

Betrachtung des Szenario 3:
**„Abgabe der Schleusen des Finowkanals
an die Region“**

13.04.2016



1 Veranlassung

Grundlage für die bisher geführten Verhandlungen zur Abgabe des Finowkanals zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und der Region bildeten das Szenario 1 „Erhalt des Status quo (mit Schleusenbetrieb)“ und Szenario 2 „Rückbau in einen unterhaltungsarmen Zustand (ohne Schleusenbetrieb)“.

Als Vorzugsszenario für die WSV wurde unter Beachtung der Bundeshaushaltsordnung das Szenario 2 herausgearbeitet, weil damit, dem Gebot der Sparsamkeit folgend, Einsparungen von 18,00 Mio € bei den einmaligen Investitionen und 0,814 Mio €/ Jahr bei den jährlichen Aufwendungen gegenüber dem Szenario 1 erzielt werden können.

Die Realisierung des Szenario 1 war bisher an die Bedingung geknüpft, den Finowkanal und den Mäckerseekanal als Ganzes (Gewässerbett und alle dazugehörigen Anlagen) an die Region abzugeben. Damit verbunden ist das Angebot der WSV, einen einmaligen Finanzierungsbeitrag in Höhe von 76,5 Mio € (Stand Januar 2016) an die Region zu zahlen.

Durch die Region wurde die Bitte an die WSV herangetragen, zu prüfen, ob es möglich ist, vorerst nur die Schleusen zu übernehmen und die übrigen Bestandteile zu einem späteren Zeitpunkt, nach ca. zehn Jahren zu übernehmen. Die folgende Darstellung ist auf dieses Szenario 3 ausgerichtet und als Ergänzung zum Bericht „Abgabe des Finowkanals und des Mäckerseekanals an die Region“ vom 26.01.2016 zu verstehen, auf den inhaltlich und bezüglich der Nummerierung Bezug genommen wird.

Es wurden die relevanten Punkte, auf die sich das Szenario 3 auswirkt, dargestellt.

Bestandteil dieses Ergänzungsberichts ist die Anlage 14 „Kapitalisierte Erhaltungskosten der Strecke für das Szenario S3“.

2 Darstellung des IST-Zustands

2.3.9 Rechtliche Verpflichtungen

Wie im Bericht vom 26.01.2016 unter Punkt „2.3.9 Rechtliche Verpflichtungen“ herausgearbeitet wurde, besteht für die WSV zur Erhaltung der Verkehrsfunktion keine rechtliche Verpflichtung. Somit stehen die Leistungen „Betrieb/ Unterhaltung/ Erhaltung der Schleusen“ zur Disposition und können einem Dritten übertragen werden.

Für den Fall, dass die Region vorerst die Schleusen übernimmt, gehen aus dem Ist-System folgende Leistungen über:

1. Betrieb der Schleusen
2. Unterhaltung der Schleusen (einschl. notwendiger Ersatzinvestitionen)
3. Anlagenprüfung

2.4 Aufwendungen für Betrieb, Unterhaltung, Investitionen (schleusenbezogen)

2.4.1 Personal-, Fahrzeug- und Gerätevorhaltung (schleusenbezogen)

Personal:

Zurzeit sind 4 Mitarbeiter (im ABz) für den Betrieb der von der WSV betriebenen Schleusen Ruhlsdorf und Liepe erforderlich. Darüber hinaus führen Mitarbeiter unterschiedlicher Fachrichtungen des Außenbezirks und des Bauhofs die anfallenden Unterhaltungsarbeiten und Überwachungsaufgaben durch. Im Durchschnitt fallen jährlich 3.120 Stunden für den Betrieb und 4.120 Stunden für die Unterhaltung der Schleusen an.

Ca. 500 Stunden (anteilig geschätzt von den 1.965 h/a der Anlagenprüfung) werden für die Prüfung der Schleusen aufgewendet (s. Punkt 7.1 Anlage 2 „Darstellung des Personalbedarfs“).

Bei erforderlichen Investitionen an den Schleusen werden Vergaben durch Mitarbeiter aus dem WSA Eberswalde durchgeführt. Dies geschieht je nach Fachgebiet durch verschiedene Mitarbeiter zeitlich begrenzt und nicht gleichmäßig über ein Jahr verteilt.

Fahrzeuge/ Geräte:

Für den Betrieb der Schleusen werden keine Fahrzeuge vorgehalten. Für die Unterhaltung und Prüfung der Schleusen werden ein Arbeitsboot, ein einfacher Prahm (Hilfestellung bei Trockenlegungen), eine Schute (Materialtransport), sowie ein Bauhüttenschiff (Bauunterkunft) genutzt. Diese Geräte finden im gesamten Revier des ABz Finowfurt Verwendung.

Für Aufgaben, die vom Land aus erledigt werden können (Trockenlegungen, Anlageninspektion usw.), werden ein PKW und zwei Doppelkabinen-Busse genutzt. Auch diese Fahrzeuge werden im gesamten Revier des ABz eingesetzt.

2.4.2 Personal- und Fahrzeugkosten, Sachkosten (schleusenbezogen)

Personalkosten:	0,44 Mio/a
Fahrzeugkosten:	0,04 Mio/a
Sachkosten:	0,09 Mio/a

Personalkosten:

Wie unter Punkt „2.4.1 Personal“ aufgezeigt, wird davon ausgegangen, dass jährlich insgesamt 7.740 Stunden im Zusammenhang mit Tätigkeiten an den Schleusen stehen. (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 5 „Tätigkeiten und Stunden“, Spalte „Variante Ist“, links).

Als Stundensatz wurde der Mittellohn der beschäftigten Entgeltgruppen E5-E9 (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 3 „Berechnung der Personalkosten“) ermittelt und mit 56,74 €/h angesetzt (Erlass BMF vom 19. Mai 2015 - II A3 - H 1012-10/07/0001: 011, 2015/0245298).

$$7.740 \text{ h/a} * 56,74 \text{ €/h} = 439.168 \text{ €/a}$$

Die mit dem Finowkanal verbundenen Bauleitungskosten im Zuge von Investitionen an den Schleusen werden den Investitionsmaßnahmen selbst zugerechnet.

Damit ergeben sich an den Schleusen **jährliche Personalkosten von 0,44 Mio €**

Fahrzeugkosten:

Die schleusenbezogenen Einsatzstunden der Wasserfahrzeuge wurden der Anlage 5 „Tätigkeiten und Stunden“, Spalte „Variante Ist“, links, wie folgt entnommen: Unterhaltung der Schleusen 1.050 h/a und für die Anlagenprüfung in Anlehnung an die Personalstunden 25% von 700 h/a = 175 h/a.

Der Stundensatz wurde mit 24,55 €/h angesetzt (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 4 „Berechnung der Kosten für Wasser- und Landfahrzeuge“).

Die schleusenbezogenen Einsatzstunden für Landfahrzeuge wurden auf ca. 1.000 h/a geschätzt (von gesamt 7.190 h/a, s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 5 „Tätigkeiten und Stunden“, Spalte „Variante Ist“, links), da eine detaillierte Zuordnung nicht vorliegt. Der Stundensatz wurde mit 10,00 €/h angesetzt (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 4 „Berechnung der Kosten für Land- und Wasserfahrzeuge“).

Wasserfahrzeuge:	1.225 h/a * 24,55 €/h =	30.073,75 €/a
Landfahrzeuge:	1.000 h/a * 10,00 €/h =	10.000,00 €/a
gesamt:		40.073,75 €/a

Es ergeben sich an den Schleusen **jährliche Fahrzeugkosten von 0,04 Mio €**

Sachkosten:

Die schleusenbezogenen Sachkosten wurden aus der Anlage 5 „Tätigkeiten und Stunden“ ermittelt. Für den Betrieb mit 28.044 €/a und die Unterhaltung mit 52.496 €/a sowie die Anlagenprüfung mit 12.224 €/a (25% von 48.894 €/a).

Damit ergeben sich an den Schleusen **jährliche Sachkosten von 0,09 Mio €**

2.4.4 Investitionen

In die Schleusen wurden in den **letzten 10 Jahren 3,24 Mio € investiert.**

3 Szenarien für Entwicklungsziele

3.1 Allgemeines

Neben den bisher betrachteten Szenarien 1 und 2 ist zusätzlich das Szenario 3 zu betrachten:

Szenario 1: Erhalt des Status quo (mit Schleusenbetrieb)

Schleusen und Wehre werden in einem betriebsfähigen und verkehrssicheren Zustand erhalten und laufend instandgesetzt oder erneuert.

Der Finowkanal kann durchgängig auch mit motorgetriebenen Fahrzeugen befahren werden.

Gewässerbett und Ufer werden in einem verkehrssicheren Zustand erhalten.

Szenario 2: Rückbau in einen unterhaltungsarmen Zustand (ohne Schleusenbetrieb)

Die Schleusen werden außer Betrieb genommen und für eine verkehrsfremde Nutzung zu einem Wehr umgebaut, da die vorhandenen Wehre bisher nicht die Bedingung n-1 erfüllen (Sicherstellung des Hochwasserabflusses bei Ausfall eines Wehrverschlusses).

Der Finowkanal kann nur mit muskelbetriebenen Fahrzeugen befahren werden. An den Schleusen können die Boote umgetragen werden. Bei dieser Lösung werden die Belange des Denkmalschutzes berücksichtigt.

Gewässerbett und Ufer werden in einem verkehrssicheren Zustand erhalten.

Szenario 3: Erhalt des Status quo (Abgabe der Schleusen an die Region)

Die Schleusen werden durch die Region in einem betriebsfähigen und verkehrssicheren Zustand erhalten und laufend instandgesetzt oder erneuert.

Die übrigen Anlagen (Wehre und Brücken) sowie das Gewässerbett und die Ufer verbleiben vorerst (ca. 10 Jahre) bei der WSV und werden durch diese in einem betriebsfähigen und verkehrssicheren Zustand erhalten und laufend instandgesetzt oder erneuert.

Der Finowkanal kann durchgängig auch mit motorgetriebenen Fahrzeugen befahren werden.

3.2 Szenario 3: Erhalt des Status quo (Abgabe der Schleusen an die Region)

3.2.1 Beschreibung des Szenario mit Folgerungen für Ersatzinvestitionen und Betrieb und Unterhaltung

Schleusen (Abgabe an die Region)

Bei diesem Szenario werden die Schleusen einschließlich der entsprechenden Grundstücke als Eigentum an die Region abgegeben.

Die Unterhaltung, Instandsetzung und Anlagenprüfung obliegt der Region.

Nach heutiger Einschätzung der WSV sind 10 der 12 Schleusen mit unterschiedlicher Dringlichkeit grundhaft instand zu setzen. Schadhafte und marode Bauteile, wie z.B. Bereiche des Massivbaus müssen ersetzt werden. Baulich intakte Bereiche, wie z.B. Schleusensohlen u.a., können geringfügig instand gesetzt und weiterhin erhalten bleiben.

Nachfolgende Maßnahmen sind erforderlich, um den Status quo zu erhalten:

- Technische Bearbeitung
 - Arbeiten zur Baufeldfreimachung und für Baustelleneinrichtungsflächen
 - Herstellung von temporären befahrbaren Querdämmen in den Vorhäfen für die Trockenlegung der Häupter zur Instandsetzung der Mauerwerks und der Dammbalkennischen
 - Erhalt der öffentlich gewidmeten Brücken und Bedienstege über die Schleusen, welche keine bauliche Verbindung zur Schleuse haben; Ersatz der Übergänge durch einfache Konstruktionen, welche beim Abbruch der Widerlager (Unterhäupter der Schleusen) abgerissen werden müssen
 - Abbruch aller losen und verwitterten Bereiche der Häupter, Uferwände und der Kammer und Aufbau mit gleicher Kubatur
 - Ersatz der abgängigen Treppen samt Geländer an den Unterhäuptern
 - Herstellen der Standsicherheit für den Revisionsfall durch Einbau von Schlepplatten oder Drainagen hinter den Kammerwänden
 - Herstellen der dauerhaften Tragfähigkeit der maroden Kammersohlen durch Auffüllung aus Beton
 - Bedarfsweise Erneuerung des Korrosionsschutzes der Stahlwasserbauten; Überarbeitung der Torlagerungen sowie der Tor- und Schützenantriebe
 - Ergänzung der Ausrüstungsteile (Steigeleitern, Nischenpoller) in den unsanierten Schleusenkammern, gemäß der Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen
- Sicherstellung des Abflusses im Hochwasserfall über die Schleusenanlage (wie bisher)

Insgesamt ergibt sich für die 12 Schleusen auf Grundlage einer Kostenschätzung (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 8) ein Investitionsbedarf von 29,60 Mio. Euro.

Für die laufende Unterhaltung ergeben sich folgende Kosten:
0,474 Mio €/ Jahr (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 6).

Wehre (Verbleib vorerst WSV)

Die Wehre werden durch WSV weiterhin betrieben und unterhalten sowie geprüft. Insgesamt ergibt sich für die Wehranlagen auf Grundlage einer Kostenschätzung (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 10) ein Investitionsbedarf von 8,76 Mio. Euro.

Für die laufende Unterhaltung ergeben sich folgende Kosten:
0,214 Mio €/ Jahr (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 6).

Brücken (Verbleib vorerst WSV)

Die 31 Brücken verbleiben in der Unterhaltungslast der WSV. Insgesamt ergibt sich für die 31 Brücken der WSV auf Grundlage einer Kostenschätzung (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 11) ein Investitionsbedarf von 11,43 Mio. Euro.

Für die laufende Unterhaltung ergeben sich folgende Kosten:
0,082 Mio €/ Jahr (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 6).

Bauwerke zur Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit (Verbleib vorerst WSV)

Die Bauwerke zur Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit werden durch die WSV errichtet. Durch die räumliche Nähe zu den Schleusen, sind hierzu enge Abstimmungen mit der Region erforderlich. Insgesamt ergibt sich für die 8 Bauwerke zur ökologischen Durchgängigkeit der WSV auf Grundlage einer Kostenschätzung (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 12) ein Investitionsbedarf von 11,82 Mio. Euro.

Dämme (Verbleib vorerst WSV)

Die Dämme werden weiterhin durch die WSV bearbeitet. Die hierfür erforderlichen Kosten fließen nicht in die Berechnungen ein.

Gewässerbett (Verbleib vorerst WSV)

Im Rahmen des Betriebs und der Unterhaltung, werden regelmäßig folgende Leistungen ausgeführt:

- Arbeiten zur Verkehrssicherung (Peilungen des Gewässerbetts, Dammbesichtigung, Inspektion der Wasserstraße, Schifffahrtszeichen, Baumschau und -pflege, Verkehrsregelungen)
- Unterhaltung des Gewässerbetts (Entkrautung, Reinigung der Wehrzuläufe)
- Unterhaltung der Ufer (Ufersicherung, Grasmahd, Aufwuchsbeseitigung)
- Unterhaltung der Dämme (Grasmahd, Aufwuchsbeseitigung)

Hierbei entstehen jährliche Aufwendungen für Personal, Land- und Wasserfahrzeuge, sowie Sachmittel in Höhe von 1,549 Mio. Euro (abzgl. schleusenbezogener Aufwendungen, s. Nebenrechnung), die sich wie folgt aufgliedern:

1,549 Mio €/ Jahr (s. Punkt 7.1 Anlagen: Anlage 7 & 5)

(Nebenrechnung:
Personalkosten: $17.911\text{h/a} - 3.120\text{h/a} = 14.791\text{h/a} * 56,74\text{€/h} = 839.241\text{€/a}$
Landfahrzeuge: 71.900€/a
Wasserfahrzeuge: 315.060€/a
Sachkosten: $350.454\text{€/a} - 28.044\text{€/a} = 322.410\text{€/a}$
Summe: 1.548.611€/a)

3.2.2 Kosten

Zusammenfassung der aus gegenwärtiger Sicht ermittelten Kosten:

A) für die **Region**:

Einmalige Investitionen:

Schleusen **29,600 Mio €**

Jährliche Aufwendungen für Betrieb und Unterhaltung:

Schleusen **0,474 Mio €/ Jahr**

B) für die **WSV**:

Einmalige Investitionen:

Wehre	8,760 Mio €
Brücken	11,430 Mio €
Bauwerke ökol. D.	11,820 Mio €
Summe:	32,010 Mio €

Jährliche Aufwendungen für Betrieb und Unterhaltung:

Wehre	0,214 Mio €/ Jahr
Brücken	0,082 Mio €/ Jahr
Bauwerke ökol. D.	0 Mio €/ Jahr
<u>Strecke/ Gewässerbett</u>	<u>1,549 Mio €/ Jahr</u>
Summe	1,845 Mio €/ Jahr

3.4 Vergleich der Szenarien

Hinweis:

Beim Vergleich der Szenarien werden die zum gegenwärtigen Zeitpunkt abgeschätzten erforderlichen Investitionskosten sowie Aufwendungen für Betrieb und Unterhaltung betrachtet (Ist-Zustand).

Szenario 1: Erhalt des Status quo (mit Schleusenbetrieb)

Durchgängige Nutzung mit motorgetriebenen Fahrzeugen.

Verkehr: ca. 1.400 Fahrzeuge/a

Investitionsbedarf (WSV): 61,610 Mio €

jährl. Unterhaltung (WSV): 2,524 Mio €/a

Szenario 2: Rückbau unterhaltungsarm (ohne Schleusenbetrieb)

Nutzung mit muskelgetriebenen Fahrzeugen und Umtragen an den Schleusen.

Verkehr: ca. 500 Boote/a

Investitionsbedarf (WSV): 43,610 Mio €

jährl. Unterhaltung (WSV): 1,753 Mio €/a

Szenario 3: Erhalt des Status quo (Abgabe der Schleusen an die Region)

Durchgängige Nutzung mit motorgetriebenen Fahrzeugen.

Verkehr: ca. 1.400 Fahrzeuge/a

Investitionsbedarf (WSV): 32,010 Mio €

jährl. Unterhaltung (WSV): 1,845 Mio €/a

3.5 Vorzugsszenario der WSV

Dem Gebot der Sparsamkeit folgend, sind die Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung zu minimieren, auch mit der Folge von Nutzungseinschränkungen.

Vergleicht man die drei Szenarien hinsichtlich des Investitionsbedarfs, wird deutlich, dass mit Umsetzung des Szenarios 3 der Investitionsbedarf der WSV aus heutiger Sicht am geringsten ist

(S1: 61,61 Mio € > S2: 43,61 Mio € > **S3: 32,01 Mio €**).

Betrachtet man die jährlich anfallenden Aufwendungen für die drei Szenarien, so sind diese für das Szenario 3 deutlich geringer als für Szenario 1, jedoch geringfügig höher, als für das Szenario 2

(S1: 2,524 Mio €/a > **S3: 1,845 Mio €/a** > S2: 1,753 Mio €/a).

Maßgeblich beeinflusst werden die jährlich anfallenden Aufwendungen durch die Anteile für die Schleusen und die Strecke/ Gewässerbett, während die Anteile für die Brücken, Wehre und die Bauwerke der ökolog. Durchgängigkeit konstant bleiben.

Vergleich:

- S1: Status quo bleibt erhalten und der Kanal wird von einem Eigentümer betrieben, inklusive Schleusenunterhaltung mit 0,474 Mio €/a und Unterhaltung der Strecke/Gewässerbett nach BinSchStrO mit 1,754 Mio €/a.
- S2: Rückbau in einen unterhaltungsarmen Zustand (ohne Schleusenbetrieb), Betrieb durch einen Eigentümer (WSV), inklusive minimaler Schleusenunterhaltung mit 0,276 Mio €/a und ausschließlicher Verkehrssicherung ohne Unterhaltung nach BinSchStrO mit 1,187 Mio €/a.
- S3: Status quo bleibt erhalten und der Kanal wird (evtl.) zeitlich befristet durch unterschiedliche Eigentümer für verschiedene Bestandteile der Wasserstraße betrieben:
Betrieb und Unterhaltung der Schleusen durch die Region,
Betrieb und Unterhaltung der übrigen Bauwerke durch die WSV,
Unterhaltung der Strecke/ Gewässerbett nach BinSchStrO mit 1,549 Mio €/a, längstens jedoch für zehn Jahre.
Nach zehn Jahren erfolgt die vollständige Übergabe an die Region oder die WSV reduziert die Unterhaltung der Strecke auf das Niveau des Szenarios S2, damit die geforderte Einsparung für den Bundeshaushalt erreicht wird.
Die erhöhten Aufwendungen für die Strecke/ Gewässerbett in den ersten zehn Jahren, fallen auch für das Vorzugsszenario S2 der WSV an, weil davon ausgegangen wird, dass der Zustand von S2 (Rückbau der Schleusen) in diesem Zeitraum umgesetzt wird.

Fazit:

Betrachtet man die Gesamtausgaben zur Vergleichbarkeit für die nächsten zehn Jahre, ergäben sich für die WSV folgende Ausgaben (Investitionen= I; Betrieb & Unterhaltung= B&U):

S1: I: 61,61 Mio € + B&U: 25,24 Mio € = 86,85 Mio €

S2: I: 43,61 Mio € + B&U: 17,53 Mio € = 61,14 Mio €

S3: I: 32,01 Mio € + B&U: 18,45 Mio € = 50,46 Mio €

Demnach wäre S3 die Vorzugsvariante der WSV.

4 Haushaltsrechtlicher Rahmen für eine Eigentumsübergabe

4.2 Haushaltsvermerke, einschl. resultierender Möglichkeiten und Grenzen

Der Bundeshaushalt 2016 eröffnet über die Haushaltsvermerke Nr. 10 und Nr. 12 zu Kapitel 1203 folgende Möglichkeiten:

Haushaltsvermerk 10:

„Im Zuge der Abgabe und Übertragung von bundeseigenen Wasserstraßenabschnitten an Länder und Kommunen können Ablösungen und Finanzierungsbeiträge zur Reaktivierung dieser Gewässer gezahlt werden.“

Haushaltsvermerk 12:

„Im Zuge der Abgabe und Übertragung von bundeseigenen Wasserstraßenabschnitten an Länder, Landkreise, Kommunen oder sonstige Dritte können Ablösungen oder einmalige Finanzierungsbeiträge zur Erhaltung der Nutzung dieser Gewässer oder zur Erhaltung denkmalwürdiger oder kulturhistorisch wertvoller Anlagen gezahlt werden, auch wenn für solche Erhaltungsinvestitionen kein Wirtschaftlichkeitsnachweis erbracht werden kann. Der Finanzierungsbeitrag darf maximal die Hälfte der Gesamtinvestitionssumme betragen.

Dies gilt ausschließlich für die Stadtschleuse Kassel, die Schleusenanlagen des Elisabethfehnkanals, des Finowkanals, des Spoy-Kanals, der Schleuse am Mühlendamm in Rostock, die Gieselauschleuse in der Eider-Treene-Sorge-Region und die Schleuse Friedenthal bei Oranienburg.“

4.4 Finanzieller Rahmen für eine Eigentumsübertragung

Nach Anwendung des zugrunde gelegten Berechnungsverfahrens (s. Bericht vom 26.01.2016), ist für die Schleusen des Finowkanals aus den kapitalisierten Erhaltungskosten folgender Barwert als Finanzierungsbeitrag ermittelt worden (s. 7.1 Anlagen: Anlagen 8):

Schleusen: 14,201 Mio €

5 Eckpunkte für eine Eigentumsübergabe

Ziel: Übergabe der Schleusen im Jahr 2018
Klärung des weiteren Umgangs bis 2023

Randbedingungen: Mit Abschluss des Vertrages erfolgt die Eigentumsübertragung der 12 Schleusen und Zahlung des Gesamtbetrages.
Unterstützung durch die WSV bei der Übergabe, Einweisung in Betrieb und Unterhaltung sowie Prüfung und Überwachung der Schleusen.

Akteure: Region (Empfänger der Schleusen)
WSV (Abgebende)

2016:

- Entscheidung der Region für eine Übernahme der Schleusen des Finowkanals
Region: Klärung und Gründung der Rechtsform des Empfängers, Benennung von vertretungsberechtigten Ansprechpartnern auf beiden Seiten.
- WSV: Sichtung und Zusammenstellung der Unterlagen für Schleusen und Grundstücke (Bestandsunterlagen, BI-Akten).
- WSV: Zusammenstellung der Liegenschaftsunterlagen, Nutzungsverträge und Unterlagen zu Anlagen Dritter im Bereich der Schleusen.
- WSV: Gemeinsame Bereisung der Schleusen des Finowkanals (WSV und Region) mit Erläuterungen (sollte vor einer möglichen Entscheidung für eine Übernahme durchgeführt werden).
- Beginn der Verhandlungen zur Vertragsgestaltung für die Übergabe/ Übernahme der Schleusen.

2017:

- Fortführung der Verhandlungen zur Vertragsgestaltung für die Übergabe/ Übernahme der Schleusen.
(- Vereinbarung eines Wegerechts für die WSV über die Schleusenanlagen zum Zweck des Betriebs, der Unterhaltung und Anlagenprüfung der Wehre,
- Klärung der Grenzziehung,
- Klärung der Hochwasserableitung.)
- Region: Personalauswahl und –qualifizierung für:
 - den Betrieb und die Unterhaltung der Schleusen (bau-, maschinenbau-, nachrichten- und elektrotechnische Kenntnisse),
 - Prüfung der Schleusen, Bauwerksinspektion.
- Region: Klärung des Umgangs mit den Vorschriften der WSV, z.B.:
 - VV-WSV 2101 Bauwerksinspektion für die Anlagenprüfung;
 - VV-WSV 1116 Aufgaben der ABz'e;
- WSV: Der Schleusenbetrieb aller 12 Schleusen erfolgt durch die Personalbereitstellung der Region über die bestehende Verwaltungsvereinbarung.
- WSV: Unterhaltung und Anlagenprüfung aller 12 Schleusen.

2018:

- WSV: Übergabe aller 12 Schleusen an die Region.
- Region: Betrieb & Unterhaltung der Schleusen sowie die Anlagenprüfung.
- Region: Planung der ersten Schleusenneubauten und -instandsetzungen.

2017-2019:

- Anlassbezogene, fachliche Begleitung durch die WSV, wenn durch die Region gewünscht.

2023:

- Region: Positionierung zur Übernahme des Finowkanals

2028:

- WSV: Reduktion der Unterhaltung des Kanals auf die Verkehrssicherungsverpflichtungen im privatrechtlichen Sinne, keine Unterhaltung im Sinne der BinSchStrO, Nutzungseinschränkungen möglich.

**6.5 Berechnung des Finanzierungsbeitrags für das Szenario 3:
Erhalt des Status quo- Abgabe der Schleusen an die Region**

Beim Szenario 3 wird davon ausgegangen, dass vorerst nur die 12 Schleusen an einen Dritten übertragen werden. Die Wasserstraße mit allen übrigen Bestandteilen und Anlagen verbleibt vorerst bei der WSV und wird in den nächsten zehn Jahren für den motogetriebenen Verkehr erhalten.

Nach zehn Jahren wird die Unterhaltung dahingehend minimiert, dass die verkehrliche Unterhaltung eingestellt wird und nur noch Unterhaltungsmaßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht im privatrechtlichen Sinne und unabhängig vom verkehrlichen Interesse der Schifffahrt durch die WSV umgesetzt werden. Unabhängig davon kann die Region zu jeder Zeit den Kanal mit seinen übrigen Bestandteilen übernehmen.

Dieser Betrachtungszeitraum ist notwendig, um die erforderliche Einsparung entsprechend dem Vorzugsszenario 2 der WSV zu erreichen. Bei diesem wird unterstellt, dass der Umbau der Schleusen in einen unterhaltungsarmen Zustand in zehn Jahren umgesetzt sein wird und bis dahin in jedem Fall erhöhte jährliche Unterhaltungskosten an der Strecke anfallen. Diese reduzieren sich nach zehn Jahren und sind hier, der Vergleichbarkeit wegen, zu Grunde zu legen. Die Berechnung erfolgt wie im Bericht vom 26.01.2016.

Für die Schleusen mit zeitnahe Investitionsbedarf (hier < 14 Jahre, im Mittel 9 Jahre) wird ein Finanzierungsbeitrag nach Haushaltsvermerk Nr. 12/ 2016 ermittelt und für die Schleusen mit zeitfernem Investitionsbedarf (im Mittel 70 Jahre) ein Ablöse-/Finanzierungsbeitrag nach Haushaltsvermerk Nr. 10/ 2016.

Somit ergeben sich für das Szenario 3 aus heutiger Sicht folgende kapitalisierte Erhaltungskosten (Barwerte 2015):

Zusammenstellung der zeitlich unbefristeten Erhaltungskosten	
Bauwerksart	Kapitalisierte Erhaltungskosten
	[€]
Schleusen	14.200.818 (s.7.1 Anlagen: Anlage 8)
Wehre	8.665.761 (s.7.1 Anlagen: Anlage 10)
Brücken	6.641.360 (s.7.1 Anlagen: Anlage 11)
Bauwerke ökologische Durchgängigkeit	12.926.358 (s.7.1 Anlagen: Anlage 12)
Strecke im Ist <small>Heute - 10 Jahre</small>	12.560.625 (s.7.1 Anlagen: Anlage 14)
Strecke im Zielsystem <small>10 Jahre – 00</small>	20.050.863 (s.7.1 Anlagen: Anlage 14)
Einnahmen	-182.759 (s.7.1 Anlagen Anlage 13)
Summe	74.863.026

Einzelheiten zur Ermittlung der einzelnen Werte können den genannten Anlagen entnommen werden.

6.7 Würdigung der Berechnungsergebnisse

Für das Szenario 1 „Status quo“ wurden kapitalisierte Erhaltungskosten von 76,5 Mio € errechnet.

Für das Szenario 2 „Umbau in einen unterhaltungsarmen Zustand (ohne Schleusenbetrieb)“ wurden kapitalisierte Erhaltungskosten von 79,0 Mio € errechnet.

Für das Szenario 3 „Status quo- Abgabe der Schleusen“ reduzieren sich die kapitalisierten Erhaltungskosten auf 74,9 Mio €, da sich bei Abgabe der Schleusen die Kosten der schleusenbezogenen Ausgaben an der Strecke minimieren.

Nach den Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung kann ein/e Ablösung/ Finanzierungsbeitrag nur in Betracht kommen, wenn sich durch die Abgabe einer sonstigen Binnenwasserstraße (bzw. deren Anlagen) Einsparungen, mindestens aber eine Ausgabenneutralität für den Bundeshaushalt ergibt.

Diese Vorgabe ist bei Umsetzung des Szenarios 3 erfüllt.

Da der Haushaltsvermerk Nr. 12 ausdrücklich die Schleusen des Finowkanals benennt, ist dieser Haushaltsvermerk als Spezialregelung vorrangige Berechnungsgrundlage für die Ablöseberechnung. Der Haushaltsvermerk Nr. 10 kann und wird nur ergänzend für die Berechnung herangezogen.

Der maximale Finanzierungsbeitrag bei der Abgabe der Schleusen beträgt bei sachgerechter Rundung

14.201.000 €

Die ursprüngliche Forderung nach einer Einsparung, mindestens jedoch Ausgabenneutralität, wird mit Zahlung des maximalen Finanzierungsbeitrags für die Schleusen dahingehend entsprochen, dass die WSV die anstehenden Investitionen von 29,60 Mio € nicht leisten muss und die jährlich anfallenden Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung sowie die Anlagenprüfung einspart.

Aufgestellt: **Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt**
Außenstelle Ost Magdeburg, 13. April 2016

Dezernat Regionales Management

Bearbeiter: *Jan Hädicke*
Burkhard Knuth