

Mitteilung des Senats vom 21. März 2000**Jade-Weser-Port und CT IV**

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat unter Drucksache 15/223 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Mit der Großen Anfrage „Jade-Weser-Port CT IV“ erwartet die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom Senat eine Bewertung von Studien und Absichten, die Einschätzung von Nutzen, Notwendigkeiten, Kosten, Umweltverträglichkeiten, Verkehrsverbindungen u. a. für Hafenprojekte, die das Bundesland Niedersachsen in eigener Verantwortung diskutiert. Schon deswegen entfällt eine dezidierte Stellungnahme durch den Senat.

Gegenwärtig wird für die bremsischen Häfen untersucht, ob und ggf. in welchem Umfang Erweiterungsinvestitionen notwendig werden. Im Rahmen einer solchen Untersuchung werden kooperative Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Niedersachsen einbezogen.

1. Hafenentwicklung**1.1 Wie bewertet der Senat den Bedarf an einem deutschen Tiefwasserhafen?**

Die Tiefwasserhäfenkommission hat im Jahre 1972 festgestellt, dass die Bundesrepublik in Wilhelmshaven über einen Mineralölhafen verfügt, der als einziger in Deutschland hinsichtlich seiner Wassertiefe den Forderungen eines Tiefwasserhafens in den nächsten Jahren entspricht und bei Anpassung auf längere Zeit auch genügt. Damit ist Wilhelmshaven als bisher einziger Tiefwasserhafen Deutschlands qualifiziert worden. Wegen der Entwicklung in der Containerschifffahrt in den letzten Jahren, die seinerzeit nicht abzusehen war, könnte es erforderlich werden, über eine neue Definition eines Tiefwasserhafens nachzudenken.

1.2 Wie bewertet der Senat einen Vergleich der Tiefwasserhafen-Standorte Cuxhaven und Wilhelmshaven unter ökologischen, technischen, verkehrswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Aspekten?

Der Senat kann einen solchen Vergleich wegen mangelnder Informationsgrundlagen nicht anstellen.

1.3 Wie bewertet der Senat die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für den Jade-Weser-Port?

Die Machbarkeitsstudie liegt dem Senat nicht vor, so dass eine Bewertung nicht möglich ist. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

1.4 Welchen Nutzen für die Hafenstandorte Bremerhaven und Bremen verbindet der Senat mit einer Realisierung des Jade-Weser-Ports?

Eine Prüfung konnte bisher nicht erfolgen, auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

1.5 Wie bewertet der Senat, die Absicht von EUROGATE, den Jade-Weser-Port zu betreiben hinsichtlich der bremsischen Hafenentwicklung?

Der Senat hat zur Kenntnis genommen, dass Eurogate angeboten hat, einen Containerterminal in Wilhelmshaven zu betreiben, wenn er gebaut werden sollte. Der Senat geht davon aus, dass Synergieeffekte mit den bremsischen Häfen erzielbar wären.

1.6 Wie bewertet der Senat den Vorschlag, in Cuxhaven einen Tiefwasserhafen zu entwickeln im Zusammenhang mit der bremischen Hafententwicklung?

Eine solche Bewertung ist gegenwärtig nicht möglich.

2. Finanzierung des Hafenausbaus

2.1 Hat der Senat eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu dem Projekt CT IV durchgeführt, und welche regionalwirtschaftliche bzw. fiskalische Vorteilhaftigkeit des Projekts ergibt sich aus der Untersuchung?

Der Senat hat bisher eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Projekt CT IV nicht durchgeführt. Diese wird, wie dieses üblich ist, im Zusammenhang mit der Erteilung des Planungsauftrags erarbeitet. Aussagen über das zu ermittelnde Ergebnis können gegenwärtig nicht getroffen werden.

2.2 Welche Investitionskosten muss Bremen für den CT IV aufbringen, und welche Finanzierungsvorschläge legt der Senat dazu vor?

Die Kosten für CT IV können auf Grund der Erfahrungen, die beim Bau von CT III gewonnen wurden, mit etwa 0,5 Mrd. DM veranschlagt werden. Finanzierungsvorschläge sollen im Rahmen der Planungsarbeiten entwickelt werden.

2.3 In welcher Form beabsichtigt der Senat eine Hafenkooperation mit Niedersachsen einzugehen, und welche fiskalischen Kosten und Nutzen sind damit für das Land Bremen verbunden?

Bremen und Niedersachsen beabsichtigen, ihre Häfen mit ihren unterschiedlichen Potenzialen gemeinsam zu vermarkten. Die Gespräche über die Gestaltung der Zusammenarbeit der Hafenvertretungen in beiden Ländern sind aufgenommen worden.

Die Hafenkooperation ist vor allem Aufgabe der Hafenunternehmen. Die staatliche Seite kann hier nicht dirigistisch eingreifen, sondern nur die Prozesse anschieben und begleiten.

Die fiskalischen Kosten und Nutzen können gegenwärtig nicht abgeschätzt werden.

2.4 Wie sieht das finanzielle Engagement des Landes Bremen aus hinsichtlich einer Realisierung des Jade-Weser-Ports?

Bisher ist weder entschieden, ob der so genannte Jade-Weser-Port gebaut werden soll, noch ob eine bremische Beteiligung erwünscht oder erforderlich wird, so dass Überlegungen über ein bremisches finanzielles Engagement gegenwärtig nicht anstehen.

3. Umweltverträglichkeit des Hafenausbaus

3.1 Wie bewertet der Senat die ökologischen Folgen des CT IV-Ausbaus und die Wertigkeit der Flächen als FFH-Gebiet?

Eine Bewertung der ökologischen Folgen eines Ausbaus des Container Terminals „Wilhelm Kaisen“ um eine 4. Baustufe einschließlich der Beurteilung der Verträglichkeit mit EU-Schutzgebieten wird im Rahmen des Planungsprozesses und des anschließenden Planfeststellungsverfahrens vorgenommen.

3.2 Wie bewertet der Senat die ökologischen Folgen einer weiteren Vertiefung der Außenweser?

Die ökologischen Folgen einer weiteren Weservertiefung sind abhängig von dem Ausmaß des zu planenden Eingriffs in die natürlichen Gegebenheiten. Eine Wertung ist erst im gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren möglich.

3.3 Wie bewertet der Senat die ökologischen Folgen des Jade-Weser-Ports?

Eine Bewertung hat der Senat nicht vorzunehmen, weil das Vorhaben auf niedersächsischen Staatsgebiet liegt. Im Übrigen verweist der Senat auf die Vorbemerkung.

3.4 Wie könnte nach Sicht des Senats eine wasserseitige Anbindung des Jade-Weser-Ports an Bremerhaven erfolgen?

Wegen der bisher wenig konkreten Kenntnisse über das Vorhaben wären Aussagen über die Notwendigkeit und Art einer wasserseitigen Verbindung eines Jade-We-

ser-Ports mit dem Containerterminal in Bremerhaven Spekulation. Der Senat wird sich daran nicht beteiligen.

3.5 Welche Verkehrsinfrastrukturen sind nach Sicht des Senats erforderlich, um die notwendigen Hinterlandverbindungen für einen Jade-Weser-Port zu schaffen?

Wegen der bisher wenig konkreten Kenntnisse über das Vorhaben wären Aussagen über die notwendigen Hinterlandverbindungen Spekulation. Der Senat wird sich daran nicht beteiligen. Im Übrigen verweist der Senat auf die Vorbemerkung.

3.6 Wie bewertet der Senat die ökologischen Folgen eines Tiefwasserhafens in Cuxhaven?

Der Senat verweist auf die Antwort zu Frage 3.3.

3.7 Welche Verkehrsinfrastrukturen sind nach Sicht des Senats erforderlich, um die notwendigen Hinterlandverbindungen für einen Tiefwasserhafen in Cuxhaven zu schaffen?

Der Senat verweist auf die Antworten zu Fragen 1.1. und 1.2 und auf die Vorbemerkung.