

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Rainer Steenblock, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Wirtschaftliche Notwendigkeit der geplanten Vertiefung von Unter- und Außenelbe**

Die Forderung nach einer erneuten Vertiefung von Unter- und Außenelbe um bis zu 1,5 Meter wird vom Hamburger Senat und von der Hafenvirtschaft mit dem zunehmenden Konkurrenz- und Anpassungsdruck aufgrund der immer größeren Containerschiffe begründet. Bereits heute wird der Hamburger Hafen jedoch weitgehend tideunabhängig von den weltweit größten Containerschiffen angefahren.

Die zur Begründung angeblich notwendiger Fahrwasservertiefungen angeführten maximalen Konstruktionstiefgänge bei Containerschiffen werden zudem selten real erreicht, da der tatsächliche Tiefgang in der Regel unter dem nur hypothetischen Konstruktionstiefgang liegt. Schiffsauslastungen von 100 Prozent werden so gut wie nie erreicht, was zu geringeren Tiefgängen führt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welcher Weise wurde sachgemäß und nachvollziehbar geklärt, worauf sich der vom Hamburger Senat behauptete zwingende Bedarf für eine erneute Elbvertiefung stützt, wenn über 96 Prozent der auf der Elbe verkehrenden Containerschiffe tideunabhängig fahren können und selbst Schiffe mit Tiefgängen bis zu 14,8 Metern den Hamburger Hafen bei den heute bereits vorhandenen Tiefgangverhältnissen nachweislich erreichen können?
2. Sind der Bundesregierung die realen Schiffstiefgänge und die jeweiligen Konstruktionstiefgänge für den Hamburger Hafen für den Zeitraum 2000 bis 2006 bekannt, und wenn ja, wie sehen diese aus?
3. Welcher Prozentsatz der nach/von Hamburg ein- und auslaufenden Schiffe benötigt nach Erkenntnissen der Bundesregierung den mit der nächsten Elbvertiefung angestrebten tideunabhängigen Tiefgangzuwachs von einem Meter auf dann 14,50 Meter, und wie hoch ist die geschätzte Transportkapazität im Verhältnis zum Gesamtumschlag im Hamburger Hafen?
4. Welcher Prozentsatz dieser tiefgehenden Schiffe könnte definitiv den Hamburger Hafen über das momentane Zeitfenster und die jetzige Fahrwinne nicht erreichen?
5. Wie groß ist der Anteil der Frachter, die Hamburg voll beladen anlaufen?
6. Wie groß ist der Anteil der Frachter, die schon in anderen europäischen Häfen entladen, bevor sie Kurs auf Hamburg nehmen?

7. Wie hoch sind die den Hamburger Hafen anlaufenden Frachter tatsächlich ausgelastet?
8. Wie bewertet die Bundesregierung den Antrag der Vorhabensträger auf vorgezogene Teilbaumaßnahmen an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (Cuxhavener Nachrichten vom 3. März 2007), ohne dass bisher ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt?
9. In welcher Tiefe waren die verschiedenen Elbtunnelröhren (Autobahn 23) ursprünglich geplant, und in welcher Tiefe befinden sie sich tatsächlich?
10. Welche Begrenzung für eine weitere Vertiefung der Elbe ergibt sich durch die Elbtunnelröhren?
11. Welche Begrenzungen des Schiffsverkehrs gibt es bei der Unterquerung der Köhlbrandbrücke?
12. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass eine tideunabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für große Schiffe wegen der Lage des Elbtunnels (in Verbindung mit dem sinkenden Niedrigwasser) und der Höhenbegrenzung durch die Köhlbrandbrücke auch nach einer weiteren Fahrrinnenanpassung nicht gegeben ist, und wenn nein, wie begründet sie ihre abweichende Einschätzung?
13. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aufgrund der oben genannten Begrenzungen (Elbtunnelröhren, sinkendes Niedrigwasser, Köhlbrandbrücke) hinsichtlich des zwingenden Bedarfs für eine weitere Elbvertiefung?
14. Mit welchen Auswirkungen ist zu rechnen, wenn ein großes Schiff nach einer weiteren Fahrwasservertiefung den Notanker direkt über dem Autobahntunnel abwerfen müsste, und welche weiteren Informationen liegen der Bundesregierung über die Gefahren eines Ankernotwurfes (z. B. für Pipelines, Gasleitungen und Stromkabel) in der Elbe vor?
15. Wie hat die PLANCO Consulting Gesellschaft mbH in ihrer Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Vertiefung von Unter- und Außenelbe die in Hamburg erreichten Wartezeiten, die selbst bei den größten Schiffsklassen sehr niedrig sind, zweifelsfrei und eindeutig ermittelt?
16. Wie lässt sich bei den ermittelten Wartezeiten zweifelsfrei ein Bezug zu angeblich mangelndem Tiefgang herstellen?
17. Wie lässt sich nach Ansicht der Bundesregierung die Annahme der PLANCO Consulting erklären, dass Fahrwasserrestriktionen ursächlich für die in Hamburg ermittelten Wartezeiten im Containerverkehr verantwortlich sind?
18. Welche weiteren Gründe für Wartezeiten sind der Bundesregierung bekannt?
19. Welchen Anteil an den Wartezeiten haben insbesondere mangelnde Abfertigungskapazitäten oder belegte Liegeplätze an den Kais?
20. Sind der Bundesregierung die Mindestwartezeiten und die maximalen Wartezeiten für Containerschiffe in den Häfen Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam bekannt, und wenn ja, wie hoch sind diese?
21. Inwieweit ist nach Ansicht der Bundesregierung die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Vertiefungsmaßnahmen an Außen- und Unterelbe geeignet, den gesamtwirtschaftlichen Nutzen der geplanten Maßnahmen nachzuweisen?

22. Sind nach Ansicht der Bundesregierung Investitionen aus Steuermitteln von ca. 330 Mio. Euro (davon 248,2 Mio. Euro aus dem Bundeshaushalt) allein für die Vertiefung der Fahrinne gerechtfertigt, wenn es nur darum geht, das Zeitfenster für ein- und auslaufende Schiffe zu vergrößern, obwohl der Hamburger Hafen bereits jetzt für auch in Zukunft als realistisch geltende Abladetiefen erreichbar ist, in Wilhelmshaven ein Tiefwasserhafen gebaut wird und Cuxhaven mit Wassertiefen von über 15 Meter für Ableichterungen kritischer Containerfrachten infrage kommt, und wenn ja, wie begründet die Bundesregierung dies?
23. Wann könnte das geplante Schienenprojekt Y-Trasse frühestens in Betrieb gehen?
24. Welche Entlastung für die Knoten Bremen und Hamburg, die den Engpass für den Hafenhinterlandverkehr auf der Schiene bilden, würde durch die Realisierung der Y-Trasse entstehen?
25. Wie bewertet die Bundesregierung das vom VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Niedersachsen vorgelegte Alternativkonzept einer Güterbahn statt der Y-Trasse?
26. Mit welcher Begründung ist die öffentliche Finanzierung später privatwirtschaftlich betriebener Hafeninfrastruktur zu rechtfertigen?
27. Mit welchen jährlichen Unterhaltungskosten (Hafenzufahrt, Infrastruktur, Hinterlandanbindung, Küstenschutz) ist für die Zeit nach der nächsten Elbvertiefung zu rechnen, und wer übernimmt diese Kosten?
28. Welche staatlichen Investitionen sind bis 2015 für alle hafenbedingten Ausbaumaßnahmen (seewärtige Zufahrt, Infrastruktur, Hinterlandanbindung) in Hamburg veranschlagt, getrennt nach Bundes- und Landeshaushalt und in Prozent der Gesamtinvestitionen?
29. Prüft die Bundesregierung auch alternative Finanzierungsmöglichkeiten für Hafenausbau- und Anbindungsmaßnahmen, und wenn ja, welche?
30. Liegen der Bundesregierung Informationen über die Finanzierungspraxis in Seehäfen der Europäischen Union und weltweit vor, und wenn ja, gibt es Unterschiede hinsichtlich der Finanzierungsstruktur im Vergleich zu deutschen Seehäfen?
31. Wie erklärt die Bundesregierung die Diskrepanz zwischen dem regelmäßig im Rahmen der projektbezogenen Nutzen-Kosten-Untersuchung für Hafenausbauten und seewärtige Fahrwasservertiefungen von PLANCO Consulting prognostizierten großen Nutzen und den von den Ländern Hamburg und Bremen im Rahmen des Länderfinanzausgleichs angegebenen Nettohafentlasten (Differenzen zwischen den hafenbezogenen Ausgaben und Einnahmen) im jeweils dreistelligen Millionenbereich jährlich (Finanzbericht Bremen 02/02)?
32. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung für und was gegen eine stärkere Nutzerfinanzierung der Hafeninfrastruktur?
33. Wie hoch ist die (vor allem aus Hafengebühren und sonstigen Abgaben der Nutzer erzielte) Refinanzierungsquote der Hafenausgaben in Hamburg?
34. Mit welchen Vorschlägen beteiligt sich die Bundesregierung an der Diskussion im Rahmen der EU über transparente und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Seehäfen, welche Transparenz- und Beihilferegelungen (insbesondere zur Finanzierung von Seehafeninfrastrukturen) fordert sie konkret ein, welche Initiativen gehen von ihr aus?

35. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Folgen der öffentlichen Subventionierung der Containerschifffahrt für die Umwelt (Containerboom durch künstlich verbilligte Verkehre) und für den hiesigen Arbeitsmarkt (Verschärfung des Konkurrenzdrucks aus Fernost durch im internationalen Vergleich extrem niedrige Umschlaggebühren) vor?

Berlin, den 30. März 2007

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**