

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Heinz-Joachim Barchmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/7076 –**

Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Die deutschen Seehäfen haben eine herausragende Bedeutung für den Außenhandel und das Wirtschaftswachstum in Deutschland. Das Nationale Hafenkonzept des Bundes bekennt sich zu dieser herausragenden Rolle und soll zur Stärkung der deutschen Seehäfen und ihrer see- und binnenwärtigen Verkehrsverbindungen beitragen. Der herausgehobene Stellenwert muss sich in einer besonderen Berücksichtigung bei der Bereitstellung von Finanzmitteln für die Seehäfen und ihre land- und seeseitigen Zufahrten widerspiegeln.

1. Auf welche prioritären Maßnahmen hat sich der Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes auf seiner konstituierenden Sitzung im September 2010 verständigt, und wie sieht der Zeitplan für deren Durchführung aus?

Die Beiratsmitglieder haben in ihrer ersten Sitzung eine Liste mit vordringlich umzusetzenden Maßnahmen beschlossen. Diese enthält Maßnahmen, die sich insbesondere auf die Verkehrs- und Hafeninfrastrukturen, die Hafenanbindungen, die Suprastrukturen, Kooperation von Hafenstandorten und Unternehmen sowie den Umwelt- und Klimaschutz beziehen. Ein Zeitplan für deren Durchführung wurde nicht erstellt.

2. Nach welchen Kriterien wurden diese Handlungsfelder ausgewählt, und welches Investitionsvolumen umfassen die Maßnahmen?

Die Liste der vordringlich umzusetzenden Maßnahmen ist das Ergebnis der diesbezüglichen Diskussionen im Lenkungsausschuss und im Beirat für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes. Es handelt sich um ordnungspolitische und investitionspolitische Maßnahmen. Eine Abschätzung des erforderlichen Investitionsvolumens wurde bislang nicht vorgenommen.

3. Welche Auswirkungen hat diese durch den Beirat vorgenommene Prioritätensetzung aus Sicht der Bundesregierung für die Umsetzung der weiteren, im Nationalen Hafenkonzert formulierten Handlungsfelder, und wie stellt sich der Zeitplan für deren Realisierung dar?

Die Festlegung vordringlich umzusetzender Maßnahmen hat keinen Einfluss auf die Umsetzung der weiteren Handlungsfelder. Ein Zeitplan für die weiteren Handlungsfelder wurde nicht erstellt. Eine Reihe von Maßnahmen stellen Daueraufgaben dar, bei denen eine Festlegung der zeitlichen Realisierungshorizonte nicht möglich ist.

4. Kann die Bundesregierung Medienberichte bestätigen, wonach ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) angefertigter Bericht des Lenkungsausschusses, zum weiteren Vorgehen wegen fehlender Konsensfähigkeit, im Beirat zurückverwiesen worden ist?

Die Bundesregierung kann bestätigen, dass ein Berichtsentwurf des Lenkungsausschusses zum weiteren Vorgehen an den Lenkungsausschuss zur Überarbeitung verwiesen wurde.

5. Kann die Bundesregierung weiterhin Medienberichte bestätigen, wonach im Beirat eine Liste mit 63 Verkehrsprojekten als Alternative zur sog. Ahrensburger Liste der vorrangigen Verkehrsvorhaben in Norddeutschland eingebracht worden ist, welche die Verkehrsminister der Küstenländer 2008 beschlossen hatten und die eine wesentliche Grundlage des Nationalen Hafenkonzertes darstellt, und wie bewertet sie diesen Vorgang?
6. Welche Projekte umfasst diese alternative Liste, und welche der Bauvorhaben sind Teil des Vordringlichen Bedarfs bzw. des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan?
7. Welche Auswirkungen hat die Vorlage dieser alternativen Liste aus Sicht der Bundesregierung auf die im Nationalen Hafenkonzert formulierte Absichtserklärung, dass der Bund vorrangig die Umsetzung der durch die Küstenländer verabschiedeten Liste mit wichtigen norddeutschen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen prüfen soll (S. 38)?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es trifft zu, dass einige Binnenländer eine Liste mit 63 Verkehrsprojekten erstellt haben, die eine bessere Anbindung der Binnenhäfen gewährleisten sollen. Diese wurde nicht offiziell in die Diskussionen zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzertes eingebracht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im Lenkungsausschuss und im Beirat deutlich gemacht, dass die Projekte auch nicht zum Gegenstand der Beratungen gemacht werden, da es sich beim Nationalen Hafenkonzert um einen Beschluss des Bundeskabinetts handelt, der auch nur von diesem geändert oder ergänzt werden kann. Die Liste wird allenfalls im Zusammenhang mit der Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans diskutiert werden.

8. Kann die Bundesregierung Medienberichte bestätigen, wonach der Vertreter des BMVBS im Beirat eine Kürzung der Ahrensburger Liste gefordert und Vorrang für solche Verkehrsprojekte verlangt hat, für die bereits Baurecht besteht bzw. die sich innerhalb eines Zeitrahmens von fünf bis zehn Jahren realisieren lassen?
9. Um welche Projekte handelt es sich dabei, und wie stellt sich der Stand der Planungen bei diesen Bauvorhaben im Einzelnen dar?
10. Kann die Bundesregierung Medienberichte bestätigen, wonach das BMVBS bereits an einem entsprechenden Investitionsplan arbeitet, und welche Gesamtkosten plant sie dafür ein?

Die Fragen 8 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Diese Medienberichte sind falsch.

11. Welche Kompetenzen hat der Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkongzeptes, und in welchem Verfahren werden Entscheidungen in dem Gremium herbeigeführt?

Die Steuerung der Umsetzung des Nationalen Hafenkongzeptes erfolgt durch den Beirat. Der Beirat benennt die Mitglieder des Lenkungsausschusses für die Umsetzung des Nationalen Hafenkongzeptes. Er unterbreitet Vorschläge, welche Maßnahmen umgesetzt werden sollen, vorbehaltlich der Zustimmung der für die Umsetzung zuständigen Ressorts bzw. Organisationen sowie der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, prüft die ordnungsgemäße Umsetzung des Nationalen Hafenkongzeptes und unterbreitet Vorschläge zur Verbesserung der Umsetzung. Er prüft die weiteren Verfahrensschritte und beauftragt den Lenkungsausschuss mit der Umsetzung von Maßnahmen, vorbehaltlich der Zustimmung der für die Umsetzung zuständigen Ressorts bzw. Organisationen sowie der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Der Beirat ist Konsens orientiert. Er ist beschlussfähig, wenn mindestens 60 Prozent seiner Mitglieder anwesend sind. Wenn kein Konsens erzielt werden kann, fasst der Beirat Beschlüsse mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Beschlüsse zur Änderung der Geschäftsordnung sind einstimmig zu fassen. Beschlüsse zur Aufnahme weiterer Mitglieder in den Beirat sind ebenfalls einstimmig zu fassen.

12. Umfassen die Kompetenzen des Beirates nach Auffassung der Bundesregierung auch die Möglichkeit, die bereits im Nationalen Hafenkongzept festgeschriebenen prioritären Verkehrsvorhaben erneut zu prüfen, bzw. eine Neubewertung von Verkehrsprojekten vorzunehmen?

Nach Auffassung der Bundesregierung kann der Beirat zu den im Nationalen Hafenkongzept beschriebenen Verkehrsvorhaben Empfehlungen aussprechen. Eine Neubewertung kann – sofern es sich um Bundesverkehrswege handelt – nur durch die Bundesregierung erfolgen.

13. Welche Kompetenzen hat demgegenüber der Lenkungsausschuss?

Der Lenkungsausschuss für die Umsetzung des Nationalen Hafenkongzeptes hat unter anderem folgende Kompetenzen: Umsetzung der Maßnahmen des Hafenkongzeptes im jeweiligen Verantwortungsbereich, Umsetzung der vom Beirat

vorgegebenen Verfahrensschritte, Unterbreitung von Vorschlägen zum weiteren Vorgehen an den Beirat, Kommentierung der Fortschrittsberichte.

14. Wie hoch ist der Anteil der deutschen See- und Binnenhäfen am gesamten Waren- und Güterverkehr in Deutschland (bitte prozentual und in absoluten Zahlen), und wie stellt sich die Entwicklung in den vergangenen zehn Jahren dar?

Die deutschen See- und Binnenhäfen sind keine Verkehrsträger, sondern Knotenpunkte des Warenumschlags. Deshalb lässt sich kein Anteil der deutschen Häfen am gesamten Waren- und Güterverkehr festlegen.

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen entwickelte sich von 2000 bis 2010 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wie folgt:

Jahr	1 000 t
2000	242 535
2001	246 050
2002	246 353
2003	254 834
2004	271 869
2005	284 865
2006	302 789
2008	315 050
2009	262 862
2010	275 939

Der wasserseitige Güterumschlag in den deutschen Binnenhäfen entwickelte sich von 2000 bis 2010 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wie folgt:

Jahr	1 000 t
2000	278 900
2001	269 000
2002	252 100
2003	252 500
2004	267 400
2005	272 200
2006	277 600
2007	286 800
2008	281 300
2009	236 400
2010	260 300

15. Welche Prognosen über die Entwicklung des Seegüterverkehrs und des Hafenhinterlandverkehrs legt die Bundesregierung bei den Planungen zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes zugrunde, und welche Veränderungen gegenüber der „Seeverkehrsprognose 2025“ erwartet sie in den kommenden 15 Jahren?

Zurzeit wird eine neue Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2030 (einschließlich Seeverkehrsprognose) erstellt. So lange diese noch nicht vorliegt, ist die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2025 Grundlage bei den Planungen zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes.

16. Welche Prognosen über die Entwicklung des Tiefgangs der weltweiten Containerflotten in den kommenden 15 Jahren legt die Bundesregierung bei den Planungen zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes zugrunde?

Bislang waren für die Planungen zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes keine Prognosen über die Entwicklung des Tiefgangs der weltweiten Containerflotten in den kommenden 15 Jahren erforderlich. Sollten Daten über diese Entwicklung benötigt werden, wird die Bundesregierung auf einschlägige Publikationen der mit diesen Themen befassten wissenschaftlichen Einrichtungen zurückgreifen.

17. In welchem Umfang haben Küstenländer und Hafenwirtschaft die bis zum Jahr 2012 zugesagten Investitionen in die Hafeninfrastruktur bzw. in Suprastrukturen in Höhe von 4,3 bzw. 3,2 Mrd. Euro bereits bereitgestellt (bitte in Prozent und in absoluten Zahlen angeben)?

Über die Bereitstellung der durch die Küstenländer bis 2012 zugesagten Investitionen in die Hafeninfrastruktur liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Nach Angaben des Zentralverbandes der Deutschen Seehafensbetriebe e. V. wurden von dem zugesagten Investitionsvolumen (3,2 Mrd. Euro) bis Ende 2010 bereits rd. 2 Mrd. Euro (ca. 65 Prozent) in den Terminalausbau investiert.

18. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Finanzbedarf für den Ausbau der Hafeninfrastruktur und die Anbindung der Seehäfen über die von Bund, Ländern und Hafenwirtschaft bis 2012 vereinbarten 12,6 Mrd. Euro hinaus, und inwieweit ist eine Finanzierungszusage über das kommende Jahr hinaus geplant?

Der Ausbau der Hafeninfrastruktur fällt in die Zuständigkeit der Länder. Der Bundesregierung liegen deshalb keine Schätzungen über den Finanzbedarf für den Ausbau der Hafeninfrastruktur vor. Der Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) wird zurzeit erarbeitet. Aussagen zu konkreten Projekten sind angesichts des gegenwärtigen Arbeitsstandes noch nicht möglich. Eine Finanzierungszusage über das kommende Jahr hinaus ist derzeit nicht geplant.

19. Wann wird die Bundesregierung die Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne und Investitionsrahmenplanung für Schiene, Bundesfernstraßen und Wasserstraßen vorlegen?

Die Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Schienenwege des Bundes und die Bundesfernstraßen hat die Bundesregierung bereits am 11. November 2010 vorgelegt. Einen Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen gibt es nicht. Der Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011 bis 2015 für die IRP wird derzeit erarbeitet. Der Referentenentwurf befindet sich gegenwärtig in der Abstimmung. Der neue IRP soll noch in diesem Jahr vorgelegt werden.

20. Welche Investitionsmittel sieht die Bundesregierung in den kommenden fünf Jahren für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen vor?

Für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur sowie Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen sind in der mittelfristigen Finanzplanung rd. 800 Mio. Euro pro Jahr vorgesehen.

