

# Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Prof. Dr. Götz Wiese (CDU) vom 04.07.2023

## und Antwort des Senats

- Drucksache 22/12445 -

**Betr.: Westerweiterung im Hamburger Hafen – Wie ist der Stand ein Jahr nach dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts?**

### **Einleitung für die Fragen:**

*Die Westerweiterung, mit der Vergrößerung des Drehkreises vor dem Waltershofer Hafen und der Erweiterung des Eurogate Container Terminal Hamburg (CTH), ist von „herausragender Bedeutung“ (vgl. HEP 2040). Vor dem Hintergrund der Schiffsgrößenentwicklung muss die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens, v.a. der Container Terminals Burchardkai und Eurogate, zukunftsicher gewährleistet sein. Laut Homepage von Eurogate birgt die Westerweiterung das Potenzial, die Umschlagskapazität von derzeit 4,1 Mio. TEU auf insgesamt 6 Mio. TEU auszubauen. Dieses Potenzial sollte die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) schleunigst realisieren.*

*Bereits am 12.5.2021 wurden die Beschwerden der Kläger gegen die Nichtzulassung der Revision mit Urteil des Hamburgischen Oberverwaltungsgerichts zurückgewiesen. Auch das Bundesverwaltungsgericht (Az: BVerwG 7 B 16.21) gab am 15.7.2022 grünes Licht und teilte mit, dass die Bedarfsprognose rechtlich nicht zu beanstanden sei, ebenso wie die Erwägungen im Planfeststellungsbeschluss zur Zumutbarkeit der Immissionen in der Bau- und Betriebsphase für die Nachbarschaft korrekt seien.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Die technischen Planungen für das Projekt begannen im Jahr 2005 und wurden 2013 weitgehend abgeschlossen. Im Jahr 2009 wurde der Planfeststellungsantrag bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Aufgrund der erwarteten langwierigen Genehmigungsphase wurde der damalige Planungsstand eingefroren. Der Ende des Jahres 2016 erteilte Planfeststellungsbeschluss wurde vor dem Verwaltungsgericht beklagt. Die darauffolgenden Klageverfahren wurden abgewiesen, sodass seit August des Jahres 2022 vollziehbares Baurecht besteht.

Nachdem der Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2016 vorlag, wurde die veraltete Kostenermittlung aufgrund von Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss sowie geänderter Normen und Vorschriften (insb. Drs. 20/6208 „Kostenstabiles Bauen“) im Jahr 2018 fortgeschrieben. Wegen des sich hinziehenden Gerichtsverfahrens hat in diesem Zeitraum keine tiefere Planung stattgefunden. Seitens der Projektleitung bei der Hamburg Port Authority AöR (HPA) fand bis zum heutigen Zeitpunkt eine Begleitung des Klageverfahrens, eine Bewertung alternativer Umsetzungsvarianten sowie eine Bearbeitung von Einzelfragen statt.

Um belastbare aktuelle Aussagen zu Planung und Kosten vornehmen zu können, muss der bisherige Planungsstand vervollständigt, aktualisiert und optimiert werden. Insbesondere sind Anpassungen an veränderte gesetzliche Vorgaben, technische Normen und Berechnungsvorschriften erforderlich. Weiterhin sind umfangreiche Einzelabstimmungen notwendig. Ebenso sind weitere Nachhaltigkeitsaspekte in die Planung zu integrieren. Eine fundierte Prognostizierung der Gesamtkosten ist daher gegenwärtig nicht möglich.

Nachdem das Klageverfahren beendet wurde, haben diverse Gespräche mit Eurogate und den beteiligten Behörden zu zahlreichen Aspekten der Maßnahme „Westerweiterung“ stattgefunden. Der Beginn

einer Ausführungsplanung wurde noch nicht beschlossen, Mietkonditionen wurden noch nicht festgelegt.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften HPA wie folgt:

**Frage 1:** *Welche konkreten Maßnahmen und Schritte wurden seit dem 12.5.2021 bzw. seit dem 15.7.2022 bei diesem Projekt ergriffen? Wurde die Ausführungsplanung bereits abgeschlossen? Wie ist der aktuelle Stand zwischen der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) bzw. der Hamburg Port Authority AöR (HPA) und Eurogate zu Ausführung und Mietkonditionen?*

Siehe Vorbemerkung.

**Frage 2:** *Welche Gesamtkosten prognostiziert der Senat für das Vorhaben? Bitte jeweils für Drehkreis- und Terminalerweiterung aufschlüsseln inklusive der jeweiligen Maßnahmen wie Versetzen der Richtfeuerlinien, Versetzen Radarturm an südöstliches Ende des Waltershofer Hafens, Bau Radarturm am Nordufer der Elbe, Anpassung private Hochwasserschutzanlage etc.*

Eine formalisierte Gesamtkostenberechnung liegt nicht vor, siehe Vorbemerkung.

Bei der Flächenerweiterung Westerweiterung handelt es sich um ein Projekt des unternehmerischen Bereichs der HPA (commercial). Die HPA steht derzeit mit Eurogate in Gesprächen. Auch um ihre eigene und die Wettbewerbsposition privatwirtschaftlicher Dritter nicht zu gefährden, sieht die HPA davon ab, zum jetzigen Zeitpunkt Angaben zu den prognostizierten Gesamtkosten zu machen.

Flächenherrichtung, Uferbefestigung und Drehkreisherstellung sind technisch und planerisch integral miteinander verwoben. Eine Aufteilung der Kosten nach Terminalerweiterung und Drehkreis ist deshalb nicht sinnvoll.

Der Planfeststellungsantrag zum Bau der privaten Hochwasserschutzanlage wurde seitens Eurogate gestellt. Daher werden Kostenangaben für die Errichtung der privaten Hochwasserschutzanlage nicht dem Projekt Westerweiterung zugerechnet und liegen der HPA sowie der zuständigen Behörde nicht vor.

**Frage 3:** *Sieht der Senat Bedarf einer öffentlichen Finanzierung des Projekts Westerweiterung? Wenn ja, in welcher Höhe? In welcher Höhe plant die BWI bzw. die HPA, sich an der Westerweiterung zu beteiligen? Bis wann wird der öffentliche Finanzierungsanteil ermittelt?*

Die Höhe einer möglichen öffentlichen Finanzierungsbeteiligung hängt davon ab, wie hoch die Kosten des Projektes sein werden, in welchem Umfang sich der künftige Nutzer daran beteiligt und in welchem Umfang die Europäische Kommission (KOM) ggf. eine öffentliche Mitfinanzierung zulassen (Notifizierung) würde. Solange diese Parameter noch nicht feststehen, ist eine verlässliche Aussage hierzu nicht möglich.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

**Frage 4:** *In welcher Höhe hat die BWI Mittel in ihrem Haushalt bzw. in der mittelfristigen Finanzplanung zu den Gesamtkosten des Projekts Westerweiterung veranschlagt?*

Siehe Drs. 22/9000.

**Frage 5:** *In welcher Höhe hat die HPA Mittel in ihrem Haushalt bzw. in der mittelfristigen Finanzplanung zu den Gesamtkosten des Projekts Westerweiterung veranschlagt?*

Aufgrund des ungewissen Ausgangs des Klageverfahrens sowie den noch nicht beendeten Verhandlungen mit der künftigen Nutzerin zur Refinanzierung wurden in der mittelfristigen Finanzplanung 206 Tsd. EUR pro Jahr zur weiteren Projektbegleitung eingeplant.

**Frage 6:** *Laut Äußerungen der BWI zu dem Projekt Westerweiterung ist zudem ein Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission notwendig. Wird es nach Ansicht des Senates dazu kommen? Wie lange dauert ein solches Verfahren?*

Im Falle von Zahlungen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) für die Westerweiterung in Form von Zuschüssen an die HPA, würde es sich dabei um Beihilfen (Art. 107 Abs. 1 AEUV), die durch die KOM in einem Notifizierungsverfahren genehmigt werden müssen (Art. 108 Abs. 3 AEUV), handeln. Für eine Notifizierung bei der KOM ist grob geschätzt ein Zeitraum von rund zwei Jahren anzusetzen, dies ist aber lediglich eine Orientierung. Dieser Zeitraum beinhaltet auch eine etwa 1,5-jährige Phase der Vorabstimmung mit der KOM, die sogenannte „Prä-Notifizierung“.

**Frage 7:** *Wie hoch sind die Kosten, die die FHH bisher für dieses Projekt aufgewendet hat?*

Siehe Drs. 20/10041.

**Frage 8:** *Wie hoch waren die Kosten für Rechtsberatung und Rechtsbeistand für die FHH, HPA, etc. bis jetzt?*

Für die Rechtsberatung sind bei der HPA Kosten in Höhe von ca. 484.000 EUR angefallen. Die Kosten beinhalten auch Rechtsberatung zur Erstellung der umfangreichen Unterlagen zum Planfeststellungsantrag.

**Frage 9:** *Welche Ausgleichsmaßnahmen sind für das Projekt Westerweiterung konkret geplant? Wie hoch sind die Kosten für die Ausgleichsmaßnahmen?*

Der planfestgestellte Landschaftspflegerische Begleitplan weist als Kompensation insgesamt drei Maßnahmen aus sowie eine Ersatzgeldzahlung gem. § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG. Zwei Maßnahmen werden in den Kirchwerder Wiesen (Vier- und Marschlanden) umgesetzt sowie eine Maßnahme in Neu Wulmstorf. Ergänzt werden die Realmaßnahmen durch eine Ersatzgeldzahlung gem. § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG an die Stiftung Lebensraum Elbe für den Wasserflächenverlust. Der im Landschaftspflegerischen Begleitplan ausgewiesene Verlust an Wasserfläche beträgt 54.416 m<sup>2</sup>. Die Kosten für Ausgleichsmaßnahmen müssen analog den übrigen Projektkosten aktualisiert werden. Siehe auch Vorbemerkung.

**Frage 10:** *Wie viele Personen sind mit der Planung und Umsetzung des Projektes betraut? Bitte nach Köpfen und VZÄ jeweils zur Drehkreis- und Terminalerweiterung angeben.*

Siehe Vorbemerkung.

**Frage 11:** *Wurden Aufträge für Drehkreis- und Terminalerweiterung oder andere mit dem Projekt verbundene Maßnahmen bereits vergeben? Wenn ja, wo sind diese abrufbar bzw. einsehbar? Wenn nein, warum nicht?*

Nach Abschluss des Klageverfahrens sind noch keine Aufträge vergeben worden. Voraussetzung ist die Klärung der Refinanzierung des Projektes.

**Frage 12:** *Wurde bereits eine Kampfmittelsondierung für den betroffenen Grund (land- und wasserseitig) der Drehkreis- und Terminalerweiterung durchgeführt? Wenn nein, warum nicht?*

Die Kampfmittelsituation wurde aufgeklärt, Verdachtspunkte und Blindgänger beseitigt, das Areal ist bebaubar.

**Frage 13:** *Wird es durch die geplanten Maßnahmen bei der Drehkreis- und Terminalerweiterung zu Sperrungen des Waltershofer Hafens, der Elbe oder anderen Bereichen der Hafengewässer kommen? Wenn ja, wie lange werden diese Unterbrechungen dauern?*

Die technischen Planungen sind nicht abgeschlossen. Wie bei allen Wasserbaumaßnahmen im Hamburger Hafen hat die Aufrechterhaltung der Schifffahrt hohe Priorität, die Bauabläufe werden dies entsprechend berücksichtigen. Jedoch wird es baubedingt voraussichtlich zu lokalen und temporären Behinderungen kommen. Ort, Dauer und Auswirkungen werden in der weiteren Planung konkretisiert.

**Frage 14:** *Welche potenziellen Risiken sieht der Senat hinsichtlich einer möglichen zeitlichen Überlappung des Projekts Westerweiterung mit dem Bau der neuen Köhlbrandquerung?*

Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.

**Frage 15:** *Wie lange dauert aktuell die Einfahrt in den Waltershofer Hafen bei bestehendem Drehkreis? Wie lange würde die Einfahrt bei einem erweiterten Drehkreis dauern? Würde es für die Einfahrt weniger Schlepper bzw. Lotsen bedürfen?*

Ein Standard- und reines Drehmanöver dauert derzeit max. 40 Minuten. Je nach Wetter, Schiffstyp, Schlepper und Verkehrslage variieren die Zeiten.

Bei einem erweiterten Drehkreis ist mit einer Reduzierung auf etwa 20 Minuten zu rechnen. Der erweiterte Drehkreis würde aufgrund der verbesserten Anlaufbedingungen die Verkehrsflächen entlasten und damit ebenso auch für erforderliche Manövrerräume früher zur Verfügung stehen. Dies betrifft auch zu erwartende Erleichterungen hinsichtlich der Manöverstrategie für die sogenannte S-Kurve.

Hinsichtlich der erforderlichen Lotsenbesetzung wird es keine Änderungen geben. Die Anzahl der Schlepper hängt auch von der jeweiligen Verkehrslage und Liegeplatznutzung ab. Die genauen Anlaufbedingungen und Manöver werden vor einer Freigabe im Schiffssimulator von Hafenslotsen und HPA-Vertreterinnen und -Vertretern erarbeitet und durch die Schifffahrtspolizeibehörde final festgelegt. Hierzu zählen auch Anzahl und Pfahlzüge der notwendigen Seeschiffsassistenzschlepper. Grundsätzlich werden Erleichterungen schrittweise auf Basis der Simulationsergebnisse in Verbindung mit einer bestimmten Anzahl an praktischen Manövern festgelegt.