

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GAL) vom 24.01.12

und Antwort des Senats

Betr.: Elbvertiefung – Kosten-Nutzen-Verhältnis (II)

Die Kosten für die Elbvertiefung haben sich seit den ursprünglichen Planungen längst mehr als verdoppelt. Während 2004 noch mit Kosten in Höhe von 180,2 Millionen Euro gerechnet wurde, liegen die Prognosen für die Gesamtkosten heute in Höhe von 385 Millionen Euro. Inzwischen sind die tatsächlichen Gesamtprojektkosten deutlich höher. Dennoch beruft sich der Senat auch heute noch auf die Kosten-Nutzen-Untersuchung aus dem Jahr 2004.

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. *Die aktuelle Kosten-Nutzen-Untersuchung der Elbvertiefung datiert aus dem Jahr 2004. Welcher Kosten-Nutzen-Faktor wurde ermittelt und wie ist er zustande gekommen?*

Aus welchen Jahren stammen die genutzten Daten?

Für die beantragte Ausbauvariante wurde im Basisszenario ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 12,0 ermittelt. Weiterhin wurde eine Sensitivitätsuntersuchung mit sechs veränderten Szenarien durchgeführt. Hierfür ergaben sich für das gesamte Bundesgebiet Nutzen-Kosten-Verhältnisse zwischen 13,9 und 4,3. Bestandteil der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ist auch eine sogenannte regionalwirtschaftliche Untersuchung, mit der ein NKV für die Region ermittelt wurde. Hier ergab sich ein Wert von 49,1.

Die Ermittlung des NKVs erfolgte nach der vorgegebenen Methodik der Bundesverkehrswegeplanung. Die genutzten Daten stammen aus den Jahren 1999 bis 2003.

2. *Von welchen Umschlags- und Schiffsgrößen wurde damals ausgegangen? Stellt sich die reale Entwicklung anders da?*

Wenn ja, inwiefern?

Für die Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen wurde im Basisszenario ein Containerumschlag von gut 9,5 Millionen Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) im Jahre 2015 zugrunde gelegt. Bereits in den Jahren 2007 und 2008 wurde dieser Umschlag mit 9,9 beziehungsweise 9,7 Millionen TEU überschritten.

Auch bei der Schiffsgrößenentwicklung wurde für das Jahr 2015 eine sehr konservative Prognose angesetzt.

Tabelle 1: Containerschiffsbewegungen von/nach Hamburg nach Tragfähigkeit (tons deadweight (tdw))

tdw-Klasse		NKU-Prognose 2015		Ist 2010	
		Anzahl	%	Anzahl	%
Bis	10.000	9.497	61,2	2.592	26,8
10.000 –	20.000	1.040	6,7	2.115	21,9
20.000 –	30.000	624	4,0	744	7,7
30.000 –	40.000	728	4,7	646	6,7
40.000 –	50.000	624	4,0	435	4,5
50.000 –	60.000	416	2,7	552	5,7
60.000 –	65.000	312	2,0	105	1,1
65.000 –	80.000	728	4,7	459	4,8
80.000 –	100.000	728	4,7	781	8,1
100.000 –	120.000	624	4,0	1.037	10,7
>	120.000	208	1,3	194	2,0
	Summe	15.529	100	9.660	100

Die realen Schiffsgrößen übersteigen die angenommenen Zahlen besonders in den oberen Größenklassen deutlich, sodass insgesamt davon auszugehen ist, dass der Nutzen der Fahrrinnenvertiefung inzwischen sogar noch größer zu veranschlagen ist.

3. *Aus welchen Gründen müssen Kosten-Nutzen-Untersuchungen aktualisiert werden? Liegt einer dieser Gründe bei dem Projekt Elbvertiefung vor?*

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ist eine standardisierte Methode der Bundesregierung zur Priorisierung von Verkehrsinvestitionsmaßnahmen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP). Sie bildet damit eine Grundlage für die Entscheidung, ob und wann die Bundesregierung für die untersuchten Vorhaben Finanzmittel für deren Planung und Realisierung bereitstellt. Eine nachträgliche Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung ist regelhaft nicht vorgesehen. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.

4. *Ist es richtig, dass der späteste Zeitpunkt für alle Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen die Aufstellung des Haushaltsplanes ist, in dem die Maßnahme erstmals veranschlagt ist?*

Welcher Haushaltsplan war das beim Projekt Elbvertiefung?

Grundsätzlich ja, es kann jedoch Ausnahmen gemäß § 24 Absatz 3 Haushaltsordnung der Freien und Hansestadt Hamburg (Landeshaushaltsordnung (LHO)) geben. Die Maßnahme wurde erstmalig im Doppelhaushalt 2005/2006 veranschlagt.

5. *Ist es richtig, dass Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Aufstellungsverfahren der folgenden Haushaltspläne zu aktualisieren sind, wenn sich wesentliche Rahmenbedingungen ändern?*

Nein. Die einschlägigen haushaltsrechtlichen Vorschriften sehen lediglich bei der Planung zur erstmaligen Aufnahme in den Haushalt sowie bei Nachbewilligungen zu einer Maßnahme angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen als Entscheidungshilfe vor.

6. *Wurde die Kosten-Nutzen-Untersuchung aktualisiert, als die Bürgerschaft beschloss, dass die offiziellen Kosten Hamburgs für das Projekt Elbvertiefung von 80 auf 135 Millionen Euro und die offiziellen Gesamtprojektkosten von 180 auf 385 Millionen Euro stiegen?*

Wenn nein, warum handelt es sich dabei nicht um eine wesentliche Veränderung der Rahmenbedingungen?

Nein. Es handelt sich zwar um eine wesentliche Kostensteigerung, die jedoch mit Blick auf den hohen wirtschaftlichen Nutzen der Maßnahme das positive NKV nicht signifikant beeinträchtigt. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit war daher eine erneute Untersuchung zum NKV nicht vertretbar (§ 7 LHO). Im Übrigen

wurden zu keinem Zeitpunkt für das Gesamtprojekt Kosten in Höhe von 180,2 Millionen Euro genannt.

Im Hinblick auf den im Bundeshaushalt finanzierten Teil der Kosten obliegt die Entscheidungskompetenz dem Bund.

7. *Ist es richtig, dass die Einsparung an CO₂-Emissionen in der aktuellen Kosten-Nutzen-Untersuchung mit einem monetären Satz von 205 Euro je Tonne CO₂ bewertet wird?*

Wenn ja, warum?

Wenn nein, mit welchem Satz wird die Tonne CO₂ in der aktuellen Kosten-Nutzen-Untersuchung bewertet?

Ja. Dieser Ansatz war nach den Vorgaben der Bundesverkehrswegeplanung zum Zeitpunkt der Aufstellung der NKU verkehrsträgerübergreifend einheitlich anzusetzen.

8. *Mit welchem Preis wird die Tonne CO₂ gegenwärtig an der Leipziger Börse gehandelt?*

Die CO₂-Emissionsrechte werden an der Börse „European Energy Exchange AG“ gehandelt. Zu den aktuellen Tageskursen siehe www.eex.com/de. Diese spiegeln das ständig schwankende Verhältnis von Angebot und Nachfrage wieder und geben nicht den tatsächlichen Nutzen einer eingesparten Tonne CO₂ an.

9. *Wie sind die Kosten für die veränderten Unterhaltungskosten/Jahr in die aktuelle Kosten-Nutzen-Analyse eingeflossen (bitte alle Varianten aufschlüsseln)?*

Die Kosten für die veränderte Unterhaltung sind auf der Nutzen-Seite als sogenannter negativer Nutzen eingeflossen. Die angesetzten Kosten für die untersuchten Ausbauvarianten können der folgenden Tabelle entnommen werden. Die beantragte Variante entspricht dabei der Variante 4.4, die eine Weiterentwicklung der Variante 4 ist.

Tabelle 2: Zusätzliche Unterhaltungskosten verursacht durch die einzelnen Ausbauvarianten der Unterelbe in Millionen Euro zum Preisstand 1999 (Quelle: PLANCO Consulting GmbH: Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Fahrrinnenausbau der Unter- und Außenelbe, Januar 2004)

	Varian- te 1	Varian- te 2	Varian- te 3	Varian- te 4	Varian- te 4.4	Varian- te 5	Varian- te 6
Summe	9,23	10,72	16,04	10,74	10,74	13,38	13,75

10. *Wie hoch sind die veränderten Unterhaltungskosten/Jahr bei der Vertiefung der Außenweser angesetzt?*

Der zuständigen Behörde liegen hierüber keine Erkenntnisse vor.

11. *Mit welcher Bewertung sind die Investitionskosten in die aktuelle Kosten-Nutzen-Analyse eingegangen (bitte Investitionskosten einzeln aufschlüsseln)? Welche und in welcher Höhe der heute der Behörde bekannten Kosten sind nicht in die Bewertung des aktuellen Kosten-Nutzen-Verhältnisses eingeflossen?*

12. *Welche Folgekosten der Elbvertiefung (Altenbrucher Bogen, Kreettsand, Maßnahmen auf Anordnung der EU) et cetera sind bereits in die aktuelle Kosten-Nutzen-Analyse eingeflossen?*

Wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn nein, warum wurden die noch nicht mitbewertet?

Die bewertungsrelevanten Investitionskosten wurden zum Preisstand 1999 ermittelt. Sie umfassen unter anderem Kosten für die Nassbaggerung, die Ufersicherung und für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die Bauleitung und Leistungen der Bundesanstalten. Die angesetzten Kosten können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 3: Kosten der Varianten 1 bis 6 für die NKU

Inhalt	Var. 1 Mio. €	Var. 2 Mio. €	Var. 3 Mio. €	Var. 4 Mio. €	Var. 4.4 Mio. €	Var. 5 Mio. €	Var. 6 Mio. €
Nassbaggerei	107,241	159,307	333,177	137,568	169,056	230,507	185,083
Unterwasser- ablagerungs- flächen inklu- sive Ufersiche- rung	30,47	30,47	30,47	30,47	30,47	30,47	30,47
Sonstige Bau- ausgaben	34,695	39,519	46,5	39,804	40,542	40,871	42,205
Bauleitung	14,333	19,075	34,902	17,314	20,063	25,492	21,754
Leistungen der Bundesanstal- ten und Au- ßenbereiche	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000
Gesamtkos- ten	195,739	257,371	454,049	234,156	269,131	336,34	288,512
<i>Ansetzbare Kostenreduzie- rung (für Unterhaltungs- schwerpunkt Osteriff)¹</i>	<i>6,09</i>	<i>3,5</i>	<i>0,00</i>	<i>2,93</i>	<i>1,88</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
Gesamtkos- ten (bereinigt um Mindernutzung Osteriff, in Mio. €)	189,65	253,88	454,05	231,23	267,25	336,34	288,51

Quelle: Projektgruppe Voruntersuchung Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe: Machbarkeitsstudie zur weiteren Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe – Langfassung –, Februar 2004²

Die gegenwärtig vorliegenden Zahlen (siehe Drs. 19/5248) sind nicht direkt mit den oben genannten Werten zu vergleichen, da sie auf verschiedenen Preisständen basieren.

Grundsätzlich sind die bekannten Kosten in der NKU berücksichtigt worden. Dies beinhaltet auch die Folgekosten für beispielsweise Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die aufgrund des frühen Planungsstandes nur pauschaliert zum Ansatz gebracht wurden. Konkrete Einzelmaßnahmen sind nicht eingeflossen.

¹ Durch das integrierte Strombaukonzept soll die Selbsträumkraft im Bereich des heutigen Unterhaltungsschwerpunkts gefördert werden, so dass die Unterhaltung in diesem Bereich deutlich reduziert werden kann.

² In die NKU sind nur die Gesamtkosten für die einzelnen Varianten eingeflossen. Die feinere Untergliederung in die verschiedenen Positionen findet sich in der Machbarkeitsstudie, die Basis für die Erstellung der NKU war.