

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulla Jelpke, Eva Bulling-Schröter
und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/9924 –**

Aufschüttung der Elbe im Mühlenberger Loch für den Bau des Airbus A380 und A400M

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Mühlenberger Loch ist eine von zahlreichen Vogelarten genutzte, gering durchströmte Bucht der Elbe mit tidebeeinflussten Vorland- und Süßwasserswattflächen sowie Auenböden. Es ist gegenüber der Kommission der Europäischen Gemeinschaft als Europäisches Vogelschutzgebiet im Sinne der Richtlinie 79/409/EWG des Rates der Europäischen Union vom 2. April 1979 – Vogelschutz-Richtlinie – gemeldet. Es ist zudem dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit als potenzielles Gebiet nach der Richtlinie 92/34/EWG des Rates der Europäischen Union vom 21. Mai 1992 – Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie – gemeldet.

Mit Planfeststellungsbeschluss „DA-Erweiterung A3XX“ vom 8. Mai 2000 der Freien und Hansestadt Hamburg wurden die maßgeblichen rechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des Werksgeländes der EADS Airbus GmbH in Hamburg-Finkenwerder geschaffen, um dort die Fertigung des Großraumflugzeuges A3XX zu ermöglichen. Darüber hinaus soll dort auch die Endmontage des umstrittenen Militärluftfahrzeuges A400M erfolgen. Vorgesehen ist dazu u. a. die Verfüllung einer Teilfläche des Mühlenberger Lochs.

Das Mühlenberger Loch war zuvor als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen, die vom Planfeststellungsbeschluss betroffene Teilfläche wurde jedoch durch eine Änderungsverordnung aus dem Landschaftsschutzgebiet herausgenommen.

Nachdem Privatpersonen und Naturschutzverbände Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss erhoben hatten, ordnete die Freie und Hansestadt Hamburg in ihrer Eigenschaft als Planfeststellungsbehörde am 21. Juli 2000 die sofortige Vollziehung auch für die Verfüllung einer Teilfläche des Mühlenberger Lochs an. Einem Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gab das Verwaltungsgericht Hamburg statt. Diesen vorläufigen Baustopp hob das Hamburgische Obergericht jedoch wieder auf. Eine hiergegen eingelegte Verfassungsbeschwerde wurde vom Bundesverfassungsgericht aus

formalen Gründen nicht zur Entscheidung angenommen. Die Klagen sind in der Hauptsache noch anhängig.

In ihrer Stellungnahme vom 19. April 2000 hatte die EU-Kommission – Presseberichten zufolge auf Grund einer Intervention des Bundeskanzlers (vgl. SPIEGEL Nr. 11/2002, S. 38 ff.) – die negativen Auswirkungen des Projekts auf das Mühlenberger Loch aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses für gerechtfertigt gehalten. Die Kommission war dabei davon ausgegangen, dass entsprechend den Vorschriften aus der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der Eingriff durch die Teilzuschüttung des Mühlenberger Lochs ausgeglichen würde durch die zeitgleiche oder zumindest zeitnahe Bereitstellung von Ausgleichsflächen. Die Freie und Hansestadt Hamburg hatte hierfür unter anderem die auf der schleswig-holsteinischen Elbseite liegende Haseldorfer Marsch vorgesehen. Das Schleswig-Holsteinische Verwaltungsgericht gab einem hiergegen gerichteten Antrag auf Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes statt. Die dagegen eingelegte Beschwerde wurde vom Schleswig-Holsteinischen Obergericht zurückgewiesen. Denn das betroffene Gebiet der Haseldorfer Marsch bildet nach Ansicht des Gerichts ein höchstwertiges Naturschutzgebiet, welches nicht aufwertungsbedürftig – wohl auch nicht aufwertungsfähig – und somit auch keine geeignete Kompensationsfläche für den Eingriff im Mühlenberger Loch ist. Im Ergebnis fände somit keine Aufwertung der Haseldorfer Marsch statt, sondern ein Austausch zwischen zwei schützenswerten Lebensraumtypen. Selbst wenn der bundesweite Anteil an Ästuarflächen deutlich geringer sei, könne daraus ein zur Veränderung bzw. Vernichtung berechtigender Vorrang gegenüber anderen schutzwürdigen Gebietstypen nicht abgeleitet werden, insbesondere dann nicht, wenn zuvor eine große Ästuarfläche vorhanden war und erst durch die hier zu kompensierende Maßnahme vernichtet worden ist. Eine Kompensationsmaßnahme, die einen weitgehenden Austausch von zwei schutzwürdigen Lebensräumen bewirkt, greife wegen der fehlenden Aufwertungsbedürftigkeit erheblich in die Natur ein und sei somit ungeeignet. Wegen der fehlenden Eignung der Haseldorfer Marsch sei die Freie und Hansestadt Hamburg demnach nicht in der Lage, im Rahmen der zulässigen gesamtbilanzierenden Betrachtung von Eingriff und Kompensationsmaßnahme ein günstiges Ergebnis zu erzielen. Daraus ergebe sich nach summarischer Prüfung die Rechtswidrigkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses.

Das Verwaltungsgericht Hamburg hat darüber hinaus Presseberichten zufolge (vgl. SPIEGEL Nr. 20/2002, S. 32 f.) inzwischen erhebliche Bedenken an der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses auf Grund der mit dem Erweiterungsbauprojekt verbundenen Fluglärmemissionen geäußert.

Nach den Hochwasserkatastrophen dieses Sommers wächst außerdem die Erkenntnis, dass bauliche Maßnahmen, die den natürlichen Verlauf von Flüssen entscheidend verändern, gefährliche Eingriffe in die Natur darstellen und zu Überschwemmungen führen können.

1. Was hat nach Kenntnis der Bundesregierung zu der Entscheidung geführt, den Standort für die Komponentenfertigung und andere Arbeiten im Zusammenhang mit Entwicklung und Bau des Airbus A3XX/380 und anderer Airbustypen in Hamburg zu wählen und nicht in Rostock-Laage oder in anderen Orten in Ostdeutschland?

Die Entscheidung zur Auswahl des Standortes für die Komponentenfertigung und andere Arbeiten im Zusammenhang mit der Entwicklung und dem Bau des Airbus A380 ist eine unternehmerische Entscheidung. Aufgrund der notwendigen Randbedingungen für eine solche Investitionsentscheidung (Anbindung, Know-how aus der bisherigen Airbus-Fertigung etc.) kam nach Abwägung durch das Unternehmen, bei der auch der Standort Rostock-Laage geprüft wurde, letztlich in Deutschland nur der Standort Hamburg in Frage.

2. Trifft es zu, dass sich der Bundeskanzler seinerzeit massiv für den Standort Hamburg eingesetzt hat?

Wenn ja: Welche Erwägungen haben zu diesem Einsatz für Hamburg und nicht für andere Standorte in Ostdeutschland geführt?

Die Entscheidung für den Standort Hamburg wurde vom Unternehmen Airbus aus den zu Frage 1 dargelegten Gründen getroffen.

3. In welcher Höhe sind Entwicklung und Bau des Airbus A3XX/380 und anderer Airbustypen aus Mitteln des Bundeshaushaltes gefördert worden (bitte nach Jahren getrennt auflühren und die jeweiligen Haushaltsstellen nennen)?

In den letzten Jahren wurden die Entwicklungen der Airbusprogramme A320 und A330/340 aus dem Bundeshaushalt gefördert (Haushaltsstelle 0902 892 91). Die Ansprüche des Bundes aus diesen Förderprogrammen wurden in den Jahren 1997 und 1998 seitens Airbus Deutschland GmbH vollständig zurückgezahlt.

Der Vertrag mit Airbus Deutschland GmbH zur Förderung der Entwicklungskosten des A380 durch ein verzinsliches, verkaufsabhängig rückzahlbares Darlehen in Höhe von bis zu 942,61 Mio. Euro wurde im März 2002 geschlossen. Die Auszahlung des Darlehens (Jahrestranchen ab 2002 bis 2013) erfolgt aus dem ERP-Vermögen und geht nicht zu Lasten des Bundeshaushaltes. Für den Fall eines Programmabbruchs enthält der Bundeshaushalt eine entsprechende Verpflichtungsermächtigung zur Absicherung des ERP-Vermögens. Airbus Deutschland hat mit Abschluss des Darlehensvertrages u. a. die Verpflichtungen zur Schaffung von 500 zusätzlichen Arbeitsplätzen in den neuen Bundesländern übernommen.

Die Förderung des Baus bzw. der Produktion eines Flugzeuges ist beihilferechtlich nicht gestattet.

Das Luftfahrtforschungsprogramm des Bundes ist auf Vorhaben der vorwettbewerblichen Forschung und Technologieentwicklung beschränkt. Es wurden daher keine Projekte speziell für die Entwicklung und den Bau des A3XX/380 und anderer Airbustypen gefördert.

4. In welcher Höhe sind Entwicklung und Bau des Airbus A3XX/380 und anderer Airbustypen nach Kenntnis der Bundesregierung aus Mitteln der Europäischen Union gefördert worden (bitte nach Jahren getrennt auflühren und die jeweiligen Haushaltsstellen nennen)?

Das spezifische Luftfahrtforschungsprogramm der Europäischen Union ist auf die Förderung kritischer Technologien und integrierter Plattformvorhaben ausgerichtet. Grundsätzlich beschränkt sich die Förderung auf die vorwettbewerbliche Phase und ist auf die Generierung des europäischen Mehrwerts ausgerichtet. Wie im nationalen Luftfahrtforschungsprogramm sind von der EU keine Mittel speziell für die Entwicklung und den Bau des A3XX/380 bewilligt worden.

5. Sind bereits aus dem Bundeshaushalt Mittel zur Förderung der Entwicklung und des Baus des Militärtransporters Airbus A400M geflossen?

Wenn ja: In welcher Höhe (bitte nach Jahren getrennt aufführen und die jeweiligen Haushaltsstellen nennen)?

Mit der Industrie am Standort Hamburg-Finkenwerder wurden keine Verträge mit dem Ziel der technologischen und konzeptionellen Entwicklungsvorbereitung geschlossen und damit auch keine Mittel aus dem Bundeshaushalt für derartige Leistungen gezahlt.

6. Wie groß ist bei den in den Antworten auf die Fragen 3, 4 und 5 aufgeführten Summen der Anteil der an Empfänger in Hamburg gezahlten Fördermittel (bitte nach Jahren getrennt aufführen)?

Alle Bundesmittel (vgl. Punkt 3) wurden an Airbus Deutschland GmbH (bzw. Rechtsvorgängerin) direkt ausgezahlt.

7. In welcher Höhe sind Mittel aus dem Bundeshaushalt für Programme zur Luftfahrtforschung und zur Entwicklung der Luftfahrttechnologie nach Hamburg gezahlt worden (bitte nach Jahren getrennt aufführen und die jeweiligen Haushaltsstellen nennen)?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) und das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) haben von 1995 bis 1998 gemeinsam die Luftfahrtforschung gefördert. Seit 1999 ist das BMWi für das Luftfahrtforschungsprogramm verantwortlich. An in Hamburg ansässige Unternehmen wurden folgende Mittel im Zeitraum des laufenden Programms bewilligt:

Kap./Titel	1999	2000	2001	2002
09 02/683 94	8 143 T€	12 426 T€	11 711 T€	7 639 T€

Aus der wehrtechnischen Forschung (F&T) sind 1991 ca. 897 000 Euro an die Firma DaimlerChrysler Aerospace nach Hamburg geflossen.

8. Wie groß ist der Anteil der Arbeiten, die am zukünftigen Standort Hamburg-Finkenwerder verrichtet werden sollen, an der Gesamtproduktion des Airbus A380?

Der genaue Anteil der Arbeiten des Standortes Hamburg an der Gesamtproduktion der A380 ist der Bundesregierung nicht bekannt. Nach Mitteilungen des Unternehmens sollen direkt 2000 Arbeitsplätze am Standort Hamburg geschaffen werden.

9. Wie groß ist der Anteil der Arbeiten, die am zukünftigen Standort Hamburg-Finkenwerder verrichtet werden sollen, an der Gesamtproduktion des Airbus A400M?

Der Standort Hamburg-Finkenwerder wird an der Gesamtproduktion des A400M nicht beteiligt. Die Endmontage wird nach heutiger Planung der Firma AIRBUS in Spanien (Sevilla) stattfinden. Der Standort Hamburg-Finkenwerder soll lediglich bei Entwicklungsarbeiten, entsprechend den im Airbus-Konzern

festgelegten Kompetenzzentren, zu einem geringen Anteil beteiligt werden. Dies betrifft z. B. die Entwicklung des Seitenleitwerks.

Die im Vorfeld durchgeführten konzeptionellen Arbeiten für einen neuen Militärtransporter wurden mit der damaligen Firma DASA, Werk Bremen, unter Vertrag genommen. Der Standort Bremen ist auch heute im Airbus-Konzern für das Programm-Management A400M in Deutschland verantwortlich.

10. Wie groß ist im Bundesgebiet die Gesamtfläche der unter dem Einfluss der Gezeitenströme schlauch- oder trichterförmig erweiterten Flussmündungen, in denen sich abfließendes Süßwasser und eindringendes Meerwasser vermischen und mit den Gezeiten wechselnde Fließrichtungen vorherrschen?

Ästuare sind die tidebeeinflussten Bereiche von Flussmündungstrichtern, in denen ein natürlicher Wasseraustausch mit dem Meer stattfindet. Solche Brackwasserzonen gehören zu der Übergangszone zwischen Flüssen und Gezeitengewässern. In der ursprünglichen Wortbedeutung zählen nur Flussmündungen mit Gezeiteinfluss zu den Ästuaren, in der Bundesrepublik Deutschland also die Flüsse, die in die Nordsee münden.

Im deutschen Wattenmeergebiet der Nordsee gibt es drei große derartige Ästuare mit offenem Zugang zum Wattenmeer: die Elbe, die Weser und die Ems. Die Größe der Gesamt-Ästuarfläche der Bundesrepublik Deutschland müsste aufwändig ermittelt werden, nicht zuletzt wegen der unterschiedlichen Handhabung der see- und landseitigen Abgrenzung. Daher wird die Größe des Gesamtelbe-Ästuars incl. Nebenflüsse angegeben. Sie beträgt rund 81 500 ha. Bei der Flächenermittlung wurden als Grenzen das Wehr Geesthacht, die Deichlinien, die Aussenelbe bis Scharhörn – Trieschen – Friedrichskoog zu Grunde gelegt.

11. Wie groß ist nach Ansicht der Bundesregierung die Bedeutung solcher Ästuarflächen für den Schutz von Flora und Fauna?

Ästuare beherbergen durch die besonderen Lebensbedingungen mit wechselndem Einfluss von Süß- und Meerwasser speziell angepasste Lebensgemeinschaften im Bereich der Vordeichländereien, der Wattzonen und der Flachwasserbereiche. Diese Teillebensräume sind für den Fortbestand verschiedener Pflanzen- und Tierarten sowie Biotypen von herausragender Bedeutung.

12. Wie groß ist der Anteil

- a) des von der Zuschüttung betroffenen Teiles des Mühlenberger Lochs,
 - b) der Haseldorfer Marsch
- an der bundesweiten Gesamt-Ästuarfläche?

- a) Laut Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 sind von der Zuschüttung des Mühlenberger Lochs rund 170 ha Süßwasserwattfläche direkt betroffen, das entspricht rund 1/5 des Mühlenberger Lochs.
- b) Die Haseldorfer Marsch ist nach der Sturmflut von 1976 eingedeicht worden und gehört aktuell nicht zum Ästuarbereich der Tideelbe.

13. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die (teilweise) Zuschüttung des Mühlenberger Lochs einen gravierenden Eingriff in den Natur-

und Landschaftschutz darstellt, dessen Auswirkungen nicht durch andere Faktoren aufgewogen werden?

Wenn ja: Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung hieraus?

Wenn nein: Warum nicht?

Die Beantwortung dieser Frage fällt nicht in die Zuständigkeit der Bundesregierung, sondern der Freien und Hansestadt Hamburg.

14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Aufwertung der Haseldorfer Marsch lediglich eine Kompensationsmaßnahme zur (teilweisen) Zuschüttung des Mühlenberger Lochs darstellen würde, die einen weitgehenden Austausch von zwei schutzwürdigen Lebensräumen bewirkte, wegen der fehlenden Aufwertungsbedürftigkeit erheblich in die Natur eingriffe und somit ungeeignet wäre?

Wenn ja: Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung hieraus?

Wenn nein: Warum nicht?

Die Beantwortung dieser Frage fällt nicht in die Zuständigkeit der Bundesregierung, sondern der Freien und Hansestadt Hamburg.

15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass nach gegenwärtigem Sachstand die (teilweise) Zuschüttung des Mühlenberger Lochs eine Verletzung der in der Vorbemerkung zitierten Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der Europäischen Union darstellt?

Wenn ja: Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung hieraus?

Wenn nein: Warum nicht?

Die Frage, ob die (teilweise) Verfüllung des Mühlenberger Lochs eine Verletzung der FFH-Richtlinie darstellt, ist nicht von der Bundesregierung zu beantworten. Gemäß Schreiben vom 19. April 2000 hält die Europäische Kommission die negativen Auswirkungen, die mit der Teilverfüllung verbunden sind, aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses für gerechtfertigt.

16. Trifft es zu, dass sich der Bundeskanzler seinerzeit gegenüber der Europäischen Kommission für die Abgabe einer die Maßnahme aus zwingenden übergeordneten Gründen ausnahmsweise für zulässig erklärenden Stellungnahme eingesetzt hat?

Wenn ja: Welche Erwägungen haben zu diesem Eingreifen des Bundeskanzlers geführt?

Die Bundesregierung hat sich für die Realisierung des Airbus-Projektes in Hamburg-Finkenwerder gegenüber der Europäischen Kommission eingesetzt. Aufgrund der großen industrie-, beschäftigungs- und verkehrspolitischen Bedeutung dieses Projektes ist die Realisierung der entsprechenden Fertigungslinien in Deutschland von herausragender Bedeutung. Der Standort am in Hamburg-Finkenwerder stellt eine betriebswirtschaftlich optimale Lokation dar.

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass mit der in der Vorbemerkung zitierten Entscheidung des Schleswig-Holsteinischen Obergerichts gegen die kompensierende Aufwertung der Haseldorfer Marsch eine wesentliche Grundlage für die in der Vorbemerkung zitierte zustimmende Stellungnahme der EU-Kommission entfallen ist?

Wenn ja: Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung hieraus?

Wenn nein: Warum nicht?

Die notwendigen Aufwertungsmaßnahmen zur Sicherung des Zusammenhanges des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ waren nicht Gegenstand der von der Freien und Hansestadt Hamburg im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Teilinanspruchnahme des Mühlenberger Lochs eingeholten Stellungnahme der EU-Kommission. Im Übrigen handelt es sich bei der Entscheidung des Obergerichts Schleswig-Holstein um eine im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes – und noch nicht um eine Entscheidung in der Hauptsache. Der Beschluss des Obergerichts Schleswig-Holstein hat keine Auswirkungen auf die zustimmende Stellungnahme der EU-Kommission.

18. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Erfahrungen aus den Hochwasserkatastrophen in diesem Sommer ein Umdenken auch in Bezug auf Eingriffe in den natürlichen Verlauf der Flüsse erfordern?

Wenn ja: Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung hieraus?

Wenn nein: Warum nicht?

Das Hochwasserereignis im August 2002 hat gezeigt, welche Herausforderungen Naturkatastrophen für den Menschen bedeuten. Deshalb werden nach dem Grundsatz „den Flüssen mehr Raum geben“ eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen konzipiert. Hierzu hat u. a. die „Flusskonferenz“ die auf Initiative des Bundesministers für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, gemeinsam mit vier weiteren Fachministerien (BMU, BMVEL, BMI und BMWi) am 15. September 2002 in Berlin stattgefunden hat, einen wichtigen Beitrag geleistet.

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, dass die jüngsten Hochwasserkatastrophen zu einem weiteren Anstoß zur Erhaltung und Wiederherstellung naturnaher Flussläufe einschließlich ihrer Auen führen müssen. Sie weist allerdings darauf hin, dass die hierfür notwendigen bundesrechtlichen Regelungen bereits geschaffen und in Kraft getreten sind.

19. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Erfahrungen aus den Hochwasserkatastrophen in diesem Sommer einen Stopp der (teilweisen) Zuschüttung des Mühlenberger Lochs gebieten?

Wenn ja: Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung hieraus?

Wenn nein: Warum nicht?

Die teilweise Nutzung des Mühlenberger Lochs für gewerbliche Nutzung unterliegt wie jede andere gewerbliche Nutzung einer Fläche in Flussnähe einer wasserwirtschaftlichen Überprüfung. Für den Vollzug tragen die Länder die Verantwortung.

