

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) vom 02.07.14

und Antwort des Senats

Betr.: Elbvertiefung – Kosten

Laut Medienberichten sind die Kosten für die geplante Elbvertiefung erneut stark angestiegen. Hamburg habe seinen Anteil mit den steigenden Kosten, die über die Jahre unvermeidlich seien, für den Haushalt 2015/2016 eingeplant, erklärte demnach Senator Horch. „Unsere Größenordnung von 250 bis 300 Millionen ist dort verankert“. Zuletzt hatte der Senat die Kosten für die Elbvertiefung in Drs. 20/10595 im Februar 2014 mit 193 Millionen Euro beziffert.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Die Fragen beziehen sich teilweise nicht nur auf die Teilstrecke der Elbe, die in der Verwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg liegt (Delegationsstrecke), sondern auch auf die Strecke in der Verantwortung des Bundes (Bundesstrecke). Auf Anfrage hat sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zu diesen Fragen inhaltlich nicht geäußert, sondern darauf hingewiesen, dass die Beantwortung in die Zuständigkeit des Bundes fällt.

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

- 1. Mit welchen Gesamtkosten rechnen der Senat oder die zuständige Behörde mittlerweile für die Elbvertiefung? Welche Maßnahmen sind damit im Einzelnen abgedeckt?*

Der Hamburger Kostenanteil beträgt planerisch insgesamt rund 204 Millionen Euro. Im Einzelnen sind mit diesen Mitteln abgedeckt:

- Ausbaubaggerungen im Bereich der Teilstrecke, die in der Verwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg liegt (Delegationsstrecke) und des Hamburger Hafens sowie Verbringung des Baggerguts
- Ertüchtigung des Köhlbrand-Ostufers auf einer Länge von circa 1,5 km
- Anpassung der Richtfeuerlinie Blankenese
- Ersatz eines Düker-Bauwerks im Bereich Neßsand
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (anteilig)
- Schaffung von zusätzlichem Beregnungswasser-Stauraum für den Obstbau (anteilig)
- weitere Kosten unter anderem für Projektsteuerung, Gebühren, Monitoring

Im Übrigen siehe Antwort zu 2. bis 5. sowie Vorbemerkung.

2. *Woraus ergibt sich die Ungenauigkeit von 50 Millionen Euro („250 – 300 Millionen Euro“) bei den Planungen?*
3. *Welche Kosten kommen nach Ansicht des Senats oder der zuständigen Behörde auf die Freie und Hansestadt Hamburg zu?*
4. *Welche neuen Erkenntnisse gibt es zwischen Drs. 20/10595 vom 18.02.2014 und der Aufstellung des Haushaltes? Sollten sich seit dem 18.02.2014 keine neuen Erkenntnisse bezüglich der Kosten für die Elbvertiefung ergeben haben: Warum wurden die Kostensteigerungen nicht bereits in Drs. 20/10595 mitgeteilt?*
5. *Was sind im Einzelnen die Ursachen für die Kostensteigerung und welchen Anteil haben sie jeweils für die Kostensteigerung?*

Nach gegenwärtigem Planungsstand (Wirtschaftsplan der HPA für das Jahr 2014) beläuft sich das finanzielle Gesamtvolumen über die gesamte Projektlaufzeit, das von Hamburg zu tragen wäre, weiterhin auf rund 204 Millionen Euro. Gegenüber Drs. 20/10595 liegt keine Planungsänderung vor, auch haben sich kostenseitig seitdem keine neuen Sachstände ergeben. Bei den vom Fragesteller eingangs genannten 193 Millionen Euro handelt es sich um die ab 2014 künftig noch erforderlichen Mittel.

Hinzu kommen die Kosten des Projektes Spadenlander Busch/Kreetsand, das ein Volumen von rund 63 Millionen Euro hat. Es dient als Kohärenzsicherungsmaßnahme für die Fahrrinnenanpassung, und handelt sich um ein eigenständiges Projekt, das derzeit bereits realisiert wird.

6. *Gilt bei der Kostenverteilung weiterhin die 1/3-2/3 Regelung zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Bund?*
Wenn nein: Wie teilen sich die Kosten zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Bund tatsächlich auf?

Generell trägt jeder Vorhabensträger die Kosten in seinem Bereich. Von Hamburg zu tragen wären also die Projektkosten im Bereich der Delegationsstrecke und des Hamburger Hafens. Zusätzlich wird Hamburg einen Anteil der Kosten für die durchzuführenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen tragen. Dieser wird derzeit zwischen der HPA und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes verhandelt.

7. *Von welchen Gesamtkosten geht der Bund aktuell aus? Wie teilen sich die Kosten nach dieser Kostenschätzung des Bundes auf die einzelnen Maßnahmen auf? Von wann ist diese Kostenschätzung? Wann wurde sie zuletzt aktualisiert?*

Die Fragen beziehen sich auf die Bundesstrecke. Hierzu siehe Vorbemerkung.

8. *Wie passt die Kostensteigerung von 57 – 107 Millionen Euro in weniger als fünf Monaten in das Senatskonzept vom kostenstabilen Bauen?*

Es gab keine Kostensteigerung. Im Übrigen siehe Antwort zu 2. bis 5.

9. *Von welchen Maximalkosten gehen der Senat oder die zuständige Behörde für die Elbvertiefung*
 - a) *insgesamt und*
 - b) *für Hamburg**aus?*

Siehe Antwort zu 2. bis 5. sowie Vorbemerkung.

10. *Welche Maßnahmen zur Kostenstabilität wurden bei der Elbvertiefung genutzt?*

Die HPA orientiert sich bei der Planung und Durchführung von Projekten an der Drucksache Kostenstabiles Bauen (Drs. 20/6208). Dieses Prinzip wird auch bei der Fahrrinnenanpassung angewandt.

11. *Haben sich diese Maßnahmen nach Ansicht des Senats oder der zuständigen Behörde bewährt?*

Wenn nein, was will der Senat an seinem Konzept zu kostenstabilem Bauen ändern?

Ja.

12. *Wie ist der Stand der Ausschreibungen der Bauarbeiten für die Elbvertiefung im Bereich der Hamburger Delegationsstrecke? Hat die HPA die Kostenansätze hierfür mittlerweile überprüft?*

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, bis wann wird diese Überprüfung stattgefunden haben?

Die Ausschreibungen für die Baumaßnahmen sind soweit vorbereitet, dass ein Baubeginn nach einer positiven Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zeitnah möglich ist. Die in der Antwort zu 1. erläuterten Kostenansätze wurden der erforderlichen Überprüfung unterzogen.

13. *Liegen dem Senat, der zuständigen Behörde oder anderen an der Elbvertiefung beteiligten Akteuren Kostenansätze, erste Schätzungen oder Ähnliches für alle im Rahmen der Elbvertiefung geplanten Bauarbeiten vor?*

Wenn ja, wie hoch sind diese?

Ja, diese liegen vor und führen zu den in der Antwort zu 1. genannten Kosten. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

14. *Mit welchen Kosten rechnet der Senat für den Abtransport des Baggerguts für die gesamte Elbvertiefung und für die Hamburger Delegationsstrecke? Welche Risiken für eine Kostensteigerung stecken in dieser Kostenschätzung oder -berechnung? Worauf basieren die Einschätzungen des Senats oder der zuständigen Behörde?*

Es gelten nach wie vor die Ansätze aus der Drs. 20/3337. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

15. *In den zurückliegenden 15 Jahren wurden für die Unterhaltung der Wassertiefen und alle damit zusammenhängenden Aufgaben zwischen 45 und 70 Millionen Euro pro Jahr aufgewendet. Wie haben sich diese Kosten in den vergangenen 15 Jahren konkret entwickelt? Bitte Kosten jeweils pro Jahr auflisten. Mit welchen Kosten rechnen der Senat oder die zuständige Behörde in den kommenden Jahren nach der Elbvertiefung? Bitte pro Jahr auflisten.*

Zu den Kosten der Wassertiefeninstandhaltung in den Jahren 2006 – 2011 siehe Drs. 20/3337. Im Jahr 2012 sind rund 52 Millionen Euro und im Jahr 2013 rund 56 Millionen Euro für die Wassertiefenunterhaltung angefallen. Im Rahmen der Planung für die Fahrrinnenanpassung weist das Gutachten zur ausbaubedingten Änderung der morphodynamischen Prozesse (Umweltverträglichkeitsuntersuchung: Teilgutachten H1c) keinen signifikanten Anstieg der Sedimentmenge und damit der Unterhaltungsbedarfe im Bereich Hamburgs aus. Auf dieser Basis ist derzeit davon auszugehen, dass die Kosten in der derzeitigen Schwankungsbreite fortgeschrieben werden können.

16. *Welche Kosten fallen an für die im Rahmen der Einvernehmensverhandlungen mit Niedersachsen vereinbarten Maßnahmen? Wie teilen sich die Kosten auf die Einzelmaßnahmen auf? Gab es hierbei Kostensteigerungen?*

Wenn ja, welche?

Im Rahmen der Einvernehmensverhandlungen mit Niedersachsen wurde das Programm für die zukünftige Beweissicherung inhaltlich abgestimmt (zu den Kosten siehe Antwort zu 21.). Außerdem wurde vereinbart, die zukünftige Versorgung der Obstbaubetriebe mit Süßwasser zu sichern. Hierfür liegen die geplanten Kosten für die Freie

und Hansestadt Hamburg bei circa 14 Millionen Euro. Gegenüber dem Planungsstand der Drs. 20/10595 gab es keine Veränderung.

17. Der Erste Bürgermeister hat der Europäischen Kommission weitere Kohärenzmaßnahmen für den Schierlingswasserfenchel vorgeschlagen. Dabei handelt es sich um die Maßnahmen Kreetsand, Alter Moorburger Hafen und das FFH-Gebiet Untereibe. Welche Kosten sind mit diesen Maßnahmen im Einzelnen verbunden? Gab es hierbei Kostensteigerungen?

Wenn ja, welche?

Mit Schreiben an den Kommissar für Umwelt der Europäischen Kommission, Herrn Janez Potočnik, hatte der Erste Bürgermeister neben den Kohärenzsicherungsmaßnahmen als weitere Aufwertungs- und Verbesserungsmaßnahmen zugunsten des Schierlingswasserfenchels die drei Maßnahmen Alter Moorburger Hafen, Spadenlander Spitze und Overhaken angekündigt, die unabhängig vom Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, aber in dessen unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang realisiert werden sollen (siehe Anlage). Insofern sind die Kosten dieser drei Maßnahmen nicht der Fahrrinnenanpassung zuzuordnen. Zu den Kosten dieser Maßnahmen siehe Drs. 20/10985. Kostensteigerungen sind bisher nicht aufgetreten.

18. Wie haben sich die Kosten für die Ausgleichsmaßnahmen und zusätzlichen Maßnahmen im Einzelnen entwickelt, deren Übermittlung, Finanzierung, zeitgerechte Umsetzung und Überwachung die EU-Kommission zur Bedingung für ihre Stellungnahme gemacht hat? Welche finanziellen Risiken sind mit ihnen verbunden? Haben der Senat oder die zuständige Behörde diese Kosten in seiner Gesamtkostenrechnung für die Elbvertiefung berücksichtigt?

Wenn nein, warum nicht?

Dem Projekt „Fahrrinnenanpassung“ werden Kosten für folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugerechnet:

- Maßnahme „Naturschutzgebiet Zollenspieker“, mit deren Umsetzung erst mit Freigabe des Projekts Fahrrinnenanpassung begonnen werden kann. Die angesetzten Kosten von circa 2,8 Millionen Euro gelten unverändert.
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes. Hier wird der von Hamburg zu tragende Anteil zurzeit verhandelt (siehe auch Antwort zu 6.).

Es ist von den üblichen finanziellen Risiken für Baumaßnahmen auszugehen, welche insbesondere durch allgemeine Kostensteigerungen (Inflation) entstehen können. Mit Risiken aus steigenden Preisen für Grunderwerb ist nicht mehr zu rechnen, da der Grunderwerb abgeschlossen wurde.

Die Maßnahme „Spadenlander Busch/Kreetsand“ sowie die in der Antwort zu 17. genannten Maßnahmen werden unabhängig vom Projekt Fahrrinnenanpassung finanziert, da ihre Durchführung unabhängig von dieser erfolgen kann. Zu den Kosten der Maßnahme „Spadenlander Busch/Kreetsand“ siehe Drs. 20/7072; für die übrigen genannten Maßnahmen siehe Drs. 20/10985.

19. Die EU-Kommission hat ferner detaillierte Berichte über die Durchführung und Überwachung dieser Maßnahmen, die der Öffentlichkeit per Internet zur Verfügung gestellt werden, zur Bedingung für ihre Stellungnahme gemacht. Außerdem erhält die Kommission alle zwei Jahre einen entsprechenden Bericht. In Bezug auf Oenanthe conioides erfolgt die Überwachung in vereinbarten zeitlichen Abständen über mindestens zwölf Jahre nach der Durchführung der jeweiligen Maßnahme und wird so lange fortgesetzt, bis sich eine lebensfähige Population etabliert hat. Die Ergebnisse des begleitenden Monitoringprogramms für die betreffenden Natura-2000-Gebiete werden berücksichtigt, um gegebenenfalls notwendige Korrekturen am Projektdesign vorzunehmen oder zusätzli-

che Ausgleichs- und/oder Schadensbegrenzungsmaßnahmen durchzuführen. Welche Maßnahmen haben der Senat oder die zuständige Behörde ergriffen, um diese Bedingungen der EU-Kommission zu erfüllen? Wie teuer sind diese Maßnahmen? Wer trägt die Kosten? Wie schätzt der Senat das Risiko notwendiger Korrekturen oder zusätzlicher Ausgleichs- und/oder Schadensbegrenzungsmaßnahmen ein?

Der erste Bericht über die Kohärenzmaßnahmen und die zusätzlichen Maßnahmen wurde im Dezember 2012 an die EU-Kommission übersandt und im Internet veröffentlicht (http://www.portal-tideeelbe.de/Projekte/FRA20XX/Kompensationsmassnahmen/Berichte_an_die_EU/index.html).

Die zukünftige Erfolgskontrolle ist in den Kostenansätzen für die Kohärenzmaßnahme Zollenspieker (70.000 Euro) und die zusätzlichen Maßnahmen Spadenlander Spitze und Overhaken (jeweils 10.000 Euro) bereits enthalten, für die Maßnahme Moorburger Hafen sind zusätzliche Kosten in Höhe von 14.000 Euro kalkuliert.

Die Kosten für die Erfolgskontrolle der Kohärenzmaßnahme Zollenspieker gehen in die Kostenteilung zwischen den Vorhabensträgern der Fahrrinnenanpassung ein. Die Kosten für die Erfolgskontrolle der zusätzlichen Maßnahmen werden von der Freien und Hansestadt Hamburg getragen. Korrekturmaßnahmen können sich gegebenenfalls aus der naturschutzfachlichen Bewertung der zukünftigen Entwicklung in den Maßnahmenflächen ergeben. Derzeit geht die zuständige Behörde davon aus, dass Korrekturen oder zusätzliche Ausgleichs- und/oder Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht erforderlich werden.

20. Gab es im Rechtsstreit vor dem Bundesverwaltungsgericht zur Elbvertiefung Nachfragen des Gerichts?

Wenn ja, welche genau? Deuten diese Nachfragen auf mögliche weitere Kostensteigerungen hin?

Wenn ja, in welcher Höhe? Wie haben der Senat oder die zuständigen Behörde diese Fragen beantwortet? Weshalb wurden die entsprechenden Maßnahmen nicht früher berücksichtigt?

Der Senat äußert sich nicht zum laufenden gerichtlichen Verfahren und zur Vorbereitung der mündlichen Verhandlung.

21. Mit welchen jährlichen Kosten rechnen der Senat oder die zuständige Behörde für das Monitoring hydrologischer und ökologischer Parameter? Welche finanziellen Risiken sehen der Senat oder die zuständige Behörde hierbei?

Für die Durchführung des im Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung beschriebenen Monitoring-Programms sind für Hamburg rund 1,5 Millionen Euro veranschlagt. Bei einer vorgesehenen Laufzeit des Monitorings von zwölf Jahren ergeben sich somit im Mittel jährliche Kosten von 125.000 Euro. Ein finanzieller Mehrbedarf ist nicht zu erkennen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

22. Weitere jährliche Kosten werden nach Ansicht des Senats durch die Pflegeaufwendungen für die Kohärenzsicherungsmaßnahmen im Bereich Zollenspieker anfallen? Welche finanziellen Risiken sehen der Senat oder die zuständige Behörde hierbei?

Siehe Antwort zu 19.

23. Welche weiteren jährlichen Kosten werden durch die Elbvertiefung für den Hamburger Haushalt erwartet?

Die bestehende Planung berücksichtigt sämtliche gegenwärtig vorhersehbaren Kosten.



Freie und Hansestadt Hamburg
Erster Bürgermeister

Herrn
Janez Potočnik
Kommissar für Umwelt
Europäische Kommission
GD Umwelt
1049 Brüssel

1. Juni 2011

— **Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe
Stellungnahmeverfahren der Europäischen Kommission gemäß Art. 6 der
Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG)**

Sehr geehrter Herr Kommissar,

im Zusammenhang mit der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, einem wichtigen deutschen Infrastrukturprojekt, haben die deutschen Behörden die Europäische Kommission um eine Stellungnahme nach Art. 6 der Habitat-Richtlinie ersucht, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass das Projekt Auswirkungen auf die prioritäre Art 1601 *Oenanthe conioides* (Schierlings-Wasserfenchel) haben kann.

Im Hinblick darauf, dass es sich bei dieser Pflanze um eine endemische Art handelt, die nur noch in der Untereibe vorkommt, und im Hinblick darauf, dass sich außerhalb der salzwasserbeeinflussten Abschnitte der Elbe gerade auf Hamburger Gebiet ideale Ansiedlungsbedingungen für diese Art finden, hat sich Hamburg in Abstimmung mit der Bundesrepublik Deutschland entschlossen, neben den im Stellungnahmeverfahren bereits dargelegten Kohärenzsicherungsmaßnahmen¹ weitere Aufwertungs- und Verbesserungsmaßnahmen zugunsten des Schierlings-Wasserfenchels durchzuführen, die die Überlebensfähigkeit dieser Art nachhaltig verbessern werden.

¹ vgl. Unterrichtungsschreiben der Bundesrepublik Deutschland vom 07.12.2010

- 2 -

Dazu zählen verschiedene Maßnahmen, wie etwa die „*Schaffung eines zweiseitig geöffneten Priels an der Spadenländer Spitze*“ oder die „*Entwicklung eines Auenwald-Röhrichtkomplexes mit Schierlings-Wasserfenchel (Overhaken/Südost)*“, wie sie im Einzelnen ausführlich im Integrierten Bewirtschaftungsplan nach der FFH-Richtlinie für das Elbeästuar, Teilgebiet Schleswig-Holstein und Hamburg, beschrieben sind², aber auch die *Unterschutzstellung des Holzhafens in Hamburg als FFH-Gebiet*, weil auch dort Exemplare dieser Pflanzen nachgewiesen werden konnten.

Über diese sehr erfreuliche Entwicklung wollte ich Sie unterrichtet haben.

Mit freundlichen Grüßen



² vgl. Integrierter Bewirtschaftungsplan, Teilgebiet Schleswig-Holstein und Hamburg; dort die Maßnahmenblätter 1.15 und 1.12 im Anhang "Funktionsraum 1" www.natura2000-unterelbe.de