

Hafennutzungskonzept für einen gemischt betriebenen Hafen

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt betreibt Teile des Hafens (**Anlage 1 – Flurkartenauszug**) weiterhin als öffentliche kommunale Einrichtung. Ein räumlich und funktional abgegrenzter Teil des Hafens soll dagegen langfristig verpachtet und durch einen privaten bzw. externen Betreiber eigenwirtschaftlich betrieben werden.

Für Wolgast ist besonders relevant, dass die bestehende Hafenabgabensatzung bisher den Stadthafen und Südhafen umfasst und als Abgabenarten Hafengeld, Kaibenutzungsgeld und Liegegeld vorsieht. Die aktuelle kommunale Diskussion geht bereits in diese Richtung. Die bisherige Diskussion in der Sitzung der Stadtvertretung zur zukünftigen Entwicklung der Hafengebühren sieht als favorisierte Variante die **teilweise Beibehaltung der Hafenabgabensatzung**, bei der nur ein Hafen oder bestimmte Hafenteile in der Satzung verbleiben und im privaten Teil Entgelte durch den jeweiligen Betreiber erhoben werden.

Ziel des Konzepts ist daher ein **Zwei-Säulen-Modell**:

Säule 1: Öffentlicher kommunaler Hafenteil

Die Stadt bleibt Betreiberin. Die Nutzung erfolgt öffentlich-rechtlich auf Grundlage der Hafenabgabensatzung und Hafennutzungsordnung.

Säule 2: Privat verpachteter Hafenteil

Der Betreiber nutzt die Fläche auf Grundlage eines Pacht-, Betreiber- oder Konzessionsvertrags. Die Nutzer zahlen dort privatrechtliche Entgelte nach einer vom Betreiber veröffentlichten Entgeltordnung bzw. Tarifordnung.

Die Hafenverordnung M-V ist dabei weiterhin mitzudenken, weil sie die allgemeine Nutzung des Hafengebiets und der Hafenanlagen im Rahmen der geltenden Vorschriften vorsieht, soweit Rechte anderer und Widmung oder Sondernutzungsrechte nicht entgegenstehen. **Geändert wird in diesem Fall lediglich die Hafenabgabensatzung. Dies kann auch in 2 Schritten erfolgen. Als erstes wird die Hafenabgabensatzung inhaltlich nicht geändert, wohl aber deren Geltungsbereich. Momentan orientiert sich die Abgabensatzung an der Hafennutzungsordnung, in welcher die Hafengrenzen festgelegt werden. So gilt die Abgabensatzung derzeit im gesamten in der Nutzungsordnung festgelegtem Hafengebiet. Dieser Geltungsbereich wird in der Abgabensatzung dann eingegrenzt und lediglich auf die festgelegten Gebiete reduziert. Im Hafengebiet, in dem dann die Abgabensatzung nicht gilt, können private Entgelte erhoben werden.**

In einem zweiten Schritt wird die Hafenabgabensatzung dann auch inhaltlich angepasst und mit einer neuen Kalkulation versehen. Dies nimmt aufgrund der Komplexität jedoch einige Zeit in Anspruch.

Die Änderung des Geltungsbereiches kann schneller erfolgen.

2. Grundstruktur des Hafensbetriebs

Der Hafen könnte künftig in drei Ebenen organisiert werden:

2.1 Hoheitliche Ebene

Die Stadt bleibt zuständige Stelle für die hoheitlichen Aufgaben, insbesondere Hafensicherheit, Ordnung, Gefahrenabwehr, Festlegung der Hafengrenzen, Liegeplatzanordnungen aus Sicherheitsgründen, Kontrolle der Hafennutzungsordnung und allgemeine öffentliche Zugänglichkeit.

Diese Aufgaben dürfen nicht unklar mit dem privaten Betreiber vermischt werden. Der private Betreiber kann Verwaltungshelfer sein, aber er sollte keine eigenständige hoheitliche Entscheidungsbefugnis erhalten.

2.2 Kommunalen Betriebsbereich

Der kommunale Bereich dient weiterhin vorrangig:

- der touristischer Fahrgastschiffahrt,
- kommunal gewünschten Nutzungen mit öffentlichem Interesse,
- ggf. Museums-, Traditions- und Veranstaltungsnutzungen.

Die Stadt erhebt hierfür Gebühren oder Abgaben ausschließlich nach Satzung. Die kommunalen Benutzungsgebühren sind in diesem Rahmen neu zu kalkulieren. Nach § 6 KAG M-V sollen Benutzungsgebühren die voraussichtlichen Kosten der Einrichtung decken, aber nicht überschreiten.

2.3 Privater Betriebsbereich

Der privat verpachtete Bereich dient vorrangig:

- dem öffentlichen Wasserwandern,
- Sportbooten und Gastliegern,
- kurzzeitigen Liegevorgängen, gewerblicher Liegeplatznutzung,
- Serviceleistungen wie Festmachen, Verholen, Ver- und Entsorgung,
- sonstigen gewerblichen Hafendienstleistungen.

Der Betreiber erhebt hierfür eigene privatrechtliche Entgelte.

Alternativ möglich:

Eine Mischstruktur entsprechend dem Südhafen: Hafengeld, Kaigeld und Liegegeld werden dort im Namen und für Rechnung der Stadt auf Grundlage der städtischen Hafengebührensatzung erhoben, während zusätzliche Leistungen wie Sicherheitsentgelt, Wasser, Entsorgung und Festmacherleistungen tariflich als Betreiberleistungen geregelt sind.

Künftig sollte diese Mischstruktur bereinigt werden: **Was Stadtgebühr ist, bleibt Stadtgebühr. Was Betreiberleistung ist, wird privates Entgelt.**

3. Räumliche Abgrenzung

Die notwendige Satzungsänderung ist die klare räumliche Trennung.

Die Hafengebührensatzung muss künftig als Anlage eine Karte enthalten, aus der eindeutig hervorgeht:

1. welche Flächen und Wasserflächen öffentlich-kommunal betrieben werden,
2. welche Flächen verpachtet und privatrechtlich betrieben werden,
3. welche Flächen gemeinsam genutzt werden,
4. welche Verkehrs-, Rettungs-, Feuerwehr-, Ver- und Entsorgungswege von beiden Bereichen genutzt werden,
5. welche Kaianlagen, Liegeplätze, Dalben, Stege und Versorgungsanlagen welchem Bereich zugeordnet sind.

Die bisherige Satzung arbeitet bereits mit Hafengrenzen und Anlagen. Diese Systematik sollte beibehalten, aber deutlich präziser gefasst werden.

Das abgabepflichtige öffentliche Hafengebiet umfasst ausschließlich die in Anlage 1 dieser Satzung bezeichneten kommunal betriebenen Land- und Wasserflächen sowie die dort bezeichneten Hafenanlagen. Nicht vom abgabepflichtigen öffentlichen Hafengebiet umfasst sind die in Anlage 1 bezeichneten verpachteten Hafengebiete, soweit deren Nutzung auf privatrechtlicher Grundlage durch den jeweiligen Betreiber erfolgt. Die hoheitlichen Befugnisse der Hafenbehörde bleiben hiervon unberührt.

4. Anpassung der Hafengebührensatzung

Die bestehende Hafengebührensatzung sollte nicht nur geändert, sondern systematisch neu gefasst werden. Die Überarbeitung ist durch eine umfangreiche Kalkulation vorzunehmen, unter anderem mit Abschreibungen, Investitionen, Auslastung, Personalkosten und weiteren Kostenpositionen. Dazu sollte sich eines externen Dienstleisters bedient werden.

4.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich sollte künftig nur noch die kommunal betriebene öffentliche Einrichtung erfassen.

Nicht in der Satzung geregelt werden sollten:

- private Festmacherentgelte,
- private Servicepauschalen,
- private Ver- und Entsorgungsleistungen des Pächters,
- sonstige Betreiberleistungen im verpachteten Bereich.

Diese gehören in die privatrechtliche Entgeltordnung des Betreibers.

4.2 Abgabenarten

Die Satzung sollte nur noch diejenigen Abgaben enthalten, die tatsächlich im kommunalen Bereich anfallen. Denkbar sind:

- Hafengeld für das Einlaufen und die allgemeine Inanspruchnahme der öffentlichen Hafeninfrastruktur,
- Liegegeld für kommunale Liegeplätze,
- Kaibenutzungsgebühr nur, wenn im kommunalen Bereich tatsächlich kommunale Kaianlagen für Fahrgastwechsel genutzt werden,
- Entgelte/Gebühren für kommunale Versorgungseinrichtungen, soweit diese nicht bereits gesondert privatrechtlich geregelt werden (bspw. Powerlock).

Wenn der private Betreiber eigene Kaianlagen betreibt, darf für deren Nutzung kein kommunales Kaibenutzungs geld erhoben werden, es sei denn, die Stadt stellt selbst noch eine abgabenfähige öffentliche Leistung bereit.

4.3 Gebührenmaßstab

Die Maßstäbe sollten einheitlich, verständlich und hinreichend unbürokratisch bleiben:

- bei Seeschiffen: BRZ,
- bei Binnenschiffen: Eichtonne oder Tragfähigkeit,
- bei Sportbooten: Länge über alles,
- bei Fahrgastschiffen: BRZ, m² oder Passagierzahl,
- bei Liegezeiten: angefangene Zeitabschnitte,
- bei Flächen: Quadratmeter.

4.4 Kalkulation

Für den kommunalen Teil muss eine eigene Gebührenkalkulation erstellt werden. Sie darf nicht mehr pauschal die Kosten des gesamten Hafens enthalten, wenn ein Teil privat betrieben wird.

Die Kalkulation sollte trennen:

- Kosten des kommunalen Hafenteils,
- Kosten gemeinsam genutzter Infrastruktur,
- hoheitliche Kosten, die nicht gebührenfähig oder nur eingeschränkt gebührenfähig sind,
- Kosten für Versorgungseinrichtungen,
- Investitionen und Abschreibungen,
- Personal- und Verwaltungskosten,
- Einnahmen aus Pacht,
- Einnahmen aus Gebühren,
- ggf. Zuschüsse oder Förderbindungen.

5. Entgeltordnung des privaten Betreibers

Der private Betreiber sollte verpflichtet werden, eine eigene Entgeltordnung zu veröffentlichen. Diese Entgeltordnung sollte nicht Bestandteil der kommunalen Satzung sein, aber mit dem abzuschließenden Pacht-/Betreibervertrag abgestimmt werden.

Zulässige kommunale Vorgaben sind:

- Veröffentlichungspflicht,
- transparente Tarifstruktur,
- diskriminierungsfreie Anwendung,
- getrennte Ausweisung von Betreiberentgelten und öffentlichen Abgaben,
- jährliche Mitteilung der Tarifstruktur an die Stadt,
- Einhaltung von Sicherheits-, Umwelt- und Entsorgungsstandards,
- Nachweis ausreichender Versicherung,
- klare Regelung von Umsatzsteuer,
- klare Regelung von Entsorgungs- und Versorgungskosten.

Direkte Preisabsprachen sind unzulässig, denn das Verbot wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen nach § 1 GWB erfasst Vereinbarungen und abgestimmte Verhaltensweisen, die Wettbewerb verhindern, einschränken oder verfälschen.

Deshalb sollte die Abstimmung nicht über gleiche Preise, sondern über gleiche Systematik und getrennte Nutzungsprofile erfolgen.

6. Vermeidung übermäßiger Konkurrenz

Die Konkurrenz zwischen kommunalem und privatem Hafenteil sollte nicht über Preisabsprachen begrenzt werden, sondern über vier Instrumente:

6.1 Funktionale Trennung

Der kommunale Bereich übernimmt öffentliche und wesentliche touristische, bspw. Fahrgastschiffahrt und Traditionssegler, und kleinteilige Nutzungen. Der private Bereich übernimmt touristische und kleinteilige Nutzungen, bspw. Sportbootnutzung.

Damit konkurrieren die Betreiber nicht künstlich um dieselben Nutzergruppen.

6.2 Keine kommunale Unterpreisstrategie

Die Stadt darf ihre Gebühren nicht politisch niedrig halten, nur um Nutzer im kommunalen Teil zu halten. Gebühren müssen gebührenrechtlich kalkuliert sein. Von Kostendeckung kann es zwar aus öffentlichem Interesse Abweichungen geben, aber das muss bewusst begründet und kalkulatorisch nachvollziehbar sein.

6.3 Marktgerechte Pacht

Die Pacht muss marktgerecht oder jedenfalls belastbar hergeleitet sein. Eine zu niedrige Pacht, kostenlose Infrastrukturüberlassung oder dauerhafte Übernahme von Betreiberkosten durch die Stadt kann beihilferechtlich problematisch werden, weil dadurch Wettbewerb verfälscht werden kann.

6.4 Einheitliche Definitionen, aber keine identischen Preise

Die Entgeltordnungen sollten dieselben Begriffe verwenden:

- BRZ,
- Eichtonne,
- Schiffslänge,
- angefangener Tag,
- angefangene Nacht,
- Passagier,
- Ver- und Entsorgungsleistung.

Das erleichtert Nutzern die Orientierung. Die Preise selbst dürfen aber nicht abgestimmt werden, soweit es sich um konkurrierende Betreiberleistungen handelt.

7. Abstimmungsmechanismus zwischen Stadt und Betreiber

Es sollte ein Hafenkoordinierungskreis eingerichtet werden. Zulässige Themen:

- Sicherheit,
- Verkehrslenkung,
- Liegeplatzkoordination bei Engpässen,
- Baustellen,
- Veranstaltungen,
- Feuerwehr- und Rettungswege,
- Umwelt- und Entsorgungsfragen,
- Beschwerden,
- Schnittstellen zwischen kommunalem und privatem Bereich,
- einheitliche Beschilderung,
- Meldewege,
- Notfallpläne.

8. Vertragsregelungen mit dem privaten Betreiber

Der Pacht-/Betreibervertrag sollte mindestens enthalten:

1. genaue Beschreibung der verpachteten Flächen,
2. Lageplan als Vertragsanlage,
3. Laufzeit und Verlängerungsoptionen,
4. Pachtzins und Anpassungsmechanismus,
5. Investitionspflichten,
6. Instandhaltungspflichten,

7. Verkehrssicherungspflichten,
8. Betreiberpflichten für Sicherheit und Ordnung,
9. Pflicht zur Veröffentlichung einer Entgeltordnung,
10. Pflicht zur diskriminierungsfreien Anwendung,
11. Schnittstellen zur Hafenbehörde,
12. Zutrittsrechte der Stadt,
13. Berichtspflichten,
14. Haftung und Versicherung,
15. Rückgabestatus,
16. Sonderkündigungsrechte bei schwerwiegenden Verstößen.

9. Vorschlag für die politische Grundsatzentscheidung

Die Stadtvertretung beschließt, den Stadthafen künftig in einen kommunal betriebenen öffentlichen Hafenteil und einen privat verpachteten bzw. extern betriebenen Hafenteil zu gliedern. Für den kommunal betriebenen Hafenteil wird die Hafengebührensatzung neu gefasst und kalkulatorisch auf diesen Bereich beschränkt. Für den privat betriebenen Hafenteil erhebt der jeweilige Betreiber privatrechtliche Entgelte auf Grundlage einer eigenen Entgeltordnung.

Der Südhafen soll einer diesbezüglichen Aufteilung nicht unterliegen und weiterhin öffentlich bleiben.

Der Bürgermeister wird beauftragt, die Hafengrenzen, die Zuordnung der Hafenanlagen, die Betreiberanschreibung/-interessenbekundung sowie notwendige Verträge und die Schnittstellenregelungen zwischen Stadt Wolgast und Betreiber entsprechend auszuarbeiten.

Zudem wird der Bürgermeister beauftragt, die Hafengebührensatzung neu zu fassen und die notwendige Neukalkulation (alle Häfen) durch einen externen Dienstleister vornehmen zu lassen.

Anlage – Flurkartenauszug