

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GAL) vom 22.02.12

und Antwort des Senats

Betr.: Elbvertiefung – Kosten

Obwohl die HPA eine neue Kostenrechnung für die Elbvertiefung vorgenommen haben soll, hat der Senat das Parlament und die Öffentlichkeit immer noch nicht über die neuen Gesamtkosten für die Elbvertiefung informiert. Noch im September hat der Senat auf die Frage, ob die Gesamtkosten für die Elbvertiefung unterhalb der 500-Millionen-Euro-Grenze bleiben werden, geantwortet: „Die Gesamtkosten des Fahrrinnenausbaus werden derzeit auf 385 Millionen Euro beziffert“ (Drs. 20/1436).

In der Vergangenheit wurde insbesondere kritisiert, dass Ausgleichsmaßnahmen und zusätzliche Maßnahmen nicht vollständig in die Kostenrechnung einbezogen wurden. Mittlerweile hat die EU-Kommission klargestellt, dass diese Maßnahmen finanziert, zeitgerecht umgesetzt und überwacht werden müssen.

Abzusehen war außerdem, dass im Rahmen der Einvernehmensverhandlungen mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen neue Kosten auf Hamburg zukommen werden. Niedersachsen hatte öffentlich klare Bedingungen bezüglich der Deichsicherheit und der Versorgung mit für die Beregnung von Obstbäumen brauchbarem Wasser gestellt.

Klar war auch, dass die Bauarbeiten aufgrund der Inflation neu veranschlagt werden müssen. Gerade bei den Baggerarbeiten und dem Abtransport des Aushubs liegen nach wie vor gewaltige Kostenrisiken.

Unterhaltungs- und Monitoringkosten müssen ebenso berücksichtigt werden wie die Maßnahme Zollenspieker. Noch nicht absehbar ist, welche Folgekosten aus gerichtlichen Auseinandersetzungen erwachsen werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

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

- 1. Ist es richtig, dass die Hamburger Hafenbehörde HPA eine neue Kostenrechnung beziehungsweise eine Studie zu den Kosten für die Elbvertiefung vorgenommen hat oder vornehmen lassen hat?*

Wenn ja, bitte vorlegen.

Ja. Die HPA hat in der Sitzung am 22. Februar 2012 den Aufsichtsrat darüber unterrichtet, dass aufgrund der zwischenzeitlichen detaillierten Ausschreibungsplanung die bisherigen Kostenansätze zu überarbeiten waren. Von einer Vorlage der Berechnungsunterlagen der HPA sieht der Senat ab, denn sie käme einer Aktenvorlage im Sinne von Artikel 30 der Hamburgischen Verfassung gleich.

2. *Mit welchen Gesamtkosten rechnen der Senat oder die zuständige Behörde mittlerweile für die Elbvertiefung? Welche Maßnahmen sind damit abgedeckt?*
3. *Welche Kosten kommen nach Ansicht des Senats oder der zuständigen Behörde auf die Freie und Hansestadt Hamburg zu?*

Die geschätzten Kosten für die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) belaufen sich nach Auskunft der HPA auf 175,1 Millionen Euro. Hierin sind alle zum Fahrriennausbau auf der Hamburger Delegationsstrecke gehörenden Kosten enthalten. Zu dem Kostenanteil des Bundes kann die zuständige Behörde keine Angaben machen. Im Übrigen siehe Antwort zu 6.

4. *Welche Gründe sorgen für welche Kostensteigerungen?*

Insgesamt ergibt sich eine Kostensteigerung von 37,5 Millionen Euro. Neben der Anhebung der internen Stundensätze und der Berücksichtigung eines Inflationszuschlags von 3 Prozent pro Jahr führen

- seit dem Jahr 2008 gestiegene Bau-/Transportkosten,
- die Detaillierung der Planung,
- die Erhöhung des Anteils für Kampfmittelsondierung/-bergung und
- die Erhöhung des Anteils für „Unvorhergesehenes“

zu dieser Kostensteigerung. Mit rund 40 Prozent der Kostensteigerung haben die gestiegenen Bau- und Transportkosten dabei den größten Anteil. Die Anhebung der internen Stundensätze und die Berücksichtigung des Inflationszuschlags machen circa 35 Prozent der Kostensteigerung aus. Die restlichen 25 Prozent verteilen sich auf die anderen genannten Punkte.

5. *Wie ist der Stand der Vorbereitungen für die Ausschreibung 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?

Für die konstruktiven Teilprojekte (Neßsand-Düker, Richtfeuerlinie Blankenese, Vorsetze im Köhlbrand) liegen die Ausschreibungsunterlagen mittlerweile fast vollständig vor. Diese waren die Basis für die Neuschätzung der Kosten. Auch die Kosten für die Nassbaggerarbeiten und die Verbringung des Baggerguts wurden dem Preisstand 2011 angepasst. Die Ausschreibungsunterlagen für die Nassbaggerarbeiten stehen kurz vor dem Abschluss.

6. *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?

Der zuständigen Behörde sind ausschließlich für den Bereich der Hamburger Delegationsstrecke Kostenansätze bekannt. Es ergeben sich folgende Teilprojektkosten:

Baggerung und Verbringung	106,8 Millionen Euro
Verlegung Neßsand-Düker	4,4 Millionen Euro
Anpassung Richtfeuerlinie Blankenese	6,7 Millionen Euro
Vorsetze im Köhlbrand	26,1 Millionen Euro
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	11,5 Millionen Euro

Die übrigen Kosten entfallen auf Projektsteuerung, Planfeststellungsgebühren, Monitoring et cetera. Im Übrigen siehe Antworten zu 2. und 3.

7. *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?*

Für das Baggergut aus der Hamburger Delegationsstrecke werden rund 64 Millionen Euro für den Transport angesetzt. Die Kosten wurden auf Basis von Erfahrungen aus der letzten Fahrrinnenanpassung und aktuell vergebenen Aufträgen im Rahmen der regulären Wassertiefenunterhaltung abgeschätzt. In die Gesamtsumme von 175,1 Millionen Euro wurden für die Bauzeit pro Jahr 3 Prozent Preissteigerung durch Inflation einkalkuliert. Weitere Kostenrisiken sind nicht bekannt. Im Übrigen siehe Antwort zu 5. Zu den Gesamtkosten siehe Antworten zu 2. und 3.

8. *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.*

Für die Unterhaltung der Wassertiefen der Fahrrinne und dem Hafen und allen damit zusammenhängenden Aufgaben sind in den Jahren 2006 bis 2011 Gesamtkosten in Höhe von 40 bis 65 Millionen Euro entstanden. Die Kostenentwicklung ist von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren abhängig, siehe auch Drs. 20/1253. Durch die mit dem Rechtsformwechsel 10/2005 in eine Anstalt des öffentlichen Rechts einhergehende Änderung der Rechnungslegung (Kameralistik versus Handelsgesetzbuch (HGB)) und den damit verbundenen Struktur- und Kontierungsänderungen ist für die vorherigen Jahre eine vergleichbare, detaillierte Aufbereitung in der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Zu den erwarteten Kosten nach der geplanten Fahrrinnenanpassung siehe Drs. 20/872.

Wassertiefenunterhaltung 2006 bis 2011

Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011 *
Gesamtkosten in Mio. €	57	60	65	62	55	40

* vorläufiger Jahresabschluss

9. *Ist es richtig, dass die EU-Kommission ihre Stellungnahme unter der Bedingung abgegeben hat, dass die Ausgleichsmaßnahmen und zusätzlichen Maßnahmen entsprechend der Beschreibung in den Unterlagen, die die deutschen Behörden der Kommission übermittelt haben, finanziert, zeitgerecht umgesetzt und überwacht werden?*

Wenn ja, welche Ausgleichsmaßnahmen und zusätzlichen Maßnahmen sind das im Einzelnen? Was kosten sie? Welche finanziellen Risiken sind mit ihnen verbunden? Haben der Senat oder die zuständige Behörde diese Kosten in der Gesamtkostenrechnung für die Elbvertiefung berücksichtigt?

Wenn nein, warum nicht?

Es trifft zu, dass die Europäische (EU) Kommission in ihrer Stellungnahme die Verpflichtung zur sach- und zeitgerechten Umsetzung der in den Antragsunterlagen zur Fahrrinnenanpassung geplanten Ausgleichs- beziehungsweise Kohärenzmaßnahmen bekräftigt hat. In Hamburg sind das die Kohärenzmaßnahmen Zollenspieker und Spandenländer Busch/Kreetsand.

Nach derzeitiger fachlicher Einschätzung der zuständigen Behörde betragen die Kosten für die Kohärenzmaßnahme im Naturschutzgebiet Zollenspieker insgesamt circa 2,8 Millionen Euro. Nicht in dieser Summe enthalten sind wasserbauliche Korrektur- oder Unterhaltungsmaßnahmen, da sie aus heutiger Sicht unwahrscheinlich sind.

Sollten derartige Maßnahmen dennoch erforderlich werden, entstehen zusätzliche Kosten.

Bei der Kohärenzmaßnahme Spadenlander Busch/Kreetsand handelt es sich um ein eigenständiges und unabhängig vom Fahrrinnenausbau finanziertes Projekt im Rahmen des Tideelbmanagements, bei dem allein bestimmte Aufwertungseffekte der Fahrrinnenanpassung zugeordnet werden sollen. Kosten für die Fahrrinnenanpassung können für die zusätzlich erforderliche Erfolgskontrolle, Berichtspflicht und daraus eventuell resultierende Ertüchtigungsmaßnahmen entstehen. Deren Höhe ist derzeit nicht zu beziffern.

Zu den zusätzlichen, unabhängig vom Fahrrinnenausbau vorgesehenen Verbesserungsmaßnahmen zählen die Schaffung eines zweiseitig geöffneten Priels an der Spadenlander Spitze, die Entwicklung eines Auenwald-Röhricht-Komplexes mit Schierlingswasserfenchel im Bereich Overhaken und die Wiederherstellung des Schierlingswasserfenchel-Vorkommens im Alten Moorburger Hafen (siehe Drs. 20/1911). Nach einer ersten Kostenschätzung der zuständigen Behörde betragen die Kosten für die Maßnahmen an der Spadenländer Spitze circa 910.000 Euro und im Bereich Overhaken circa 1.731.000 Euro. Für die Maßnahme im Alten Moorburger Hafen kann noch keine Angabe zu den Kosten gemacht werden.

Die Kosten für die Kohärenzmaßnahme Zollenspieker wurden bei der Ermittlung der von Hamburg im Zuge der Realisierung des Fahrrinnenausbaus zu übernehmenden Kosten berücksichtigt. Weil die zusätzlichen, vom Wasserstraßenausbau unabhängigen Verbesserungsmaßnahmen nicht Bestandteil der Fahrrinnenanpassung sind, wurden sie auch nicht in der Kostenplanung der Fahrrinnenanpassung berücksichtigt. Im Übrigen sind weitere Kostenrisiken nicht bekannt.

*10. 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. Der erste Bericht ist Ende 2012 fällig. 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 Projekt-design vorzunehmen oder zusätzliche 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?*

Sowohl für die im Planfeststellungsbeschluss verankerten Kohärenzmaßnahmen als auch für die zusätzlichen Verbesserungsmaßnahmen zugunsten des Schierlingswasserfenchels wird Ende 2012 über den Planungs- beziehungsweise Baufortschritt berichtet. Nach Fertigstellung der Maßnahmen wird eine den Anforderungen der EU-Kommission entsprechende Erfolgskontrolle durchgeführt, deren Einzelheiten im Rahmen der Ausführungsplanung zwischen Vorhabenträgern und den zuständigen Naturschutzbehörden Niedersachsens, Schleswig-Holsteins und Hamburgs vereinbart werden.

Da eine naturschutzfachliche Erfolgskontrolle in jedem Fall Bestandteil aller Maßnahmen zugunsten des Schierlingswasserfenchels gewesen wäre, entstehen zusätzliche Kosten lediglich für die regelmäßige Aufbereitung der Monitoringergebnisse zu Berichten sowie für deren Veröffentlichung im Internet. Die Höhe dieser Kosten ist noch nicht bekannt.

Nach den vorliegenden Untersuchungen und Gutachten geht der Senat davon aus, dass Korrekturen oder zusätzliche Ausgleichs- und/oder Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht erforderlich werden.

Die im Zuge der Berichtspflicht für die Kohärenzmaßnahmen Spadenländer Busch/Kreetsand und Zollenspieker entstehenden Kosten werden von der HPA übernommen. Die entsprechenden Kosten für die zusätzlichen Maßnahmen sollen von der Freien und Hansestadt Hamburg getragen werden.

11. *Weil bisher nicht wahrheitsgemäß beantwortet, noch mal: Welche Bedingungen stellen die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein jeweils für ihr Einvernehmen?*
12. *Wie teuer wären diese Bedingungen und Forderungen der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein?*
13. *Hält der Senat an seiner Aussage fest, dass Niedersachsen und Schleswig-Holstein keine Bedingungen gestellt haben?*
14. *Niedersachsens Umweltminister hat erklärt, dass das Land Niedersachsen sein Einvernehmen zur Elbvertiefung nur erteilen werde, wenn die Deichsicherheit und die Versorgung der Obstbauern mit sauberem Wasser für die Beregnung sichergestellt sei (vergleiche Niedersächsischer Landtag Drs. 16/4317). Wird sich Hamburg an Maßnahmen zur Deichsicherheit und zur Versorgung von Obstbauern mit sauberem Wasser für die Beregnung finanziell beteiligen?*

Wenn ja, in welcher Höhe? Wo werden diese Maßnahmen stattfinden? Wie hoch sind die Gesamtkosten? Wer trägt die restlichen Kosten?

Förmliche Einvernehmensgespräche sind zwischen den Planfeststellungsbehörden und den von den jeweiligen Ländern zu Einvernehmensbehörden bestimmten Dienststellen zu führen. Bislang liegt seit dem 14. Februar 2012 nur eine schriftliche Kommentierung des Planfeststellungsbeschlusssentwurfs seitens der niedersächsischen Einvernehmensbehörde vor, die am 23. Februar 2012 in einem Gespräch mit den Planfeststellungsbehörden erörtert worden ist. Die beteiligten Seiten beabsichtigen, das Gespräch in der 9. Kalenderwoche fortzusetzen. Von der schleswig-holsteinischen Einvernehmensbehörde liegen seit dem 24. Februar 2012 geringfügige Änderungswünsche für den Planfeststellungsbeschluss vor, die derzeit von den Planfeststellungsbehörden als unkritisch voreingeschätzt und gegenwärtig geprüft werden. Die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein haben bislang gegenüber den Planfeststellungsbehörden keinen offiziellen Katalog von Bedingungen und Forderungen für ein Ländereinvernehmen benannt. Gleichwohl werden zwischen den zuständigen Verwaltungen der Nachbarländer, des Bundes und der Freien und Hansestadt Hamburg Gespräche geführt, die insbesondere Fragen der Beweissicherung, der Unterhaltung der Nebengewässer und auch der Berücksichtigung der Interessen von Obstbauern zum Gegenstand haben. Eventuelle Maßnahmen und die dazugehörige Finanzierung haben sich in diesem Rahmen jedoch noch nicht hinreichend konkretisiert.

15. *Gibt es Maßnahmen, über die schon eine Einigung in den Einvernehmensverhandlungen erreicht werden konnte?*

Wenn ja, welche, wie teuer sind sie, wer trägt sie und welche finanziellen Risiken gibt es hierbei? Gibt es sonstige Vereinbarungen oder Absprachen mit den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein aus den Einvernehmensverhandlungen (etwa zur Hafenhinterlandanbindung oder dem Jade-Weser-Port et cetera)?

16. *Mit welchen Gesamtkosten rechnen der Senat oder die zuständige Behörde im Rahmen der Verhandlungen mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein?*

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind hierzu keine Aussagen möglich. Im Übrigen siehe Antworten zu 11. bis 14.

- 17. Der Senat rechnet mit jährlichen Kosten für das Monitoring hydrologischer und ökologischer Parameter. Welche finanziellen Risiken sehen der Senat oder die zuständige Behörde hierbei?*

Das Konzept zum zukünftigen Monitoring ist noch nicht endgültig mit den Nachbarländern abgestimmt. Insofern steht der Umfang der Monitoring-Maßnahmen noch nicht fest und kann nur abgeschätzt werden. Hinzu kommt das Risiko der allgemeinen Preisentwicklung.

- 18. 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?*

In den voraussichtlichen Gesamtkosten von circa 2,8 Millionen Euro sind 70.000 Euro für das naturschutzfachliche Monitoring enthalten. Wenn wider Erwarten wasserbauliche Korrektur- oder Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich werden, entstehen zusätzliche Kosten.

- 19. Welche weiteren jährlichen Kosten werden durch die Elbvertiefung für den Hamburger Haushalt erwartet?*

Weitere Kosten durch den geplanten Fahrrinnenausbau sind derzeit nicht absehbar.