

Antwort des Senats auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE

**Notwendigkeit der Weservertiefung? Schiffsverkehr auf
Unter- und Außenweser**

**Mitteilung des Senats
an die Bremische Bürgerschaft (Landtag)
vom 26. April 2011**

Die Fraktion DIE LINKE hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet.

„Notwendigkeit der Weservertiefung? Schiffsverkehr auf Unter- und Außenweser“

„Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich hat am 30. Dezember 2010 den Entwurf für den Planfeststellungsbeschluss zur Weservertiefung vorgelegt. Die bremischen und niedersächsischen Umweltressorts haben bis Ende März Zeit, dazu ihr Einvernehmen zu erklären. Danach ist der sofortige Vollzug der Vertiefungsmaßnahmen entsprechend dem Antrag der Länder Bremen und Niedersachsen vorgesehen. Der BUND hat angekündigt, Klage gegen die Weservertiefung einzureichen. Diese würde nach dem Verkehrswegebeschleunigungsgesetz einzig vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig verhandelt. Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) hat am 26. Januar 2011 einen Antrag der Fraktion DIE LINKE abgelehnt, auf den Abschluss eines Gerichtsverfahrens zu warten, bevor Vertiefungsmaßnahmen ergriffen werden.

Die Notwendigkeit der Weservertiefung wird von Seiten der Befürworter mit der Sicherstellung der Konkurrenzfähigkeit der Bremischen Häfen und Wirtschaft begründet. Die Inbetriebnahme des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven, des Jade-Weser-Ports im August 2012, sei nur eine Ergänzung zum Gesamtangebot norddeutscher Häfen.

Im Gegensatz zu den dargelegten Schäden für die Umwelt ist unklar geblieben, in welchem Umfang und für wen die Vertiefung der Außen- und Unterweser tatsächlich von Vorteil ist. Zahlen zum Tiefgang der auf Unter- und Außenweser verkehrenden Schiffe wurden der Bürgerschaft zuletzt im Juli 2001 vorgelegt. Dass Containerschiffe immer größer werden und damit auch einen größeren Tiefgang haben, ist unbestritten. Inwieweit sie Bremerhaven mit voller Ladung anlaufen, und ob in allen Fällen Bremerhaven notwendiger Zielhafen sein muss, ist weiterhin fraglich. Auch die Vertiefung der Unterweser scheint den Interessen einiger weniger Unternehmen zu dienen. Andere Wirtschaftsakteure wie die der Tourismusbranche, den Landwirten oder dem Fischfang entstehen eher Nachteile. Nach Angaben des BUND kann bereits derzeit 98 Prozent der Schiffbewegungen tideunabhängig stattfinden.

Wir fragen den Senat:

I. Schiffsverkehr

1. Wie viele Schiffe sind seit dem Jahr 2000 jährlich in die Unterweser eingelaufen, unterschieden nach
 - a. Schiffstyp
 - b. Abmessungen (Länge/Breite)
 - c. maximal erlaubter Tiefgang
 - d. tatsächlicher Tiefgang
 - e. maximal erlaubte Tragfähigkeit
 - f. geladene/gelöschte Commodity und Tonnage
 - g. für welches Unternehmen empfangen/gelöscht
 - h. Löschhafen an der Unterweser
2. Wie viele Schiffe sind seit dem Jahr 2000 jährlich aus der Unterweser ausgelaufen (bitte auflisten nach den Kriterien a. bis h. in Frage 1)?
3. Wie viele der in Frage 1 nicht genannten Schiffe sind seit dem Jahr 2000 jährlich in die Außenweser einlaufen (bitte auflisten nach den Kriterien a. bis g. in Frage 1, mit ergänzender Angabe, wie viele dieser Schiffe deckungsgleich sind mit Schiffen, die bereits in der Antwort auf Frage 1 angegeben wurden)?
4. Wie viele Schiffe sind seit dem Jahr 2000 jährlich aus der Außenweser ausgelaufen (bitte auflisten nach den Kriterien a. bis g. in Frage 1, mit ergänzender Angabe, wie viele dieser Schiffe deckungsgleich sind mit Schiffen, die bereits in der Antwort auf Frage 2 angegeben wurden)?
5. Wie viele der in den Antworten auf die Fragen 1 bis 4 angegebenen Schiffe konnten nicht tideunabhängig die Unter- bzw. Außenweser befahren (bitte differenzieren nach Außenweser ein- und auslaufend, Unterweser ein- und auslaufend)?
6. Welche Wartezeiten entstanden dabei? Wie hoch werden die Kosten dafür beziffert (bitte differenzieren nach Zeitraum, Schiff und Zielhafen)?
7. Wie viele der in den Fragen 1 bis 4 angegebenen Schiffe können die Außen- und Unterweser bei derzeitiger Wassertiefe auch nicht tideabhängig befahren (bitte differenzieren nach Außen- und Unterweser)?
8. Für welche der in der Antwort auf Frage 7 angegebenen Schiffe bzw. ihre Eigentümer ist es mit welcher Begründung nicht zumutbar, den Jade-Weser-Port anzulaufen?

II. Verfahren Weservertiefung

9. Wann genau sollen die Vertiefungsmaßnahmen beginnen? Wurden bereits Aufträge erteilt?
10. Mit welchen Kosten für die geplante Vertiefung der Außen- und Unterweser kalkuliert der Bund?
11. Welche Folgekosten für Unterhaltungsbaggerungen und Strombaumaßnahmen entstehen dabei in welchen Zeitabständen?

12. Sind im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses Entschädigungen für Unternehmer vorgesehen, die von der Weservertiefung wirtschaftliche Nachteile erwarten? Wenn ja, wer leistet die Entschädigungszahlungen und wann sind diese fällig?
13. Mit welchem jährlichen betriebswirtschaftlichen Nutzen kalkulieren die Unternehmen, die von der Weservertiefung profitieren würden?
14. Entstünde der Bremischen Hafenwirtschaft ein Schaden, wenn auf die Weservertiefung verzichtet würde? Wenn ja, worin besteht er und wie hoch ist er zu beziffern?
15. Auf wie lange schätzt der Senat die Dauer eines Gerichtsverfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht Leipzig?
16. Welche finanziellen Schäden entstünden der öffentlichen Hand, wenn das Bundesverwaltungsgericht der Klage stattgeben sollte und sich die Weservertiefung als nicht zulässig erweist?
17. Sieht der Senat Möglichkeiten, die Aussetzung des sofortigen Vollzugs der Vertiefungsmaßnahmen entgegen § 14e Absatz 2 Bundeswasserstraßengesetz zu erwirken? Wenn ja, welche?
18. Worin sieht der Senat unter Berücksichtigung der Antwort auf Frage 16 dennoch eine sachliche Notwendigkeit, auf die Aussetzung des sofortigen Vollzugs zu verzichten?“

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Die Unter- und Außenweser sind Bundeswasserstraßen, d.h. für den Ausbau und den Erhalt ist die Bundesrepublik Deutschland zuständig. Die Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch den Senator für Wirtschaft und Häfen, stellte im Mai 2000 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) den Antrag auf Vertiefung der Außenweser auf tideunabhängige 13,80 m. Das BMVBW nahm diese Meldung an und beauftragte im September 2000 die nachgeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) – vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest (WSD NW)– mit der Durchführung der im Rahmen der Bundesverkehrswegeplan-Methodik notwendigen Untersuchungen. Das Vorhaben Anpassung der Außenweser wurde dementsprechend untersucht. Nach Vorlage der Untersuchungsergebnisse beauftragte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf Grundlage der Entscheidung des Bundeskabinetts vom 15. September 2004 die WSD NW mit der weiteren Durchführung der Planung. Auf Grundlage dieses Kabinettsbeschlusses wurden die notwendigen Unterlagen für den Planfeststellungsbeschluss für die Anpassungsmaßnahmen der Außenweser erstellt. Im Rahmen dieses Prozesses wurden und werden von der WSD NW sehr umfangreiche Planungsunterlagen veröffentlicht.

Das Land Niedersachsen hat im Jahr 2000 eine Anpassung der Unterweser an die Entwicklungen im Schiffsverkehr beim BMVBW beantragt. Das BMVBW nahm den Antrag an und beauftragte die ihr nachgeordnete WSV – vertreten durch die WSD NW– mit der Durchführung der im Rahmen der *Bundesverkehrswegeplan-Methodik* notwendigen Untersuchungen. Die WSD NW veröffentlichte auch für das Projekt Anpassung der Unterweser die Planungsunterlagen.

Die Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch den Senator für Wirtschaft und Häfen, ist Antragssteller für die Anpassungsmaßnahmen der Außenweser, während die Unterweser vom Land Niedersachsen beantragt wurde. Die Planung und die daran anschließende Umsetzung der Vorhaben wird vom Träger des Vorhabens (TdV), d.h. dem BMVBS vertreten durch die WSV, hier die WSD NW durchgeführt.

Die WSV, hier die zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämter Bremen und Bremerhaven, ist die zuständige Bundesbehörde für die Verkehrsregelungen auf dem Gebiet der Bundeswasserstraßen Außen- und Unterweser. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven (WSA-Bremerhaven) übernimmt die Verkehrsregelung für den Bereich der Außenweser, während diese für den Bereich der Unterweser vom Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen (WSA-Bremen) wahrgenommen wird.

In den Verantwortungsbereich des Senators für Wirtschaft und Häfen bzw. der nachgeordneten Dienststelle „Hansestadt Bremisches Hafenamts“ (HBH) fallen die hoheitlichen Aufgaben im stadtbremischen Hafengebiet, d.h. unter anderem auch die Schiffsverkehrslenkung im Hafenbereich. Dem Senator für Wirtschaft und Häfen liegen daher nur detaillierte Verkehrszahlen für die bremischen Häfen vor. Diese Verkehrsdaten werden zur Unterstützung der Schiffslenkung in den bremischen Häfen erhoben, d.h. die Beantwortung der Fragen kann mit diesen Daten nur zum Teil vorgenommen werden.

Der Senator für Wirtschaft und Häfen hat die Bundeswasserstraßenverwaltung als TdV um Unterstützung bei der Beantwortung der Fragestellungen gebeten. Die Bundeswasserstraßenverwaltung hat auf die bereits getätigten sehr umfangreichen Veröffentlichungen hingewiesen.

1. **Wie viele Schiffe sind seit dem Jahr 2000 jährlich in die Unterweser eingelaufen, unterschieden nach**
 - a. **Schiffstyp**
 - b. **Abmessungen (Länge/Breite)**
 - c. **maximal erlaubter Tiefgang**
 - d. **tatsächlicher Tiefgang**
 - e. **maximal erlaubte Tragfähigkeit**
 - f. **geladene/gelöschte Commodity und Tonnage**
 - g. **für welches Unternehmen empfangen/gelöscht**
 - h. **Löschhafen an der Unterweser**
2. **Wie viele Schiffe sind seit dem Jahr 2000 jährlich aus der Unterweser ausgelaufen (bitte auflisten nach den Kriterien a. bis h. in Frage 1)?**
3. **Wie viele der in Frage 1 nicht genannten Schiffe sind seit dem Jahr 2000 jährlich in die Außenweser einlaufen (bitte auflisten nach den Kriterien a. bis g. in Frage 1, mit ergänzender Angabe, wie viele dieser Schiffe deckungsgleich sind mit Schiffen, die bereits in der Antwort auf Frage 1 angegeben wurden)?**
4. **Wie viele Schiffe sind seit dem Jahr 2000 jährlich aus der Außenweser ausgelaufen (bitte auflisten nach den Kriterien a. bis g. in Frage 1, mit ergänzender Angabe, wie viele dieser Schiffe deckungsgleich sind mit Schiffen, die bereits in der Antwort auf Frage 2 angegeben wurden)?**

5. **Wie viele der in den Antworten auf die Fragen 1 bis 4 angegebenen Schiffe konnten nicht tideunabhängig die Unter- bzw. Außenweser befahren (bitte differenzieren nach Außenweser ein- und auslaufend, Unterweser ein- und auslaufend)?**
6. **Welche Wartezeiten entstanden dabei? Wie hoch werden die Kosten dafür beziffert (bitte differenzieren nach Zeitraum, Schiff und Zielhafen)?**

Antwort zu den Fragen 1 bis 6:

Die Fragen 1 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Schiffsverkehr auf der Unter- und Außenweser wird in dem Gutachten „Ergänzende Stellungnahme zu den Fahrinnenanpassungen der Unter- und Außenweser an die Entwicklungen im Schiffsverkehr“ im Auftrag der Bundeswasserstraßenverwaltung analysiert und bewertet (das Gutachten ist im Internet einzusehen unter: <http://www.weseranpassung.de/downloads/weitereunterlagen2006-heute.htm>). Ebenso werden die Transportkosten, die beförderten Commodities, die angelaufenen Häfen, die Schiffstypen und die Wartezeiten in dem bereits veröffentlichten Gutachten analysiert.

Die Anzahl der in die bremischen Häfen einlaufenden Schiffe ist in den Tabellen 1 und 2 dargelegt. Die Zahl der Schiffe, die Bremen bzw. Bremerhaven, nicht tideunabhängig anlaufen konnten, sind in Tabelle 3 dargestellt. Die Anzahl der Schiffe wurde auf Basis von verfügbaren Arbeitstabellen des Hansestadt Bremischen Hafenamtes (Bremen-Stadt sämtliche ein- und auslaufende Schiffe und Bremerhaven Containerschiffe mit Tiefgängen über 10,79 m) ermittelt. Aufgrund des teilweise komplexen Tidefahrplanes wurden zur Ermittlung der Tideabhängigkeit die Angaben der Wasserstraßenverwaltung (siehe. <http://www.weseranpassung.de/downloads/weitereunterlagen2006-heute.htm>) verwandt.

Tabelle 1

**Schiffsverkehr über See in Bremen/Bremerhaven (2000 - 2009)
nach Zahl und Größe -Ankunft-**

		2000	2001	2002	2003	2004
Bremen-Stadt	Anzahl	2.474	2.422	2.367	2.432	2.214
	BRZ	17.793.592	17.350.472	16.861.268	18.017.049	17.017.183
durchschnittliche Schiffgröße in BRZ je Schiff		7.192	7.164	7.123	7.408	7.686
Bremerhaven	Anzahl	7.007	6.436	6.544	6.650	7.022
	BRZ	113.630.707	117.725.637	120.017.376	122.880.323	129.886.173
durchschnittliche Schiffgröße in BRZ je Schiff		16.217	18.292	18.340	18.478	18.497
Bremische Häfen	Anzahl	9.481	8.858	8.911	9.082	9.236
	BRZ	131.424.299	135.076.109	136.878.644	140.897.372	146.903.356
durchschnittliche Schiffgröße in BRZ je Schiff		13.862	15.249	15.361	15.514	15.906
		2005	2006	2007	2008	2009
Bremen-Stadt	Anzahl	2.116	2.441	2.377	2.231	1.812
	BRZ	17.542.944	19.290.733	19.104.828	18.719.991	16.682.332
durchschnittliche Schiffgröße		8.291	7.903	8.037	8.391	9.207
Bremerhaven	Anzahl	6.981	7.505	7.641	7.415	5.673
	BRZ	138.028.641	155.229.183	170.323.369	181.688.223	160.146.329
durchschnittliche Schiffgröße		19.772	20.683	22.291	24.503	28.230
Bremische Häfen	Anzahl	9.097	9.946	10.018	9.646	7.485
	BRZ	155.571.585	174.519.916	189.428.197	200.408.214	176.828.661
durchschnittliche Schiffgröße		17.101	17.547	18.909	20.776	23.624

Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen auf Datenbasis Statistisches Landesamt Bremen

Tabelle 2

Schiffsankünfte über See der Bremischen Häfen nach Schiffsarten
2000 bis 2009

Schiffsart	2000			2001			2002		
	Anzahl	BRZ	durchschnittliche Schiffsgröße in BRZ	Anzahl	BRZ*	durchschnittliche Schiffsgröße in BRZ	Anzahl	BRZ*	durchschnittliche Schiffsgröße in BRZ
Tankschiffe	467	1.968.249	4.215	260	1.408.885	5.419	312	1.512.192	4.847
Schüttgutfrachtschiff	315	8.630.182	27.397	259	6.779.337	26.175	267	6.686.119	25.042
Containerschiffe	4.568	67.897.627	14.864	4.353	71.575.261	16.443	4.297	72.027.130	16.762
Stückgutfrachter	2.227	7.721.954	3.467	2.292	9.056.911	3.952	2.290	9.030.285	3.943
RoRo-/Fährschiffe	1.440	42.502.628	29.516	784	22.027.958	28.097	761	20.835.330	27.379
Fahrzeugtransportschiff				587	22.112.463		685	24.744.385	
Fahrgastschiffe	276	1.144.213	4.146	221	1.075.828	4.868	195	1.070.927	5.492
Sonstige Schiffe	188	259.446	1.380	102	1.039.466	10.191	104	972.276	9.349
insgesamt	9.481	130.124.299	13.725	8.858	135.076.109	15.249	8.911	136.878.644	15.361
Schiffsart	2003			2004			2005		
	Anzahl	BRZ*	durchschnittliche Schiffsgröße in BRZ	Anzahl	BRZ*	durchschnittliche Schiffsgröße in BRZ	Anzahl	BRZ*	durchschnittliche Schiffsgröße in BRZ
Tankschiffe	387	1.788.961	4.623	510	1.811.568	3.552	454	2.052.046	4.520
Schüttgutfrachtschiff	270	5.437.031	20.137	323	5.252.102	16.260	320	5.134.851	16.046
Containerschiffe	4.468	76.121.493	17.037	4.746	79.623.447	16.777	4.855	83.846.085	17.270
Stückgutfrachter	2.215	9.688.321	4.374	1.903	9.080.782	4.772	1.722	8.739.147	5.075
RoRo-/Fährschiffe	755	21.650.045	28.676	695	21.369.553	30.748	686	23.886.626	34.820
Fahrzeugtransportschiff	646	22.859.264	35.386	633	22.194.496	35.062	629	23.568.311	37.469
Fahrgastschiffe	184	976.170	5.305	165	1.479.257	8.965	121	1.462.947	12.090
Sonstige Schiffe	157	2.376.087	15.134	261	6.092.151	23.342	310	6.881.572	22.199
insgesamt	9.082	140.897.372	15.514	9.236	146.903.356	15.906	9.097	155.571.585	17.101
Schiffsart	2006			2007			2008		
	Anzahl	BRZ*	durchschnittliche Schiffsgröße in BRZ	Anzahl	BRZ*	durchschnittliche Schiffsgröße in BRZ	Anzahl	BRZ*	durchschnittliche Schiffsgröße in BRZ
Tankschiffe	432	2.266.514	5.247	354	1.815.545	5.129	350	1.721.813	4.919
Schüttgutfrachtschiff	406	6.595.650	16.245	466	6.837.434	14.673	482	6.647.191	13.791
Containerschiffe	5.182	98.761.540	19.059	5.301	111.672.763	21.066	5.276	121.949.832	23.114
Stückgutfrachter	2.024	9.868.945	4.876	1.839	9.254.269	5.032	1.627	8.763.957	5.387
RoRo-/Fährschiffe	891	29.100.063	32.660	1.023	32.860.173	32.121	1.050	33.000.642	31.429
Fahrzeugtransportschiff	519	20.057.195	38.646	561	20.211.098	36.027	570	21.741.623	38.143
Fahrgastschiffe	221	1.685.997	7.629	217	1.994.146	9.190	78	2.158.261	27.670
Sonstige Schiffe	271	6.184.012	22.819	257	4.782.769	18.610	213	4.424.895	20.774
insgesamt	9.946	174.519.916	17.547	10.018	189.428.197	18.909	9.646	200.408.214	20.776
Schiffsart	2009								
	Anzahl	BRZ*	durchschnittliche Schiffsgröße in BRZ						
Tankschiffe	292	1.561.791	5.349						
Schüttgutfrachtschiff	468	6.354.621	13.578						
Containerschiffe	4.136	113.463.204	27.433						
Stückgutfrachter	1.250	6.391.090	5.113						
RoRo-/Fährschiffe	714	26.247.536	36.761						
Fahrzeugtransportschiff	389	15.642.848	40.213						
Fahrgastschiffe	63	1.653.063	26.239						
Sonstige Schiffe	173	5.514.508	31.876						
insgesamt	7.485	176.828.661	23.624						

*BRZ = Bruttoreaumzahl. Die BRZ ist eine Maßeinheit für die Schiffsgröße.

Quelle: Senator für Wirtschaft und Häfen auf Datenbasis Statistisches Landesamt Bremen

Tabelle 3

**Tideabhängige Verkehre mit Bremen und Bremerhaven
Anzahl der Schiffe 2000 bis 2009**

Bremen		
Jahr	auslaufend	einlaufend
2000	153	425
2001	170	414
2002	146	375
2003	166	412
2004	224	428
2005	222	417
2006	205	505
2007	188	426
2008	174	395
2009	121	317
2010	142	352
Bremerhaven*		
Jahr	auslaufend	einlaufend
2000	33	3
2001	31	1
2002	60	35
2003	152	120
2004	aufgrund einer Umstellung des DV-Systems sind die Daten nicht mehr verfügbar	
2005		
2006		
2007	190	170
2008	201	177
2009	179	154
2010	156	144

Quelle: Arbeitstabellen des Hafenkapitäns

*Basis: Containerschiffe mit Tiefgang von über 10,79m

- 7. Wie viele der in den Fragen 1 bis 4 angegebenen Schiffe können die Außen- und Unterweser bei derzeitiger Wassertiefe auch nicht tideabhängig befahren (bitte differenzieren nach Außen- und Unterweser)?**
- 8. Für welche der in der Antwort auf Frage 7 angegebenen Schiffe bzw. ihre Eigentümer ist es mit welcher Begründung nicht zumutbar, den Jade-Weser-Port anzulaufen?**

Antwort zu den Fragen 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Sämtliche in den vorherigen Fragen benannten Schiffe haben entweder tideab- oder tideunabhängig die Außen- und Unterweser befahren. Es gab somit keinen Schiffsführer welcher trotz größerem Tiefgang des Schiffes versucht hätte in die Weser einzulaufen.

Da keine Schiffe vor der Weser erschienen sind, die die Weser nicht befahren konnten, sind konsequenterweise auch die Eigentümer dieser Schiffe nicht zu ermitteln und somit nicht zu befragen.

Im Übrigen geht der Senat davon aus, dass sich die Entwicklung steigender Schiffsgrößen fortsetzen wird, womit vermehrt Schiffe Anlaufrestriktionen in den bremischen Häfen unterworfen wären. Laut Erhebungen der WSV unterlagen im Jahr 2002 625 Containerschiffe Tiderestriktionen; im Jahr 2007 waren es bereits 878 Containerschiffe (vgl. dazu <http://www.weseranpassung.de/downloads/weitereunterlagen2006-heute.htm>). Die vorliegenden Orderbookzahlen (vgl. Alphaliner vom 11.01.2011) lassen den Schluss zu, dass diese Zahlen weiter steigen werden. Allein die beiden Hauptkunden des Containerterminals Bremerhaven, Maersk und MSC, haben 54 Containerschiffe mit einer durchschnittlichen Schiffsgröße von 6.400 TEU bzw. 26 Schiffe mit 10.500 TEU bestellt. Die bestellten Schiffe entsprechen etwa einem Siebtel bzw. einem Fünftel der bei diesen Reedereien bislang in Fahrt befindlichen Containerschiffe (auf Basis der Stellplätze).

9. Wann genau sollen die Vertiefungsmaßnahmen beginnen? Wurden bereits Aufträge erteilt?

Antwort zu Frage 9:

Die Wasserstraßenverwaltung ist Trägerin des Verfahrens und entscheidet nach Vorliegen der notwendigen Genehmigungen über den Beginn der Maßnahmen. Die Wasserstraßenverwaltung ist TdV, daher liegen dem Senat keinerlei Unterlagen über die Auftragsvergabe vor.

10. Mit welchen Kosten für die geplante Vertiefung der Außen- und Unterweser kalkuliert der Bund?

Antwort zu Frage 10:

Die Wasserstraßenverwaltung geht laut den Gutachten „Ergänzende Stellungnahme zu den Fahrrinnenanpassungen der Unter- und Außenweser an die Entwicklungen im Schiffsverkehr“ für die gewählte Ausführungsvariante der Außenweser von Investitionskosten in Höhe von 24,359 Mio. Euro netto (Preisstand 2005) und bei der Unterweser von Kosten in Höhe von 15,948 Mio. Euro netto (Preisstand 2005) aus.

11. Welche Folgekosten für Unterhaltungsbaggerungen und Strombaumaßnahmen entstehen dabei in welchen Zeitabständen?

Antwort zu Frage 11:

Die zusätzlichen Unterhaltungskosten werden in dem Gutachten „Ergänzende Stellungnahme zu den Fahrrinnenanpassungen der Unter- und Außenweser an die Entwicklungen im Schiffsverkehr“ bei der Außenweser mit jährlichen 2,686 Mio. Euro und der Unterweser mit 3,656 Mio. Euro beziffert.

12. Sind im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses Entschädigungen für Unternehmer vorgesehen, die von der Weservertiefung wirtschaftliche Nachteile erwarten? Wenn ja, wer leistet die Entschädigungszahlungen und wann sind diese fällig?

Antwort zu Frage 12:

Der Planfeststellungsbeschluss ist noch nicht ergangen.

13. Mit welchem jährlichen betriebswirtschaftlichen Nutzen kalkulieren die Unternehmen, die von der Weservertiefung profitieren würden?

Antwort zu Frage 13:

Betriebswirtschaftliche Kalkulationen einzelner Unternehmen liegen dem Senat nicht vor.

14. Entstände der Bremischen Hafenwirtschaft ein Schaden, wenn auf die Weservertiefung verzichtet würde? Wenn ja, worin besteht er und wie hoch ist er zu beziffern?

Antwort zu Frage 14:

Bundesweit waren im Jahr 2005 ca. 174.000 Arbeitsplätze von den bremischen Häfen abhängig, davon entfallen etwa 86.000 Arbeitsplätze¹ auf das Bundesland Bremen. Allein dem Containerverkehr können 49.100 Arbeitsplätze² zugerechnet werden, dies sind etwa 57 % der hafenabhängig Beschäftigten im Bundesland Bremen. Insgesamt sind 22,5 %³ aller bremischen Arbeitsplätze vom Hafen abhängig. In Bremen-Stadt werden zum überwiegenden Teil Massengüter und nicht containerisierte Stückgüter umgeschlagen, diese beiden Gütergruppen generieren etwa 25.900 Arbeitsplätze⁴. Allein im Hafenaerial „Industriehäfen“ sind 50 Unternehmen mit ca. 3.000 Arbeitnehmern⁵ ansässig. Jeder hafenabhängige Arbeitsplatz trägt etwa 63.000 Euro zum bremischen Bruttoinlandsprodukt bei und generiert ein Steueraufkommen von 5.700 Euro⁶ (vor Länderfinanzausgleich).

Die aktuellen Verkehrsrestriktionen der Weser beinhalten aufgrund der entstehenden Wartezeiten ein erhebliches Risiko für die Fahrpläne der Reedereien. Die Fahrpläne der Containerliniendienste beruhen auf einem komplex abgestimmten System aus Schiffseinheiten, Fahrtgeschwindigkeiten und Hafenzeiten. Bei langfristig weiterhin bestehendem Auslastungsrestriktionen für einzelne Schiffe und eventuell entstehenden Wartezeiten, werden die Containerliniendienste ihren Fahrplan mit dem Containerterminal Bremerhaven bei zukünftigen Planungen einschränken bzw. ganz abwandern.

Im Übrigen wurden die Außen- und Unterweservertiefung einer bundesweit standardisierten Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen. Regionalisierte Opportunitätskostenrechnungen sind nicht Inhalt einer Nutzen-Kosten-Analyse. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Außenweser beträgt 12,1 und bei der Unterweser zwischen Nordenham-Bremen beträgt des NKV 26,4.

¹ Vgl. Rolf Stuchtey, Frank Haller, Günter Dannemann: Forschungsprojekt der Kieserling Stiftung; 23. März 2006; Langfristige Sicherung der Infrastrukturinvestitionen für die bremischen Häfen unter veränderten Rahmenbedingungen.

² Vgl. Rolf Stuchtey, Frank Haller, Günter Dannemann: Forschungsprojekt der Kieserling Stiftung; 23. März 2006; Langfristige Sicherung der Infrastrukturinvestitionen für die bremischen Häfen unter veränderten Rahmenbedingungen.

³ Vgl. Rolf Stuchtey, Frank Haller, Günter Dannemann: a.a.O.

⁴ Vgl. Rolf Stuchtey, Frank Haller, Günter Dannemann: a.a.O.

⁵ Vgl. bremenports: Masterplan Industriehäfen, Bremerhaven

⁶ Vgl. Rolf Stuchtey, Frank Haller, Günter Dannemann: a.a.O.

15. Auf wie lange schätzt der Senat die Dauer eines Gerichtsverfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht Leipzig?

Antwort zu Frage 15:

Auf Grund der Komplexität von Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht beteiligt sich der Senat nicht an Spekulationen über die mögliche Verfahrensdauer.

16. Welche finanziellen Schäden entstünden der öffentlichen Hand, wenn das Bundesverwaltungsgericht der Klage stattgeben sollte und sich die Weservertiefung als nicht zulässig erweist?

Antwort zu Frage 16:

Die Wasserstraßenverwaltung des Bundes und der Senat gehen davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss im Falle eines Gerichtsverfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht Bestand hätte, so dass der Senat keine derartigen Überlegungen über finanzielle Auswirkungen anstellt.

17. Sieht der Senat Möglichkeiten, die Aussetzung des sofortigen Vollzug der Vertiefungsmaßnahmen entgegen § 14e Absatz 2 Bundeswasserstraßengesetz zu erwirken? Wenn ja, welche?

18. Worin sieht der Senat unter Berücksichtigung der Antwort auf Frage 16 dennoch eine sachliche Notwendigkeit, auf die Aussetzung des sofortigen Vollzugs zu verzichten?

Antwort zu den Fragen 17 und 18:

Die Fragen 17 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Sofern aufgrund der gesetzlichen Regelung zur sofortigen Vollziehung Maßnahmen durchgeführt werden sollten, so würden diese bis auf die Maßnahmen zur Vertiefung der Wendestelle durch den Bund als Träger des Vorhabens durchgeführt werden. Soweit die sofortige Vollziehung gesetzlich vorgesehen ist, können Anträge auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer Klage nur von den durch den Planfeststellungsbeschluss nachteilig Betroffenen gestellt und müssen sorgfältig begründet werden.