

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Harry Carstensen (Nordstrand), Dietrich Austermann, Otto Bernhardt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/3565 –**

Verkehrsversorgung der Insel Amrum

Amrum gehört nicht nur zu den schönsten und stark besuchten Inseln im Nordfriesischen Wattenmeer, Amrum hat auch durch seine Lage eine bedeutende Funktion im Küstenschutz der Westküste Schleswig-Holsteins.

Amrum wird jährlich besucht von ca. 250 000 Feriengästen, die rund 1,4 Millionen Übernachtungen auf der Insel buchen. 2 500 Insulaner haben, ebenso wie die Gäste und die Einwohner anderer Orte auf dem Festland, einen Anspruch auf eine funktionierende Verkehrsanbindung.

Amrum hat auf Grund seiner Lage im Nationalpark, auf Grund seines Rufs als ruhige Ferieninsel und auch im Sinne von sanftem Tourismus auf Verkehrsanbindungen aus der Luft bewusst verzichtet. Somit ist Amrum in seiner gesamten Versorgung ausschließlich auf den Fährverkehr vom Festland angewiesen. Wenn keine Probleme im Fahrwasser auftreten, dauert die Fahrt zwischen 1,5 und 2 Stunden.

Eine ungestörte und reibungslose Verkehrsanbindung, die auch für Krankentransporte genutzt wird, ist gerade wegen der schon jetzt zeitaufwendigen Fahrt und der Fähre für die Insel unverzichtbar, wenn die Struktur der Insel sowie die Einkommens-, Beschäftigungs- und Lebensmöglichkeiten der Bewohner erhalten bleiben sollen.

Amrum ist dringend angewiesen auf ein ständig tidenunabhängiges Fahrwasser und die entsprechenden Anlegemöglichkeiten, auch, damit Zu- und Abfahrten überhaupt geplant werden können.

Für den Unterhalt des Fahrwassers als Bundeswasserstraße ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zuständig. Die Bundeswasserstraße „Amrumer Fahrwasser“ mit der Zufahrt zum Hafen Wittdün ist schon jetzt stellenweise versandet und droht weiter zu versanden. Die einzige Möglichkeit, das Fahrwasser und die Zufahrt zum Hafen tief genug zu erhalten, ist die Ausbaggerung in der Bundeswasserstraße. Kostengünstig hätte dieses jetzt im Rahmen und in Kombination mit der Sandvorspülung zum Küstenschutz auf Föhr geschehen können.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27. Juni 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung

In obiger Angelegenheit wurde durch den Bürgermeister der Gemeinde Norddorf (Insel Amrum) Volkert Peters, den Vorsitzenden des Innen- und Rechtsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages, Heinz Maurus und durch den Wirtschaftsminister des Landes Schleswig-Holstein Dr. Bernd Rohwer, der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Reinhard Klimmt angeschlossen.

In allen Antwortschreiben ist mitgeteilt worden, dass eine Fahrwasserbaggerung zu Lasten des Bundes aus wirtschaftlichen Gründen nicht durchgeführt werden kann.

1. Wer hat hinsichtlich der Ausbaggerung des „Amrumer Fahrwassers“ an der Einfahrt zum Fähr- und Versorgungshafen Wittdün auf Amrum ein verkehrswirtschaftliches Gutachten in Auftrag gegeben?

Die Anpassung der Bundeswasserstraßen durch Betriebs- und Unterhaltungsbaumaßnahmen an die Verkehrsentwicklung ist eine ständige Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Um den Ressourceneinsatz nach den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu steuern hat das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning die Voraussetzungen für einen Ausbau des Fahrwassers nach Amrum für einen vollständig tideunabhängigen Fährschiffsverkehr nach Nutzen-Kosten-Kriterien verkehrswirtschaftlich untersucht.

2. Welche Fragen sollten durch das Gutachten beantwortet werden?

Die Untersuchung befasst sich mit der Frage der vermeidbaren verkehrsbezogenen Nachteile und deren monetären Bewertung. Darüber hinaus wurden die Kosten einmaliger und periodischer Baggerungen ermittelt, die für die Herstellung und Erhaltung eines zu jederzeit tideunabhängigen Fährschiffsverkehrs zu erwarten sind.

3. Wer hat dieses Gutachten erstellt und welche Alternativen hat es unter möglichen Gutachtern gegeben?

Die Untersuchung hat das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning (siehe auch Antwort zu Frage 1) durchgeführt. Zur Einschaltung externer Gutachter besteht für den Bund im Hinblick auf eine verkehrsbezogene Bewertung der Maßnahme keine Veranlassung.

4. Welche Vorgaben hat der Gutachter durch den Auftraggeber erhalten?

Die Vorgaben bzw. Elemente der Untersuchung sind bei der Antwort zu Frage 2 bereits erläutert.

5. Zu welchem Ergebnis kommt das Gutachten?

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass der erzielbare verkehrswirtschaftliche Nutzen in keinem angemessenen Verhältnis zu den Kosten steht ($N/K = 0,66$), d. h. unterhalb der Rentabilitätsschwelle liegt.

6. Teilt die Bundesregierung die Bewertungen in dem Gutachten und wo weicht sie in ihrer Bewertung vom Gutachten ab?

Das nordfriesische Wattengebiet wird von den Naturkräften wie Ebbe und Flut und den dadurch bedingten Wasserstandsschwankungen und Strömungen geprägt, die gestaltend auf den Verlauf der Schifffahrtswege zu den Inseln und Halligen wirken. Aufgrund der ständigen morphologischen Veränderungen sind die Schifffahrtswege nicht lage- und tiefenstabil, und ihre Kennzeichnung wird von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ständig angepasst. Im Wattengebiet ist die Schifffahrt in der Regel tideabhängig und hat die natürlichen hydromorphologischen und meteorologischen Bedingungen zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf das Ergebnis der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung wird ein Ausbau der Zufahrt nach Amrum mit den unumgänglichen anschließenden Folgebaggerungen für die Fahrwasserunterhaltung zu Lasten des Bundeshaushaltes nicht für vertretbar gehalten.

7. Wurden die Interessen der Inselbewohner in der Fragestellung und werden sie im Gutachten selbst ausreichend berücksichtigt?

Die Untersuchung gemäß Frage 5 ist nach einer volkswirtschaftlichen Methodik erstellt.

8. Auf welche Daten stützt der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen seine im Schreiben vom 11. April 2000 an den Bürgermeister der Gemeinde Norddorf geäußerte Aussage, nach der einer Finanzierung von Ausbau und Unterhaltung einer tidenfreien Zufahrt nach Amrum nicht entsprochen werden kann?

Die Aussagen stützen sich auf die verkehrswirtschaftliche Untersuchung.

9. Zu welchem Ergebnis kamen die morphologischen, nautischen und technischen Untersuchungen des zuständigen WSA Tönning und der Bundesanstalt für Wasserbau hinsichtlich der Möglichkeit zur Stabilisierung des alten Fahrwassers und zur Einrichtung eines neuen Fahrwassers unter Einbeziehung einer vom Land Schleswig-Holstein erwogenen Sandentnahme für Küstenschutzmaßnahmen?

Dauerhaft stabile Fahrwasserverhältnisse sind bei den komplexen hydrodynamischen Zuständen im Zufahrtsbereich nach Amrum nicht zu erwarten. Grundsätzlich besteht die Tendenz zur neuerlichen Versandung. Der Ausbau des Fahrwassers und eine damit verbundene Vergrößerung des Rinnenquerschnittes würde in der Flut- und in der Ebbephase zu einer Verminderung der Strömungs-

geschwindigkeiten und zu einer Sentimentation führen, bis ein natürlicher morphologischer Gleichgewichtszustand wieder hergestellt ist.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 hingewiesen.

10. Warum ist die Chance einer kostengünstigen Ausbaggerung in Kombination mit der oben erwähnten Küstenschutzmaßnahme nicht ergriffen worden?

Küstenschutzmaßnahmen und die Entscheidung über deren Art und Umfang obliegen dem Land Schleswig-Holstein. Die öffentliche Ausschreibung für diese Maßnahme hatte zum Ergebnis, dass eine Ausbaggerung in Kombination mit der Küstenschutzmaßnahme nicht wirtschaftlich ist.

11. Wann rechnen die Sachverständigen der Bundesregierung damit, dass der Zustand im besagten Fahrwasser durch weitere Versandung unhaltbar wird und dann eine Ausbaggerung unbedingt notwendig wird?

Nach langfristigen Beobachtungen ist das Amrumer Fahrwasser wiederkehrend hinreichend tief. Vollständige Versandungen des Prils sind wegen der tidebedingten ein- und ausströmenden Wassermengen nur unter gleichzeitiger Neubildung einer anderen Rinne möglich. Zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs werden Verkehrssicherungspeilungen ausgeführt und die Schifffahrtszeichen ständig den morphologischen Veränderungen angepasst.

12. Wie hoch wären die Kosten vergleichbarer Ausbaggerungen allein und in Kombination mit der Küstenschutzmaßnahme gewesen, und wie viel öffentliche Mittel hätten durch eine solche Kombination der Maßnahmen eingespart werden können?

Wie in der Antwort zu Frage 10 bereits erläutert, hat die vom Land Schleswig-Holstein durchgeführte Ausschreibung ergeben, dass eine Kombination von Küstenschutzmaßnahme und Ausbaggerung des Amrumer Fahrwassers teurer als eine separate Baggermaßnahme ist. Geschätzt werden Kosten für eine Erstbaggerung auf ca. 250 000 DM.

13. Hat die Bundesregierung die ökonomischen Auswirkungen eines tidenabhängigen Fährverkehrs für die Insel Amrum und für den Verkehrsträger (Wyker Dampfschiffs-Reederei) berücksichtigt?

In der Bundesverkehrswegeplanung angewandte Methode werden alle aus einer erwogenen Investition präsentierenden Effekte berücksichtigt.

Durch die geringe Anzahl der Beeinträchtigungen (in 1999: 47 von 5 414 Fahrten d. h. weniger als 1 %) des Fährverkehrs sind deren ökonomische Auswirkungen für die Insel Amrum nicht in einer bewertungsrelevanten Größenordnung.

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die möglichen Folgen und wie beabsichtigt sie, diese so gering wie möglich zu halten?

Eine gezielte Subventionierung – z. B. der Wyker-Dampfschiffs-Reederei (WDR) – ist zu Lasten des Wasserstraßenhaushaltes nicht zulässig. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 13 verwiesen.

15. Wer ist nach Ansicht der Bundesregierung für die Sicherstellung der ungestörten Versorgung der Insel über eine Bundeswasserstraße zuständig?

Für die Versorgung der Insel ist das Land zuständig. Der Umfang der Unterhaltung der Bundeswasserstraße ergibt sich aus § 8 WaStrG; die Unterhaltung der Wassertiefe umfasst danach „nur die Erhaltung der Schiffbarkeit, soweit es wirtschaftlich zu vertreten ist“.

16. Welche Aufgabe hatte der Mitarbeiter der WSA Nord-West in Aurich, der sich vor wenigen Wochen dienstlich auf Amrum aufhielt und damit zitiert wird, dass er eine wissenschaftliche Arbeit über die Problematik „Wittdüner Hafeneinfahrt“ erstellen sollte?

Es handelt sich um einen Baureferendar der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der sich im Rahmen einer häuslichen Prüfungsarbeit mit der Zufahrtssituation zum Fähranleger Wittdün zu befassen hatte, wobei die Aufgabenstellung zum Teil fiktiven Charakter mit wesentlich ungünstigeren Fahrwasserhältnissen hat. Eine Vergleichbarkeit zur aktuellen Situation ist somit nicht gegeben.

17. Von wem ist eine solche Arbeit in Auftrag gegeben worden und wozu sollte sie dienen?

Die Aufgabe wurde vom Oberprüfungsamt des Bundes für die höheren technischen Verwaltungsbeamten als häusliche Prüfungsarbeit im Rahmen einer zweiten Staatsprüfung gestellt.

18. Ist diese Arbeit abgeschlossen und welches Ergebnis hat sie gebracht?

Die Arbeit ist abgeschlossen (siehe Antwort zu Frage 16). Als Teil des laufenden Prüfungsverfahrens steht sie für eine Veröffentlichung nicht zur Verfügung.

