

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -	Drucksache DS0001/04	Datum 06.02.2004
Dezernat II	FB 02	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Ö	N	Beschlussvorschlag		
				angenommen	abgelehnt	geändert
Der Oberbürgermeister	17.02.2004		X	X		
Finanz- und Grundstücksausschuss	10.03.2004	X				

beschließendes Gremium Stadtrat	11.03.2004	X			
---	------------	---	--	--	--

beteiligte Ämter	Beteiligung des	Ja	Nein
Dez. III	RPA		[X]
	KFP		[X]

Kurztitel:

Entwicklung Industriegebiet Hansehafen

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat stimmt der Durchführung des Gesamtvorhabens "Ausbau Hansehafen" mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 34.480,2 Tsd. EUR unter dem Vorbehalt zu, dass eine verbindliche Zusage der WSD Ost zum Ausbau des Rothenseer Verbindungskanals erfolgt.
2. Der Stadtrat stimmt der Durchführung der Teil-Maßnahme "Erschließung Industriegebiet" entsprechend des Zuwendungsbescheides des LFI vom 17.07.2003 unter dem Vorbehalt zu, dass eine verbindliche Zusage der WSD Ost zum Ausbau des Rothenseer Verbindungskanals erfolgt.
3. Die Landeshauptstadt Magdeburg übernimmt vorbehaltlich der Genehmigung des Landesverwaltungsamtes zu Gunsten der Magdeburger Hafen GmbH eine Ausfallbürgschaft (Anlage 13) gegenüber der WSD West für die Zuwendungsbeträge entsprechend des Zuwendungsbescheides der WSD West vom 14.11.2003 (S-322.2/8-0022) zum Ausbau des trimodalen KV-Terminals in Höhe von insgesamt 9.680.000,00 EUR.
4. Die Gesellschaftervertreterin der Landeshauptstadt Magdeburg in der Gesellschafterversammlung der MHG wird angewiesen, die Beschlüsse des Stadtrates zu 2. in der Gesellschafterversammlung der MHG umzusetzen.
5. Die Landeshauptstadt Magdeburg genehmigt den als Anlage 10 dieser Drucksache beigefügten Nachtrag zum Darlehensvertrag vom 08.04./16.04.2002 und stellt der MHG damit ein Darlehen in Höhe von 3.500,0 Tsd. EUR im Rahmen der Gesamtfinanzierung in Höhe von 34.480,2 Tsd. EUR für nicht förderfähige Investitionskosten zur Verfügung

Pflichtaufgaben	freiwillige Aufgaben	Maßnahmenbeginn/ Jahr	finanzielle Auswirkungen			
			JA	X	NEIN	
	X	2004				

Gesamtkosten/Gesamteinnahmen der Maßnahmen (Beschaffungs-/ Herstellungskosten)	jährliche Folgekosten/ Folgekosten ab Jahr	Finanzierung Eigenanteil (i.d.R. = Kreditbedarf)	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge)	Jahr der Kassenwirksamkeit

Haushalt		Verpflichtungsermächtigung		Finanzplan / Invest. Programm	
veranschlagt: <input type="checkbox"/> Bedarf: <input type="checkbox"/> Mehreinn.: <input type="checkbox"/>	veranschlagt: <input checked="" type="checkbox"/> Bedarf: <input type="checkbox"/> Mehreinn.: <input type="checkbox"/>	veranschlagt: <input type="checkbox"/> Bedarf: <input type="checkbox"/>		veranschlagt: <input type="checkbox"/> Bedarf: <input type="checkbox"/> Mehreinn.: <input type="checkbox"/>	
davon Verwaltungshaushalt im Jahr mit Euro	davon Vermögenshaushalt im Jahr mit Euro	Jahr	Euro	Jahr	Euro
Haushaltsstellen	Haushaltsstellen HAR 2.822011.926000.4 Prioritäten-Nr.:				

federführendes Amt	Sachbearbeiter Frau Brennecke/5402409	Unterschrift FBL Herr Zimmermann
---------------------------	--	-------------------------------------

Verantwortlicher Beigeordneter	Unterschrift Herr Czogalla
---------------------------------------	-------------------------------

Begründung

1. Aktuelle Beschlusslage des Stadtrates bzw. des Aufsichtsrates

Durch den Stadtrat wurde am 07.03.2002 die Komplementärfinanzierung für den ersten Erschließungsabschnitt des Projektes Ausbau Hansehafen (Beschluss-Nr.: 1683-47(III)02 - Anlage 1) bestätigt. Zum damaligen Zeitpunkt ging man von einem Gesamtprojekt in Höhe von 17,3 Mio. EUR aus, das zu 80 % gefördert werden sollte. Zur Sicherung der Komplementärfinanzierung (20 %) sollte der MHG ein Darlehen in Höhe von 3,5 Mio. EUR zur Verfügung gestellt werden. Der entsprechende Darlehensvertrag in Höhe von 3,5 Mio. EUR wurde mit der MHG mit Datum vom 08.04./16.04.2002 abgeschlossen (Anlage 2). Die Mittel wurden jedoch bislang nicht von der MHG in Anspruch genommen, da zwischenzeitlich ein anderes Förderkonzept entwickelt werden musste. Mit dem ursprünglichen Förderkonzept wäre es der MHG nicht möglich gewesen, Teile dieser Infrastrukturinvestition eigenbetrieblich zu nutzen.

Das Gesamtvorhaben besteht jetzt im Wesentlichen aus zwei Teilprojekten, für die 2 separate Fördermittelbescheide vorliegen. Der Aufsichtsrat der MHG hat am 27.11.2003 dem Ausbau des Hansehafens entsprechend des Zuwendungsbescheides des LFI vom 17.07.2003 zugestimmt, indem er der Gesellschafterversammlung die entsprechende Beschlussfassung vorgeschlagen hat. Ebenfalls in der Sitzung am 27.11.2003 hat der Aufsichtsrat der MHG die Genehmigung zur Errichtung eines KV (kombinierter Ladeverkehr)-Terminals im Hansehafen mit zwei Vorbehalten erteilt. Zum einen sollte die Funktionalität der Investition mit den Fördermitteln gesichert sein. Zum anderen sollten sich mit der Aufnahme des Darlehens in Höhe von 1.936,0 Tsd. EUR keine negativen Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens ergeben. Zu den Bedenken des Aufsichtsrates hat der Geschäftsführer eine Stellungnahme mit Datum 18.12.2003 erarbeitet. Die Stellungnahme des Geschäftsführers wurde entsprechend Festlegung in der AR-Sitzung am 07.01.2004 als Anlage dem Protokoll der AR-Sitzung vom 17.11.2003 beigelegt. Eine neue bzw. geänderte Beschlussfassung erfolgte nicht. Die entsprechenden Beschlüsse des Aufsichtsrates einschließlich die Stellungnahme des Geschäftsführers sind als Anlage 3 beigelegt.

2. Beschreibung des Gesamtvorhabens

Nachfolgende Ausführungen erfolgen inhaltlich im Wesentlichen auf der Grundlage geleisteter Zuarbeiten und Einschätzungen der MHG.

Das Areal Hansehafen liegt am Rothenseer Verbindungskanal, nördlich des Hafenbeckens II (Anlage 4: Lageplan). Mit einer Größe von ca. 40 ha ist es derzeit die einzige Erweiterungs- und Ansiedlungsfläche für die MHG.

Das Vorhaben besteht aus zwei Teilprojekten, die auch separat gefördert werden:

- Bei dem ersten Teilprojekt handelt es sich um die **äußere Erschließung** des Areals. Der Hansehafen erhält zwei Erschließungsstraßen. Die eine führt zu einer direkten Anbindung an den August-Bebel-Damm (westliche Erschließungsstraße), die andere stellt eine Verlängerung der Straße „Am Hansehafen“ dar, mit der bereits die Ansiedlungsflächen am Hafenbecken II erschlossen wurden. In diese Straßen werden alle Medien verlegt, die später für die innere Erschließung der Ansiedlungsflächen benötigt werden. Darüber hinaus ist Gegenstand dieses Teilprojekts der Bau einer 1.140 m langen Spundwand mit befestigten Schiffs Liegeplätzen. Diese Spundwand wird im Rahmen der Verbreiterung des Rothenseer Abstiegskanals errichtet, die durch das Wasserstraßenneubauamt (WSNA) durchgeführt wird. Die MHG übernimmt zu diesem Zweck das Baggergut aus der Kanalverbreiterung / Deichabtragung vom Wasserstraßenneubauamt und baut es hinter der Spundwand zur Befestigung / Auffüllung des Geländes wieder ein.

- Das zweite Teilprojekt besteht aus dem Bau eines **KLV** (kombinierter Ladeverkehr)-**Terminals** an der Süd-Ost-Seite des Hansehafens. Das Terminal besteht aus einer 250 m langen Spundwand mit zwei befestigten Schiffs Liegeplätzen, der Errichtung einer Container-Umschlagsfläche von 10.000 m² einschließlich Ver- und Entsorgungsanlagen und eines als Schwerlastfläche für den Kran- und Gleisbereich geeigneten Unterbaus. Darüber hinaus wird der Bau eines Anschlussgleises für die Hafenbahn sowie die Einzäunung des Terminals gefördert. Ebenso die Anschaffung eines Hafenkranes mit Spreader (Containeraufnahmeeinrichtung) sowie eines Reach-Stackers (mobiles Containertransportgerät).

Begründung der Notwendigkeit zur Durchführung des Gesamtvorhabens:

Infrastrukturmaßnahmen - besonders im Transport- und Logistikbereich - stellen immer eine Vorausinvestition dar, die erst nach Fertigstellung vermarktet werden können. Dies gilt noch viel deutlicher für zu erschließende Flächen, auf denen entsprechende Industrie angesiedelt werden soll. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung im eigentlichen Sinne ist daher bei einem solchen Projekt besonders schwierig bzw. nicht möglich. Die Geschäftsführung der MHG ist aber zuversichtlich, den neuen Hansehafen mittel- bis langfristig wirtschaftlich betreiben zu können, da die ideale und zentrale Lage Magdeburgs einen ausbaufähigen Standort darstellt, ein interessantes logistisches Umfeld bietet und der Verkehrsmarkt – auch angetrieben durch die EU-Osterweiterung - zukünftig ein Wachstumsmarkt sein wird. Der beigefügte Artikel aus der Deutschen Verkehrszeitung vom 27.01.2004 (Anlage 5) unterstreicht diese Aussage. Ohne den Ausbau des Hansehafens wird der Magdeburger Hafen in die Bedeutungslosigkeit versinken und die Entwicklung Magdeburgs als Wirtschafts-, Dienstleistungs- und Logistikstandort einen deutlichen Rückschlag erleiden.

3. Die Finanzierung des Gesamtvorhabens

Die Gesamtkosten des Vorhabens belaufen sich auf 34.480,2 Tsd. EUR und sind in der Anlage 6 detailliert aufgelistet.

1. Für das erste Teilprojekt zur **äußeren Erschließung** des Areals einschließlich Spundwandbau (1.140 m) liegt ein Fördermittelbescheid des Landesförderinstitutes Sachsen-Anhalt vom 17.07.2003 (Anlage 7) vor. Die gesamten Investitionskosten dieses Teilprojektes belaufen sich auf 18.500.000,00 EUR. Als nicht förderfähig wurden dabei 162.000 EUR Investitionskosten für Elt./Telekommunikation und Gasversorger eingestuft. Diese nicht förderfähigen Kosten müssen von der MHG finanziert werden. In Höhe von 16.504.200,00 EUR (90 %) erfolgt eine Förderung aus GA-Mitteln. Die restlichen 10 % in Höhe von 1.833.800 EUR werden im o.g. Fördermittelbescheid als Eigenmittel der MHG ausgewiesen. Tatsächlich erfolgt hier eine Finanzierung aus Kominvest-Mitteln mittels eines zins- und tilgungsfreien Darlehens in Höhe von 1.833,8 Tsd. EUR (Anlage 8). Eine Komplementärfinanzierung durch die MHG/Landeshauptstadt Magdeburg ist somit nicht mehr erforderlich. In den **Nebenbestimmungen** des o.g. Fördermittelbescheides ist u.a. festgelegt, dass der Bewilligungsbehörde **ein Gesellschafterbeschluss zur Durchführung dieser Maßnahme** eingereicht werden muss (betrifft Beschlusspunkt 2 der DS).
2. Für das zweite Teilprojekt zum Bau eines **KLV** (kombinierter Ladeverkehr)-**Terminals** an der Süd-Ost-Seite des Hansehafens liegt ein Fördermittelbescheid der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West vom 14.11.2003 (Anlage 9) vor. Die gesamten Investitionskosten dieses Teilprojektes belaufen sich auf 11.532.000,00 EUR. Als nicht förderfähig wurden dabei 1.852.000,00 EUR Investitionskosten für Gleisanlagen und Sicherungstechnik eingestuft. Diese nicht förderfähigen Kosten müssen von der MHG finanziert werden. Nach Aussage der MHG soll diese Kürzung über Einsparungen und über die Möglichkeit einer Nachbeantragung ausgeglichen werden. Die Möglichkeit einer solchen begründeten Nachbeantragung für Teilbeträge wurde der MHG bereits durch den Fördermittelgeber

signalisiert. In Höhe von 7.744.000,00 EUR (80 %) erfolgt eine Förderung aus Mitteln des Bundes via Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD-West). 20 % der förderfähigen Kosten (1.936.000,00 €) werden der MHG ebenfalls durch die WSD West durch ein zinsloses Darlehen zur Verfügung gestellt, das ab 2006 in 20 Jahresraten zu tilgen ist. In den **Nebenbestimmungen** des o.g. Fördermittelbescheides wird die **Vorlage einer Bankbürgschaft oder gleichwertigen Sicherheit zur Absicherung der Rückzahlungsverpflichtung der MHG bei vorzeitiger Schließung des Terminals** gefordert (betrifft Beschlusspunkt 3 der DS). Die Vorhaltepflcht für die trimodale KV-Terminalanlage wurde vom Zuwendungsgeber auf 20 Jahre ab Inbetriebnahme der Anlage festgelegt. Bezüglich der Bürgschaftsübernahme durch ein Kreditinstitut wurde uns am 27.01.2004 von der MHG mitgeteilt, dass diese Auflage nicht erfüllbar ist. Es wurde gleichzeitig die Bitte herangetragen, dass die Landeshauptstadt Magdeburg diese Bürgschaft für die MHG gegenüber der WSD-West übernimmt.

3. Für die Durchführung des Gesamtvorhabens wird ein Investitionsvolumen in Höhe von 34.480.230,00 EUR veranschlagt. Gemäß der o.g. Fördermittelbescheide mit der entsprechenden Komplementärfinanzierung sind 28.018.000,00 EUR im Rahmen dieser Gesamtfinanzierung untersetzt. Die verbleibenden 6.462.230,00 EUR setzen sich wie folgt zusammen: die jeweils nicht förderfähigen Investitionskosten der beiden Fördermittelbescheide in Höhe von 162.000,00 EUR und 1.852.000,00 EUR, die Kosten für Grundstücksankäufe in Höhe von 1.227.100,00 EUR sowie die Kosten für Baggerungen bzw. Auffüllungen in Höhe von 3.221.130,00 EUR. Für die Grundstücksankäufe wurde der MHG bereits im Dezember 2001 ein **Darlehen von der Landeshauptstadt Magdeburg (2.400,0 TDM = 1.227,1 Tsd. EUR)** zur Verfügung gestellt (SR-B.: 1425-39(III)01 vom 13.09.2001). Die im Rahmen der Gesamtfinanzierung nicht geförderten bzw. nicht durch Darlehen abgedeckten Investitionen sollen insgesamt durch **Darlehensgewährung der Landeshauptstadt Magdeburg in Höhe von 3,5 Mio. EUR** abgedeckt werden. **Dazu soll das ursprünglich für die Komplementärfinanzierung angedachte Darlehen „umgewidmet“ werden.** Zum Darlehensvertrag wurde ein Nachtrag erstellt, der als Anlage 10 beigelegt ist (betrifft Beschlusspunkt 5 der DS). Von den o.g. 6.462.230,00 EUR werden somit 1.227,1 Tsd. EUR und 3.500,0 Tsd. EUR durch Darlehen von der Landeshauptstadt Magdeburg abgesichert. Nicht gedeckt sind letztendlich 1.735.130,00 EUR. Gemäß Angaben der MHG soll für die Übernahme des Baggergutes vom Wasserstraßenneubauamt (WSNA) ein Zuschuss an die MHG in Höhe von 2x580 Tsd. EUR gezahlt werden. Die letztendlich fehlenden Mittel sollen, wie bereits ausgeführt, durch Einwerbung von zusätzlichen Fördergeldern und Zuschüssen bzw. durch Einsparungen abgesichert werden.

4. Wirtschaftliche Auswirkung des Vorhabens auf die MHG

Mit der Fertigstellung des Terminals wird die MHG nicht per se höhere Einnahmen erzielen. Dieses Terminal bietet vielmehr die Möglichkeit, das Container-Handling und andere Umschlagstätigkeiten zukünftig effektiver und produktiver durchzuführen, was Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Auftragsabwicklung hat. Die Entwicklung des Containerumschlags im Magdeburger Hafen ist in der Anlage 11 aufgeführt.

Die sich langfristig ergebenden Ertragspotenziale können von der MHG noch nicht aufgezeigt werden. Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im eigentlichen Sinn wurde für das Gesamtvorhaben nicht durchgeführt. Der Aufsichtsrat der MHG hat die entsprechenden Beschlüsse in seiner Sitzung am 27.11.2003 (siehe Ausführungen zur aktuellen Beschlusslage Stadtrat/Aufsichtsrat) gefasst. Die vom Aufsichtsrat geforderte Mittelfristplanung liegt nunmehr bis 2007 (Anlage 12) vor. Diese weist nach Angaben der MHG noch keine Ertragspotenziale des Gesamtvorhabens aus. Die Ertragssteigerungen in der mittelfristigen Planung rühren vielmehr aus Erwartungen her, die sich aus den derzeitigen Kontakten und Verhandlungen mit den Vertragspartnern der MHG und anderen Marktteilnehmern ergeben. Bei der dieser Drucksache beigelegten mittelfristigen Planung

der MHG handelt es sich um einen Entwurf, der erst noch im Aufsichtsrat der Gesellschaft beschlossen werden muss.

Gleichzeitig hat die MHG Belastungen durch die Zins- und Tilgungszahlungen für die aufgenommenen Darlehen. Das Darlehen über 3.500,0 Tsd. EUR hat eine Laufzeit von 10 Jahren bei einem festen Zinssatz in Höhe von 5,1 % p.a., was zu jährlichen zusätzlichen Zinsaufwendungen für die MHG in Höhe von ca. 178,5 Tsd. EUR führt. Des Weiteren kommt es zu einem Liquiditätsabfluss bei entsprechender Tilgung.

Das bereits im Jahr 2001 durch die Landeshauptstadt Magdeburg ausgereichte Darlehen in Höhe von 1.227,1 Tsd. EUR wird bei einer Laufzeit von bis zu drei Jahren mit 5,1 % p.a. verzinst. Die Tilgung soll durch die MHG jeweils unmittelbar nach den Grundstücksverkäufen erfolgen.

Die Errichtung des KV-Terminals wird zwar zu 100 % aus den von der WSD-West zur Verfügung stehenden Mitteln vorfinanziert, das als Komplementärfinanzierung gewährte Darlehen der WSD-West in Höhe von 1.936,0 Tsd. EUR ist von der MHG jedoch ab 2006 in 20 gleichen Jahresraten zu tilgen, was ebenfalls einen Liquiditätsabfluss von jährlich 96,8 Tsd. EUR bedeutet.

5. Risiken des Investitionsvorhabens für die MHG

1. Der Ausbau des Rothenseer Verbindungskanals (RVK) durch die WSD-Ost ist derzeit nicht gesichert, weil die hierfür vorgesehenen Finanzierungsmittel des Bundesverkehrsministeriums – bedingt durch die Ausfälle der LKW-Maut – zunächst gesperrt worden sind. Nur mit der klaren Zusage seitens der WSD-Ost, noch in diesem Frühjahr mit dem Ausbau zu beginnen, lässt sich das Projekt „Ausbau Hansehafen“ verwirklichen. Sollte der Ausbau nicht stattfinden, kann die MHG den Spundwandbau für den Hansehafen nicht in Auftrag geben. Eine zeitliche Verschiebung von 1-2 Jahren führt nach heutigen Erkenntnissen zu einem Zusammenbruch der gesamten zuvor geschilderten Finanzierung. Nach uns aktuell von der MHG übersandten Informationen wird derzeit folgende Alternative verfolgt: Die WSD-Ost/Wasserstraßenneubauamt richtet im letzten Quartal 2004 die Baustelle ein und beginnt mit Vorbereitungsarbeiten zur Verbreiterung des RVK. Gleichzeitig garantiert sie schriftlich und unwiderruflich, dass die notwendigen Mittel zum Ausbau des RVK ab Anfang 2005 verfügbar sind. Die MHG beginnt daraufhin mit dem Bau der Spundwand von Süd nach Nord und die WSD startet zeitgleich die Baggerarbeiten. Diese alternative Vorgehensweise ist mit der WSD abgesprochen und wird für gangbar gehalten.
2. Ein Termin für die im Rahmen des „Verkehrsprojektes 17 der Deutschen Einheit“ geplante Niedrigwasserschleuse im RVK ist offen. Dadurch sind die „Kanalhäfen“ des Magdeburger Hafens vorerst weiterhin von dem stark fluktuierenden Wasserstand der Elbe abhängig und Niedrigwasser im Fluss wirkt sich entsprechend in den Kanalhäfen aus. Bei einer Investition in den Ausbau des Hansehafens ohne diese Niedrigwasserschleuse oder aber zumindest ohne eine feste zeitliche Perspektive, ob und wann diese Abschottung zur Elbe vorgenommen wird, ist eine Umsatzsteigerung für das neue Terminal schwer zu erreichen, da bei ungünstigen Wasserständen die Kanalhäfen nicht vollschiffig erreichbar sind. Die Wirtschaftlichkeit des Projektes ist stark beeinflusst von dem zügigen Bau der Niedrigwasserschleuse und der konsequenten abschließenden Umsetzung des „Verkehrsprojektes 17 der Deutschen Einheit“. Mit dem Beginn der Realisierung des Projektes Hansehafen ohne erkennbaren Fertigstellungszeitpunkt der Niedrigwasserschleuse besteht ein Risiko hinsichtlich der vollen wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Projektes.

6. Ergänzende Hinweise zu den Beschlussvorschlägen:

1. Beschlusspunkte 1 und 2: Beschlussfassung zur Durchführung des Gesamtvorhabens „Ausbau Hansehafen“ und zur Maßnahme „Erschließung Industriegebiet“ entsprechend des Zuwendungsbescheides vom LFI vom 17.07.2003. Die Beschlussfassung sollte zumindest unter dem Vorbehalt, dass eine verbindliche Zusage der WSD Ost zum Ausbau des Rothenseer Verbindungskanals vorliegt, erfolgen. Da eine Entscheidung über den Bau der Niedrigwasserschleuse durch den Bund nicht mittelfristig getroffen wird, besteht das Risiko, dass die Ausbaumaßnahmen nicht die volle wirtschaftliche Leistungsfähigkeit erreichen.
2. Beschlusspunkt 5: Zur Sicherung der Gesamtfinanzierung der Maßnahme ist der MHG ein Darlehen in Höhe von 3,5 Mio. EUR zur Verfügung zu stellen. Mit Beschluss vom 07.03.2002 hat der Stadtrat bereits der Gewährung eines Darlehens in Höhe von 3,5 Mio. EUR zugestimmt. Dieses sollte allerdings zur Sicherung der 20 %igen Komplementärfinanzierung gewährt werden. Nunmehr soll der MHG dieses Darlehen für nicht förderfähige Investitionskosten im Rahmen des von der MHG bezifferten Gesamtfinanzierungsvolumens in Höhe von 34.480,2 Tsd. EUR zur Verfügung gestellt werden. Die Laufzeit des Darlehens wurde mit 10 Jahren bei einem Zins in Höhe von 5,1 % festgelegt.
3. Beschlusspunkt 3: Beschlussfassung entsprechend der in den Nebenbestimmungen geforderten Bankbürgschaft zur Absicherung der Rückzahlungsverpflichtung zum KV-Förderantrag vom 14.11.2003. In einem gemeinsamen Gespräch am 27.01.2004 mit der Geschäftsführung der MHG wurde auf Nachfrage mitgeteilt, dass die MHG definitiv keine Bürgschaften von Kreditinstituten erbringen kann. Letztendlich sollte die Stadt Magdeburg diese Bürgschaft übernehmen. Nach dem zurzeit geltenden EU-Recht (Mitteilung der EU-Kommission vom 24.11.1999 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften) ist die Notwendigkeit der Einholung einer Genehmigung der EU-Kommission durch das Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt zu prüfen. Hierzu ist dem Ministerium von der Magdeburger Hafen GmbH eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung hinsichtlich des KV-Terminals. Die Erteilung einer Genehmigung durch das Landesverwaltungsamt wird im zweiten Schritt benötigt. Bei Ablehnung der Bürgschaft kann die Nebenbestimmung des Fördermittelbescheides vom der WSD West vom 14.11.2003 nicht erfüllt werden. Somit wäre die Finanzierung der Gesamtmaßnahme nicht mehr gesichert.

Anlagen:

1. SR-Beschluss v. 07.03.2002
2. Darlehensvertrag über 3,5 Mio. EUR
3. AR-Beschlüsse vom 17.11.2003 einschl. GF-Schreiben v. 18.12.2003
4. Lageplan
5. Artikel aus der DVZ vom 27.01.2004
6. Finanzierungsübersicht
7. Fördermittelbescheid vom 17.07.2003
8. Darlehensvertrag zwischen LFI und MHG
9. Fördermittelbescheid vom 14.11.2003
10. Nachtrag zum Darlehensvertrag v. 08.04./16.04.2002
11. Entwicklung Containerumschlag
12. Entwurf mittelfristige Erfolgsplanung
13. Bürgschaftsurkunde