

federführendes(r) Amt/Fachbereich: Dez. III	Sachbearbeiter Thomas Lange	Unterschrift Abt.L Birgit Marxmeier
--	--------------------------------	--

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r) Rainer Nitsche	Unterschrift i.V. Frau Marxmeier
--	----------------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	
-----------------------------------	--

Begründung:

1. Ausgangssituation

Der Magdeburger Hafen ist nach Hamburg der zweitgrößte Binnenhafen sowohl im Einzugsgebiet der Elbe als auch an den Kanälen zwischen Hannover und Berlin und nach dem PLANCO-Gutachten liegt er auf Platz 10 der deutschen Binnenhäfen.

Der Magdeburger Hafen erfüllt wichtige Umschlags- und Verteilfunktionen für trockene und flüssige Massengüter sowie für Container und große Maschinen und Anlageteile aus den Nachfolgefirmaen des traditionsreichen Magdeburger Schwermaschinenbaus.

Darüber hinaus fungiert er als Hinterlanddreh Scheibe für die Seehäfen an Nord- und Ostsee (z.B. Cuxhaven, Hamburg, Stettin). Er ist TEN-T core port bei den europäischen Binnenlandhäfen im transeuropäischen Verkehrsnetz, und zwar sowohl im Korridor NORTHSEA / BALTIC als auch im Korridor ORIENT / EAST-MED und bildet einen wichtigen Kristallisationspunkt zwischen Hamburg und Dresden sowie zwischen Berlin und Hannover.

Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg, das den Mittellandkanal und den Elbe-Havel-Kanal verbindet und über die Schleuse Rothensee eine Verbindung der Kanäle zur Elbe schafft, ist der bedeutendste Wasserstraßenknoten in Europa.

Der Hafen verfügt über eine leistungsfähige Anbindung seiner eigenen Hafenbahn an das Schienennetz der DB und ist über die Autobahnen A 2 und A14 sowie ein dichtes Netz von Bundes- und Landesstraßen sehr gut an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Damit ist der Magdeburger Hafen optimal an den drei Verkehrsknotenpunkten Wasser, Schiene und Straße gelegen.

Durch die Inbetriebnahme der Niedrigwasserschleuse 2013 sind Teile des Hafens, der Rothenseer Verbindungskanal, der Hansehafen, der Kanalhafen und der Zweigkanal unabhängig vom Wasserstand der Elbe geworden. Der Magdeburger Hafen ist damit der einzige Binnenhafen an der Mittel- und Oberelbe, der diesen enormen Vorteil nutzen kann.

Die Bundesregierung betrachtet den Bau der Niedrigwasserschleuse als letzten Akt des Vollzuges des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 17 und wird – obwohl ein entsprechender Planfeststellungsbeschluss vorliegt - die danach vorgesehenen „Rest“-Maßnahmen nicht mehr umsetzen. Diese Umsetzung will nunmehr die Landeshauptstadt Magdeburg in Zusammenarbeit mit der Magdeburger Hafen GmbH (MHG) vornehmen und damit das im VDE Nr. 17 verfolgte Ziel vollenden.

2. Geplante Erschließungsmaßnahmen

In der Anlage 1 sind die Teilbaumaßnahmen bildlich dargestellt. Das Gesamtprojekt besteht im Wesentlichen aus drei Teilprojekten (TP):

TP 1: planfestgestellte Maßnahmen

- 1: Bau eines Fangedamms (bestehend aus zwei gegenseitig verankerten Spundwänden) zur Abschottung des Industriebhafens von der Elbe.
- 2: Herstellung eines ca. 1 km langen Betriebsweges.
- 3: Rückbau des Trenndamms (ziehen vorhandener Spundwände), der zurzeit den Zweigkanal vom Industriebhafen trennt einschließlich einer Sohlangleichung.
- 4: Erneuerung der Böschungsbefestigungen nördlich des Trenndamms.

Sowohl der Fangedamm als auch der Betriebsweg berücksichtigen als Ausbauziel die von der Stadt Magdeburg vorgegebene Hochwasserschutzhöhe.

TP 2: Kaianlagen

- 5: Bau/ Erneuerung einer Kaimauer auf 700 m Länge, um im Industriehafen einen trimodalen Umschlag zu ermöglichen.
- 6: Ertüchtigung der Schrägufer.

TP 3: Schaffung der Sollsohle im Industriehafen von mindestens 2,80 m

- 6: Herstellung der Sollsohle, um eine ganzjährige Schiffbarkeit mit Europaschiffen (Tiefgang 2,80 m) zu gewährleisten.

3. Ziel der Maßnahme

Mit dem hier beschriebenen Erweiterungsvorhaben wasserstandsunabhängiger Flächen soll der Industriehafen auf einer Länge von ca. 2 km ausgebaut und ertüchtigt werden. Das Erschließungsgebiet einschließlich anliegender Betriebe, die von dieser Maßnahme partizipieren, beträgt ca. 85 ha. Durch die vorhandenen trimodalen Flächen und die Lagerhallenkapazität wird der Industriehafen das Entwicklungsgebiet des Magdeburger Hafens für die nächsten 10 Jahre. Die Notwendigkeit des Ausbaus besteht darin, aufgrund des steigenden Bedarfs weiterhin die Hafendienste im erforderlichen Umfang erbringen zu können. Zu diesem Zweck ist der Industriehafen so auszubauen, dass er, ebenso wie die bereits jetzt wasserstandunabhängigen Hafenteile, für die Befahrung durch Großmotorgüterschiffe geeignet ist. Dadurch werden sich die Umschlagkapazitäten erweitern. Bereits die Deckung des derzeitigen Bedarfs ist durch die immer weiter zurückgehende Schiffbarkeit der Elbe durch Niedrigwasser, aber z.T. auch Hochwasserspitzen gefährdet. Daher ist es zur Nutzung der umweltschonenden Wasserstraße für Verkehrszwecke notwendig, die ganzjährige Schiffbarkeit des gesamten Hafens zu gewährleisten. Das ist aber nur durch die Anbindung an das Kanalnetz möglich.

4. Fördermittel / Kosten

Die Kosten der Gesamtmaßnahme belaufen sich auf ca. 39,77 Mio Euro (netto, siehe Anlage 2). Die Maßnahme soll mit Mitteln aus der GRW-Förderung finanziert werden.

Nach zwischenzeitlich gefestigter Spruchpraxis der Europäischen Kommission stellt die Hingabe staatlicher Mittel für die Errichtung, Erneuerung und/oder Ertüchtigung (einnahmeschaffender) Hafeninfrastrukturen in der Regel eine Beihilfe i.S.v. Art. 107 Abs. 1 AEUV dar. Derartige Beihilfen sind gem. Art. 108 AEUV grundsätzlich vor ihrer Einführung oder Gewährung bei der Europäischen Kommission anzumelden (zu „notifizieren“) und von ihr genehmigen zu lassen.

Das Unternehmen PRO TERRA TEAM GmbH wurde durch die MHG mit der Vorbereitung und Führung des Notifizierungsverfahrens bei der Europäischen Kommission beauftragt. Mit einer Entscheidung der Europäischen Kommission über die Höhe der möglichen Beihilfe ist Ende 2016 zu rechnen.

Nach Stand der Dinge wird von einer 90 %-igen Förderung ausgegangen. Die Landeshauptstadt Magdeburg wird im Anschluss der Notifizierung einen Fördermittelantrag bei der Investitionsbank Sachsen-Anhalt stellen. Vorbehaltlich der o.g. Förderquote trägt die MHG zunächst einmal formal den 10 %-igen Komplementäranteil, da hierfür bereits eine vorläufige Bankbestätigung der Nord LB vorliegt. Eine abschließende Entscheidung hierzu erfolgt nach Erhalt des Zuwendungsbescheides.

Die Durchführung der Erschließungsmaßnahme soll durch die MHG erfolgen. Dazu wird ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen der MHG und der Stadt geschlossen, der sich bereits in Arbeit befindet. Die für die Maßnahme benötigten Wasserflächen, die sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befinden, werden mit Eigenmitteln der MHG angekauft und gehen in das Eigentum der MHG über. Die benötigten Flächen der Stadt werden in die Kapitalrücklage der MHG eingelegt oder durch die Gesellschaft gekauft. Hierzu wird eine gesonderte Drucksache vorgelegt. Die Gespräche laufen bereits.

5. Baurecht

In Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 17 liegt der

Planfeststellungsbeschluss P-143.3-Pro/29 (vollschiifige wasserstandsunabhängige Anbindung des Magdeburger Hafens an das mitteldeutsche Kanalnetz) vor. Dieser sah den Bau eines Sperrtores vor, das sowohl den Industriehafen als auch den Schleusenkanal von der Elbe trennen sollte. Der Bau ist aus technischen Gründen nicht umsetzbar.

Folgende Änderungen sind am Planfeststellungsbeschluss notwendig und werden bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beantragt (vergleiche Anlage 1):

- Das geplante Sperrtor entfällt.
- Verlängerung des Betriebsweges.
- Errichtung des Fangedamms.

Für folgende Maßnahmen wird nach entsprechender Planreife gesondert Baurecht geschaffen und eine wasserrechtliche Genehmigung eingeholt:

- Bau/ Erneuerung einer Kaimauer auf 700 m Länge.
- Herstellung der Sollsohle und die Ertüchtigung der Schrägufer, um eine ganzjährige Schifffbarkeit mit Europaschiffen (Tiefgang 2,80 m) zu gewährleisten.

Die Maßnahmen Öffnung des Trenndamms sowie die Sohlangleichung zwischen dem Zweigkanal und dem Industriehafen sind bereits planfestgestellt und kein Gegenstand des Planänderungsverfahrens. Die Unterlagen zur Planänderung werden zurzeit von der MHG zusammengestellt und der Änderungsantrag vorbereitet. Es ist geplant, Mitte 2017 Baurecht zu erlangen. Die entstehenden Bauwerke gehen in das Eigentum der MHG über, so dass bei der Stadt keine Folgekosten entstehen.

6. Zeitschiene

- 2016: Abschluss der Notifizierung,
- 2017: Erlangung von Baurecht, Schließung des öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und der MHG zur Durchführung des Vorhabens, Erstellen der Planungsunterlagen, Ausschreibung und Vergabe, Baubeginn der TP 1 (Fangedamm)
- 2018: Baubeginn der TP 2 und 3 (Kaianlagen, Sohlangleichung, Wirtschaftsweg)
- 2019: Ziehung des Trenndamms, Herrichten der Böschung und Fertigstellung des Gesamtprojektes

Anlagen:

1. Lageplan
2. Kostenübersicht