

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Daniel Peters, Fraktion der CDU

Vertiefung Rostocker Seekanal

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Die Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock für 15 Meter tiefgehende Schiffe ist ein Vorhaben des Bundes. Sie ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem 2016 verabschiedeten Bundeswasserstraßenausbaugesetz als „Vordringlicher Bedarf“ enthalten. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr teilte auf Anfrage des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern mit, dass „die Bundesregierung nach den verfassungsrechtlichen Zuständigkeiten zur Beantwortung parlamentarischer Fragen nicht für Antworten auf Fragen der Landesabgeordneten zuständig ist.“ Aus grundsätzlichen Erwägungen werde deshalb von inhaltlichen Beiträgen für die Antworten der Landesregierung abgesehen. Die nachfolgenden Antworten enthalten daher nur den Informationsstand der Landesregierung.

Im Mai des vergangenen Jahres hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur angekündigt, dass bis zum Sommer mit dem Planfeststellungsbeschluss für die Vertiefung des Rostocker Seekanals zu rechnen ist.

1. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über den Planungsstand zur Vertiefung des Rostocker Seekanals vor?

Die Zulässigkeit des Vorhabens mit einer Bauzeit von circa 2,5 Jahren hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Kiel mit Planfeststellungsbeschluss vom 19. Mai 2021 festgestellt und den Plan für sofort vollziehbar erklärt. Alle Unterlagen zum Verfahren sind unter https://www.kuestendaten.de/OSK/DE/Projekte/Ausbau_Seekanal_Rostock/Ausbau_Seekanal_Rostock_node.html abrufbar.

2. Inwieweit ist die Landesregierung bzw. sind Behörden des Landes Mecklenburg-Vorpommern in die Planung des Projektes involviert?
 - a) Welche Teile des Planfeststellungsverfahrens sind bei welchen Landesbehörden durchgelaufen?
 - b) Wie viel Zeit hat die jeweilige Bearbeitung in den Landesbehörden in Anspruch genommen?
 - c) Entsprechen die Bearbeitungszeiten den bundesseitigen Vorgaben bzw. zeitlichen Zielstellungen?

Die Fragen 2, a), b) und c) werden zusammenhängend beantwortet.

Bei der Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock handelt es sich um den Ausbau einer Bundeswasserstraße im Sinne der §§ 12 und 14 Wasserstraßengesetz. Das Vorhaben bedarf der vorherigen Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach §§ 14 ff. Wasserstraßengesetz in Verbindung mit den §§ 73 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz. Die zu beteiligenden Behörden sind in § 73 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz normiert. Danach sind die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt werden, zur Stellungnahme aufzufordern und zu veranlassen, dass der Plan in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, ausgelegt wird.

Eine Auflistung aller angeschriebenen Landesbehörden ist auf den Seiten 27 und 28 des Planfeststellungsbeschlusses vom 19. Mai 2021 einsehbar.

Soweit das Vorhaben Belange der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft berührt, bedarf die Feststellung des Plans gemäß § 14 Absatz 3 Wasserstraßengesetz des Einvernehmens der zuständigen Landesbehörde, hier des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Die Zeit, die die jeweilige Bearbeitung in den Landesbehörden in Anspruch nehmen darf, ist in § 73 Absatz 3a Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt. Danach haben die Behörden ihre Stellungnahme innerhalb einer von der Anhörungsbehörde zu setzenden Frist abzugeben, die drei Monate nicht überschreiten darf. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Kiel hat mit Schreiben vom 30. August 2019 unter Fristsetzung zum 22. November 2019 Stellungnahmen der fachlich betroffenen Behörden des Landes eingeholt.

Eine projektbezogene beziehungsweise vorhabenbezogene Zeiterfassung findet innerhalb der fachlich betroffenen Behörden nicht statt, sodass es nicht möglich ist, festzustellen, welchen konkreten Zeitaufwand die Bearbeitung des Vorhabens in der jeweiligen Behörde verursacht hat.

Die den Behörden gesetzten Fristen entsprachen den gesetzlichen Vorgaben des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Die ausführliche Auseinandersetzung des Planfeststellungsbeschlusses mit den Stellungnahmen von Landesbehörden ergeben – auch mit Blick auf die fristbezogene Differenzierung des § 73 Abs. 3a Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz – keine Anhaltspunkte, dass diese Behörden die gesetzte Stellungnahmefrist überschritten hätten.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

3. Welche Bundesbehörden waren und sind an den Planungen beteiligt?

Es wird auf die Vorbemerkung, die Antwort zu Frage 1 und die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Wie viel Zeit hat die jeweilige Bearbeitung in den Bundesbehörden in Anspruch genommen?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

5. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über die Finanzierung der geplanten Maßnahme (128 Millionen Euro) vor?
 - a) Ist das Projekt im Bundeshaushaltsplan abgebildet?
 - b) Gibt es eine auskömmliche, vollumfassende Finanzausstattung für das Projekt?

Die Fragen 5, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Mit Vorlage des 2. Gesetzesentwurfs zum Bundeshaushalt 2022 vom 18. März 2022 hat die Bundesregierung Mittel für Ersatz, Aus- und Neubaumaßnahmen an der Bundeswasserstraße Ostsee eingeplant. Für die Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock sind voraussichtliche Gesamtausgaben in Höhe von 128 Millionen Euro veranschlagt. Neben bewilligten Mitteln von 40 Millionen Euro in 2021 erfolgt nach dem Gesetzesentwurf die angedachte Deckung aus veranschlagten 45 Millionen Euro für 2022 und vorgehaltenen 43 Millionen Euro für die Folgejahre.

Mit Schreiben vom 20. April 2022 hat der Minister für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern den Bundesminister für Digitales und Verkehr dringend gebeten, sich für eine Sicherung der Finanzierung im Bundeshaushalt einzusetzen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

6. Wurde die Leistung zur Vertiefung des Rostocker Seekanals bereits ausgeschrieben?
 - a) Wenn nicht, warum nicht?
 - b) Wenn nicht, wann ist mit einer Ausschreibung zu rechnen?

Die Fragen 6, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Laut der Bundesplattform e-vergabe erfolgte die Auftragsbekanntmachung durch das für die Umsetzung zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee für die Nassbaggerarbeiten am 17. Dezember 2021 und deren elektronische Überwachung am 5. November 2021. Für den letztgenannten Auftragsteil erfolgte eine Anpassung hinsichtlich der Bindefrist am 25. März 2022.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

7. Welche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung des Hafens und des Hafenumlandes sind bei einer Umsetzung der Vertiefung des Seehafenkanals zu erwarten?

Mit der Anpassung der seewärtigen Zufahrt auf 15 Meter Tiefgang wird die natürliche Grenze für in der Ostsee verkehrende Schiffseinheiten ausgeschöpft, was eine deutliche Erhöhung der nutzbaren Tragfähigkeit darstellt. Der Planfeststellungsbeschluss fasst die positiven wirtschaftlichen Effekte der Vertiefung wie folgt zusammen: „Die in diesem Beschluss gegenständliche Verbesserung der Anlaufbedingungen zum Seehafen Rostock dient dem wirtschaftlichen Betrieb des Hafens durch den möglichen Anlauf größerer Schiffe beziehungsweise tiefer abgeladener Schiffe zur Ermöglichung eines wirtschaftlichen Warentransports und ermöglicht die weitere Entwicklung des Hafenstandorts im Interesse der direkten und mittelbaren Arbeitsplätze und auch der damit und durch den Handel zusammenhängenden deutschen und europäischen Wirtschaft.“ Zudem ist die umsetzungsreife Seekanalvertiefung ein wichtiger Faktor für die ins Auge gefasste Erschließung von großen Flüssiggas-Kapazitäten (LNG), die sich mit dem Ukraine-Krieg als essentiell für die Gasversorgung Deutschlands erweist. So erfordert eine sichere Navigation zum anzusteuern Ölhafen in Rostock unter anderem ein teilweises Vorziehen von Maßnahmen der Seekanalvertiefung (Ausbaggerung zwischen den Wendeplatten und Verschiebung des Fahrwassers nach Norden).

8. Welche Auswirkungen auf die Entwicklung des Hafens und des Hafenumlandes sind bei einer Nicht-Umsetzung des Projektes zu erwarten?

Im Falle einer ausbleibenden Umsetzung des Vorhabens ist weiterhin nur eine Teilbeladung tiefergehender Schiffe möglich, was sich zu einem dauerhaften Wettbewerbsnachteil entwickeln könnte. So sieht die Entwicklungsstrategie 2027 des ebenfalls im Massengutbereich aufgestellten Hafenkomplexes Swinemünde/Stettin unter anderem Zufahrtsvertiefungen zur Ostsee sowie zwischen beiden Standorten vor.