

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/902 –**

Kosten von Fahrrinnenanpassungen an Elbe und Weser

Vorbemerkung der Fragesteller

Die durch den Bund beabsichtigten Ausbauten der Flussläufe Unter-/Außenelbe sowie Unter-/Außenweser befinden sich seit mehreren Jahren in der Planung und Vorbereitung, unter anderem durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Inzwischen sind jeweils Verfahren gegen die beiden Bauvorhaben beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig anhängig.

Abgesehen von der zukünftigen Außenhandelsintensität, Verkehrsentwicklung und den Umweltauswirkungen sind auch die zukünftigen Kosten der Ausbauprojekte unklar. Wie im aktuellen Verkehrsinvestitionsbericht des Bundes für das Berichtsjahr 2012 dargestellt, sind auch weiterhin 248 Mio. Euro (für das Ausbauvorhaben Elbvertiefung) und 50 Mio. Euro (für das Ausbauvorhaben Weservertiefung) eingeplant. Schätzungen hingegen gingen bereits im Jahr 2012 von Kosten für das Gesamtprojekt Elbvertiefung in Höhe von mindestens 630 Mio. Euro (vgl. www.ndr.de/regional/hamburg/elbvertiefung265.html) sowie von mindestens 125 Mio. Euro für das Gesamtprojekt Weservertiefung (vgl. www.ioew.de/news/article/ioew-oekonom-ulrich-petschow-millioneninvestitionen-fuer-elbvertiefung-und-seehafen-viel-dringe/) aus. Inzwischen dürften auch diese Zahlen überholt sein.

1. a) Von welchem Zeitplan für die Fahrrinnenanpassung Unter-/Außenelbe (Elbvertiefung) geht die Bundesregierung aktuell aus?

Die Baggerarbeiten zum Ausbau der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe werden voraussichtlich eine Bauzeit von rund zwei Jahren beanspruchen. Mit Verweis auf die Antwort zu Frage 1b kann eine zeitliche Prognose zum Beginn des Ausbaus nicht abgegeben werden.

- b) Bis wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Gerichtsurteil für die Maßnahme aus Frage 1a erwartet?

Die mündliche Verhandlung der Klage der Umweltverbände Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) und NABU – Naturschutzbund Deutschland e. V. vor dem Bundesverwaltungsgericht ist für Mitte Juli 2014 terminiert. Ein Urteil wird es erst nach Abschluss der mündlichen Verhandlung geben. Der Zeitpunkt der Urteilsverkündung kann von der Bundesregierung nicht prognostiziert werden.

2. Welche zeitlichen Verzögerungen gegenüber den bisherigen Planungen für die Elbvertiefung sind mit dem Gerichtsverfahren beim Bundesverwaltungsgericht zu erwarten?

Die Planfeststellungsbeschlüsse für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe vom 23. April 2012 waren nach § 14e Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes sofort vollziehbar. Mit Beschluss vom 16. Oktober 2012 hat das Bundesverwaltungsgericht auf Antrag der klagenden Umweltverbände BUND und NABU die aufschiebende Wirkung ihrer Anfechtungsklage wiederhergestellt. Ansonsten hätten die Bauarbeiten im Jahr 2012 beginnen können. Wann tatsächlich mit den Bauarbeiten begonnen werden kann, hängt von der Dauer des Gerichtsverfahrens und dem Inhalt des Urteils ab und kann daher von der Bundesregierung nicht vorhergesagt werden.

3. a) Welche Kostensteigerung ist durch die zeitliche Verzögerung zu erwarten, und von welchen Kosten für das Gesamtprojekt Elbvertiefung geht die Bundesregierung aus?
b) Welche möglichen weiteren Gründe werden für die Kostensteigerungen am Gesamtprojekt Elbvertiefung angegeben?
c) Wie werden sich nach aktuellem Kenntnisstand mögliche (weitere) Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der Elbvertiefung auf die Gesamtkosten auswirken (bitte Kostensteigerung nennen)?
4. Welche Faktoren könnten die Höhe der Kosten aus Frage 3 weiter beeinflussen, und mit weiteren Mehrkosten in welcher Höhe wäre demnach zu rechnen?

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

Im Haushaltsentwurf 2014 sind für die Elbvertiefung bzw. Fahrrinnenanpassung Investitionsausgaben des Bundes in Höhe von 248 Mio. Euro (Preisstand des Jahres 2005) veranschlagt. Seither erfolgte Preissteigerungen und notwendige Planänderungen unter Berücksichtigung von Einwendungen und Stellungnahmen aus dem Planfeststellungsverfahren werden sich auf die voraussichtlichen Investitionsausgaben auswirken. Eine belastbare neue Ausgabenermittlung ist jedoch derzeit nicht möglich, da zuvor die Auswertung des laufenden gerichtlichen Verfahrens mit allen darin evtl. enthaltenen Auflagen für die Bauausführung abgewartet werden muss.

5. Wie werden sich die Gesamtkosten der Elbvertiefung auf den Bund sowie die angrenzenden bzw. beteiligten Küstenländer, insbesondere Hamburg, aufteilen?

Beide Partner, Bund und Freie und Hansestadt Hamburg, bestreiten bei der geplanten Elbvertiefung grundsätzlich jeweils die ihrem Verantwortungsbereich zuzuordnenden Ausgaben des Gesamtausbaus.

6. a) Welche Alternativplanungen zur Elbvertiefung gibt es, sofern das Gericht die bisherigen Planungen untersagt bzw. Veränderungen an den Planungen vorschreibt?

Das weitere Vorgehen hängt von dem Inhalt des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts ab.

- b) Wie wird die Bundesregierung zusammen mit den Bundesländern dafür sorgen, dass sich die Auslastung des Tiefwasserhafens Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven, der Containerschiffen mit einem Tiefgang von bis zu 16,5 Metern seit dem Jahr 2012 zur Verfügung steht, deutlich verbessert?

Der Jade-Weser-Port ist ein wichtiger Bestandteil des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen, das – wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbart – in enger Abstimmung mit den Bundesländern und Verbänden weiter entwickelt wird. Wesentliche Aufgabe der Bundesregierung ist es, durch leistungsfähige seewärtige Zufahrten und Hinterlandanbindungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit aller deutschen Seehäfen beizutragen.

- c) Inwiefern steht nach Auffassung der Bundesregierung der Ausbau von Elb- und Wesermündung einer positiven Entwicklung des im Jahr 2012 fertiggestellten Tiefwasserhafens Jade-Weser-Port entgegen?

Seitens des Bundes werden durch den Ausbau der Elb- und Wesermündung keine negativen Auswirkungen auf die Entwicklung des Jade-Weser-Ports erwartet.

7. a) Von welchem Zeitplan für die Fahrrinnenanpassung Unter-/Außenweser (Weservertiefung) geht die Bundesregierung aktuell aus?

Die Baggerarbeiten zum Ausbau der Fahrrinne der Unter- und Außenweser werden voraussichtlich eine Bauzeit von rund neun Monaten beanspruchen. Mit Verweis auf die Antwort zu Frage 7b kann eine zeitliche Prognose zum Beginn des Ausbaus nicht abgegeben werden.

- b) Bis wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Gerichtsurteil für die Maßnahme aus Frage 7a erwartet?

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Beschluss vom 11. Juli 2013 das Klageverfahren des Umweltverbandes BUND ausgesetzt und dem Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt. Das Verfahren vor dem EuGH ist noch nicht abgeschlossen. Erst nach Abschluss des Verfahrens vor dem EuGH wird das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht fortgesetzt. Wann das Bundesverwaltungsgericht das Verfahren abschließen wird, kann von der Bundesregierung nicht prognostiziert werden.

8. Welche zeitlichen Verzögerungen gegenüber den bisherigen Planungen für die Weservertiefung sind mit dem Gerichtsverfahren beim Bundesverwaltungsgericht zu erwarten?

Der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Außenweser bis Bremerhaven und der Unterweser bis Bremen vom 15. Juli 2011 war nach § 14 e Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes sofort vollziehbar. Gegen den Beschluss wurden mehrere Klagen erhoben und mehrere Anträge auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gestellt. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat auf Bitten des Bundesverwaltungsgerichts zugesagt, mit den Bauarbeiten erst nach Abschluss der Klageverfahren zu beginnen. Ansonsten hätten die Bauarbeiten noch im Jahr 2011 ausgeschrieben werden und im Jahr 2012 beginnen können. Wann tatsächlich mit den Bauarbeiten begonnen werden kann, hängt von der Dauer des Gerichtsverfahrens und dem Inhalt des Urteils ab und kann daher von der Bundesregierung nicht vorhergesagt werden.

9. a) Welche Kostensteigerung ist durch die zeitliche Verzögerung zu erwarten, und von welchen Kosten für das Gesamtprojekt Weservertiefung geht die Bundesregierung aus?
b) Welche möglichen weiteren Gründe werden für Kostensteigerungen am Gesamtprojekt Weservertiefung angegeben?
c) Wie werden sich nach aktuellem Kenntnisstand mögliche (weitere) Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der Weservertiefung auf die Gesamtkosten auswirken (bitte Kostensteigerung nennen)?
10. Welche Faktoren könnten die Höhe der Kosten aus Frage 9 weiter beeinflussen, und mit weiteren Mehrkosten in welcher Höhe wäre demnach zu rechnen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Haushaltsentwurf 2014 sind für die Weservertiefung bzw. Fahrrinnenanpassung Investitionsausgaben des Bundes in Höhe von rund 30 Mio. Euro (Außenweser) sowie rund 20 Mio. Euro (Unterweser) jeweils mit Preisstand des Jahres 2005 veranschlagt. Seither erfolgte Preissteigerungen und notwendige Planänderungen unter Berücksichtigung von Einwendungen und Stellungnahmen aus dem Planfeststellungsverfahren werden sich auf die voraussichtlichen Investitionsausgaben auswirken. Eine belastbare neue Ausgabenermittlung ist jedoch derzeit nicht möglich, da zuvor die Auswertung des laufenden gerichtlichen Verfahrens mit allen darin evtl. enthaltenen Auflagen für die Bauausführung abgewartet werden muss.

11. Wird der Bund sämtliche Kosten der Weservertiefung allein tragen, und wenn nein, wer trägt diese mit?

Der Bund trägt aufgrund seiner gesetzlichen Zuständigkeit die Ausgaben für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenweser.

12. Welche Alternativplanungen zur Weservertiefung gibt es, sofern das Gericht die bisherigen Planungen untersagt bzw. Veränderungen an den Planungen vorschreibt?

Das weitere Vorgehen hängt von dem Inhalt des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts ab.