

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rainer Steenblock, Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Geplante Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser für die Containerschifffahrt

Gemäß Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 15. September 2004 wurden die von Hamburg und Bremen beantragten Maßnahmen „Fahrrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe sowie Außenweser“ unter anderem unter folgenden Maßgaben noch nachträglich in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 aufgenommen:

„Zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen wird der Bund seine Bemühungen um eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte verstärken. Dazu wird die Bundesregierung die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der ‚Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik‘ mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).

Die beiden Vorhaben Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe und Fahrrinnenanpassung der Außenweser werden für das weitere Planungsverfahren mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen und bei mit dem BMU festgestellten positiven Ergebnis den im BVWP 2003 enthaltenen Bundeswasserstraßenvorhaben gleichgestellt. Die von den Ländern vorgebrachten Anforderungen, insbesondere die ökologischen Belange und die Deichsicherheit, werden im weiteren Verfahren besonders berücksichtigt. (...) Die Festlegung dieser Vorhaben als prioritär kann erst erfolgen, wenn die mit Kabinettsbeschluss vom 2. Juli 2003 geforderte Priorisierung aller Maßnahmen im Bereich der Bundeswasserstraßen erfolgt ist und wenn die Länder die FFH-Nachmeldungen von Flussästuaren vorgenommen haben.“ Weitere Einzelheiten wurden in den „Eckpunkten Hafenkonzept 2010“ am 30. August 2004 veröffentlicht.

Im Investitionsrahmenplan vom 24. Oktober 2006 ist die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe und der Außenweser für 14,50 m tiefgehende Containerschiffe mit einem Finanzvolumen von 248,2 Mio. Euro (Unter- und Außenelbe) bzw. 28,3 Mio. Euro (Außenweser) eingestellt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung an den genannten Beschlüssen der letzten Bundesregierung zur Erarbeitung einer Seehafenkonzeption fest?

2. Wenn ja, wann ist voraussichtlich mit einem ersten Entwurf einer Seehafenkonzeption zu rechnen?
3. Ist die vorgesehene Abstimmung mit den Bundesländern zu einer Seehafenkonzeption erfolgt oder geplant?
4. Wie ist der aktuelle Planungsstand der erneuten Fahrrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe sowie der Außenweser?
5. Wann wird mit einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss gerechnet?
6. Welche Finanzmittel sollen im Zeitraum des Investitionsrahmenplans bis 2010 zur Verfügung gestellt werden?
7. Wann ist mit einer Fertigstellung der jeweiligen Fahrrinnenanpassungen zu rechnen?
8. Wurden die geplanten Fahrrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe bzw. Außenweser nach Ansicht der Bundesregierung jeweils einer ausreichend sachgemäßen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) unterzogen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
9. Welcher Bewertungsansatz wurde dabei gewählt?
10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass alternative Entwicklungen, Möglichkeiten und Potenziale beim Containerverkehr wie z. B. durch den Ausbau des Jade-Weser-Ports zum Tiefwasserhafen und mögliche Verlagerungen von Containeraufkommen mit dem Ziel Südosteuropa in den Mittelmeerraum mit zu einer sachgemäßen NKU zum geplanten Fahrrinneausbau Unter-/Außenelbe gehören, und wenn nein, warum nicht?
11. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass es nach Fertigstellung der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe keine weitere Anpassung mehr geben kann, weil dann die Elbtunnelröhren erreicht würden?
12. Welche Prognosen liegen der Bundesregierung über die Entwicklung des Tiefgangs der weltweiten Containerflotten in den kommenden Jahren und Jahrzehnten vor?
13. Plant die Bundesregierung während der EU-Ratspräsidentschaft eine Initiative für eine Harmonisierung der Beihilfenvorschriften in europäischen Häfen mit dem Ziel, gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Häfen zu schaffen, wenn ja, was ist geplant, wenn nein, warum nicht?
14. (Wie) lässt sich im Falle des Ausbaus der Außenweser eine Doppelinvestition aus Steuergeldern in den gleichzeitig wenige Kilometer westlich geplanten Jade-Weser-Port rechtfertigen?
15. Wie erklärt die Bundesregierung die wesentliche Diskrepanz der naturschutzfachlichen Risikobewertung der beiden eingeschalteten Bundesfachbehörden, der Bundesanstalt für Gewässerkunde einerseits und des Bundesamtes für Naturschutz andererseits?
16. Welche Konsequenzen zieht sie daraus?
17. Wie wurde bzw. wird der „besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag“ für die geplante Vertiefung der Unter- und Außenelbe umgesetzt?
18. Wie wurde bzw. wird der „besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag“ für die geplante Außenweservertiefung umgesetzt?

19. Zu welchem Ergebnis ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) hinsichtlich des „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags“ für die geplante Vertiefung der Unter- und Außenelbe gekommen, und wie ist dieses begründet?
20. Zu welchem Ergebnis ist das BMU hinsichtlich des „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags“ für die geplante Außenweservertiefung gekommen, und wie ist dieses begründet?
21. Wie werden die ökologischen Belange in diesen beiden Verfahren jeweils besonders berücksichtigt?
22. Wurde oder wird eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung jeweils durchgeführt, wenn nein, warum nicht?
23. Wie ist der Stand der Umsetzung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen für die letzte „Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe an die Containerschiffahrt“ von 1999?
24. Welche Möglichkeiten bestehen aus Sicht der Bundesregierung noch für Kompensationsmaßnahmen an der Tideelbe für die nächste Elbvertiefung?
25. Wie schätzt das BMU die Vorgehensweise ein, die nächste Elbvertiefung vor allem im aquatischen System auszugleichen, und welche praktischen Erfahrungen liegen mit vergleichbaren Maßnahmen bereits vor?
26. Was hat der Vergleich der Entwicklung des Sauerstoffhaushaltes mit den Prognosen aus der Umweltverträglichkeitsuntersuchung für die Elbevertiefung von 1999 ergeben (vgl. Planfeststellungsbeschluss II. 3.2.1.5.b)?
27. Ist das für die Untersuchung der Auswirkungen einer weiteren Elbvertiefung eingesetzte dreidimensionale hydronumerische Modell in der Lage, die Veränderungen der Strömungsgeschwindigkeiten in den Seitenräumen und Nebenelben zu berechnen?
28. Wenn ja, wie groß werden diese Veränderungen im Falle einer erneuten Elbvertiefung sein?
29. Wenn nein, auf welcher Grundlage wird dann eine Prognose hinsichtlich einer weiteren Verschlickung der Nebenelben getroffen?
30. Ist im Rahmen der Modellrechnungen der Nachweis zu führen, wo die aus der Elbe gebaggerten und umgelagerten Sedimente verbleiben?
31. Mit welchen Schlickmengen ist bei der nächsten Elbvertiefung zu rechnen, und wohin sollen diese verbracht werden?
32. Welche Prognose gibt es für die Unterhaltsbaggerungen angesichts der steigenden Schlickmengen für die Zeit nach der nächsten Elbvertiefung?
33. Gibt es ein Gesamtkonzept zur Lösung der Frage, wie mit den im Falle einer erneuten Elbvertiefung weiter steigenden Schlickmengen umzugehen ist, das über die ständigen Unterhaltsbaggerungen hinausweist?
34. Inwieweit wird das Ziel der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), den Schutz und die nachhaltige Bewirtschaftung von Gewässern stärker in andere politische Maßnahmen der Gemeinschaft zu integrieren, wie z. B. in die Energie- und Verkehrspolitik (Absatz 16), bei dem geplanten Vorhaben berücksichtigt?
35. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass die geplante Elbevertiefung mit Artikel 1 (a) WRRL nicht vereinbar ist, der zum Ziel hat, den Schutz und die Verbesserung des Zustands der aquatischen Ökosysteme zu garantieren und eine weitere Verschlechterung zu vermeiden, und wenn nein, warum nicht?

36. Wie und mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung gemäß ihrer Verpflichtung nach Artikel 4 (iii) WRRL einen entsprechend guten ökologischen Zustand in der Tideelbe erreichen?
37. Welche Schritte hat die Bundesregierung unternommen, „andere geeignete Maßnahmen“ nach § 25d Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes als Alternative zu einer weiteren Fahrrinnenanpassung zu prüfen?
38. Liegen nach Ansicht der Bundesregierung für den Fall einer weiteren Elbvertiefung ausreichende Planungsdaten und Gutachten zu Fragen der Deichsicherheit vor, die eine abschließende Beurteilung erlauben?
39. Sind im Planfeststellungsverfahren weitere Untersuchungen vorgesehen, um eine mögliche Beeinträchtigung der Deichsicherheit auszuschließen?
40. Wenn ja, welche Fragestellungen werden geklärt, welche Untersuchungsmethoden angewendet?
41. Mit welchen Methoden wurden die Auswirkungen der letzten Elbvertiefung auf die Deichsicherheit untersucht?
42. Lassen diese Untersuchungen schon eine abschließende Bewertung zu?
43. Falls ja, wie sieht diese Bewertung aus?
44. Falls nein, was muss aus Sicht der Bundesregierung noch geklärt werden?

Berlin, den 1. Dezember 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion