

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1128 –**

Neubewertung der geplanten Elbvertiefung auf der Unter- und Außenelbe

Vorbemerkung der Fragesteller

Die geplante Elbvertiefung für 14,50 Meter tiefgehende Containerschiffe muss erneut verschoben werden. Endlich haben auch die Vorhabenträger erkannt, dass die bislang vorgelegten Bausteine für eine sachgerechte Umweltverträglichkeitsprüfung des Vorhabens nicht ausreichen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die Stadt Hamburg bereiten jetzt eine Änderung der Planungsunterlagen für die Elbvertiefung vor. Nun soll das Baggergut nicht mehr in den beiden Naturschutzgebieten Schwarztonnensand und Pagensand gelagert werden, weil dem Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes sowie die europäische Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie entgegenstehen. Dafür muss ein neuer Lagerplatz gefunden werden. Geplant ist, Sand und Schlick vor Neuwerk in der Elbmündung zu verklappen.

1. Mit wie viel Baggergut rechnet die Bundesregierung, und trifft es zu, dass dieses ausgebagerte Material ausschließlich vor Neuwerk gelagert werden soll?

Es wird unverändert mit einer Gesamtmenge an Baggergut von 38,5 Millionen m³ gerechnet. Eine ausschließliche Verbringung des Baggerguts vor Neuwerk ist nicht vorgesehen.

2. Wann werden die Pläne für Bürger einzusehen sein, und um welchen Zeitraum wird sich hierdurch die geplante Abbaggerung verschieben?

Die öffentliche Auslegung der Planänderungsunterlagen wird voraussichtlich im Juni 2010 erfolgen. Eine Verschiebung gegenüber dem seit August 2009 bekannten Zeitplan des Bundes ergibt sich hieraus nicht.

3. Laut Auskunft des Hamburger Senats (Kleine Anfrage auf Drucksache 19/5248) wird dort inzwischen von Kosten in Höhe von 137 Mio. Euro für die Vertiefung der Elbe ausgegangen, die allein von der Hansestadt zu tragen sind. Zuvor hatte man mit 102,5 Mio. Euro gerechnet.

Wie kommt es zu der Kostensteigerung?

Kann die Bundesregierung ausschließen, dass sich der Anteil des Bundes weiter erhöht?

4. Falls nicht, mit welcher Kostensteigerung wird für den Bund gerechnet, und wodurch sind diese bedingt?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hinsichtlich der von dort angegebenen Kosten wird auf die Freie und Hansestadt Hamburg verwiesen. Für den auf rund 248 Mio. Euro kalkulierten Bundesanteil liegen keine Informationen hinsichtlich eventueller Kostensteigerungen vor. Die Kosten für den Bund ergeben sich letzten Endes aus den im Preiswettbewerb erzielten Ergebnissen der Bauausschreibungen.

5. Welchen Einfluss haben die Kostensteigerungen für Hamburg auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis?

Wie hoch ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis nach der jetzt vorgesehenen Planänderung?

Die von Hamburg bezifferten Kostensteigerungen stellen die hohe volkswirtschaftliche Rentabilität der Maßnahme nicht in Frage. Der Berechnung eines neuen Nutzen-Kosten-Verhältnisses bedarf es daher nicht.

6. Was sind aus Sicht der Bundesregierung die genauen Gründe für die Änderungen der Planungsunterlagen, und warum waren sie bisher nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens?

Die Auswertung des Anhörungsverfahrens hat ergeben, dass eine so genannte Abweichungsprüfung nach Maßgabe der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie erforderlich ist. Die hierfür notwendigen Unterlagen sind Hauptbestandteil der angesprochenen ergänzenden Auslegung. Mit ursächlich für die Bewertung der Planfeststellungsbehörden ist die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Thematik aus den Jahren 2007 bis 2009.

7. Wie haben sich die Umschlagszahlen innerhalb der letzten zehn Jahre für die deutschen Nordseehäfen entwickelt (bitte aufschlüsseln jeweils nach Jahren, TEU – Twenty-foot Equivalent Unit – und Hafen)?

Die nachfolgenden Zahlen beschränken sich auf die für den Containerumschlag bedeutendsten deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven.

in Mio. TEU	Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Hamburg		4,2	4,7	5,4	6,1	7,0	8,1	8,9	9,9	9,7	7,0
Bremerhaven		2,7	3,0	3,0	3,2	3,4	3,7	4,4	4,9	5,4	4,5

Quelle: www.hafen-hamburg.de bzw. www.bremenports.de

8. Wird die von der Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 16/7442) angenommene „Verdreifachung des aktuellen Containerumschlags für das Jahr 2025“ vor dem Hintergrund der derzeitigen Wirtschaftskrise neu bewertet?

Von welchen Umschlagszahlen für 2025 geht die Bundesregierung derzeit für den Hamburger Hafen aus, und welche Prognosen werden für den Jade-Weser-Port derzeit angenommen?

Die aktuelle konjunkturelle Situation lässt keinen unmittelbaren Rückschluss auf die langfristige Entwicklung des Containerumschlags zu. Bis 2008 lag die tatsächliche Entwicklung des Güterumschlags im Containerverkehr deutlich über dem prognostizierten Wachstumspfad der Seeverkehrsprognose 2025. Die Bundesregierung behält die konjunkturelle Entwicklung im Blick. Die aktuellen Konjunkturdaten sind jedoch noch nicht hinreichend stabil, um belastbar ableiten zu können, ob bzw. wie weit die Umschlagszahlen im konkreten Zieljahr 2025 von der Seeverkehrsprognose abweichen werden. Die Bundesregierung geht derzeit davon aus, dass die Verkehrsnachfrage nach der Wirtschaftskrise – ggf. zeitversetzt – wieder auf den Wachstumspfad der Seeverkehrsprognose 2025 einschwenken wird.

9. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Revision der Prognosezahlen und eine technische und wirtschaftliche Erfordernis zur Neubewertung der geplanten Elbvertiefung vor dem Hintergrund des „Blaubuchs“ der Europäischen Union, das u. a. einen Ausbau der Mittelmeerhäfen vorsieht, der neuzeitlichen Möglichkeiten der Transportlogistik (Ladungszusammenstellung bereits nach dem Suezkanal im Mittelmeer für Nord- und Osteuropa) und der Durchstreckung von Schiffslinien in die Ostsee?

Nein

