

Große Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks, Jens Kerstan, Martin Bill, Dr. Eva Gumbel,
Dr. Till Steffen (GRÜNE) und Fraktion vom 11.02.14**

und Antwort des Senats

Betr.: Westerweiterung EUROGATE

Für die Westerweiterung des EUROGATE Container Terminals Hamburg CTH sollten ursprünglich (Drs. 18/6205) Kosten in Höhe von 283 Millionen Euro anfallen: 138 Millionen für die Verlagerung der Betriebsanlagen von Vopak Dupeg und BOMINFLOT und 145 für die allgemeine Infrastruktur. Der weitaus größte Teil der Infrastrukturkosten sollte mit rund 92 Millionen Euro auf den Erdbau entfallen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

- 1. Wie hoch sind die aktuellen Umschlagskapazitäten im Hamburger Hafen?*

Siehe Drs. 20/6782.

- 2. Von welchem Umschlagspotenzial gehen der Senat, die zuständige Behörde oder die HPA für den Hamburger Hafen bis 2025 aus?*

Unter Ausschluss von Szenarien mit geringerer Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt sich ein Umschlagsprognosekorridor von 13,6 bis 19,3 Millionen TEU in 2025.

- 3. Wann soll die Westerweiterung insgesamt fertiggestellt sein?*

Siehe Drs. 20/9882 und Drs. 20/6782.

- 4. Wie hoch sind die Umschlagskapazitäten der Hamburger Terminals von EUROGATE aktuell?*
- 5. Wie hat sich der Umschlag bei EUROGATE in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?*

Im Jahr 2013 hat EUROGATE nach eigenen Angaben 1.950.545 TEU umgeschlagen. Im Übrigen siehe Drs. 20/6921.

- 6. Welche Gesamtkosten werden nach heutigem Stand insgesamt für die Westerweiterung anfallen?*

Siehe Drs. 20/10595.

- 7. Sollte es Veränderungen gegenüber der ursprünglichen Planung geben: Wie erklären sich diese jeweils im Einzelnen?*

Gegenüber der ursprünglichen, technischen Planung haben sich keine Veränderungen ergeben. Zu Änderungen in der Kostenstruktur siehe Antwort zu 10.

8. *Welche Kosten sind für die Verlagerung von Vopak Dupeg und BOMINFLOT tatsächlich angefallen? Wie teilen sich diese Kosten im Einzelnen auf?*

Vopak Dupeg:

85,8 Millionen Euro Basisentschädigung sowie zusätzlich 9,17 Millionen Euro für die Verlagerung von Umschlagseinrichtungen der Norddeutschen Affinerie, 4,4 Millionen Euro für den Überflutungsschutz am Rethedamm, 1,08 Millionen Euro für die Errichtung von Beton-/Stahlplatten unter den Tankfeldern, 0,5 Millionen Euro für die Beseitigung von Boden- und Gewässerverunreinigungen.

BOMINFLOT:

34,0 Millionen Euro Basisentschädigung sowie zusätzlich 2,65 Millionen Euro für die Beseitigung von Boden- und Gewässerverunreinigungen.

9. *Wie teilen sich die Infrastrukturkosten auf Erdbau, ökologischen Ausgleich, Projektsteuerung, nautische Einrichtungen und die Kampfmittelräumung auf?*

Siehe Drs. 20/6973.

10. *Welche Kostenveränderungen gab es gegenüber der ursprünglichen Planung in Drs. 18/6205 in den Bereichen Erdbau, ökologischer Ausgleich, Projektsteuerung, nautische Einrichtungen und der Kampfmittelräumung in Euro und prozentual?*
11. *Wie erklären sich diese Veränderungen im Einzelnen?*

Die HPA hat frühzeitig im Sinne eines kostenstabilen Bauens die voranschreitende Kostenplanung weiterentwickelt, aktualisiert und alle dem Projekt zuzuordnenden, zum Teil in anderen Titeln budgetierten Kosten in einem Projekttitel zusammengeführt. So wurden im Zuge einer Risikobudgetierung die geplanten Kosten der Kampfmittelsondierung um 18 Millionen Euro erhöht. Die Einführung einer Kostenvarianz führte zu einer Erhöhung um weitere 30 Millionen Euro. Die zunächst in anderen Titeln budgetierten Personalkosten in Höhe von 5,8 Millionen Euro sowie die rund 26 Millionen Euro für Baggerung und die weitere Behandlung der gewonnenen Böden wurden in das Projektbudget überführt und die anderen Titel um diesen Betrag entlastet.

Weitere 8 Millionen Euro mussten aufgrund der damals wegfallenden Privilegierung der Maßnahme gemäß des Hamburgischen Naturschutzgesetzes für Ausgleich und Ersatz berücksichtigt werden.

In den Bereichen Nautische Einrichtungen und der Projektsteuerung haben sich keine wesentlichen Änderungen ergeben.

Insgesamt beziffern sich dadurch die Projektgesamtkosten auf circa 232,8 Millionen Euro bis zum Wirtschaftsplan 2011 der HPA. Ohne Berücksichtigung der ursprünglich nicht beim Projekt veranschlagten Kosten entspricht dies einer Erhöhung von circa 38 Prozent.

Mit der Wirtschaftsplanung für 2012 wurde erstmals, analog zur Drs. 20/6208 Kostenstabiles Bauen, eine Inflationsentwicklung berücksichtigt, die zu einer weiteren Erhöhung der veranschlagten Projektgesamtkosten auf 263,7 Millionen Euro geführt hat. Mit der zeitlichen Projektfortschreibung wurden auch für die Wirtschaftsplanungen 2013 und 2014 weitere Kosten für die Inflation ermittelt und somit im Wirtschaftsplan 2014 Gesamtkosten von 298,5 Millionen Euro berücksichtigt. Dies entspricht einer Erhöhung um 28 Prozent. Die ermittelten Inflationskosten wurden entsprechend des Kostenanteils auf die jeweiligen Projektkomponenten verteilt.

12. *Welche Mittel für die Westerweiterung sind bereits freigegeben, durch wen und wann wurde dies beschlossen?*

Mit der Wirtschaftsplanung 2014 wurden vom Aufsichtsrat der HPA im Dezember 2013 insgesamt 30,7 Millionen Euro für die Realisierung von allgemeiner Infrastruktur entsperrt.

13. *Welche Gelder sind schon für das Projekt Westerweiterung aufgebraucht?*

Bis Ende 2013 wurden insgesamt 28,2 Millionen Euro für die Herstellung der nicht planfeststellungsbefangenen, allgemeinen Infrastruktur ausgegeben.

14. *Wie verteilen sich diese auf Erdbau, ökologischen Ausgleich, Projektsteuerung, nautische Einrichtungen, die Kampfmittelräumung und auf andere Maßnahmen?*

Die bisherigen Kosten verteilen sich auf Ingenieur- und Gutachterleistungen, Grunderwerb und Bauleistungen in den beschriebenen Bereichen und teilen sich wie folgt auf:

15,2 Millionen Euro für Ingenieurleistungen unter anderem für Erdbau, Nautische Einrichtungen, Projektsteuerung und Gutachter. 0,8 Millionen Euro für die Vorbereitung von ökologischem Ausgleich unter anderem für Grunderwerb, Ingenieurleistungen und Gutachter. 12,2 Millionen Euro für Kampfmittelsondierung und -räumung.

15. *Welche Verträge sind die Freie und Hansestadt Hamburg oder die HPA bisher im Rahmen der Westerweiterung eingegangen?*

Folgende Verträge wurden geschlossen:

- Projektvertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg/Behörde für Wirtschaft und Arbeit (BWA), HPA und EUROKAI/EUROGATE zur Kapazitätserweiterung, vom 6. Juli 2005
- Vertraulichkeits- und Basisvereinbarung zwischen der HPA und EUROKAI/EUROGATE zum vorgesehenen Mietvertrag, vom 27. April sowie vom 16. Juni 2009
- Projektvertrag zwischen EUROKAI/EUROGATE und der HPA für die Planung von Kaimauern (Festlegung neuer Kaimauermieten), vom 07. August 2009
- Zusatzvereinbarung zwischen der HPA und EUROGATE zur Westerweiterung wegen der Planfeststellung, vom 21. September 2009

16. *Sind die Freie und Hansestadt Hamburg oder die HPA Verträge eingegangen, die EUROGATE Schadenersatzansprüche eröffnen, sollte die Westerweiterung nicht erfolgen?*

Wenn ja, wann genau und in welcher Höhe sind Schadenersatzzahlungen fällig?

Nein.

17. *Wie ist der aktuelle Stand des Planfeststellungsverfahrens?*

Siehe Drs. 20/10504 sowie 20/10726.

18. *Wenn noch kein Planfeststellungsbeschluss vorliegt: Auf welcher Grundlage wurden die bisherigen Maßnahmen durchgeführt?*

Auf Basis der Drs. 18/6205 wurden zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens Ingenieur- und Gutachterleistungen, sowie die Bearbeitung der Entwurfs- und Ausschreibungsplanung und die dafür erforderlichen Vorleistungen, wie zum Beispiel Baugrunduntersuchungen, durchgeführt. Zu den bisherigen, nicht vom Planfeststellungsverfahren erfassten Baumaßnahmen gehören das von der zuständigen Behörde veranlasste Flächenrecycling zur Reduzierung der in den Flächen vorhandenen Belastungen einschließlich Kampfmittelsondierungen und -räumungen aus Gründen der allgemeinen Gefahrenabwehr. Die in der Drs. 18/6205 aufgeführten Verlagerungen wurden aufgrund von schriftlichen Vereinbarungen mit den betroffenen Firmen (siehe auch Antwort zu 8.) durchgeführt.

19. *Entstehen EUROGATE oder anderen durch einen Planfeststellungsbeschluss Schadenersatzrechte für den Fall, dass die Westerweiterung nicht realisiert wird?*

Nein.

20. *Gibt es nach einem Planfeststellungsbeschluss eine Verpflichtung der Freien und Hansestadt Hamburg, die Westerweiterung zu realisieren?*

Wenn ja: Was sind die Folgen, wenn sie dieser Verpflichtung nicht nachkommt?

Nein.

21. *Welche Verpflichtungen ist EUROGATE gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg im Zusammenhang mit der Westerweiterung eingegangen? Gibt es eine Verpflichtung von EUROGATE, innerhalb eines bestimmten Zeitraums einen bestimmten jährlichen Umschlag zu erreichen?*

Wenn nein, warum wurde auf eine solche Regelung, wie sie EUROGATE gegenüber dem Land Niedersachsen in Wilhelmshaven eingegangen ist, bei der Westerweiterung verzichtet?

Wenn ja, wie sehen diese Verpflichtungen im Einzelnen aus? Was sind die möglichen Folgen, wenn EUROGATE diesen Verpflichtungen nicht nachkommt?

EUROGATE hat sich im Rahmen des Projektvertrages vom 06. Juli 2005 verpflichtet, unverzüglich nach Bereitstellung der erweiterten Kapazitäten diese anzumieten und die erforderlichen Suprastrukturinvestitionen mit einer maximalen Ausnutzung der bereitgestellten Liegeplatz- und Flächenkapazitäten durchzuführen. Gemäß Projektvertrag werden die von EUROGATE vorzunehmenden Suprastrukturinvestitionen so ausgelegt, dass bei der Westerweiterung leistungsfähige Tiefwasserliegeplätze entstehen, die hohe Umschlagsmengen und Umschlagsproduktivitäten gewährleisten. EUROGATE wird danach ein Investitionsvolumen von circa 150 Millionen Euro realisieren, sowie neue Arbeitsplätze in einer Größenordnung von circa 250 schaffen.

Bestimmte Umschlagsziele sind darin nicht vorgesehen. Im Gegensatz zu Wilhelmshaven geht es bei der Westerweiterung nicht darum, einen neuen Hafenstandort zu etablieren, sondern auf einem bestehenden Terminal die Kapazitäten vor dem Hintergrund des zu erwartenden Umschlagswachstums zu erhöhen. Weitere Verpflichtungen von EUROGATE wurden zum Zeitpunkt des Abschlusses des Projektvertrages vom 06. Juli 2005 vor diesem Hintergrund für nicht sinnvoll erachtet.

22. *Wie lange hat das Planfeststellungsverfahren für die Aufweitung des Zufahrtbereiches von der Norderelbe in den Vorhafen gedauert?*

Siehe Drs. 20/10043.

23. *Handelt es sich bei der Westerweiterungsfläche um eine eigenständig erschließbare und eigenständig bewirtschaftbare Fläche?*

Im Hinblick auf die derzeitige Nutzung der benachbarten Flächen ist dies nicht der Fall. Prinzipiell ist die Erweiterungsfläche jedoch für unterschiedliche Zwecke nutzbar.

24. *Ist die Westerweiterung seinerzeit ausgeschrieben worden?*

Wenn nein, warum nicht?

25. *Mit welcher inhaltlichen Begründung wurde die Fläche ohne Ausschreibung an EUROGATE vergeben?*

Nein. Die Erweiterung des bestehenden Containerterminals auf dieser Fläche ist aufgrund der besonderen räumlichen Situation hafenwirtschaftlich sinnvoll, sowie technisch und kostenmäßig effizient. Im Übrigen siehe Drs. 18/6205 und Drs. 20/5550.

26. *Welche Behörde hatte in welchem Zeitraum die Federführung im Verfahren zur Vergabe der Flächen?*

Die damalige Behörde für Wirtschaft und Arbeit hatte die Federführung bis September 2005. Nach Gründung der Hamburg Port Authority (HPA) zum 1. Oktober 2005 ging die Federführung auf die HPA über.

27. *Wann genau wurde entschieden, dass EUROGATE diese Flächen erhält?*

Im August 1997 hat die Freie und Hansestadt Hamburg/BWA gegenüber der EUROKAI KGaA das hafенpolitische Ziel avisiert, das bestehende Terminal nach Westen hin zu entwickeln. Der Erste Bürgermeister hat im Mai 2004 dieses Ziel gegenüber EUROGATE GmbH & Co. KGaA politisch bestätigt. Diese Erweiterungsoption fand ihren Niederschlag auch im Hafенentwicklungsplan aus dem Jahre 2005 „Im Focus dynamischer Wachstumsmärkte – Chancen und Entwicklungspotenziale des Hamburger Hafens“ (siehe Drs. 18/1680). Am 6. Juli 2005 haben Freie und Hansestadt Hamburg und EUROGATE einen Projektvertrag zur Kapazitätserweiterung des EUROGATE Container Terminals geschlossen. Dieser beinhaltet die Westerweiterung mit der Schaffung von 850 m Elbliegeplätzen und circa 350.000 m² Umschlagsflächen, die Schaffung eines Feederliegeplatzes und Schaffung von Bahngleisflächen. Der Vertragsabschluss erfolgte vorbehaltlich der Bewilligung der erforderlichen Finanzmittel durch die Bürgerschaft. Die Bürgerschaft hat der entsprechenden Drs. 18/6205 am 20. Juni 2007 zugestimmt.

28. *War Staatsrat a.D. Gunther Bonz zu diesem Zeitpunkt bei der Freien und Hansestadt Hamburg beschäftigt und an dieser Entscheidung beteiligt?*

Herr Bonz war seit August 2004 Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Arbeit. In dieser Funktion war er mit dem Thema befasst. Im Übrigen siehe Drs. 20/5722.

29. *EUROGATE hatte erklärt, sich bei der Terminalerweiterung CTH an der Finanzierung der Baukosten durch die Bereitstellung eines zinslosen Darlehens in Höhe von 40 Millionen Euro zu beteiligen. Ist dieses Darlehen ausgezahlt worden?*

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wann, und wie ist der aktuelle Stand bezüglich dieses Darlehens? Wofür wurden die Mittel aus dem Darlehen im Einzelnen genutzt?

Nein. HPA und EUROGATE haben sich darauf verständigt, dass das Darlehen nicht vor dem Vorliegen der vorläufigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsverfahrens ausgezahlt werden soll.

30. *Mit welchen Kosten rechnet die HPA für die Errichtung der Kaimauer?*

Die Herstellung der Kaimauer wird nach dem Wirtschaftsplan 2014 der HPA voraussichtlich 124,3 Millionen Euro kosten.

31. *Welche Kosten fallen allein für die Vergrößerung des Wendekreises an?*

Siehe Drs. 20/9882.

32. *Gibt es Überlegungen im Senat, der zuständigen Behörde oder der HPA, die Planungen für die Westerweiterung und jene für den Drehkreis voneinander zu trennen?*

Es gab derartige Überlegungen. Jedoch haben diese nicht zu einer Änderung der Planung geführt, da die Planungen für Drehkreis und Westerweiterung integral miteinander verwoben sind. Dies findet seinen Niederschlag im eingeleiteten Planfeststellungsverfahren.