

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainer Steenblock, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/4931 –

Wirtschaftliche Notwendigkeit der geplanten Vertiefung von Unter- und Außenelbe

Vorbemerkung der Fragesteller

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 angelaufen.

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die enorme Wachstumsdynamik im Containerverkehr erfordert zusätzlich Kapazitäten in den Häfen sowie im Seeverkehr. In der weltweit operierenden Containerschiffsflotte wird sich voraussichtlich die Schiffsklasse mit rund 8 000 TEU Tragfähigkeit als gebräuchlichste Klasse im interkontinentalen Containerverkehr etablieren. Diese im internationalen Seeverkehr gebräuchlichsten Schiffe können derzeit jedoch nur mit Einschränkungen (starke zeitliche Restriktion, keine volle Abladung) die großen deutschen Universalhäfen Hamburg und Bremen erreichen. In bestimmten Relationen erscheint auf Grund der Transportstrecken und der zur Verfügung stehenden Hafeninfrastruktur der Einsatz noch größerer Containerschiffe technisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll. Die eingeschränkte Erreichbarkeit der deutschen Seehäfen wird von den Reedern auf Dauer nicht akzeptiert werden und zu einer Verlagerung der Liniendienste führen. Damit wären diese Häfen faktisch vom direkten Zugang zu den wichtigsten internationalen Containerlinienverbindungen abgeschnitten. Die Hoffnung auf ein Feeder der anfallenden Mengen über einen neuen deutschen Tiefwasserhafen nach Hamburg und Bremen erscheint auf Grund der Menge,

der Realisierungszeiträume sowie der zusätzlichen Umschlagskosten unrealistisch. Vielmehr ist dagegen ein Ausweichen der internationalen Linienschifffahrt auf die Westhäfen mit allen erkennbaren ökologischen Nachteilen im Hinterlandverkehr und Arbeitsplatzverlust in den hafengebunden Wirtschaftszweigen in Norddeutschland wahrscheinlich.

Daher ist geplant, durch eine Fahrrinnenanpassung den zulässigen Höchsttiefgang im tideabhängigen Verkehr (von derzeit 13,5 m auf künftig 14,5 m Salzwassertiefgang für die tideabhängig auslaufende Schifffahrt) und die tideunabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens (von derzeit 12,5 m auf künftig 13,5 m Salzwassertiefgang) zu verbessern. Diese Ausbauziele werden aus Potenzialabschätzungen abgeleitet, die sich aus der erkennbaren zukünftigen Ausnutzung der Transportkapazitäten ergeben.

Die verkehrspolitische Notwendigkeit des geplanten Projekts ergibt sich aus der monetären Bewertung der Projektwirkungen im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse. Für die hier betrachtete Projektbewertung von Unter- und Außenelbe wurde im Zusammenhang mit vorsichtigen, auf der sicheren Seite liegenden Annahmen, davon ausgegangen, dass auch die Maßnahme Außenweser realisiert wird. Die sich ergebenden Interdependenzen wurden also mit berücksichtigt. Das Ergebnis zeigt, dass das geplante Vorhaben Unter- und Außenelbe mit einem Nutzen/Kosten-Verhältnis über 12 hochwirtschaftlich ist. Auch unter Berücksichtigung des Baus des Jade-Weser-Ports liegt das Nutzen/Kosten-Verhältnis über 4. Die dabei zugrunde gelegten Prognosen, die auf der bis dahin beobachteten Umschlagsentwicklung der großen Häfen in der Nordrange beruhen, sind aus heutiger Sicht eher als zu vorsichtig einzustufen. Dies zeigt sich an der rasanten Entwicklung des Containerumschlags der letzten Jahre, die alle Erwartungen übertrifft.

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?

Grundlage der Planungen ist ein Containerschiff mit einem maximalen Tiefgang von 14,5 m in Salzwasser. Die planerischen Überlegungen sehen für dieses voll abgeladene Bemessungsschiff einen tideabhängigen Verkehr vor. Weitgehend tideunabhängig, also fast zu jeder Zeit, soll ein Verkehr mit einem Tiefgang von 13,5 m ermöglicht werden.

Die heute vorhandenen Verhältnisse erlauben etwa 1,0 m geringere Tiefgänge. Bezogen auf Salzwasserhältnisse betragen die derzeitigen Maximaltiefgänge auf der Unter- und Außenelbe 12,5 m im tideunabhängigen Verkehr und 13,5 m im tideabhängig auslaufenden Verkehr. Tideabhängig einkommend sind heute unter Ausnutzung der einlaufenden Tide Tiefgänge bis maximal 14,8 m möglich.

Die volkswirtschaftliche Rentabilität der geplanten Maßnahmen wurde mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung belegt. Hierbei sind Prognosen zur künftigen weltweiten Flottenstruktur sowie zum künftigen Reederverhalten und die erwarteten Wirkung jeweils ohne und mit Realisierung der Maßnahmen wesentliche Grundlage.

Beobachtungen zum aktuellen Reederverhalten und zu möglichen Schiffstiefgängen für Hamburg auf der Tidewelle von See kommend anlaufende Schiffe sind nicht geeignet, unmittelbare Schlussfolgerungen auf künftige Anforderungen oder auf mögliche Schiffstiefgänge für von Hamburg gegen die Tidewelle abgehende Schiffe zu ziehen.

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?

Ein Vergleich der zurückliegenden realen Abladetiefen mit den Konstruktionstiefgängen ist ohne größere Bedeutung für die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit der geplanten Fahrrinnenanpassung.

Die gefragten Daten werden in den Häfen aufgezeichnet. Eine Abfrage und Aufbereitung dieser Daten war in der kurzen Frist nicht möglich.

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 Fahrrinne nicht erreichen?

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

Von einer Verbesserung der Fahrrinnenverhältnisse sind Schiffe der Panamax-Klasse (4 500 TEU bzw. 65 000 tdw) signifikant begünstigt, selbst kleinere Fahrzeuge erzielen Vorteile. In der weltweit operierenden Containerschiffsflotte wird sich voraussichtlich die Schiffsklasse mit rund 8 000 TEU Tragfähigkeit als gebräuchlichste Klasse im interkontinentalen Containerverkehr etablieren. Daher kann davon ausgegangen werden, dass mittel- bis langfristig nahezu der gesamte relevante Schiffsverkehr von und nach Hamburg und Brunsbüttel Nutzen erzielen kann.

5. Wie groß ist der Anteil der Frachter, die Hamburg voll beladen anlaufen?

Eine volle Abladung auf den Konstruktionstiefgang ist eher selten zu beobachten. Die Gründe hierfür sind vielfältig, u. a. reedereibedingt und Fahrwasserrestriktionen geschuldet. Bei letzterem ist auch zu berücksichtigen, dass die mittleren Tideniedrigwasserverhältnisse bei 50 Prozent der Tiden unter- und überschritten werden, was wiederum ein Kriterium für die reedereibedingte Auslastung ist.

Diese Effekte spiegeln sich in den geplanten Ausbauzielen wieder.

6. Wie groß ist der Anteil der Frachter, die schon in anderen europäischen Häfen entladen, bevor sie Kurs auf Hamburg nehmen?

Es kann davon ausgegangen werden, dass die ganz überwiegende Mehrheit der Hamburg anlaufenden Containerschiffe zuvor einen anderen europäischen Hafen anläuft, um dort Ladung zu löschen und aufzunehmen.

7. Wie hoch sind die den Hamburger Hafen anlaufenden Frachter tatsächlich ausgelastet?

Die gefragten Daten werden in den Häfen aufgezeichnet. Eine Abfrage und Aufbereitung dieser Daten ist in der für eine Kleine Anfrage gesetzten Frist nicht möglich. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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?

Die Genehmigung vorgezogener Teilmaßnahmen ist gemäß § 14 Abs. 2 Wasserstraßengesetz im Wege der vorläufigen Anordnung möglich, wenn das Planfeststellungsverfahren eingeleitet ist und die weiteren im Gesetz genannten Voraussetzungen vorliegen. Ob Letzteres der Fall ist, obliegt der Prüfung und Bewertung der unabhängigen Planfeststellungsbehörde.

9. In welcher Tiefe waren die verschiedenen Elbtunnelröhren (Autobahn 23) ursprünglich geplant, und in welcher Tiefe befinden sie sich tatsächlich?

Die verschiedenen Höhenlagen der Elbtunnelröhren (Autobahn A 7) ergeben sich wie folgt:

Die Röhren 1 bis 3 des Elbtunnels wurden im Jahr 1975 in Betrieb genommen. Die Oberkante des Baukörpers der 1. bis 3. Röhre liegt im Tiefpunkt bei –20,43 m NN. Die Oberkante des Schutzbauwerkes gegen Schiffsstoß und Ankerwurf liegt um 1,50 m höher.

Die 4. Röhre des Elbtunnels wurde im Jahr 2002 in Betrieb genommen. Die Oberkante der Tunnelkonstruktion liegt im Tiefpunkt bei –27,96 m NN.

10. Welche Begrenzung für eine weitere Vertiefung der Elbe ergibt sich durch die Elbtunnelröhren?

Die bei der Antwort zu Frage 9 genannte Höhenlage des Schutzbauwerks für den Bundesautobahn A 7-Elbtunnel war eine von mehreren bei den Planungen der Fahrrinnenanpassung zu berücksichtigenden Randbedingungen. Die definierten Ausbauziele werden durch die gewählte Ausbauvariante im vollen Umfang erreicht.

11. Welche Begrenzungen des Schiffsverkehrs gibt es bei der Unterquerung der Köhlbrandbrücke?

Die Durchfahrtshöhe der Köhlbrandbrücke beträgt bei mittlerem Tideniedrigwasser 54,50 m. In Fahrrinnenmitte beträgt die maximale Durchfahrtshöhe 54,90 m.

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?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die für die Fahrrinnenanpassung definierten Ausbauziele werden durch die gewählte Ausbauvariante im vollen Umfang erreicht. Über die derzeit geplante Fahrrinnenanpassung hinaus sind der Bundesregierung keine weiteren Planungen bekannt.

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?

Für die Röhren des Hamburger Bundesautobahn-Elbtunnels besteht auch durch die geplante Fahrrinnenanpassung kein Risiko. Hier wurde im Zuge der vorherigen Fahrrinnenanpassung (1999) ein Schutzbauwerk gegen die Folgen von (Not-)Ankerwürfen und Schiffshavarien errichtet.

Im Zuge der Maßnahmenplanung wurden in einem Gutachten alle erdverlegten Kreuzungsbauwerke (Düker) hinsichtlich möglicher vorhabensbedingter Betroffenheiten untersucht. Für einige Düker wurden die nach Herstellung der neuen Solltiefen verbleibenden Überdeckungshöhen über dem Bauwerk als gering bewertet, so dass eine Gefährdung dieser Düker durch (Not-)Ankerwurf oder Schiffsanprall (bei Havarien) nicht ausgeschlossen werden konnten. Vor diesem Hintergrund sollen für die betroffenen Kreuzungsbauwerke geeignete Sicherungs- und/oder bauliche Anpassungsmaßnahmen geprüft und ggf. veranlasst werden. Entsprechende Untersuchungen sind bereits eingeleitet.

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?

Die Wartezeitberechnungen für unterschiedliche Schiffsgrößen und deren zugehörige maximale Abladetiefgänge sowie deren jeweils mögliche tideunabhängigen Abladetiefgänge erfolgte für den Ist-Zustand und den Plan-Zustand, für See-Ausgang und See-Eingang mit einem Simulationsmodell, welches den Tideverlauf und die Fahrpläne der ein- und auslaufenden Schiffe mit deren in den jeweiligen Revierstrecken möglichen Schiffsgeschwindigkeiten abbildet.

Diese Simulationen zeigen für den Ist-Zustand: beispielweise tritt schon bei Panamax-Schiffen (4 500 TEU) bei einem Abladetiefgang von 13,5 m eine durchschnittliche Wartezeit von 105 Minuten (1,75 Stunden) im See-Eingang und von 254 Minuten (4,2 Stunden) im See-Ausgang auf. Bei größeren Post-Panamax-Schiffen (bis 6 000 TEU) mit 13,5 m Abladetiefgang steigen die maximalen Wartezeiten schon auf 432 Minuten (7,2 Stunden) bzw. 697 Minuten (11,5 Stunden) an. Für Mega-Schiffe (bis 12 000 TEU) wäre bei einer Teilabladung von 13,5 m ein tideabhängiges Einlaufen noch möglich, ein Verlassen des Hafens seewärts wäre jedoch nicht mehr möglich.

16. Wie lässt sich bei den ermittelten Wartezeiten zweifelsfrei ein Bezug zu angeblich mangelndem Tiefgang herstellen?

Wie in Antwort zu Frage 15 exemplarisch dargestellt, errechnen sich für den Ist-Zustand tidebedingte Wartezeiten, die für die künftig verkehrende Flotte, insbesondere im ausgehenden Verkehr, nicht vernachlässigbar sind. Bei größeren Wartezeiten, die tideabhängig im Einzelfall auch deutlich höher als der Durchschnittswert sein können, kommt es zu Unregelmäßigkeiten der weltweiten

Rundläufe, die zu Anpassungsstrategien der Reeder führen werden. In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur geplanten Maßnahme wurde angenommen, dass ab einer mittleren Wartezeit von 90 Minuten pro Schiffsanlauf Reeder-Reaktionen zu erwarten sind, die insbesondere zu Ladungsverlagerungen, regelmäßig verbunden mit zusätzlichen Hinterlandtransportkosten, führen.

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?

Die Fragen 17 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das geplante Vorhaben sind ausschließlich Wartezeiten und deren Wirkungen zugrunde gelegt, die aus Fahrwasserrestriktionen resultieren. Eine Berücksichtigung von Wartezeiten, die anderen Ursachen geschuldet sind, wäre bei einer Bewertung von Maßnahmen, die Fahrwasserrestriktionen betreffen, methodisch nicht korrekt. Insoweit kann es dahingestellt bleiben, welche Restriktionen an anderer Stelle zu Wartezeiten führen können.

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?

Messbare Manöver, wie ein Aufstoppen, werden vom Reeder und von der Schiffsführung vermieden. Bei drohenden Wartezeiten infolge Fahrwasserrestriktionen werden in der Regel Ausweichstrategien angewendet, beispielsweise Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten oder Routenwahländerung, daher sind gemessene Wartezeiten nicht aussagekräftig.

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?

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für das geplante Vorhaben wurde nach der verkehrsträgerübergreifend einheitlichen Methodik der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführt. Kern der Bewertungsmethodik ist, alle Effekte und Wirkungen einer Maßnahme zu quantifizieren und auf der Basis volkswirtschaftlicher Bewertungsansätze zu monetarisieren. Dieses Verfahren mit seinem Qualitätsniveau ist nach Ansicht der Bundesregierung State of the Art für den Nachweis gesamtwirtschaftlicher Nutzen von Infrastrukturmaßnahmen.

Die aktuelle Erkenntnisbasis zeigt, dass dabei der Nutzen aber deutlich unterschätzt wird, da die NKU nur von 9,5 Mio. TEU Umschlag im Jahr 2015 ausging. Diese Prognose wurde im Jahr 2006 mit 8,9 Mio. TEU Umschlag schon fast erreicht. Die aktuelle Umschlagprognose geht von über 18 Mio. TEU für 2015 aus. Daher würden die Nutzen auf der aktuellen Umschlagprognose basierend noch deutlich höher ausfallen als in der vorliegenden NKU.

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 Ableichtungen kritischer Containerfrachten infrage kommt, und wenn ja, wie begründet die Bundesregierung dies?

Das geplante Vorhaben weist eine hohe volkswirtschaftliche Rentabilität auf. Der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung liegt die Annahme zu Grunde, dass ein gleichwertiger Ausbau der Außenweser erfolgt ist. Der volkswirtschaftliche Nutzen überwiegt die Investitionskosten auch unter Berücksichtigung des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven sehr deutlich.

Die Bundesregierung ist vor dem Hintergrund der Prognose für die Seehäfen und zur Stärkung der Wettbewerbsposition des deutschen Seehafenstandortes von der wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit der Realisierung sowohl der Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser als auch der Realisierung eines Tiefwasserhafens überzeugt.

23. Wann könnte das geplante Schienenprojekt Y-Trasse frühestens in Betrieb gehen?

Mit der Aufnahme in den Entwurf des Investitionsrahmenplanes 2006 bis 2010 (IRP) hat die Bundesregierung eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung dieses Schienenprojekts geschaffen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die erforderlichen planerischen Voraussetzungen schaffen und die notwendigen planungsrechtlichen Verfahren einleiten werden. Eine zeitliche Einordnung der Inbetriebnahme ist derzeit nicht möglich.

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?

Die Y-Trasse ist eine wesentliche Voraussetzung für die Entmischung der schnellen und langsamen Verkehre im norddeutschen Raum. Die Neubaustrecke wird zur Freisetzung von Kapazitäten auf den bestehenden Strecken führen, die dem Schienengüterverkehr zugute kommen werden. Zur Entlastung sind weitere Ausbaumaßnahmen in den Eisenbahnknoten erforderlich. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat für den Schienenknoten Bremen eine Studie zum Abschluss gebracht. Damit wurde der Ausbaubedarf definiert und der erforderliche Nachweis der Wirtschaftlichkeit erbracht. Eine weitere Studie zur Ermittlung des Ausbaufumfangs für den Knoten Hamburg wurde im Februar 2007 in Auftrag gegeben. Beide Schienenknoten wurden im Entwurf des IRP berücksichtigt.

25. Wie bewertet die Bundesregierung das vom VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Niedersachsen vorgelegte Alternativkonzept einer Güterbahn statt der Y-Trasse?

Im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens, das von Juni 1999 bis März 2001 von der Bezirksregierung Lüneburg durchgeführt wurde, hat die Deutsche Bahn AG mehrere Trassierungsvarianten auf ihre verkehrlichen und betriebswirtschaft-

lichen Auswirkungen überprüft. Der vom VCD empfohlene Ausbau der vorhandenen Strecken Buchholz–Soltau und Soltau–Langenhagen bzw. der OHE-Strecke Soltau–Celle war in diese Analysen einbezogen. Letztlich konnten diese Alternativen nicht die erforderlichen Effekte erzielen.

26. Mit welcher Begründung ist die öffentliche Finanzierung später privatwirtschaftlich betriebener Hafeninfrastruktur zu rechtfertigen?

Für die Hafeninfrastruktur, d. h. auch für die infrastrukturelle Ausstattung ihrer Seehäfen und die Gebührengestaltung für die Nutzung der Hafeninfrastruktur sind die Küstenländer bzw. Kommunen zuständig.

Der Bund ist für die seewärtige und landseitige Anbindung der Seehäfen (Hinterlandanbindungen) zuständig.

Die Struktur der Seehäfen in Deutschland beruht auf unterschiedlichen Hafenbetreiber- und Finanzierungsmodellen. In der Regel werden die Hafeninfrastrukturkosten (allgemeine Hafeninfrastruktur) durch die Hafenbetriebsgesellschaften, die Hafensuprastruktur von den Hafenumschlagbetrieben getragen.

Die Finanzierungsstruktur in Seehäfen der EU bzw. weltweit ist unterschiedlich. Es gibt sowohl öffentliche als auch private Strukturen (z. B. in Großbritannien) als auch Mischformen. Zu Finanzstrukturen der Seehäfen in der EU hat die EU-Kommission im Juni 2006 einen Bericht vorgelegt.

27. Mit welchen jährlichen Unterhaltungskosten (Hafenzufahrt, Infrastruktur, Hinterlandanbindung, Küstenschutz) ist für die Zeit nach der nächsten Elbvertiefung zu rechnen, und wer übernimmt diese Kosten?

Die Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterelbe sowie die verschiedenen Hinterlandanbindungsvorhaben werden grundsätzlich nach der gleichen einheitlichen Methodik der Bundesverkehrswegeplanung bewertet. Der methodische Grundsatz ist dabei, dass jedem getrennt realisierbaren Vorhaben nur die Kosten und Nutzen zugerechnet werden, die aus dem jeweiligen Vorhaben selbst resultieren. Ausbaubedingt ist vorübergehend von einer Erhöhung der Unterhaltungsbaggermengen auszugehen. Diese wurden in der NKU berücksichtigt.

Es gibt in den Bestandsnetzen kein definiertes besonderes Netz für den Verkehr von und zu den Seehäfen (Hinterlandverkehr). Der Hinterlandverkehr wird über ein weit verzweigtes Netz und teilweise über große Entfernungen durchgeführt. Dabei nimmt der Hinterlandverkehr nur einen Teil des Gesamtverkehrs ein. Dies gilt gleichermaßen für Alternativszenarien. Deshalb kann für Hinterlandanbindungen keine Aussage zu maßnahmebedingten Unterhaltungskosten getroffen werden.

Für die Schienenwege liegen der Bundesregierung im Übrigen generell keine Angaben über zu erwartende Instandhaltungskosten vor. Für die Instandhaltung und deren Finanzierung tragen gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz allein die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die Verantwortung.

Die Unterhaltung der Hafeninfrastruktur und der Küstenschutzanlagen fallen in die Zuständigkeit der Länder. Der Bundesregierung sind die Unterhaltungskosten hierfür nicht bekannt. Nach Auffassung des Vorhabenträgers bestehen keine Auswirkungen der geplanten Fahrrinnenanpassung auf den Küstenschutz.

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?

Der Ende Oktober 2006 vorgestellte Entwurf des IRP von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes enthält zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen und der seewärtigen Zufahrt des Seehafens Hamburg die nachfolgend genannten Projekte. Planungsansätze für den Zeitraum 2011 bis 2015 sind nicht Bestandteil der aktuellen Investitionsplanung.

1. Schienenprojekte:

- Neubaustrecke/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover,
- Ausbaustrecke Hamburg–Lübeck,
- Ausbaustrecke Stelle–Lüneburg.

Diese Projekte haben ein Investitionsvolumen von 1,7 Mrd. Euro. Hiervon sind rund 350 Mio. Euro bis 2010 berücksichtigt, das entspricht 6,1 Prozent der im IRP für Schienenprojekte vorgesehenen Investitionen.

- Ausbau des Knotens Hamburg

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Knoten Hamburg ist Bestandteil der Position „Ausbau von Knoten (2. Stufe)“. Im Rahmen einer Studie zum Knoten Hamburg wird der erforderliche Ausbaubedarf derzeit ermittelt.

2. Bundesfernstraßenprojekte:

- Erweiterung der Autobahn A 1 Hamburg–Bremen,
- Erweiterung der Autobahn A 7 in Hamburg,
- Neubau der Autobahn A 26 Hamburg–Stade.

Diese Projekte haben ein Investitionsvolumen von 600 Mio. Euro, das entspricht 2,6 Prozent der im IRP für Bundesfernstraßenprojekte vorgesehenen Investitionen.

3. Bundeswasserstraßen

- Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe

Das Investitionsvolumen des Bundes beträgt rund 248 Mio. Euro. Hiervon sind 144 Mio. Euro bis 2010 berücksichtigt, das entspricht 4,4 Prozent der im IRP für Bundeswasserstraßenprojekte vorgesehenen Investitionen.

Hafeninfrastruktur

Investitionen in die Hafeninfrastruktur ist Angelegenheit der Länder. Auf der 5. Maritimen Konferenz ist im Hafenworkshop eine Ausbausumme der Küstenländer von 4,3 Mrd. Euro bis 2012 genannt worden.

29. Prüft die Bundesregierung auch alternative Finanzierungsmöglichkeiten für Hafenausbau- und Anbindungsmaßnahmen, und wenn ja, welche?

Die Finanzierung von Infrastrukturprojekten des Bundes erfolgt zur Zeit über den Bundeshaushalt, ggf. unter Einbeziehung von Mitteln aus der LKW-Maut.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

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 Nettohafencosten (Differenzen zwischen den hafengebundenen Ausgaben und Einnahmen) im jeweils dreistelligen Millionenbereich jährlich (Finanzbericht Bremen 02/02)?

Aus Infrastrukturmaßnahmen resultierende volkswirtschaftliche Nutzen unterliegen einer anderen Perspektive und Abgrenzung als Differenzbeträge zwischen hafengebundenen Ausgaben und Einnahmen. Ein Vergleich unterschiedlicher Identitäten wäre methodisch unzulässig und würde zu keinerlei Erkenntnisgewinn führen.

32. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung für und was gegen eine stärkere Nutzerfinanzierung der Hafeninfrastruktur?

Die Frage einer stärkeren Nutzerfinanzierung der Hafeninfrastruktur ist aufgrund der o. g. Zuständigkeiten vorrangig von den Küstenländern zu beantworten. Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen setzt sich die Bundesregierung für einheitliche Rahmenbedingungen und transparente Strukturen innerhalb der EU ein.

33. Wie hoch ist die (vor allem aus Hafengebühren und sonstigen Abgaben der Nutzer erzielte) Refinanzierungsquote der Hafenausgaben in Hamburg?

Aufgrund der o. g. Länderzuständigkeit liegen der Bundesregierung dazu keine Informationen vor.

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 Beihilferegulungen (insbesondere zur Finanzierung von Seehafeninfrastrukturen) fordert sie konkret ein, welche Initiativen gehen von ihr aus?

Die Bundesregierung setzt sich in der EU seit jeher für transparente und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen ein. Sie arbeitet eng mit den Küstenländern zusammen. Das deutsche Interesse ist dabei auf die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen Staat und Anbietern von Hafendiensten in der EU und auf die Einforderung verbindlicher Beihilfeleitlinien für Hafeninfrastrukturen ausgerichtet.

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?

Der Bundesregierung sind keine künstlich verbilligten Schiffsverkehre bekannt. Der weltweite Containerboom hat in den letzten Jahren allerdings erheblich zu einer Stärkung des Schifffahrtsstandortes Deutschland beigetragen und generiert Wirtschaftswachstum, Arbeitsplätze und Wertschöpfung. Davon profitieren zahlreiche Branchen und Sektoren sowohl an der Küste als auch weit im Landesinneren. Rund 300 000 Arbeitsplätze sind direkt und indirekt hafenabhängig. In den letzten Jahren wurden allein bei den Reedereien und Maklerunternehmen mehr als 5 000 neue, hochwertige Landarbeitsplätze geschaffen.

