

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Jan Mücke
vom 25. August 2010**

Mit dem Bau der Bundesstraße 83 Ortsumgehung Hofgeismar wurde im September 2009 begonnen. Im Verlauf der Ortsumgehung sind fünf Bauwerke zu erstellen. Die Gesamtbauzeit wird im Wesentlichen durch ein 400 m langes Brückenbauwerk über den Talraum des Flusses „Esse“ und ein Kreuzungsbauwerk über die Bahnstrecke Dortmund–Kassel bestimmt. Die Verkehrsfreigabe wird voraussichtlich im Jahr 2013 erfolgen.

92. Abgeordnete **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von einem Krisentreffen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel zur Thematik Vertiefung der Untereibe (BILD vom 13. August 2010), und zu welchen Ergebnissen ist das Treffen gekommen?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann
vom 24. August 2010**

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die Fahrrinnenanpassung von Außen- und Untereibe finden regelmäßige Abstimmungsgespräche der beiden zuständigen Planfeststellungsbehörden aus Kiel und Hamburg statt. Von einem Krisentreffen kann nicht die Rede sein.

93. Abgeordnete **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Welchen Inhalt hat ein Gutachten der Firma „BioConsult“, nach dem die Vertiefung der Elbe ein bedeutender Eingriff in den nach EU-Recht geschützten Untereiberaum ist und Hamburg sowie der Bund Natur-Ausgleichsflächen nachweisen müssen, bevor ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung an die EU gestellt werden kann, und welchen Einfluss hat das Gutachten auf den Fertigstellungstermin?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann
vom 24. August 2010**

Im laufenden Planfeststellungsverfahren hatte die Planfeststellungsbehörde die Firma BioConsult mit einer Bewertung der Vorhabenswirkung auf betroffene FFH-Gebiete (FFH: Fauna, Flora, Habitat) beauftragt. Bereits im November 2009 hat die Planfeststellungsbehörde daraufhin bekannt gegeben, dass von einer erheblichen Beeinträchtigung von FFH-Gebieten auszugehen ist, so dass eine Ausnahmeentscheidung der Planfeststellungsbehörde nach § 34 Absatz 3 und 4 des Bundesnaturschutzgesetzes erforderlich wird. Die hierfür vom Träger des Vorhabens vorgelegten ergänzenden Planunterlagen haben (als 3. Planänderung) bis zum 30. Juni 2010 öffentlich ausgelegen. Zu diesen Unterlagen gehört auch die Einbeziehung von umfangreichen Flächen zur Kohärenzsicherung. Da diese Flächen über-

wiegend als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im laufenden Planfeststellungsverfahren vorgesehen waren, ist hiermit keine nennenswerte Kostensteigerung verbunden. Im Rahmen der Ausnahmeentscheidung ist eine Beteiligung der EU-Kommission vorgesehen. Die hierfür erforderlichen Schritte sind in Vorbereitung und in der aktuellen Zeitplanung bereits berücksichtigt.

94. Abgeordnete
Dr. Valerie Wilms
(BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
- Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für die Vertiefung der Unterelbe, die geplanten Flutschutzmaßnahmen sowie die Natur-Ausgleichsmaßnahmen (bitte aufschlüsseln nach Anteil von Bund und Ländern) insgesamt, und welche Auswirkungen haben die Kostensteigerungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 24. August 2010

Für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sind im Bundeshaushalt 248 Mio. Euro veranschlagt. Die auf Hamburg entfallenden Kosten werden im dortigen Haushalt veranschlagt, sie belaufen sich nach Auskunft des Hamburger Senats (Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5248) auf rund 137 Mio. Euro.

Bislang sind auf Seiten des Bundes keine Kostensteigerungen beziffert. Grundsätzlich hat eine Kostensteigerung unter der Voraussetzung gleichbleibenden Nutzens ein Absinken des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zur Folge.

95. Abgeordnete
Dr. Valerie Wilms
(BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
- Gibt es für die Bundesregierung einen maximalen Kostenrahmen, bis zu dem die Elbvertiefung aus Bundesmitteln finanziert werden kann, und was geschieht, wenn dieser Kostenrahmen überschritten wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 24. August 2010

Maßgeblich sind die für den Ausbau von Bundeswasserstraßen im Bundeshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel und die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme, d. h., dass der Nutzen der Maßnahme die Kosten übersteigt. Im Hinblick auf den hohen volkswirtschaftlichen Nutzen der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sind Kostensteigerungen in einer Dimension, die die Wirtschaftlichkeit in Frage stellen, nicht zu erwarten.