

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 6. Juli 2001**Weservertiefung**

Wir fragen den Senat:

1. Wie werden vom Senat die ökologischen Auswirkungen der Vertiefung der Außenweser auf 14,5 m unter SKN bewertet?
2. Wie ist der Stand der Realisierung der Kompensationsmaßnahmen, die im Zusammenhang mit der Vertiefung der Außenweser auf 14,5 m unter SKN beschlossen wurden? Welche Kosten sind für deren Realisierung entstanden, und wie hoch sind die jährlichen Folgekosten?
3. Wie wird das Problem der Verschlickung des Fedderwarder Priels in Budjadingen im Zusammenhang mit der Außenweservertiefung auf 14,5 m unter SKN vom Senat bewertet?
4. Welche Probleme mit der Einhaltung der Solltiefe bzw. mit dem Wiedereintritt von Schlick gab bzw. gibt es? Welche Folgekosten waren und sind damit für den Bund und für Bremen verbunden?
5. Welche Zusagen hat das Land Bremen hinsichtlich der Kompensation möglicher Auswirkungen der Außenweservertiefung auf 14,5 m unter SKN gemacht, und welche Zusagen wurden mit welchen Kosten realisiert?
6. Wie werden vom Senat die ökologischen Auswirkungen der vorangegangenen Eingriffe insgesamt bewertet?
7. Wie ist der Stand der Verfahren für eine weitere Vertiefung der Außenweser und der Unterweser?
8. Auf welche Tiefe soll nach Sicht des Senats die Außenweser ausgebaut werden, für welche Tiefgänge soll künftig eine tideunabhängige Zufahrt gewährleistet werden?
9. Welche Kosten sind damit für den Bund und für Bremen verbunden?
10. Welcher Zeitplan ist für die Vertiefungsmaßnahme vorgesehen?
11. Welche Auswirkungen wird nach Kenntnis des Senats eine weitere Vertiefung haben hinsichtlich
 - der Deichsicherheit,
 - des Tidenhubs,
 - der Sturmflutwasserstände,
 - der Strömungsgeschwindigkeit und
 - der Küstenfischerei?
12. Wie bewertet der Senat die Auswirkungen einer weiteren Außenweservertiefung auf die Landwirtschaft (Flächenkonkurrenz durch Kompensationsmaßnahmen)?

13. Wie bewertet der Senat die Forderungen des Wirtschaftsverbands Weser (Positionspapier Mai 2001) nach einer weiteren Vertiefung von Außenweser und Unterweser (Außenweser bis Bremerhaven: 14,5 m tideunabhängig; Unterweser bis Nordenham: 14,5 m tideabhängig; Unterweser Nordenham bis Brake: 12,8 m tideabhängig; Unterweser Brake bis Bremen: 11,3 m tideabhängig)?
14. Für wie viele Schiffe mussten im Jahr 2000 und im ersten Halbjahr 2001 tideabhängige Wartezeiten in Kauf genommen werden, aufgeschlüsselt nach Schiff, Tiefgang, Breite, Bruttoregistertonnen, ein- und auslaufende Schiffe, Datum und Dauer der Wartezeit?
15. Welche realen Tiefgänge erreichten die gelotsten Schiffe auf der Außenweser 1998, 1999, 2000 und im ersten Halbjahr 2001? (bitte differenziert angeben nach konkreten Tiefgangklassen 10/10,5/11/11,5/12/12,5/13/13,5/14/14,5/15 Metern und getrennt nach ein- und ausfahrend)?
16. Der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven soll nach Beschluss der Bürgermeister von Bremen und Hamburg und des niedersächsischen Ministerpräsidenten ein Ergänzungshafen werden. Mit welcher Nachfrage wird im Falle einer weiteren Vertiefung von Außenweser und Elbe künftig beim Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven gerechnet?
17. Wie wird sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis einer weiteren Außenweservertiefung unter Einbezug des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven darstellen, und wie wird es vom Senat bewertet?
18. Auf welchen vertraglichen Grundlagen basieren die Vertiefungen von Außenweser, Mittelweser, Unterweser und Elbe, und wie lauten die Vertragstexte?
19. Welche Zusagen gibt es von der Bundesregierung und dem Land Niedersachsen hinsichtlich einer weiteren Vertiefung der Unterweser und der Außenweser?

Schramm, Dr. Karin Mathes,
Karoline Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 31. Juli 2001

Die o. a. Anfrage beantwortet der Senat wie folgt:

Zu Frage 1.: Wie werden vom Senat die ökologischen Auswirkungen der Vertiefung der Außenweser auf 14,5 m unter SKN bewertet?

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12. Februar 1990 waren die Auswirkungen der Vertiefung der Außenweser ermittelt, beschrieben und bewertet worden mit dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen als Folge des Ausbaus zu erwarten waren. Soweit diese nicht zu minimieren waren, wurden im Planfeststellungsbeschluss geeignete Ersatzmaßnahmen festgesetzt. Die Funktionskontrolle zur Überprüfung des Kompensationserfolges läuft derzeit.

Bezüglich Vorhabenswirkungen auf die Morphologie, Hydrologie und die Besiedlung der Außenweser (Makrozoobenthos), die zum Zeitpunkt der Planfeststellung in Hinblick auf ihre Erheblichkeit oder Nachhaltigkeit nicht abschließend beurteilt werden konnten, wurden Beweissicherungsuntersuchungen angeordnet. Die Untersuchungen zur Morphologie und Hydrologie laufen zurzeit noch (s. zu 3.). Ggf. sind zusätzliche Schutzmaßnahmen nachträglich anzuordnen. Die Untersuchungen zur Lebenswelt wurden bereits abgeschlossen mit dem Ergebnis, dass keine zusätzliche Kompensation erforderlich ist.

Zu Frage 2.: Wie ist der Stand der Realisierung der Kompensationsmaßnahmen, die im Zusammenhang mit der Vertiefung der Außenweser auf 14,5 m unter SKN

beschlossen wurden? Welche Kosten sind für deren Realisierung entstanden, und wie hoch sind die jährlichen Folgekosten?

Der Träger des Vorhabens wird im laufenden Jahr alle Kompensationsmaßnahmen fertiggestellt haben. Bei einem Gesamtvolumen an Projektkosten von 92 Mio. DM sind 20 Mio. DM für die Kompensationsmaßnahmen aufgewendet worden. Die Folgekosten sind noch nicht ermittelt, etwa für erhöhte Unterhaltungsbaggerungen, ökologische Wirkungs- und Funktionskontrollen, Unterhaltungskosten etc.

Zu Frage 3.: Wie wird das Problem der Verschlickung des Fedderwarder Priels in Budjadingen im Zusammenhang mit der Außenweservertiefung auf 14,5 m unter SKN vom Senat bewertet?

Entsprechend den im Planfeststellungsbeschluss getroffenen Festlegungen werden umfangreiche Beweissicherungsuntersuchungen zu morphologischen Änderungen angestellt. Diese werden erst in einigen Jahren abgeschlossen sein. Eine Bewertung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Zu Frage 4.: Welche Probleme mit der Einhaltung der Solltiefe bzw. mit dem Wiedereintrieb von Schlick gab bzw. gibt es? Welche Folgekosten waren und sind damit für den Bund und für Bremen verbunden?

Mit der Einhaltung der Solltiefe bzw. mit dem Wiedereintrieb von Schlick gab und gibt es keine Probleme. Wie prognostiziert nimmt der Wiedereintrieb von Schlick kontinuierlich ab. 1999 wurden im Rahmen der Unterhaltungsbaggerungen 4,4 Mio., in 2000 3,4 Mio. m³ Material gebaggert. Entsprechend nehmen die jährlichen Kosten des Bundes für die Unterhaltungsbaggerungen, die zuletzt bei 10 Mio. DM im Jahr lagen, ebenfalls kontinuierlich ab. Bremen entstehen daraus keine Kosten.

Zu Frage 5.: Welche Zusagen hat das Land Bremen hinsichtlich der Kompensation möglicher Auswirkungen der Außenweservertiefung auf 14,5 m unter SKN gemacht, und welche Zusagen wurden mit welchen Kosten realisiert?

Analog zu den Vertiefungen an Ems und Elbe forderten die Fischereibetriebe an der Außenweser ebenfalls eine Entschädigung für die in dem Planfeststellungsbeschluss dargestellten möglichen negativen Auswirkungen auf die Fischerei. Da die Bundeswasserstraßenverwaltung in keinem Falle bereit war, Entschädigungsforderungen der Fischer zu akzeptieren, nahm das Land Bremen (Antragsteller für die Aufnahme der Vertiefungsmaßnahme in den Bundesverkehrswegeplan) zur Erleichterung des Verfahrensabschlusses entsprechende Verhandlungen auf und schloss Vereinbarungen ab. Für die Außenweser war ein Betrag von 2,2 Mio. DM aufzuwenden. Noch offen ist die Abrechnung der Anwaltskosten.

Zu Frage 6.: Wie werden vom Senat die ökologischen Auswirkungen der vorangegangenen Eingriffe insgesamt bewertet?

In den Planunterlagen sind wie zu 1. dargestellt ökologische Auswirkungen auf die Umwelt bewertet worden. Diese Auswirkungen betreffen die Veränderungen des Status quo, der sich nach den vorher erfolgten Ausbaumaßnahmen eingestellt hat. Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich seit Beginn der Weservertiefungen Ende des 19. Jahrhunderts mit den morphologisch-hydrologischen Bedingungen (Veränderungen des Gewässerbettes und Störungen durch Vertiefungs- und Unterhaltungsbaggerungen, Änderung des Tidenhubs, der Strömungsverhältnisse, der Salinitätszonen) auch die ökologischen Lebensbedingungen deutlich verändert haben. Die derzeitige Besiedelung durch aquatische Organismen zeigt das Bild eines stark anthropogen überformten Ästuars.

Zu Frage 7.: Wie ist der Stand der Verfahren für eine weitere Vertiefung der Außenweser und der Unterweser?

Zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans hat Bremen in 2000 den Ausbau der Außenweser bis Bremerhaven beantragt und Niedersachsen die Vertiefung der Unterweser bis Brake. In der Vereinbarung vom 30. März 2001 kamen die Regierungschefs der Länder Niedersachsen, Hamburg und Bremen überein, eine ökologisch vertretbare und ökonomisch erforderliche weitere Vertiefung von

Elbe und Weser zu prüfen und die Ergebnisse dieser Überprüfung zügig umzusetzen. Dabei müssen die Belange der Deichsicherheit gewährleistet bleiben. Ausgehend von dieser grundsätzlichen Unterstützung der beantragten Ausbaumaßnahmen hat der Senat die zu beteiligenden Ressorts beauftragt, den Abschluss eines entsprechenden Abkommens der Länder zu verhandeln und ihm zur Beschlussfassung vorzulegen.

Zu Frage 8.: Auf welche Tiefe soll nach Sicht des Senats die Außenweser ausgebaut werden, für welche Tiefgänge soll künftig eine tideunabhängige Zufahrt gewährleistet werden?

Der Antrag Bremens beinhaltet eine Vertiefung der Außenweser auf 15,50 m SKN bis Bremerhaven, um Schiffen bis zu 14 m Tiefgang eine tideunabhängige Zufahrt zu ermöglichen.

Zu Frage 9.: Welche Kosten sind damit für den Bund und für Bremen verbunden?

Die Bundeswasserstraßenverwaltung ist zurzeit dabei, die Kosten für einen Weserausbau zu ermitteln. Es handelt sich um eine Ausbaumaßnahme des Bundes, so dass Kosten für Bremen zurzeit nicht erkennbar sind.

Zu Frage 10.: Welcher Zeitplan ist für die Vertiefungsmaßnahme vorgesehen?

Zurzeit werden vorbereitende Untersuchungen für eine Ausbauplanung durchgeführt, um zu einer Projektbeschreibung zu kommen. Für diese Untersuchungen ist ein Zeitrahmen von 18 Monaten vorgesehen, d. h. frühestens Mitte 2002 ist mit ersten Ergebnissen zu rechnen. Die Untersuchungsergebnisse sollen zur Bewertung der Maßnahme für den Bundesverkehrswegeplan dienen. Hierfür gibt es keine konkrete Zeitvorgabe.

Zu Frage 11.: Welche Auswirkungen wird nach Kenntnis des Senats eine weitere Vertiefung haben hinsichtlich

- der Deichsicherheit,
- des Tidenhubs,
- der Sturmflutwasserstände,
- der Strömungsgeschwindigkeit und
- der Küstenfischerei?

Die Auswirkungsprognosen sind Gegenstand der vorbereitenden Untersuchungen und liegen noch nicht vor.

Zu Frage 12.: Wie bewertet der Senat die Auswirkungen einer weiteren Außenweservertiefung auf die Landwirtschaft (Flächenkonkurrenz durch Kompensationsmaßnahmen)?

Siehe unter 11.

Zu Frage 13.: Wie bewertet der Senat die Forderungen des Wirtschaftsverbands Weser (Positionspapier Mai 2001) nach einer weiteren Vertiefung von Außenweser und Unterweser (Außenweser bis Bremerhaven: 14,5 m tideunabhängig; Unterweser bis Nordenham: 14,5 m tideabhängig; Unterweser Nordenham bis Brake: 12,8 m tideabhängig; Unterweser Brake bis Bremen: 11,3 m tideabhängig)?

Nach den Erkenntnissen des Senats reichen 15,50 m Ausbautiefe aus, um Schiffen mit bis zu 14,00 m Abladetiefgang eine tideunabhängige Zufahrt zum Containerterminal „Wilhelm Kaisen“ zu ermöglichen. Die für die Unterweser genannten Ausbautiefen entsprechen dem von Bremen grundsätzlich unterstützten Antrag Niedersachsens, der in seiner ausbautechnischen Konsequenz zu der in der Forderung des Wirtschaftsverbandes Weser genannten Vertiefung bis Bremen führt.

Zu Frage 14.: Für wie viele Schiffe mussten im Jahr 2000 und im ersten Halbjahr 2001 tideabhängige Wartezeiten in Kauf genommen werden, aufgeschlüsselt nach Schiff, Tiefgang, Breite, Bruttoregistertonnen, ein- und auslaufende Schiffe, Datum und Dauer der Wartezeit?

Im Jahr 2000 konnten insgesamt 36 Containerschiffe Bremerhaven nicht tideunabhängig erreichen. Die weiteren Daten sind Tabelle 14/1 (siehe Anlage) zu entnehmen. Die Breite der Schiffe und die Dauer der Wartezeit gehen aus der Lotsenstatistik, die die Datengrundlage für die Angaben bildet, nicht hervor. Für das erste Halbjahr 2001 liegt noch keine Statistik vor.

Zu Frage 15.: Welche realen Tiefgänge erreichten die gelotsten Schiffe auf der Außenweser 1998, 1999, 2000 und im ersten Halbjahr 2001? (bitte differenziert angeben nach konkreten Tiefgangsklassen 10/10,5/11/11,5/12/12,5/13/13,5/14/14,5/15 Metern und getrennt nach ein- und ausfahrend)?

Die Anzahl der gelotsten Containerschiffe je Tiefgangsklasse sind den Tabellen 15/1-15/3 zu entnehmen. Die Differenzierung der Tiefgangsklassen entspricht den Angaben der Lotsenstatistik. Für das erste Halbjahr 2001 liegt noch keine Statistik vor.

Zu Frage 16.: Der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven soll nach Beschluss der Bürgermeister von Bremen und Hamburg und des niedersächsischen Ministerpräsidenten ein Ergänzungshafen werden. Mit welcher Nachfrage wird im Falle einer weiteren Vertiefung von Außenweser und Elbe künftig beim Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven gerechnet?

Die Fahrwassertiefen in Elbe und Weser bestimmen nicht alleine die Umschlagskapazitäten der Containerterminals in Bremerhaven oder Hamburg. Für die derzeit abzuwickelnden und prognostizierten Verkehre sind die Kapazitäten der Hafenanlagen der begrenzende Faktor. Nach den derzeit in der Planung und Ausführung befindlichen Hafenerweiterungsmaßnahmen, deren Kapazitäten nach 2010 erschöpft sein dürften, bestehen keine Erweiterungspotentiale in den bremsischen Häfen mehr. Die langfristigen Planungen für den Weser-Jade-Port in Wilhelmshaven sollen die nach 2010 fehlenden Hafenausbaukapazitäten im norddeutschen Raum sowie die erwartete Zunahme der Schiffsgrößen (Suez-Max) auffangen.

Zu Frage 17.: Wie wird sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis einer weiteren Außenweservertiefung unter Einbezug des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven darstellen, und wie wird es vom Senat bewertet?

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung ist Bestandteil der unter 10. genannten Voruntersuchungen. Ein Ergebnis liegt bisher nicht vor.

Zu Frage 18.: Auf welchen vertraglichen Grundlagen basieren die Vertiefungen von Außenweser, Mittelweser, Unterweser und Elbe, und wie lauten die Vertragstexte?

Für die Vertiefung der Außen- und der Unterweser existieren keine Verträge; die Planfeststellungsverfahren laufen nach Bundeswasserstraßengesetz.

Für die Mittelweseranpassung für den eingeschränkten Verkehr mit Großmotorgüterschiffen besteht das Abkommen von 1988 mit Änderungsabkommen von 1997. Darin ist geregelt, dass die Bundesrepublik Deutschland und die Freie Hansestadt Bremen für die Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit auf 2,50 m abgeladenen 1.350 t-Schiffen und den Verkehr von Großmotorgüterschiffen mit Begegnungs- und Abladebeschränkungen in vertrauensvollem Zusammenwirken die Mittel aufbringen.

Zur vertraglichen Situation in Hamburg können seitens des Bremer Senats keine Aussagen getroffen werden.

Zu Frage 19.: Welche Zusagen gibt es von der Bundesregierung und dem Land Niedersachsen hinsichtlich einer weiteren Vertiefung der Unterweser und der Außenweser?

Keine.

**Anlage zur Mitteilung an die Bremische Bürgerschaft
 „Weservertiefung“
 Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 06. Juli 2001**

Tabelle 14/1: Auflistung der Containerschiffe, die im Jahre 2000 Bremerhaven nicht tideunabhängig erreichen konnten.

Schiff Nr.	Tiefgang (in m)	Bruttoraumzahl	Ein-/auslaufend	Datum
1	12,6	49874	auslaufend	06.01.2000
2	13,1	81488	auslaufend	27.01.2000
3	12,9	52181	auslaufend	11.02.2000
4	13,4	54437	auslaufend	16.02.2000
5	13,3	50698	auslaufend	24.02.2000
6	12,7	49874	auslaufend	03.03.2000
7	12,6	50698	auslaufend	16.03.2000
8	12,9	50698	auslaufend	30.03.2000
9	12,8	52181	auslaufend	06.04.2000
10	13,0	54437	auslaufend	12.04.2000
11	13,0	50698	auslaufend	13.04.2000
12	12,6	81488	auslaufend	19.04.2000
13	15,0	57075	auslaufend	07.05.2000
14	13,7	50698	auslaufend	25.05.2000
15	12,7	51608	einlaufend	31.05.2000
16	13,4	52181	auslaufend	01.06.2000
17	12,7	40177	auslaufend	06.06.2000
18	12,6	74661	auslaufend	08.06.2000
19	12,8	66046	auslaufend	14.06.2000
20	13,0	81488	auslaufend	16.06.2000
21	13,6	81488	auslaufend	13.07.2000
22	12,8	40117	auslaufend	17.07.2000
23	12,9	50698	auslaufend	20.07.2000
24	13,0	81488	auslaufend	10.08.2000
25	13,0	37042	einlaufend	28.08.2000
26	12,6	49874	auslaufend	31.08.2000
27	12,8	51836	auslaufend	18.10.2000
28	12,7	81488	auslaufend	19.10.2000
29	12,8	52181	auslaufend	20.10.2000
30	13,1	49874	auslaufend	26.10.2000
31	12,7	36420	auslaufend	01.11.2000
32	12,7	81488	auslaufend	10.11.2000
33	12,6	51608	auslaufend	12.11.2000
34	12,8	52615	einlaufend	29.11.2000
35	12,7	52615	auslaufend	29.11.2000
36	12,9	52615	auslaufend	24.12.2000

Tabelle 15/1: Schiffsbewegungen (Containerschiffe) in 1998

Tiefgangsklasse	Anzahl der Schiffsbewegungen (ausgehend)	Anzahl der Schiffsbewegungen (eingehend)
10,0m-10,9m	321	291
11,0m-11,9m	217	101
12,0m-12,5m	30	16
12,6m-12,9m	0	4
13,0m-13,5m	4	0

Tabelle 15/2: Schiffsbewegungen (Containerschiffe) in 1999

Tiefgangsklasse	Anzahl der Schiffsbewegungen (ausgehend)	Anzahl der Schiffsbewegungen (eingehend)
10,0m-10,9m	357	392
11,0m-11,9m	244	142
12,0m-12,5m	33	11
12,6m-12,9m	4	1
13,0m-13,5m	11	0
13,6m-13,9m	2	0

Tabelle 15/3: Schiffsbewegungen (Containerschiffe) in 2000

Tiefgangsklasse	Anzahl der Schiffsbewegungen (ausgehend)	Anzahl der Schiffsbewegungen (eingehend)
10,0m-10,9m	361	416
11,0m-11,9m	315	202
12,0m-12,5m	62	28
12,6m-12,9m	21	2
13,0m-13,5m	13	1
13,6m-13,9m	2	0