

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann,  
Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN**

### **Neubewertung der geplanten Elbvertiefung auf der Unter- und Außenelbe**

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit wie viel Baggergut rechnet die Bundesregierung, und trifft es zu, dass dieses ausgebagerte Material ausschließlich vor Neuwerk gelagert werden soll?
2. Wann werden die Pläne für Bürger einzusehen sein, und um welchen Zeitraum wird sich hierdurch die geplante Abbaggerung verschieben?
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?
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?

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

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 Schifflinien in die Ostsee?

Berlin, den 19. März 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**