

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
mit Antwort der Landesregierung  
- Drucksache 17/7868 -**

**Fahren die im Koalitionsvertrag erwähnten Elbfähren unter dem Leitbild „Gute Arbeit“ oder unter der Flagge aus einem sogenannten Billigflaggenland?**

**Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Hillgriet Eilers und Gabriela König (FDP)** an die Landesregierung,  
eingegangen am 06.04.2017, an die Staatskanzlei übersandt am 27.04.2017

**Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr** namens der Landesregierung vom 29.05.2017,  
gezeichnet

Olaf Lies

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Im Rahmen einer Radiosendung von Nordwestradio (<http://www.radiobremen.de/nordwestradio/elblink-faehre-cuxhaven100.html>) am 15. März 2017 kam bezüglich der beiden Elbfähren zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel die Fragestellung auf, ob die von der Landesregierung geförderte Fährverbindung unter einer Flagge aus einem sogenannten Billigstaat fährt. Auch bezüglich der Auslastung, Wirtschaftlichkeit und Entlohnung der Seeleute sind einige Fragen offen geblieben. Insbesondere die Entlohnung, der Status und die Bedingungen der Arbeitnehmer wurden erneut in den Cuxhavener Nachrichten „Polen als Notbesatzung auf den Fähren“ (29. März 2017) thematisiert.

Staatssekretärin Behrens hat die Landesregierung in dieser Radiosendung vertreten und sich bezüglich der Wiederaufnahme der Fährverbindung optimistisch geäußert. Staatssekretärin Behrens sprach von „guten Ergebnissen“, die die Fährverbindung erzielt habe, und von Zahlen, „die sehr gut aussehen“. Sie führte aus, dass die gutachterlichen Prognosen der Landesregierung aus den Verkehrsgutachten aus 2013 und 2014 in Gänze in Erfüllung gegangen seien.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Vor dem Hintergrund, alle Regionen des Landes so an die Verkehrsinfrastruktur anzubinden, dass sie ihre Potenziale optimal nutzen können, hat sich die Landesregierung in der aktuellen Koalitionsvereinbarung dafür ausgesprochen, „gemeinsam mit der schleswig-holsteinischen Landesregierung eine Machbarkeitsstudie zur Wiederaufnahme einer leistungsstarken Fährverbindung Cuxhaven-Brunsbüttel auf den Weg zu bringen“.

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. Auch ein in 2004 erstelltes Gutachten war bereits von kommunaler Seite in Auftrag gegeben worden.

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 der o. g. Gutachter durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und

Verkehr beauftragt, in einer ergänzenden Untersuchung marktfähige Transporttarife für eine Fährverbindung Cuxhaven-Brunsbüttel zu ermitteln.

Der Gutachter gelangt zu dem Schluss, dass die Verbindung im Falle entsprechender Auslastung vor allem im Güterverkehr wirtschaftlich betrieben werden kann (siehe auch Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Gabriela König und Jörg Bode [FDP] - Drucksache 17/1918). Das Gutachten wurde im April 2014 veröffentlicht und seitens der o. g. Wirtschaftsfördergesellschaften potenziellen Fährbetreibern zur Verfügung gestellt.

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

Der Betrieb auf der Verbindung Cuxhaven-Brunsbüttel wurde am 25.05.2017 wieder aufgenommen. Betreiber ist die nach der Insolvenz neu gegründete „Elb-Link Fährgesellschaft mbH“. Das Fährschiff „Grete“ führt seit dem 23.05.2017 die deutsche Flagge und hat Cuxhaven als Heimathafen.

Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 des Seearbeitsgesetzes (SeeArbG) gelten für Beschäftigte an Bord eines Fahrzeugs, das die Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach dem Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 06.12.2008 (BGBl. I S. 2450) - in der jeweils geltenden Fassung - seewärts nicht verlässt oder zu verlassen beabsichtigt, die in der Binnenschiffahrt anzuwendenden arbeitsrechtlichen Vorschriften.

Die von den Elbfähren zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel befahrene Strecke ist der Zone 2 - See - zuzuordnen (Elbe - von der unteren Grenze des Hamburger Hafens bis zur Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deiches Friedrichskoog [Dieksand]).

Die Fähren verkehren auf planmäßig festgelegten Routen innerhalb des von der Anlage I, Zone 2 - See in Bezug auf die Elbe umrissenen Seegebiets ohne seewärtige Ausdehnung ihres Aktionsradius, sodass für die Besatzungen an Bord der Fähren die in der Binnenschiffahrt geltenden arbeitsrechtlichen Vorschriften anzuwenden sind.

Arbeitsrechtliche Sonderregelungen für die Binnenschiffahrt bestehen insbesondere im Kündigungsschutzgesetz, im Arbeitszeitgesetz und im Jugendarbeitsschutzgesetz.

Keine Sonderregelungen bestehen im Hinblick auf die Anwendung des Mindestlohngesetzes, des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes und des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes.

Für Beschäftigte des Fährbetriebs, die nicht zur Bordbesatzung gehören, gelten die Regelungen der Binnenschiffahrt nicht.

#### **1. Welche Bedeutung misst die Landesregierung dem Führen eines deutschen Flaggenstocks auf ausschließlich im deutschen Hoheitsgebiet betriebenen Fährschiffen bei?**

Es ist ausdrückliches Ziel der Landesregierung, Ausbildung und Beschäftigung sowie das damit verbundene international anerkannte seemännische Know-how am Schiffsstandort Deutschland zu erhalten. Des Weiteren ist es - wie in der aktuellen Koalitionsvereinbarung verankert - ausdrückliches Ziel der Landesregierung, die deutsche Flagge vor allem im europäischen Vergleich wettbewerbsfähig zu gestalten. Zu diesem Zweck hat die Landesregierung gemeinsam mit den anderen Küstenländern und dem Bund im vergangenen Jahr ein Maßnahmenpaket auf den Weg gebracht. Dazu gehört u. a. die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts von 40 % auf 100 % sowie die Weiterentwicklung der Lohnnebenkostenförderung.

Von diesen und weiteren Fördermaßnahmen profitieren vor allem Reedereien, die Schiffe unter deutscher Flagge im internationalen Seeverkehr betreiben. Erfreulicherweise haben bereits erste Rückflaggungen unter die deutsche Flagge stattgefunden, weitere werden diesen Trend bis zur Evaluierung des Maßnahmenpaketes in 2019/2020 hoffentlich verstärken.

Unabhängig davon ist es für die Landesregierung ebenso bedeutsam und wichtig, wenn ausschließlich im deutschen Hoheitsgebiet betriebene Fährschiffe unter deutscher Flagge verkehren.

**2. Befürwortet die Landesregierung das Führen einer Billigflagge bei Fährschiffen, die ausschließlich in hoheitlichen Gewässern verkehren, z. B. aus betriebswirtschaftlichen Gründen?**

Bei der Entscheidung, unter welcher Flagge ein Schiff verkehrt, handelt es sich um eine unternehmerische Entscheidung, die die Landesregierung nicht zu bewerten hat. Im Übrigen handelt es sich bei Estland und Malta um international anerkannte Flaggenstaaten.

**3. Handelt es sich bei den Fährschiffen „Anne-Marie“ und „Grete“ um Binnen- oder um Seeschiffe?**

Bei den beiden Fähren handelt es sich um Seeschiffe.

**4. Dürfen Binnenschiffe überhaupt ausländische Flaggen führen?**

§ 14 des Flaggenrechtsgesetzes (FIRG) regelt die Flaggenführung der Binnenschiffe. Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 FIRG dürfen in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragene Binnenschiffe als deutsche Nationalflagge nur die Bundesflagge führen. Die klarstellende Regelung beinhaltet - anders als die maßgeblichen Bestimmungen über die Flaggenführung von Seeschiffen nach § 1 FIRG - kein formelles und materielles Flaggenführungsrecht für Binnenschiffe. Die genannte Norm enthält insoweit auch keine Pflicht zur Flaggenführung.

**5. Unter welchen Bedingungen und gesetzlichen Grundlagen dürfen Binnenschiffe im ausschließlichen Betrieb innerhalb Deutschlands eine ausländische Flagge führen?**

In Deutschland registrierte Binnenschiffe dürfen keine ausländische Flagge führen. Im Ausland registrierte Binnenschiffe dürfen hingegen die Flagge des Registerstaats führen, auch wenn sie ausschließlich in Deutschland verkehren (siehe z. B. die auf dem Rhein verkehrenden Tagesausflugschiffe der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt AG unter maltesischer Flagge).

**6. Dürfen nur Seeschiffe ausländische Flaggen führen?**

Seeschiffe deutscher Eigentümer sind in deutschen Schiffsregistern eintragungspflichtig und haben grundsätzlich die deutsche Flagge zu führen. Die Befugnis zur Führung einer ausländischen Flagge wird nur bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen des § 7 FIRG nach Maßgabe einer befristeten Ausflaggengenehmigung erteilt.

**7. Unter welchen Flaggen sind die von der Landesregierung und der Regierungskoalition unterstützen Fährschiffe bisher gefahren, und wie oft haben sie ihre Flagge in der Betriebsphase zwischen dem 19./20. August 2015 bis 1. März 2017 bereits gewechselt?**

Die Fährschiffe wurden von der Landesregierung nicht unterstützt. Unter welcher Flagge - in diesem Fall die estnische sowie die maltesische - die Fährschiffe gefahren sind, ist eine unternehmerische Entscheidung, die die Landesregierung nicht zu bewerten hat.

**8. Welche Flagge trug das Fährschiff „Grete“, als es am 19. August 2015 von Staatssekretärin Behrens und im Beisein von Minister Lies getauft worden ist?**

Das Schiff trug die estnische Flagge.

- 9. Hat Minister Lies das Führen einer Billigflagge auf den Fährschiffen „Grete“ und „Anne-Marie“ realisiert und/oder auch thematisiert, oder ist Minister Lies diese Fragestellung gleichgültig?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

- 10. Hat das Führen einer sogenannten Billigflagge Auswirkungen auf die Entlohnung der Mitarbeiter bei der Elb-Link GmbH oder bei den Besatzungsmitgliedern der beiden Elbfähren gehabt?**

Die Beflaggung ist im Hinblick auf die Beschäftigten, die nicht Teil der Bordbesatzung sind, ohne Belang. Es gilt deutsches Recht.

Anders als beim Anwendungsbereich des Seearbeitsgesetzes für Seeleute an Bord von Kauffahrteischiffen, die die Bundesflagge führen, muss bei Binnenschiffen mit internationalem Bezug hinsichtlich der Anwendbarkeit deutschen Rechts auf allgemeine Grundsätze zurückgegriffen werden.

Gemäß Artikel 8 II der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.06.2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I Verordnung) unterliegt der Arbeitsvertrag dem Recht des Staates, in dem oder von dem der Arbeitnehmer gewöhnlich seine Arbeit verrichtet, es sein denn, die Vertragsparteien haben eine andere Vereinbarung getroffen.

Der gewöhnliche Arbeitsort der Besatzung der Fähre, nämlich das Seegebiet, in dem die Fähre verkehrt, ist deutsches Staatsgebiet, sodass grundsätzlich deutsches Recht gilt, unabhängig von der Beflaggung der Fähre.

- 11. Warum ist der Landesregierung gemäß den Ausführungen von Staatssekretärin Behrens im Rahmen der zitierten Radiosendung vom 15. März 2017 das Führen des deutschen Flaggenstocks in „Binnengewässern“ nicht so „entscheidend“ bis „völlig unwichtig“?**

Die Ausführungen sind im Sinne der Antwort zu Frage 1 zu verstehen (bestehende Fördermöglichkeiten für Reeder, die ihre Schiffe unter deutscher Flagge in der internationalen Seeschifffahrt betreiben).

- 12. Ist die Elbe bei Cuxhaven ein „Binnengewässer“, so wie Staatssekretärin Behrens es in der Radiosendung ausgeführt hat?**

Die Elbe ist gemäß lfd. Nr. 9 der Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 des Bundeswasserstraßengesetzes bis zur Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand) eine Binnenwasserstraße.

- 13. Gemäß den Ausführungen von Staatssekretärin Behrens ist das Führen des deutschen Flaggenstocks in internationalen Gewässern wichtiger als in ausschließlich nationalen Gewässern: Womit begründet die Landesregierung diese Unterscheidung?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

- 14. Was hätte die Umsetzung dieser Unterscheidung für deutsche Reeder, die ausschließlich innerhalb des deutschen Hoheitsgebietes fahren, zur Konsequenz?**

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 11 verwiesen.

**15. Wie beurteilt die Landesregierung das „Signal“, das vom Führen einer Billigflagge an Bord der Elbfähren ausgeht?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

**16. Wie und wie sehr setzt sich die Landesregierung für den Erhalt der deutschen Flagge in der Schifffahrt auf nationalen und internationalen Gewässern ein?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

**17. Sind die Ausführungen des Radiomoderators zutreffend, dass auf der von der Landesregierung befürworteten Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel die einzigen deutschen Fähren ohne deutsche Flagge fahren bzw. fahren?**

Welche deutschen Fähren unter welcher Flagge fahren, ist der Landesregierung im Einzelnen nicht bekannt. Das Fährschiff „Grete“ führt seit dem 23.05.2017 die deutsche Flagge.

**18. Haben die beiden Fährschiffe zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel im Betriebszeitraum 20. August 2015 bis 1. März 2017 jemals das deutsche Hoheitsgebiet verlassen?**

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor. Im Übrigen hat sie auf unternehmerische Entscheidungen keinen Einfluss.

**19. Welche Gedanken oder Bemühungen hat sich die Landesregierung zur Entlohnung der Mitarbeiter auf den Elbfähren oder der Mitarbeiter der Elb-Link GmbH gemacht?**

Die Regelung und Ausgestaltung der Bedingungen eines privatrechtlichen Arbeitsverhältnisses obliegt - über die gesetzlich geregelten Mindeststandards hinaus (s. h. die Antwort zu den Fragen 23 und 24) - nach geltendem Recht nicht staatlichen Stellen, sondern allein den Tarif- bzw. Arbeitsvertragsparteien im Rahmen freier Vereinbarungen.

**20. Befindet sich das Fahrtgebiet zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel im Geltungsbereich eines deutschen Tarifvertrages?**

**21. Zu 20: Wenn ja, welcher Tarifvertrag hätte Geltung für die Mitarbeiter auf den Elbfähren und/oder für die Mitarbeiter der Elb-Link GmbH?**

Die Fragen 20 und 21 werden zusammen beantwortet.

Das Fahrtgebiet zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel liegt im räumlichen Geltungsbereich des Rahmentarifvertrags für die deutsche Binnenschifffahrt vom 05.07.1999 sowie der Tarifverträge über eine besondere Zahlung, über vermögenswirksame Leistungen und für das fahrende Personal in der deutschen Binnenschifffahrt.

Fähren sind jedoch vom fachlichen Geltungsbereich explizit ausgenommen, sodass das zuvor genannte tarifliche Regelwerk für die Besatzungen der Elbfähren keine Geltung erlangt.

Unabhängig vom Ausschluss der Fähren (und damit ihrer Besatzung) aus dem fachlichen Geltungsbereich werden auch die an Land eingesetzten Mitarbeiter nicht erfasst, da der persönliche Anwendungsbereich auf Besatzungsmitglieder der Wasserfahrzeuge begrenzt ist.

**22. Nach welchem deutschen Tarifvertrag wurden die Besatzungsmitglieder der beiden Elbfähren bisher bezahlt?**

Hierüber liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Ob ein einschlägiger Firmentarifvertrag vorliegt, ist der Landesregierung nicht bekannt.

**23. Haben alle Beschäftigten im Zusammenhang mit dem Betrieb der Elbfähren zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel mindestens den deutschen Mindestlohn ausgezahlt bekommen oder einen Stundenlohn über den Mindestlohn hinaus erhalten?**

**24. Mit Bezug auf die Äußerungen von Staatssekretärin Behrens im Rahmen der Radiosendung: Ist auf der von der Landesregierung und der Regierungskoalition propagierten Fährschiffverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel der deutsche Mindestlohn bezahlt worden?**

Die Fragen 23 und 24 werden zusammen beantwortet.

Die Landesregierung hat weder ein Einsichtsrecht in Lohnabrechnungsunterlagen, noch sind Arbeitgeber ihr gegenüber berichtspflichtig, sodass Erkenntnisse über ausgezahlte Löhne nicht vorliegen.

Wie bei allen anderen Arbeitgebern auch, geht die Landesregierung von der Rechtstreue der am Fährbetrieb beteiligten Unternehmen aus. Dies gilt auch hinsichtlich der Beachtung des Mindestlohngesetzes.

**25. Ist auf der von der Landesregierung und der Regierungskoalition befürworteten Fährschiffverbindung der estnische Mindestlohn bezahlt worden?**

**26. Wie hoch ist der estnische Mindestlohn derzeit?**

Die Fragen 25 und 26 werden zusammen beantwortet.

Über die Höhe der gezahlten Löhne hat die Landesregierung keine Erkenntnisse. Ausweislich der WSI-Mindestlohndatenbank, Stand Januar 2017, beträgt der estnische gesetzliche Mindestlohn 2,78 Euro pro Stunde.

**27. Hat die Landesregierung Erkenntnisse über die Höhe der Entlohnung der estnischen Seeleute, die auf den Elbfähren zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel gearbeitet haben? Wenn ja, wie hoch war die Entlohnung?**

Auf die Beantwortung der Fragen 23 bis 26 wird verwiesen.

**28. Welche Kenntnis hat die Landesregierung über die Entlassung des estnischen Bordpersonals der Fähren „Grete“ und „Anne-Marie“?**

**29. Welche Kenntnisse (Vertragsart, Lohnhöhe etc.) hat die Landesregierung über die zwischenzeitliche Einstellung polnischen Bordpersonals für die Fähren „Grete“ und „Anne-Marie“?**

Die Fragen 28 und 29 werden zusammen beantwortet.

Die Landesregierung verfügt über keine Kenntnisse bezüglich der Entlassung oder Einstellung des Bordpersonals.

**30. Gibt es einen Betriebsrat bei der Elb-Link GmbH?****31. Zu 30.: Falls nicht, wird sich die Landesregierung für die Einrichtung eines Betriebsrates einsetzen?**

Die Fragen 30 und 31 werden zusammen beantwortet.

Ob es bei der Elb-Link Reederei GmbH einen Betriebsrat gibt, ist der Landesregierung nicht bekannt.

Aus Sicht der Landesregierung sind Betriebsräte als Organe der betrieblichen Mitbestimmung und Vertretung der Arbeitnehmerinteressen unverzichtbar. Die vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber und Betriebsrat, wie sie in § 2 Abs. 1 des Betriebsverfassungsgesetzes normiert ist, dient dem Unternehmen und seiner Belegschaft gleichermaßen.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Landesregierung wiederholt für die Stärkung der Rechte der Betriebsräte eingesetzt, u. a. im Zusammenhang mit der Novellierung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes, vgl. BR-Initiative 687/13 und BR-Entschließungsantrag 87/15.

Auf der Grundlage der Bestimmungen des Betriebsverfassungsgesetzes haben die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer das Recht zur Wahl eines Betriebsrats, ohne durch den Arbeitgeber dabei behindert zu werden. Die Landesregierung begrüßt generell die Bildung von Betriebsräten. Die Initiative hierzu muss jedoch von den Beschäftigten ausgehen.

**32. Gibt es eine Pflicht der Fährschiffbetreiber oder der Elb-Link GmbH zur Zahlung bestimmter Tarif- oder Mindestentgelte? Wenn ja, welche?**

Ob die beteiligten Arbeitgeber einer Tarifbindung im Sinne eines Firmentarifvertrages unterfallen, ist der Landesregierung nicht bekannt. Einschlägige für allgemeinverbindlich erklärte Tarifverträge existieren nicht.

Hinsichtlich der Zahlung von Mindestentgelten gelten für den Fährschiffbetreiber oder die Elb-Link Reederei GmbH dieselben Bestimmungen wie für andere Arbeitgeber auch, nämlich die Regelungen des Mindestlohngesetzes und die diesen vorgehenden Regelungen des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes, des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes und der auf ihrer Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 20 und 21 verwiesen.

**33. Wie wurde bisher bei der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel sichergestellt, dass die Mindestanforderungen der ILO an Arbeitsbedingungen erfüllt worden sind und weiterhin erfüllt werden?**

Die Mindeststandards der ILO sind in Deutschland bereits in nationales Recht umgesetzt, z. B. durch Vorschriften zum Arbeitsschutz. Für eine unmittelbare Anwendung der ILO-Übereinkommen im Zusammenhang mit dem Fährbetrieb besteht daher weder Veranlassung noch Raum.

Soweit niedersächsisches Landesrecht die ILO in Bezug nimmt (s. § 12 NTVergG i. V. m. der Niedersächsischen Kernarbeitsnormverordnung - NKernVO), handelt es sich um öffentliche Beschaffungsvorgänge, die bestimmte Produktgruppen zum Gegenstand haben.

Die Durchführung des Fährbetriebs erfolgt hingegen eigenwirtschaftlich außerhalb eines öffentlichen Auftrags, sodass sich die Frage der Einflussnahme durch die Landesregierung nicht stellt.

**34. Hat die Landesregierung in den vergangenen Monaten einen „Dialog mit den Verantwortlichen“ (Drucksache 17/4717) der Elb-Link GmbH über die Qualität der Arbeitsbedingungen geführt? Wenn ja, wann, wie oft und mit welchen Ergebnissen?****35. Ist der Landesregierung ein Verstoß gegen die Arbeitsbedingungen, die Entlohnung oder sonstige Arbeitsplatzparameter des Leitbildes „Gute Arbeit“ im Zusammenhang mit der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel bekannt?**

36. Welche Merkmale des Leitbildes „Gute Arbeit“ finden sich beim Betrieb der Elbfähren zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel wieder?
37. Ist die Landesregierung mit der Umsetzung des Leitbildes „Gute Arbeit“ bei der Elbfährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel zufrieden?
38. Was weiß die Landesregierung über die Sozialstandards der Beschäftigten der Elbfähren bzw. der Elb-Link GmbH?
39. Gelten nach Auffassung der Landesregierung auf der von der Landesregierung und der Regierungskoalition befürworteten Fährschiffsverbindung die von der Landesregierung als Zielsetzung geforderten Bedingungen der „Guten Arbeit“?

Die Fragen 34 bis 39 werden zusammen beantwortet.

Wie bereits in der Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung des Abgeordneten Bode vom 18.08.2015 dargestellt (Drs. 17/4717), hat die Landesregierung „Gute Arbeit“ zu ihrem Leitbild und damit zur Orientierungsgrundlage ihres Handelns im arbeitsmarktorientierten Zusammenhang gemacht. Es handelt sich dabei um spezifische Maßstäbe für ihre eigenen Maßnahmen, Handlungen und Aktivitäten in diesem Politikbereich. Die mit dem Leitbild verbundenen Maßstäbe sind aber keine Normen oder Vorschriften, gegen die - wie in Frage 35 angedeutet - von Unternehmen allgemein „verstoßen“ werden kann. Die Landesregierung hat zur Umsetzung des Leitbildes „Gute Arbeit“ vielmehr über Initiativen und Anträge Änderungen des jeweils einschlägigen Bundesrechts angestoßen, darüber hinaus aber auch außerhalb der grundgesetzlich vorgesehenen Mitwirkung an der Bundesgesetzgebung erfolgreich versucht, über den Dialog mit auf Unternehmensseite Verantwortlichen einzelner Branchen bessere Arbeitsbedingungen, z. B. für Werkvertragsarbeitnehmerinnen und -arbeitnehmer der Schlacht- und Zerlegebranche und des Schiffbaus zu erreichen.

Dies zum Leitbild „Gute Arbeit“ vorausgeschickt, wird die Frage 35 selbst verneint. Hinzuweisen bleibt noch darauf, dass der Staat und damit auch die Landesregierung rechtlich nicht befugt ist, privatrechtlicher Vereinbarung vorbehaltene Arbeitsbedingungen in den Unternehmen zu prüfen, aber auch darauf, dass es eine entsprechende Berichtspflicht des Unternehmens über deren Einhaltung nicht gibt

40. Was könnte mit „tarifähnlichen Strukturen“ (MdL Santjer in der Radiosendung vom 15. März 2017) gemeint sein?

Was der Landtagsabgeordnete Uwe Santjer in der Radiosendung am 15. März mit „tarifähnlichen Strukturen“ gemeint hat, ist der Landesregierung nicht bekannt.

41. Sind „tarifähnliche Strukturen“, wie sie MdL Santjer im Zusammenhang mit dem Betrieb der Elbfähren zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel anführt, besser als das Leitbild „Gute Arbeit“?

Es wird auf die Antwort zu Frage 40 verwiesen.

42. Ist es nach Auffassung der Landesregierung für Arbeitnehmer ausreichend, „tarifähnliche Strukturen“ sowie „Festverträge“ zu haben und mit dem „Gehalt klar zu kommen“, so wie es MdL Santjer im Zusammenhang mit dem Betrieb der Elbfähren zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel im Radio ausgeführt hat?

Es wird auf die Antwort zu Frage 40 verwiesen.

**43. Was hat dies mit dem Leitbild der „Guten Arbeit“ gemeinsam, und wo sind Unterschiede?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 40 verwiesen.

**44. Ist der Landesregierung der Erhalt bzw. die Wiederbelebung der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel wichtiger als die Einhaltung des Leitbildes „Gute Arbeit“?**

Die Landesregierung sieht in dem Erhalt bzw. der Wiederbelebung der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel keinen Widerspruch zur Einhaltung des Leitbildes „Gute Arbeit“.

**45. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass der Erhalt der Arbeitsplätze wichtiger als die Einhaltung von Leitbildern und Bedingungen ist?**

Die Landesregierung sieht den Erhalt und die Schaffung neuer Arbeitsplätze als wichtige arbeitsmarktpolitische Ziele an. Leitbild für die Landesregierung ist hierbei die sozialversicherungspflichtige, unbefristete und auf der Basis eines Tarifvertrags entlohnte Beschäftigung.

**46. Trifft es laut Berichterstattung zu, dass das aus Estland stammende Bordpersonal entlassen und „nach Hause geschickt“ worden ist (*Cuxhavener Nachrichten*, 29. März 2017)?**

Auf die Antworten zu den Fragen 28 und 29 wird verwiesen.

**47. Wie ist der Kenntnisstand der Landesregierung zum Sachverhalt, dass das estländische Bordpersonal gegen polnische Seeleute einer Crew-Agentur aus Zypern getauscht worden sein soll?**

Auf die Antworten zu den Fragen 28 und 29 wird verwiesen.

**48. Warum teilt die Landesregierung nicht die Einschätzung, dass die Strecke zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel mit knapp 30 km Distanz zu lang für einen wirtschaftlichen Fährbetrieb ist?**

Auf die Vorbemerkung der Landesregierung wird verwiesen, ebenso auf die Antwort zu Frage 53 der Kleinen Anfrage zur schriftlichen Beantwortung in der Drucksache 17/1918.

**49. Welchen Zeit- oder Preisvorteil haben die Elbfähren zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel im Vergleich zu den Elbfähren zwischen Glückstadt und Wischhafen für den Nutzer?**

Hinsichtlich der Fahrzeiten wird auf die Antworten zu den Fragen 28 bis 31 in der Antwort auf die Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung in der Drucksache 17/1918 verwiesen. Die Tarifstrukturen der beiden Fährverbindungen waren sehr unterschiedlich. Ein objektiver Vergleich ist deshalb nicht möglich.

- 50. Teilt die Landesregierung den Vorhalt, dass sie „ein bisschen blauäugig beraten hat“ (Staatssekretär Ferlemann im Rahmen der Radiosendung am 15. März 2017), bezüglich der Wiederaufnahme des Fährbetriebs zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel?**

Nein.

Die Landesregierung hat keine Beratung durchgeführt. Im Übrigen bewertet sie Aussagen des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann, MdB, nicht.

- 51. Inwieweit hat der Betreiber der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel im Zeitraum 20. August 2015 bis 1. März 2017 die Bedingungen und Parameter der beiden Gutachten der Landesregierung eingehalten?**

Seitens des Wirtschaftsministeriums wurde ein Gutachten „Ermittlung marktfähiger Transporttarife für eine Fährverbindung zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven“ beauftragt. Hierin sind keine Aussagen zum Einsatz einzelner Schiffe getroffen worden. Insofern kann die Landesregierung zu der Fragestellung keine Aussage treffen.

- 52. Welche Parameter und Bedingungen der beiden Gutachten der Landesregierung wurden bisher nicht eingehalten, und wie groß sind die Abweichungen zwischen den gutachterlich festgestellten Zahlen und den Istzahlen aus dem Realbetrieb von „Anne-Marie“ und „Grete“?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 51 verwiesen.

- 53. Was ist aus Sicht der Landesregierung ursächlich für die Insolvenz bzw. das Scheitern der aktuellen Fährverbindung?**

Wie in der Sitzung des Unterausschusses Häfen und Schifffahrt des Niedersächsischen Landtags am 25.04.2017 unterrichtet, sind der Landesregierung keine diesbezüglichen Hintergründe bekannt.

- 54. Unter welchen Bedingungen ist mit den aktuellen Fährschiffen aus Sicht der Landesregierung ein wirtschaftlicher Fährbetrieb auf der Strecke zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel darstellbar?**

Auf die Vorbemerkung der Landesregierung wird verwiesen.

- 55. Hat die Landesregierung etwas aus dem jüngsten Versuch des Fährbetriebs gelernt, und, wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung für sich aus dem aktuellen Versuch?**

Die Landesregierung zieht keine Schlussfolgerungen.

- 56. „Und die Zahlen, die ich ja kenne, sind übrigens nicht so schlecht, wie es immer wieder dargestellt wird“ (Staatssekretärin Behrens, Nordwestradio, 15. März 2017): Wie sind die Zahlen und die Auslastung der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel nach Kenntnis der Landesregierung?**

Hafenbehördlich wurden in 2016 insgesamt 15 034 Lkw erfasst.

**57. Kann die Landesregierung eine Auslastung von ca. 11 bis 12 % im Jahr bestätigen?**

Hierzu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

**58. Kann die Landesregierung eine deutlich höhere jährliche Auslastung der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel in Zahlen nachweisen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 56 verwiesen.

**59. Wie stellen sich die „Fakten und Zahlen“ in dem von Staatssekretärin Behrens während der Radiosendung erwähnten PwC-Gutachten dar?**

Diese Frage kann nicht im Rahmen einer Kleinen Anfrage beantwortet werden. Nach Nummer 27 der Niedersächsischen Bürgerschaftsrichtlinie sind alle Verhandlungen, Beratungen, Unterlagen und Auskünfte vertraulich zu behandeln und dürfen Dritten gegenüber nicht unbefugt offenbart werden.

Nach § 46 Satz 3 i. V. m. § 45 Abs. 3 Satz 2 GO-LT werden die Antworten der Landesregierung auf Kleine Anfragen als Landtagsdrucksachen verteilt. Diese werden nach § 19 Abs. 3 GO-LT auf der Internetseite des Landtags veröffentlicht und können von jeder Person beim Landtag eingesehen werden.

Die Landesregierung ist jederzeit bereit, den Ausschuss für Haushalt und Finanzen des Niedersächsischen Landtags in vertraulicher Sitzung über Bürgerschaftsangelegenheiten zu unterrichten. Speziell in diesem Fall haben sich AfHuF und Landesregierung im vertraulichen Teil der Sitzung vom 8. März dieses Jahres über das weitere Verfahren abgestimmt. Die Landesregierung wird den Ausschuss unterrichten, sofern künftig beabsichtigt sein sollte, eine Landesbürgerschaft für eine Elbfähre zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel zu übernehmen.

**60. Ist das PwC-Gutachten öffentlich zugänglich?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 59 verwiesen.

**61. Unter welchen Bedingungen können Landtagsabgeordnete dieses PwC-Gutachten einsehen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 59 verwiesen.

**62. Wie ist der Sachstand bei den Gesprächen bezüglich der Einrichtung einer Auffanggesellschaft?**

Der vorläufige Insolvenzverwalter in dem Insolvenzantragsverfahren über das Vermögen der ELB-LINK REEDEREI GmbH, Herr Jan M. Antholz hat am 26.04.2017 eine Presseinformation zur Sanierung der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel herausgegeben. Danach hat die Auffanggesellschaft „ELB-LINK Fährgesellschaft mbH“ mit den wichtigsten Vertragspartnern Einvernehmen hergestellt.

Der Betrieb auf der Verbindung Cuxhaven-Brunsbüttel wurde am 25.05.2017 wieder aufgenommen. Betreiber ist die nach der Insolvenz neu gegründete „Elb-Link Fährgesellschaft mbH“.

**63. Seit wann und warum führt das Land Gespräche mit dem Betreiber der Elb-Link GmbH über Landesbürgschaften?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 59 verwiesen.

**64. Über welche Höhe einer Landesbürgschaft wird gesprochen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 59 verwiesen.

**65. Wie groß wäre das Ausfallrisiko für die niedersächsischen Steuerzahler, wenn das Land eine Landesbürgschaft für die Fährverbindung bereitstellt?**

Das Land verbürgt Anteile an Unternehmenskrediten. Der Verbürgungsgrad ist variabel, allerdings aus EU-beihilferechtlichen Gründen auf maximal 80 % begrenzt. Anteilig mitverbürgt sind Zinsen und Kosten. Neben der Landesbürgschaft werden für die Kredite weitere Sicherheiten hereingenommen. Das Landesrisiko bemisst sich nach der Kreditvaluta und den aufgelaufenen Zinsen im Zeitpunkt der Kreditkündigung, dem Verbürgungsgrad und dem Wert der übrigen Kreditsicherheiten im Verwertungszeitpunkt abzüglich der Verwertungskosten. Das Risiko des Landes aus einer Bürgschaft lässt sich deshalb erst beziffern, wenn die o. g. Parameter bekannt bzw. im Wege einer Schätzung zu bewerten sind.

**66. Wie beurteilt die Landesregierung die Notwendigkeit einer Auslastung von mindestens 33 % auf der in Rede stehenden Fährstrecke, um die Wirtschaftlichkeit zu erreichen?**

Erhebungen zur Auslastung waren nicht Gegenstand des von der Landesregierung in Auftrag gegebenen Gutachtens.

**67. Wie weit ist die Fährverbindung aktuell noch von der gutachterlich festgestellten notwendigen „hohen Auslastung“ entfernt, und wann könnte sie diese erreichen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 66 verwiesen.

**68. Wie passen die „guten Ergebnisse“ (Staatssekretärin Behrens, Nordwestradio, 15. März 2017), die gegebene Erfüllung der Prognosen der MW-Gutachten aus 2013 und 2014 und die „gut aussehenden Zahlen“ (ebenda) mit den aktuellen Schwierigkeiten und der Arbeit eines Insolvenzverwalters bei der Elb-Link GmbH zusammen?**

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 51, 56 und 66 verwiesen.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 51 dargelegt, wurde seitens des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ein Gutachten „Ermittlung marktfähiger Transporttarife für eine Fährverbindung zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven“ beauftragt. Hierin sind keine Aussagen zum Einsatz einzelner Schiffe getroffen worden.

Wie in der Sitzung des Unterausschusses Häfen und Schifffahrt des Niedersächsischen Landtags am 25.04.2017 unterrichtet, sind der Landesregierung keine konkreten Hintergründe zum Insolvenzverfahren bekannt. Daher stellt die Landesregierung hierzu keine Mutmaßungen an.

**69. Ist der Landesregierung das BMC-Gutachten „Verkehrsuntersuchung Fährverbindung Cuxhaven-Brunsbüttel: Ermittlung des Verkehrsaufkommens und Auslegung des Fährsystems der Baltic Marine Consult“ aus dem Jahr 2004 bekannt?**

Mit dem von der egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbh und der Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven in Auftrag gegebenen Gutachten zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens und Auslegung des Fährsystems sollte die in 2004 erstellte Verkehrsuntersuchung fortgeschrieben und aktualisiert werden. Als Ergebnis wurde ein grundsätzlicher Bedarf für eine Fährverbindung festgestellt. Allein auf Grundlage der Aktualisierung und Fortschreibung der Zahlen aus 2004 hat sich die Landesregierung entschieden, eine ergänzende Untersuchung in Auftrag zu geben. Dabei hat sie sich weder von dem zehn Jahre alten - nicht mehr der Realität entsprechenden - Gutachten aus 2004 leiten lassen, noch von den damaligen juristischen Auseinandersetzungen.

- 70. Ist der Landesregierung die juristische Auseinandersetzung zum BMC-Gutachten aus dem Jahr 2004 vor dem Landgericht Hamburg bekannt?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 69 verwiesen.

- 71. Welche Folgen hatte die damalige juristische Auseinandersetzung für das BMC-Gutachten über die Verkehrsuntersuchung „Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel“?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 69 verwiesen.

- 72. Wie beurteilt die Landesregierung die Stellungnahme, erstellt durch Prof. Dr. Peter Kuhbier von der Freien Universität Berlin (29. Oktober 2004), zum BMC-Gutachten über die Verkehrsuntersuchung „Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel“ aus dem Jahr 2004?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 69 verwiesen.

- 73. Wie ist die Landesregierung als Auftraggeber für das Gutachten über die Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel, Jahrgang 2014, auf das Planungs- und Ingenieurbüro Baltic Marine Consult gekommen?**

Nachdem das von der egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbh und der Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven bei der MBC in Auftrag gegebene Gutachten zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens für eine Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel einen grundsätzlichen Bedarf festgestellt und hierfür bereits umfangreiche Daten erhoben hatte, hat sich das Land entschieden, in einer ergänzenden Untersuchung marktfähige Transporttarife für diese Fährverbindung durch BMC untersuchen zu lassen. Die Kosten konnten deshalb so niedrig gehalten werden.

- 74. Hat die Landesregierung das BMC-Gutachten über die Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel, Jahrgang 2014, auf Belastbarkeit und Plausibilität überprüft?**

Ja.

- 75. Wie hoch waren die Kosten für das BMC-Gutachten über die Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel, Jahrgang 2014, für den Auftraggeber?**

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat, wie in der Vorbemerkung ausgeführt, ein Gutachten in Auftrag gegeben. Der Vertrag mit dem BMC datiert vom 13./21.11.2013. Der Abschlussbericht wurde am 04.04.2014 vorgelegt. Im Nachgang zu der Sitzung des Ausschusses für Haushalt und Finanzen am 08.03.2017 wurden die Ausschussmitglieder darüber unterrichtet, dass dieses Gutachten in der Gutachtenmeldung für das Haushaltsjahr 2013 mit einer Auftragssumme von 16 560 Euro netto enthalten war.

- 76. Wie hoch waren die gesamten gutachterlichen Kosten für das Land über die Wiederinbetriebnahme einer Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel seit 2013 bis heute?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 75 verwiesen.

**77. Bleibt die Landesregierung bei ihrer Aussage „Gutachten stellt fest: Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel ist wirtschaftlich rentabel“ (Presseinformation des MW, 12. März 2014)?**

Die Presseinformation lautete: „Eine Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel kann wirtschaftlich betrieben werden. Voraussetzung dafür ist, dass sich die Fährverbindung auf den Transport von Lkw konzentriert und die Fähre möglichst innerhalb von einer Stunde die Elbe quert.“ Die Landesregierung steht nach wie vor zu dieser Aussage.

**78. Auf welchen belast- und überprüfbaren Grundlagen beruht die Festlegung der Landesregierung, dass sich die Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel wirtschaftlich trägt?**

Die Festlegung der Landesregierung beruht grundsätzlich auf den Gutachten der Jahre 2013 und 2014.

**79. Wie viele Lkw-Transfers sind im Jahr 2016 bei wie vielen Überfahrten (zwei Fähren in zwei Richtungen) durchgeführt worden?**

Hafenbehördlich wurden insgesamt 15 034 Lkw erfasst, davon 6 989 ab Cuxhaven und 8 012 ab Brunsbüttel.

**80. Wie hoch ist die tatsächliche Auslastung der Fährverbindung durch Lkws?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 79 verwiesen.

**81. Kann die Landesregierung die „steigenden Belegungszahlen“ (Cuxhavener Nachrichten, 31. März 2017) bestätigen?**

Es ist nicht Aufgabe der Landesregierung, Presseartikel auf deren Wahrheitsgehalt zu überprüfen.

**82. Worauf beruhen die „steigenden Belegungszahlen“ (Cuxhavener Nachrichten, 31. März 2017), und wie stellen sich diese dar?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 81 verwiesen.

**83. Warum hält die Landesregierung an ihrem Fazit: „Bei einer hohen Auslastung attestiert das Gutachten den Betreibern einer neuen Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel ein geringes Betriebsrisiko und dass eine solche Verbindung wirtschaftlich betrieben werden kann“ (Presseinformation des MW, 12. März 2014), fest?**

Das Verkehrsaufkommen in der Region nimmt stetig zu. Die alternativen Verkehrskorridore durch den Verkehrsraum Hamburg und über die Fährverbindung Glückstadt–Wischhafen gelangen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Der Markt fordert deshalb eine leistungsfähige Verkehrsalternative. Bei einer entsprechend hohen Auslastung im Güterverkehr und zukünftig verkürzten Überfahrt- und Wartezeiten durch einen leistungsfähigeren Antrieb und den am Markt erzielbaren Transportpreisen kann die Fährverbindung wirtschaftlich betrieben werden.

**84. Was ist aus Sicht der Landesregierung ein „geringes Betriebsrisiko“ mit Bezug auf die Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel?**

Das Transportpotenzial und die am Markt erzielbaren Transportpreise führen voraussichtlich dazu, dass bereits im Verlauf der ersten fünf Betriebsjahre ein positives Ergebnis erzielt werden kann. Diese Aussage wird durch das von der Landesregierung in Auftrag gegebene Gutachten gestützt.

**85. Wie schätzt die Landesregierung die im BMC-Gutachten erwähnten „Unsicherheiten“ (Seite 56 ff.) aus heutiger Sicht ein?**

Die Unsicherheiten bestehen auch weiterhin.

**86. Haben die Fähren „Anne-Marie“ und „Grete“ die Anforderungen des erforderlichen „ambitionierten Fährbetriebskonzeptes“ (BMC-Gutachten, Seite 57) jemals erfüllt?**

Mit welchen Schiffen und Betriebskonzepten eine Fährlinie betrieben wird, liegt im unternehmerischen Risiko des Betreibers.

**87. Wenn ja, welche und weshalb?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 86 verwiesen.

**88. Wenn nicht, welche gutachterlich festgestellten Anforderungen werden durch die Fährschiffe „Anne-Marie“ und „Grete“ nicht erfüllt?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 86 verwiesen.

**89. Können oder konnten die Fährschiffe „Anne-Marie“ und „Grete“ jemals die „hohen“ Anforderungen (BMC-Gutachten, Seite 57) an das Fährbetriebskonzept oder die erforderlichen Leistungsparameter, z. B. „hohe Schiffsgeschwindigkeiten“ oder „hohe Bedienerfrequenz“, erfüllen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 86 verwiesen.

**90. Trifft die Aussage „Schiffe mit diesen Leistungsparametern sind am Markt nicht vorhanden. - Neubau erforderlich“ (BMC-Ergebnispräsentation vom 11. März 2014, Seite 8) weiterhin zu?**

Seit der gutachterlichen Darstellung vom 11.03.2017 liegen der Landesregierung hierzu keine neueren Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 86 verwiesen.

**91. Wenn ja: Was bedeutet dies in Bezug auf eine erneut geplante Wiederbelebung der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel „ab Ostern“ (Nordsee-Zeitung, 30. März 2017)?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 83 verwiesen.

**92. Ist nach Auffassung der Landesregierung ein „wirtschaftlich rentabler“ (Presseinformation des MW, 12. März 2014) Betrieb der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel mit am Markt derzeit vorhandenen Fährschiffen überhaupt möglich?**

Es wird auf die Antworten zu Fragen 83 und 91 verwiesen.

- 93. Wenn ja: Wie sehen die Leistungsparameter dieser Fährschiffe aus, und weshalb sind diese in der Lage, „wirtschaftlich rentabel“ zu agieren?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 83 verwiesen.

- 94. Was weiß die Landesregierung von einer „Drosselung der Geschwindigkeit der Schiffe seitens der Muttergesellschaft“ (Cuxhavener Nachrichten, 31. März 2017) sowie der Aufhebung dieser „Drosselung der Schiffe“?**

In einer Presseinformation vom 11.05.2017 hat die ELB-LINK Fährgesellschaft mbH eine Steigerung der Motorenleistung und eine damit einhergehende höhere Geschwindigkeit angekündigt.

- 95. Sind durch die Aufhebung dieser „Drosselung“ mit den beiden Bestandsschiffen „Anne-Marie“ und „Grete“ Fahrzeiten von unter 60 Minuten zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel erzielbar?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 94 verwiesen.

- 96. Wenn ja, wie sind die bisherigen durchschnittlichen Fährschiffgeschwindigkeiten und wie die voraussichtlichen nach Aufhebung der Drosselung?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 94 verwiesen.

- 97. Sind bereits die durch die Landesregierung in Aussicht gestellten „Mittel aus der Schiffbau-Innovationförderung des Bundes über die Entwicklung einer Fähre für die besonderen Erfordernisse dieser Verbindung“ (Staatssekretärin Behrens, Presseinformation des MW, 12. März 2014) beantragt worden?**

Wie in der Pressemitteilung zutreffend dargestellt, handelt es sich bei der Richtlinie zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ um eine Bundesrichtlinie. Erkenntnisse über eine Antragstellung liegen der Landesregierung nicht vor.

- 98. Wie viel Geld hat das Land respektive die landeseigene Hafeninfrastrukturgesellschaft für die Inbetriebnahme des Fähranlegers für die Fährschiffe „Grete“ und „Anne-Marie“ in Cuxhaven „in nur zwei Wochen“ bis zur Fertigstellung und Einweihung am 19. August 2015 (THB, 20. August 2015) bezahlt?**

Die landeseigene Hafeninfrastrukturgesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co KG führte wasserbauliche Maßnahmen (u. a. Setzen von Anlege- und Reibepfählen sowie Schutzdalen) in Höhe von 662 492,85 Euro sowie landseitige Ertüchtigungen (u. a. Einbau eines tragfähigen Untergrundes mit anschließender Oberflächengestaltung) für 583 009,94 Euro durch.

- 99. Welche Maßnahmen sind für die Herrichtung der Verkehrsflächen am Steubenhöft und für die problemlose Abwicklung des Fährverkehrs erforderlich gewesen?**

Der Einbau eines tragfähigen Untergrundes mit anschließender Oberflächengestaltung (Fahrspuren).