

10. Kommunale Sportboothäfen

Die Kommunen sind gehalten, in ihren Sportboothäfen kostendeckende Gebühren bzw. Entgelte zu erheben und damit das vorhandene Einnahmepotenzial auszuschöpfen.

Entsprechend dem Grundsatz der Subsidiarität besteht angesichts der steigenden Anzahl privater Sportboothäfen keine Veranlassung mehr, solche Einrichtungen in kommunaler Trägerschaft zu betreiben.

10.1 Einleitung

Sportboothäfen sind mit ihrer Bedeutung für den Tourismus und den Wassersport sowie mit den in ihrem Umfeld angesiedelten Gewerbebetrieben ein nicht zu unterschätzender regionaler Wirtschaftsfaktor. Nicht zuletzt deshalb werden sie zunehmend auch von privaten Investoren errichtet und betrieben.

In Schleswig-Holstein werden von den insgesamt rd. 250 Sportboothäfen mit rd. 30.000 Liegeplätzen 29 Sportboothäfen mit etwa 6.550 Liegeplätzen in kommunaler Trägerschaft oder mit kommunaler Beteiligung betrieben. Damit werden von den Kommunen rd. 12 % der Sportboothäfen mit rd. 22 % der Liegeplätze bereitgestellt. Jeder kommunale Sportboothafen verfügt im Durchschnitt über 226 Liegeplätze.

Für den Betrieb ihrer Sportboothäfen haben die kommunalen Körperschaften unterschiedliche Rechts- und Organisationsformen gewählt:

- Regiebetriebe,
- Eigenbetriebe und
- Gesellschaften privaten Rechts.

10.2 Gebühren- bzw. Entgeltkalkulation

Die kommunalen Sportboothäfen erzielen auf der Grundlage unterschiedlicher Regelungen und privatrechtlicher Vereinbarungen Einnahmen bzw. Erträge aus dem Betrieb sowie der Nutzung bzw. der Überlassung von Wasserflächen, Stegen und sonstigen Einrichtungen für den Sportbootbetrieb. Die großen Unterschiede bei den Liegeplatzgebühren oder -entgelten resultieren u. a. aus den Unterschieden beim Leistungsangebot, der wirtschaftlichen Situation der Häfen sowie der Sorgfalt in der Kostenerfassung und der Gebühren- bzw. Entgeltkalkulation.

Die Erhebung von öffentlich-rechtlichen Gebühren und privatrechtlichen Entgelten führte zu folgenden Feststellungen:

- In vielen Fällen wurden nicht kostendeckende Gebühren oder Entgelte festgesetzt; die dadurch entstandenen Fehlbeträge wurden aus allgemeinen Deckungsmitteln des kommunalen Haushalts bzw. innerhalb der Eigenbetriebe oder Gesellschaften ausgeglichen.
- Den ortsrechtlichen Gebührenregelungen lagen nicht immer sachgerechte Kalkulationen zugrunde. In einigen Sportboothäfen bestanden für gleiche Leistungen (Nutzung eines Liegeplatzes) neben der Erhebung von Gebühren unzulässige Sonderregelungen, die nicht auf einer Gebührensatzung oder Entgeltordnung, sondern auf gesonderten, privatrechtlichen Vereinbarungen basierten.
- Die Unterdeckungen wurden teilweise mit gebührenmindernden Öffentlichkeitsanteilen begründet, die jedoch der Höhe nach nicht gerechtfertigt waren.
- Im Rahmen der Erhebung von privatrechtlichen Entgelten wurden teilweise erhebliche Gewinne erwirtschaftet.
- Sowohl bei den Regiebetrieben (Kostenrechnende Einrichtungen) als auch bei den nach Eigenbetriebsrecht bzw. nach Handelsrecht (GmbH) geführten Sportboothäfen wurden die Kosten bzw. Aufwendungen nicht immer vollständig und richtig erfasst bzw. im Rahmen einer Spartenrechnung nicht von anderen Betriebszweigen abgegrenzt.

10.3 **Wirtschaftliche Ergebnisse**

Die wirtschaftlichen Ergebnisse der in die Prüfung einbezogenen kommunalen Sportboothäfen stellten sich im Jahr 2005 wie folgt dar:

- Bei 14 der 29 Sportboothäfen summierten sich die erzielten **Überschüsse** auf rd. 1,2 Mio. €. Davon entfielen allein 572 T€ bzw. 48 % auf die Sportboothäfen Heiligenhafen und Fehmarn-Burgtiefe; bei den übrigen lagen die Überschüsse mit durchschnittlich rd. 52 T€ deutlich niedriger.
- Bei 15 mit Verlust betriebenen Sportboothäfen entstanden **Defizite** i. H. v. insgesamt rd. 1,8 Mio. €. Der durchschnittliche Zuschussbedarf dieser Sportboothäfen beträgt damit rd. 120 T€
- Von den 29 Sportboothäfen haben mindestens 9 ihren Gebührensatzungen **unvollständige Gebührenkalkulationen** zugrunde gelegt, da-

bei haben mindestens 5 keine vollständige Erfassung der Kosten vorgenommen.

10.4 **Empfehlungen**

Nach Auffassung des LRH erscheint eine allgemeine **Förderung des Segelsports** durch die Kommunen insbesondere über eine ermäßigte bzw. nicht kostendeckende Liegeplatzgebühr nicht angebracht. Soweit die Ausübung des Segelsports durch Jugendliche als förderungswürdig angesehen wird, kann eine Förderung aus allgemeinen Haushaltsmitteln erfolgen und sollte auf diesem Wege transparent gemacht werden.

Die Kommunen und ihre Einrichtungen sind gehalten, in ihren Sportboothäfen **kostendeckende Gebühren bzw. Entgelte** zu erheben und damit das vorhandene Einnahmepotenzial auszuschöpfen bzw. durch geeignete Maßnahmen zu steigern. Das im Kommunalabgabengesetz (KAG) verankerte Kostendeckungsprinzip bedeutet, dass mit der Erhebung von Benutzungsgebühren grundsätzlich keine Gewinne erwirtschaftet werden dürfen (Kostenüberdeckungsverbot). Allerdings ist sowohl bei der Gestaltung öffentlich-rechtlicher Gebühren als auch privatrechtlicher Entgelte die Erzielung angemessener Gewinne gebührenfähig bzw. zulässig, wenn die Einrichtung als Eigenbetrieb bzw. in der privaten Rechtsform einer GmbH geführt wird. Beim Eigenbetrieb soll der Jahresgewinn so hoch sein, dass neben angemessenen Rücklagen mindestens eine marktübliche Verzinsung des Eigenkapitals erwirtschaftet wird.

Zur **Verbesserung der Kostentransparenz** ist für den Betrieb eines Sportboothafens - insbesondere im Zusammenhang mit der Erhebung öffentlich-rechtlicher Gebühren - eine aussagekräftige Kostenrechnung unabdingbar. Letztlich sollte die verursachungsgerechte Erfassung und Darlegung aller Kosten für die Entscheidung einer Übertragung auf Private genutzt werden.

Die Kommunen sollten selbstkritisch hinterfragen, ob der Betrieb eines Sportboothafens unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität noch als kommunale Aufgabe wahrgenommen werden muss. Schließlich sind die Kommunen nach § 2 Abs. 1 Satz 2 GO nicht verpflichtet, öffentliche Aufgaben selbst zu erfüllen, wenn diese ebenso gut auf andere Weise, insbesondere durch Private, erfüllt werden. Damit hat der Gesetzgeber den **Vorrang privater Betätigung** gegenüber der öffentlichen Aufgabenerfüllung als allgemeines Prinzip des kommunalen Verwaltungshandelns im Kommunalverfassungsrecht verankert.

Angesichts der inzwischen immer zahlreicher in **privater Trägerschaft** wirtschaftlich erfolgreich geführten Sportboothäfen sowie der daraus entstandenen zunehmenden Konkurrenzsituation für die kommunalen Einrichtungen besteht nach Auffassung des LRH keine Veranlassung mehr, Sportboothäfen - insbesondere unter Inkaufnahme eines Defizits - in kommunaler Trägerschaft oder mit kommunaler Beteiligung zu betreiben. Dies gilt umso mehr, als oftmals Betreiber von in unmittelbarer Nachbarschaft zu kommunalen Sportboothäfen bestehenden privaten Sportboothäfen durchaus Interesse an der Übernahme der kommunalen Einrichtung bekunden.

Im direkten Vergleich mit den privaten Häfen sind die meisten kommunalen Sportboothäfen im Hinblick auf **Werbung und Kundenorientierung** oftmals weniger engagiert. Auch im baulichen Vergleich mit den privaten Yachthäfen ist erkennbar, dass kommunale Sportboothäfen oft als Ingenieurbauwerke oder „Schiffsparkplätze“ betrieben werden und der Servicegedanke eher als nachrangig angesehen wird.

10.5 **Stellungnahmen**

Nach Auffassung des **Innenministeriums** enthält der Bericht wertvolle Hinweise zum wirtschaftlichen Betrieb kommunaler Sportboothäfen.

Das **Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr** hat darauf hingewiesen, dass die Festsetzung von teilweise nicht kostendeckenden Gebühren nach Angaben einiger Gemeinden auf die Marktlage zurückzuführen sei. Eine Erhöhung der Entgelte bzw. der Gebühren sei nicht unbedingt ein Instrument, mit dem die Wirtschaftlichkeit der Sportboothäfen erhöht werden könne.

Die Stellungnahme des **Städteverbands Schleswig-Holstein** bezieht sich auf ein Schreiben der Stadt Neustadt, die sich wie folgt geäußert hat: Der von den Stadtwerken betriebene Kommunalhafen in Neustadt bestehe aus einem gewerblichen Hafen für den Güterumschlag und dem Sportboothafen. Beide seien eng miteinander verwoben. Eine vom LRH empfohlene Trennung bzw. Kostenteilung sei nicht unbedingt möglich. Im Bereich der Werbung und Kundenorientierung stünde der Hafen keinesfalls hinter privat betriebenen Häfen zurück. Bei einer Veräußerung des Sportboothafens würde sich das Defizit verstärken, da Synergien wegfielen.

Der **LRH** hält auch im Falle des Sportboothafens Neustadt eine Spartenrechnung für möglich und für erforderlich. Er begrüßt die Aktivitäten auf dem Gebiet der Werbung und der Kundenorientierung. Im Übrigen muss

einer Privatisierungsentscheidung eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vorangestellt werden.

In einer ergänzenden Stellungnahme weist der **Städteverband** darauf hin, dass das Subsidiaritätsprinzip die aus dem kommunalen Selbstverwaltungsrecht folgende Organisationshoheit der Gemeinde nicht so weit einschränke, als dass sie in diesen Fällen die Aufgabe (Betrieb eines Sportboothafens) nicht selbst erfüllen dürfe. Die Gemeindeordnung enthalte auch keinen bindenden Vorrang zugunsten privater Aufgabenerfüllung. Aus diesem Grund hätten gewerbliche Unternehmen auch keinen Anspruch darauf, dass die Gemeinde es unterlasse, gesetzlich nicht vorgeschriebene Aufgaben selbst zu erfüllen. Vor diesem Hintergrund halte es der Städteverband aus Rechtsgründen nach wie vor für zulässig, wenn eine Stadt sich entscheide, einen kommunalen Sportboothafen zu unterhalten, soweit dies wirtschaftlich vertretbar sei.

Der **LRH** teilt diese Auffassung. Er betont jedoch, dass er - insbesondere wegen der teilweise durch die Kommunen nicht wirtschaftlich geführten Sportboothäfen sowie einer steigenden Anzahl privater Häfen - keine zwingende Veranlassung sieht, derartige Einrichtungen in kommunaler Trägerschaft zu betreiben.