

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/13986 –**

Folgen der Energiewende für die maritime Wirtschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

Die maritime Wirtschaft kann einen wichtigen Beitrag zur Energiewende leisten. Mehr als 90 Prozent des Welthandels finden heute auf dem Seewege statt; der Schiffsverkehr ist für mehr als 3 Prozent der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich. Innovative Lösungen im Bereich der erneuerbaren Energien sind daher ein wichtiger Baustein, um die Klima- und Umweltschutzziele in der Seeschifffahrt und damit im Verkehrssektor insgesamt zu erreichen. Die Umstellung der Schiffsflotte auf alternative Antriebe und Kraftstoffe ermöglicht es den Reedereien aber nicht nur, die neuen Umweltauflagen einzuhalten; innovative Schiffskonzepte können auch einen Beitrag zur Senkung der Schiffsbetriebskosten leisten. Weiterer Handlungsbedarf ergibt sich im Bereich der Offshore-Windenergie. Um die von der Bundesregierung gesetzten Ausbauziele zu erreichen, ist neben weiteren Fortschritten bei der Netzanbindung der Windparks auf See eine enge Abstimmung zwischen maritimer Wirtschaft und Offshore-Windbranche notwendig, um die künftigen Bedarfe zu definieren. Dies betrifft die Ertüchtigung der Hafeninfrastruktur ebenso wie die landseitige Anbindung der deutschen Seehäfen sowie der ZARA-Häfen (ZARA: Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) und die Entwicklung von Schiffskapazitäten für die Offshore-Windindustrie. Notwendig sind eine abgestimmte Ausbaustrategie für die Häfen und neue Perspektiven für den Spezialschiffbau, damit die maritime Wirtschaft in Deutschland die Potenziale der Energiewende nutzen kann und weitere Fortschritte im Klima- und Umweltschutz möglich sind.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Chancen für eine Korrektur des jetzt vom Umweltausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) gefassten Beschlusses, der eine erneute Änderung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Konvention) und die Verschiebung schärferer Stickoxid-Grenzwerte für die Seeschiffahrt bis zum Jahr 2021 vorsieht, und welche Haltung vertreten nach ihrer Kenntnis die Mitgliedstaaten der Europäischen Union in dieser Frage?

Im Rahmen der 65. Sitzung des Meeresumweltausschusses (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) wurde der Zeitpunkt des Inkrafttretens der sog. Tier III-Grenzwerte für Stickoxidemissionen (NO_x) von Seeschiffen diskutiert.

Grundlage der Diskussion war der Bericht einer Korrespondenzgruppe, die unter Koordination der USA gemäß Regel 13 Absatz 10 aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens den Stand der technischen Entwicklung zur Umsetzung der Tier-III-Vorgaben überprüft hatte. Regel 13 Absatz 10 sah ausdrücklich die Möglichkeit einer Anpassung des Inkraftsetzungsdatums vor. Die IMO-Korrespondenzgruppe war jedoch zu dem Schluss gekommen, dass die technische Entwicklung ausreichend ist und eine Einführung der Tier-III-Vorgaben wie vorgesehen zum 1. Januar 2016 erfolgen könne.

Diesem Bericht widersprach ein Vorschlag der Russischen Föderation, der die Reduktionstechnologien als nicht ausgereift bewertete und daher eine Verschiebung der Einführung bis zum Jahr 2021 forderte. Dieser Vorschlag wurde bei MEPC 65 von einer Mehrheit unterstützt, darunter auch die EU-Mitgliedstaaten Estland, Griechenland, Litauen, Malta, Polen und Zypern.

Die Bundesregierung hatte sich indes im Sinne der Korrespondenzgruppe ausdrücklich für die Beibehaltung des ursprünglichen Datums des Inkrafttretens eingesetzt und wurde dabei von den EU-Mitgliedstaaten Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Italien und Schweden unterstützt. Der Beschluss zur Verschiebung bedarf noch der förmlichen Annahme durch MEPC 66 (31. März bis 4. April 2014).

2. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das von deutschen Unternehmen bereits getätigte Investitionsvolumen, um die strengeren Emissionsgrenzen termingerecht zu erfüllen, und welche Folgen sind in diesem Zusammenhang bei einer Verschiebung der strengeren Emissionsgrenzwerte für die maritime Wirtschaft in Deutschland zu erwarten?

Der Bundesregierung liegen keine detaillierten Zahlen über die Höhe der getätigten Investitionen vor. Von der Verschiebung betroffen wären insbesondere die Motoren- und Zulieferindustrie, die im Vertrauen auf die ursprünglich vorgesehene Inkraftsetzung 2016 die Entwicklung entsprechender Technologien vorangetrieben hat.

Ein fünfjähriger Aufschub könnte für diese Industriebereiche nicht nur einen Verlust an Einnahmen bedeuten, sondern auch dazu führen, dass der bislang vorhandene technologische Vorsprung gegenüber Wettbewerbern aus anderen Staaten eingebüßt wird.

3. Wird der Beschluss der IMO aus Sicht der Bundesregierung Auswirkungen auf die geplante Ausweisung zusätzlicher Emissions-Überwachungsgebiete (ECA) in den europäischen Meeresgebieten haben, in denen ab 2016 strengere Anforderungen für die Emissionen von Stickoxiden gelten sollen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/12707), und wie begründet sie ihre Einschätzung?

Die Bundesregierung setzt sich auch weiterhin im Sinne eines möglichst einheitlichen und effektiven Meeresumweltschutzes für die Ausweisung weiterer ECA ein und begrüßt sie als einen Beitrag zu mehr Wettbewerbsgerechtigkeit.

Sollte die IMO den Beschluss zur Verschiebung der Einführung der Tier-III-Vorgaben annehmen, wird dies dazu führen, dass in neu ausgewiesenen Emissions-Überwachungsgebieten die Tier-III-Vorgaben erst ab 1. Januar 2021 gelten. Damit werden die durch die strengeren Anforderungen erreichbaren NO_x-Emissionsreduktionen der Seeschifffahrt entsprechend erst später erreicht. Abgesehen von Nord- und Ostsee werden bislang keine weiteren ECA-Ausweisungen in europäischen Gewässern vorbereitet.

- a) In welchen Meeresgebieten sollen diese zusätzlichen ECA eingerichtet werden?

Derzeit werden ECA-Ausweisungen für Nord- und Ostsee vorbereitet.

- b) Wann werden die abschließenden Ergebnisse der von der Bundesregierung mitfinanzierten Studien zur Ermittlung der wirtschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Folgen von ECA-Ausweisungen vorliegen?

Die Frage bezieht sich auf die Studien zur ECA-Ausweisung der Nordsee.

Die Studien zu ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen wurden im Juni 2012 veröffentlicht (abrufbar unter

- www.pbl.nl/en/news/newsitem/2012/benefits-of-nitrogen-reductions-in-north-sea-shipping-exceed-costs bzw. unter
- www.mst.dk/Publicationer/Publications/2012/June/978-87-92903-20-4.htm).

Die Studie zu den wirtschaftlichen Auswirkungen ist in Arbeit und wird voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres veröffentlicht werden.

4. Sollte Deutschland aus Sicht der Bundesregierung dem Beispiel der USA folgen und an dem Ziel einer Einführung strengerer Grenzwerte ab dem Jahre 2016 festhalten, auch wenn die IMO die geplante Verschärfung der internationalen Emissionsgrenzwerte für Seeschiffe um fünf Jahre verschiebt?

Die USA haben für MEPC 66 die Einreichung eines Antrags angekündigt, mit dem unabhängig von einer möglichen Verschiebung für die bereits ausgewiesenen nordamerikanischen ECA die NO_x-Tier-III-Regelungen zum ursprünglich vorgesehenen Datum 1. Januar 2016 gelten sollen. Der Vorschlag liegt indes noch nicht vor und kann daher nicht bewertet werden. Er soll sich jedoch ausdrücklich auf bereits ausgewiesene ECA beziehen. Diese Voraussetzung trifft weder für die Nord- noch für die Ostsee zu.

5. Welche Ansatzpunkte bieten sich aus Sicht der Bundesregierung für eine stärkere Nutzung und Weiterentwicklung der Programme der KfW Bankengruppe und insbesondere des Umwelt- und Energieeffizienzprogramms zur Finanzierung von „Green-Shipping“-Maßnahmen, und in welchem Zeitrahmen will die Bundesregierung die von ihr auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz zugesagte Prüfung abschließen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7e verwiesen.

6. Plant die Bundesregierung, die gemeinsam mit den maritimen Verbänden in Umsetzung der Verabredungen auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz 2011 identifizierten Pilotprojekte noch in dieser Legislaturperiode umzusetzen, um noch vor Inkrafttreten strengerer Grenzwerte für Schwefelschadstoffe im Seeschiffsverkehr 2015 den Sachstand und die Praxis-tauglichkeit der Abgasentschwefelungsanlagen zum flächendeckenden Einsatz zu evaluieren und eine beschleunigte Modernisierung der deutschen Schiffsflotte zu erreichen?
 - a) Wie begründet sie ihr Vorgehen?
 - b) Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Seeverkehrswirtschaft, dass angesichts des bestehenden Zeitdrucks Pilotprojekte nicht mehr realisierbar sein könnten, und wie begründet sie ihre Haltung?

Die Fragen werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Umsetzung von Pilotprojekten noch in dieser Legislaturperiode ist aufgrund des erforderlichen Zeitaufwands nicht realistisch.

Der Bundesregierung liegen keine detaillierten Zahlen über die Höhe der getätigten Investitionen vor. Von der Verschiebung betroffen wären insbesondere die Motoren- und Zulieferindustrie, die im Vertrauen auf die ursprünglich vorgesehene Inkraftsetzung 2016 die Entwicklung entsprechender Technologien vorangetrieben hat.

7. Wie viele Willensbekundungen auf Förderung von Pilotprojekten zur Nachrüstung von Abgasentschwefelungsanlagen an Bord bestehender Schiffe sind bisher nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen des Umweltinnovationsprogramms (UIP) eingegangen, und wie ist der derzeitige Bearbeitungsstand (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent des jährlichen UIP-Gesamtvolumens aufschlüsseln)?

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Frage auf eingegangene Förderanträge bezieht. Bisher wurden keine Anträge zur Förderung aus dem Umweltinnovationsprogramm (UIP) gestellt.

- a) Plant die Bundesregierung angesichts der Kritik der Seeverkehrswirtschaft an der Unerfüllbarkeit der Förderkriterien eine Überarbeitung der Vorgaben?

Im UIP des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) kann die erstmalige großtechnische Umsetzung neuartiger, innovativer, umweltfreundlicher Verfahren oder Verfahrenskombinationen gefördert werden. Das UIP ist nicht speziell auf Vorhaben der maritimen Wirtschaft ausgerichtet. Das Förderprogramm wurde von der Europäischen Kommission beihilferechtlich genehmigt. Die Förderungen erfolgen auf Grundlage der „Richtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Förderung von Investitionen mit Demonstrationscharakter zur Verminderung von Umweltbelastungen“. Eine Änderung der geltenden Richtlinie und der darin festgelegten Förderbedingungen ist nicht vorgesehen.

- b) Zu welchem Ergebnis haben in diesem Zusammenhang die im September 2012 angekündigten Gespräche zwischen Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit geführt?

Die Gespräche zwischen den Ressorts dienen der Prüfung, ob das UIP grundsätzlich als Instrument zur Förderung von Nachrüstungen bestehender Schiffe mit Abgasentschwefelungsanlagen in Frage kommt.

- c) Plant die Bundesregierung eine Fortsetzung des Strukturierten Dialogs mit der maritimen Wirtschaft zu wirtschaftlichen Folgen strengerer Schwefelgrenzwerte für Schiffstreibstoffe in Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECA) (Schwefel-Dialog) noch in dieser Legislaturperiode?

Der Strukturierte Dialog wird wie im Rahmen der 8. Nationalen Maritimen Konferenz vereinbart, fortgesetzt. Die nächste Runde wird voraussichtlich noch im Laufe der Legislaturperiode stattfinden.

- d) Plant die Bundesregierung darüber hinaus, den „Schwefel-Dialog“ auf die Frage der wirtschaftlichen Folgen der neuen Stickoxid-Grenzwerte auszuweiten?

Nein.

- e) Welche Maßnahmen bieten sich aus Sicht der Bundesregierung darüber hinaus an, um die flächendeckende Nachrüstung von Abgasentschwefelungsanlagen zu fördern?

Das BMU, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass die KfW Bankengruppe das KfW-Umweltprogramm für die Förderung von Abgasnachbehandlungsanlagen öffnet. Da dieses Programm Breitenförderung zum Ziel hat, werden dort weniger strenge Kriterien als im UIP, das der Spitzenförderung dient, angelegt.

Zu verweisen ist außerdem auf das „Förderprogramm für emissionsärmere Dieselmotoren von Binnenschiffen“ (Motorenförderprogramm) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Das BMVBS fördert seit April 2007 den Einbau emissionsärmerer Dieselmotoren, Partikelfiltern und Katalysatoren. Das Motorenförderprogramm ist mit einer neuen Förderrichtlinie zum 1. Januar 2013 um weitere vier Jahre, d. h. bis Ende des Jahres 2016, verlängert worden.

Die seit dem 1. Januar 2013 geltende Richtlinie verfolgt einen technologieoffenen Ansatz. Außer Motoren, Partikelfiltern und Katalysatoren sollen weitere Schadstoffminderungstechnologien gefördert werden. Die Richtlinie entspricht somit der Handlungsstrategie der Bundesregierung für den Verkehr, Effizienzpotenziale im Verkehr auszuschöpfen und alternative Kraftstoffe zum Einsatz zu bringen. Durch die Aufnahme von Maßnahmen zur Optimierung des Schiffsbetriebs in die Richtlinie, die eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der verbrauchsabhängigen Emissionen ermöglichen, werden außerdem auch diesel- und gaselektrische Antriebe förderfähig.

Darüber hinaus fördert das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) im Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ die erstmalige industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren beim Neubau, Umbau und bei der Reparatur von Schiffen auf deutschen Werften. Dieses Programm kommt grundsätzlich auch für Pilotprojekte bei der Nachrüstung von Schiffen mit Abgasentschwefelungsanlagen in Frage.

8. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die zuständigen Behörden der Bundesländer seit dem 1. Januar 2013 Verstöße gegen die MARPOL-Anlage V nicht mehr verfolgen und ahnden können, weil eine Anpassung der MARPOL-Zu widerhandlungsverordnung nicht erfolgt ist bzw. die neue Umweltverhaltensverordnung-See noch nicht umgesetzt wurde?
 - a) Welches ist der Grund für die Verzögerungen?
 - b) Wann plant die Bundesregierung die Veröffentlichung der neuen Umweltverhaltensverordnung-See?

Die Verfolgung von Verstößen gegen Anlage V des MARPOL-Übereinkommens als Ordnungswidrigkeit ist derzeit nur insoweit nicht möglich, als Verweisungen in der MARPOL-Zu widerhandlungsverordnung nicht mehr passen. Das gilt zum Beispiel nicht für die Vorschrift dieser Verordnung, nach der auf Seeschiffahrtsstraßen jegliches Einbringen von Schiffsmüll verboten ist.

Die Anpassung wird im Rahmen des komplexen Rechtssetzungsverfahrens zum Erlass einer Verordnung über das umweltgerechte Verhalten in der Seeschiffahrt erfolgen. Darin wird die bisherige MARPOL-Zu widerhandlungsverordnung aufgehoben, sie wird aber auch Anpassungsvorschriften an das AFS- und das Ballastwasser-Übereinkommen enthalten und die Richtlinie 2012/33/EU (Schwefelrichtlinie) umsetzen.

Das Inkrafttreten ist spätestens für den 14. Juni 2014 vorgesehen.

9. Welche Chance bietet aus Sicht der Bundesregierung die Festlegung von nationalen Infrastrukturzielen zur Marktentwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe, wie sie die Europäische Kommission jetzt vorgeschlagen hat, und wie begründet sie ihre Haltung?
 - a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Chancen für den Aufbau eines Kernnetzes von LNG-Tankstellen (LNG: Liquefied Natural Gas; verflüssigtes Erdgas) in allen deutschen See- und Binnenhäfen bis spätestens Ende 2020, und unter welchen Voraussetzungen ist aus ihrer Sicht eine Förderung durch den Bund möglich?
 - b) Unterstützt die Bundesregierung das Ziel einer flächendeckenden Einführung von Landstrom in allen deutschen Seehäfen bis zum Jahr 2016, und welche Voraussetzungen müssen dafür aus ihrer Sicht gegeben sein?

Die Bundesregierung begrüßt das allgemeine Ziel des Richtlinienentwurfs zum Aufbau einer europaweiten Infrastruktur für alternative und umweltfreundliche Kraftstoffe, weil dies der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung entspricht.

Der Entwurf der Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sieht keinen Aufbau eines Kernnetzes von LNG-Tankstellen in allen deutschen See- und Binnenhäfen bis spätestens Ende 2020 vor. Sie sieht vor, die Mitgliedstaaten zu verpflichten, dass bis 2020 in allen Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und bis 2025 in allen Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes LNG-Tankstellen zur Verfügung stehen. Konkrete Zielvorgaben, die Häfen unabhängig vom Bedarf zur Einrichtung von LNG-Tankstellen für Schiffe verpflichten, lehnt die Bundesregierung ab. Die Bundesregierung wird sich bei den anstehenden Abstimmungen zu dem Richtlinienvorschlag dafür einsetzen, dass den Mitgliedsstaaten bei der Entwicklung von Infrastrukturen für alternative Energien bzw. Kraftstoffe notwendiger Gestaltungsspielraum eingeräumt wird.

Zum jetzigen Zeitpunkt des Verfahrens kann noch keine Aussage über mögliche Rahmenbedingungen für den Aufbau von LNG-Tankstellen in den betroffenen See- und Binnenhäfen getroffen werden.

Der Entwurf der Richtlinie sieht keine flächendeckende Einführung von Landstrom in allen deutschen Seehäfen bis zum Jahr 2016 vor. Die Bundesregierung unterstützt das Ziel des Entwurfs, landseitige Stromversorgung von Schiffen dort einzurichten, wo dies sinnvoll ist und sich günstig auf die Umwelt auswirkt.

10. Wird die Bundesregierung den Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Potenziale und Chancen für Häfen und Schiffe“, der im Nationalen Masterplan Maritime Technologien für das Jahr 2011 angekündigt wurde, noch in dieser Legislaturperiode vorlegen, und aus welchen Gründen ist dieser Bericht bisher nicht veröffentlicht worden?

Die BMWi sowie das BMU bereiten derzeit die Veröffentlichung des Fortschrittsberichts vor. Eine Veröffentlichung des Berichts ist noch vor Ende der laufenden Legislaturperiode vorgesehen. In dem Fortschrittsbericht sollen unter anderem auch Ergebnisse einer laufenden Studie der Stiftung Offshore-Windenergie berücksichtigt werden.

- a) Wird die Bundesregierung der Aufforderung auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) nachkommen und das Thema „Finanzierungsinstrumente“ in den Fortschrittsbericht aufnehmen?
- b) Wird sie in diesem Zusammenhang die Empfehlungen der Expertengruppe „Bauzeit- und Endfinanzierung von Schiffsneubauten deutscher Werften“ im Hinblick auf die Offshore-Infrastruktur erneut prüfen?

Die Fragen werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Thema Finanzierungsinstrumente wird in dem Fortschrittsbericht aufgegriffen werden. Die Expertengruppe „Bauzeit- und Endfinanzierung von Schiffsneubauten deutscher Werften“ hat die Lage in der Schiffsfinanzierung in Deutschland analysiert und Vorschläge zur Verbesserung und Optimierung der Bauzeit- und Endzeitfinanzierung von Schiffbauaufträgen deutscher Werften geprüft. In den im März 2012 vorgelegten Bericht kommt die Expertengruppe zu dem Ergebnis, dass mit den bestehenden staatlichen Finanzierungsinstrumenten dem deutschen Schiffbau grundsätzlich ein guter und wirkungsvoller Förderrahmen zur Verfügung steht. Die wichtigste Forderung ist daher, dass Bund und Länder die Flexibilität dieser Instrumente vollständig unter Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen ausnutzen.

Darüber hinaus hat die Expertengruppe weitere Vorschläge unterbreitet, von denen ein großer Teil bereits umgesetzt worden ist bzw. grundsätzlich angewandt werden kann. Bei den übrigen Vorschlägen wird die Bundesregierung auch mit Blick auf die Offshore-Infrastruktur, wie auf der Nationalen Maritimen Konferenz erbeten, erneut prüfen, ob ein Umsetzungsbedarf vorliegt und die Vorschläge umsetzbar sind.

11. Wird die Bundesregierung die bereits für März 2013 angekündigten Gespräche mit Vertretern der norddeutschen Bundesländer sowie der Hafenvirtschaft zu den Möglichkeiten einer Unterstützung der Häfen beim Ausbau der Offshore-Windenergie noch in dieser Legislaturperiode aufnehmen, und plant sie die Einrichtung eines regelmäßigen Gesprächsforums?

Die Bundesregierung plant, die Gespräche noch in dieser Legislaturperiode aufzunehmen. Ob ein regelmäßiges Gesprächsforum eingerichtet wird, hängt vom Verlauf der Gespräche ab.

12. Welche der hafenspezifischen Handlungsempfehlungen aus dem „OffMaster-Projekt“ zu den Chancen und Herausforderungen für die Hafen- und Werftwirtschaft im Zuge der Offshore-Windenergieentwicklung sind aus Sicht der Bundesregierung im Lichte der Ergebnisse der 8. Nationalen Maritimen Konferenz weiterzuverfolgen, und an welchen Stellen sieht sie Möglichkeiten für eine Unterstützung der norddeutschen Bundesländer bzw. der Hafenvirtschaft durch den Bund?

Die Handlungsempfehlungen des „OffMaster-Projekts“ werden im Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Potenziale und Chancen für Häfen und Schiffbau“ (Frage 10) aufgegriffen.

13. Wie sieht der Zeitplan für die Erarbeitung des bereits für Ende 2011 angekündigten „Masterplans Offshore-Hafeninfrastruktur“ aus, und wann soll dieser vorliegen?

Der ursprünglich vorgesehene „Masterplan Offshore-Hafeninfrastruktur“ ist im Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Potenziale und Chancen für Häfen und Schiffe“ aufgegangen, dessen Veröffentlichung noch in dieser Legislaturperiode vorgesehen ist (vgl. Antwort zu Frage 10).

14. Wird die Bundesregierung, wie von den Teilnehmern der 8. Nationalen Maritimen Konferenz gefordert, eine engere Abstimmung zwischen den beiden Förderprogrammen „Erneuerbare Energien“ und „Maritime Technologien der nächsten Generation“ prüfen, und welche Programme und Förderinstrumente kommen aus ihrer Sicht darüber hinaus grundsätzlich infrage, um die auf der Konferenz geforderte stärkere Unterstützung der angewandten Offshore-Windenergieforschung durch den Bund zu leisten?

Im Rahmen der bestehenden Förderprogramme „Erneuerbare Energien“ und „Maritime Technologien der nächsten Generation“ findet bereits eine Abstimmung zwischen den zuständigen Ressorts statt. Diese besteht insbesondere in der gegenseitigen Information über Programmschwerpunkte, der gegenseitigen Beteiligung an Statusseminaren und Strategiegesprächen sowie in der anlassbezogenen Abstimmung von Projektvorschlägen.

15. Welche Ansatzpunkte bieten aus Sicht der Bundesregierung insbesondere die Straßenverkehrs-Ordnung, um die zunehmenden Beeinträchtigungen für Schwerlasttransporte zur Verbringung von Bauteilen für Windparkanlagen und Großkräne zu deren Errichtung auszugleichen, und plant sie hier eine Anpassung?

a) Wie begründet sie ihre Haltung?

Fahrzeuge und Züge, deren Gesamtmassen die in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) festgelegten Grenzen überschreiten, bedürfen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO. Diese Ausnahmegenehmigung betrifft nur die allgemeine Fahrzeugzulassung. Für den Einsatz des jeweiligen Fahrzeugs im konkreten Fall ist bei Überschreitung der zulassungsrechtlich festgelegten Grenzen zusätzlich eine Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO, Großraum- und Schwerverkehr) erforderlich. Näheres zu den Voraussetzungen der Erlaubnis und zum Verwaltungsverfahren ist der die Vorschrift begleitenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zu entnehmen. Die Erlaubnis wird grundsätzlich von der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde erteilt, die in Abhängigkeit u. a. der jeweiligen Abmessungen und Gesamtmasse des Transportes ab bestimmten Margen u. a. auch die Geeignetheit des Fahrtweges im Einvernehmen mit den jeweiligen Baulastträgern festzulegen hat. Das BMVBS verfügt infolge der Zuständigkeitsregelung in Artikel 83, 84 GG weder über Eingriffs- noch über Weisungsrechte und vermag u. a. aus diesem Grund auch die Geeignetheit des Transportweges nicht zu bewerten.

Die StVO regelt das Verkehrsverhalten auf der Straße und setzt infrastrukturelle Gegebenheiten voraus. Infrastrukturellen Einschränkungen infolge veränderter Streckenverhältnisse dauerhaft zu begegnen, ist hingegen nicht Aufgabe der StVO, sodass eine Änderung der StVO für diesen Bereich ausscheidet.

- b) Wie viele genehmigungspflichtige Schwertransporte sind nach Informationen der Bundesregierung wöchentlich zu verzeichnen, und wie teilt sich deren Zahl nach den Verkehrsträgern Straße und Wasserstraße auf?
- d) Wie viele Bauwerke im Zuge von Autobahnen und vierspurigen Bundesstraßen sind seit 2011 wegen der Einrichtung von Baustellen für genehmigungspflichtige Schwertransporte gesperrt worden (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Die Fragen 15b und 15d werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam wie folgt beantwortet.

Die Erteilung von Erlaubnissen nach § 29 Absatz 3 StVO fällt in die alleinige Zuständigkeit der zuständigen Behörden der Länder. Dies gilt auch für die Festlegung des jeweils geeigneten konkreten Fahrtweges. Eine Berichtspflicht gegenüber dem Bund zur Anzahl der Erlaubnisse und zur Führung der Großraum- und Schwertransporte besteht nicht. Aus diesem Grund hat die Bundesregierung weder Erkenntnisse über die Anzahl der erteilten Erlaubnisse noch über die Festlegung der konkreten Fahrtwege.

- c) Wie viele Brücken, Tunnel und sonstige Ingenieurbauwerke im Zuge von Autobahnen und vierspurigen Bundesstraßen sind auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen abgelastet und damit für Schwertransporte nicht passierbar, und bei wie vielen Bauwerken ist die Befahrbarkeit durch Ablastungen zwischen 60 und 155 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht eingeschränkt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Brücken werden für den gemeingebräuchlichen Verkehr so bemessen, dass diese von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die nach den §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Grenzen nicht überschreiten, uneingeschränkt befahren werden können. Die zulässigen Grenzen hierfür wurden in den letzten Jahrzehnten jedoch mehrfach geändert. Zurzeit gelten beispielsweise für 5-achsige Fahrzeugkombinationen (Sattelschlepper) 40 t bzw. 44 t im kombinierten Verkehr. Infolge dieser Erhöhungen der zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte sowie darüber hinaus der Veränderungen bei der Zusammensetzung des Schwerverkehrs und der allgemeinen Zunahme des Schwerverkehrsanteils einschließlich häufiger Überladungen mussten u. a. die Lastannahmen der Straßenverkehrslasten für den Brückenneubau mehrfach angepasst werden.

Genehmigungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die nach den §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Grenzen überschreiten, bedürfen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO, die die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden nach Anhörung der betroffenen Straßenbaubehörden gemäß Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) erteilen können.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens unterziehen die Straßenbaubehörden der Länder die Brücken der beantragten Fahrstrecke des genehmigungspflichtigen Schwerverkehrsfahrzeuges einer stufenweisen statischen Betrachtung, in deren Ergebnis gegenüber den Straßenverkehrsbehörden entweder eine Zustimmung, ggf. unter Fahrauflagen (z. B. Alleinfahrt mit polizeilicher Begleitung) oder eine Ablehnung erteilt wird.

Im Rahmen der regelmäßigen Bauwerksprüfung gemäß DIN 1076 und/oder der Nachrechnung können Defizite festgestellt werden, die zur Lastbegrenzung oder einem Ausschluss für den genehmigungspflichtigen Schwerverkehr führen. Hierzu sind der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) derzeit 77 Teilbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen und 78 Teilbauwerke im Zuge von Bundesstraßen bekannt.

- e) Wie stellt sich der Bauwerkszustand der Brücken an den wichtigsten Hinterlandanbindungen der See- und Binnenhäfen dar (bitte nach Anzahl der Brücken und Zustandsnote aufschlüsseln), und wie haben sich die Zustandsnoten seit 2011 entwickelt?

Unter Bezugnahme auf die in der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/4908 vom 24. Februar 2011 in den Fragen 13 bis 15 genannten wichtigsten Hinterlandanbindungen (vgl. auch Antwort der Bundesregierung – Bundestagsdrucksache 17/5325) ist die Veränderung der Zustandsnoten den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

BAB A 1

Zustandsnote	01.09.2010	01.03.2013
	Anzahl	Anzahl
1.0 – 1.4	88	112
1.5 – 1.9	204	187
2.0 – 2.4	386	410
2.5 – 2.9	271	274
3.0 – 3.4	48	43
3.5 – 4.0	4	2
ohne	8	5
Summe	1009	1033

BAB A 7

Zustandsnote	01.09.2010	01.03.2013
	Anzahl	Anzahl
1.0 – 1.4	49	51
1.5 – 1.9	147	176
2.0 – 2.4	513	467
2.5 – 2.9	421	440
3.0 – 3.4	61	67
3.5 – 4.0	12	7
ohne	5	–
Summe	1208	1208

BAB A 8

Zustandsnote	01.09.2010	01.03.2013
	Anzahl	Anzahl
1.0 – 1.4	100	129
1.5 – 1.9	154	132
2.0 – 2.4	263	281
2.5 – 2.9	257	264
3.0 – 3.4	62	62
3.5 – 4.0	2	3
ohne	11	–
Summe	849	871

BAB A 45

Zustandsnote	01.09.2010	01.03.2013
	Anzahl	Anzahl
1.0 – 1.4	8	13
1.5 – 1.9	44	44
2.0 – 2.4	164	153
2.5 – 2.9	160	178
3.0 – 3.4	60	46
3.5 – 4.0	10	10
Summe	446	444

Bemerkung: Alle Zahlenwerte beziehen sich auf Teilbauwerke im Zuge der jeweiligen BAB.

- f) Wie stellt sich die Höhe der in den Haushaltsjahren 2011 und 2012 verausgabten Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen gegenüber der Finanzplanung dar, und wie hoch ist der Anteil, der für den Erhalt von Bauwerken verwendet wurde (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Die Ausgaben für die Erhaltung der Bundesfernstraßen betragen im Jahr 2011 rund 1,91 Mrd. Euro und im Jahr 2012 rund 2,22 Mrd. Euro. Der für die Erhaltung der Bauwerke verwendete Anteil an den Gesamterhaltungsausgaben betrug im Jahr 2011 rund 25 Prozent. Die Auswertung der Ausgaben für die Bauwerkserhaltung für das Jahr 2012 liegt noch nicht vor.

- g) Welche Bauvorhaben sollen nach den Plänen der Bundesregierung die Schiffbarkeit der Bundeswasserstraßen durch Anpassung der Brückendurchfahrtshöhen, Abladetiefen und Schleusenlängen verbessern, und welche dieser Projekte sind baureif (bitte tabellarisch auflisten)?

Vor dem Hintergrund der knappen Investitionsmittel ist mit der Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen ein zusätzliches Priorisierungsinstrument für Investitionsentscheidungen eingeführt worden. Verbesserungen der verkehrlichen Infrastruktur (Ausbau- und Optimierungsmaßnahmen) werden dementsprechend nur noch an Wasserstraßen der Kategorien A und B durchgeführt. Hier werden im Rahmen von Ersatzinvestitionen auch die Brückendurchfahrtshöhen i. d. R. für den 2-lagigen Containerverkehr angepasst.

Im Hinblick auf den Vorrang von Erhaltungsinvestitionen vor Ausbauinvestitionen ist das verbleibende Finanzvolumen durch die bereits laufenden Maßnahmen des BVWP 2003 bereits soweit gebunden, dass für den Beginn neuer Maßnahmen – abgesehen von den in der Projektliste zum Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP) II enthaltenen Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen – wenig Spielraum für Neubeginne besteht.

Die Infrastrukturverbesserung an den Bundeswasserstraßen umfasst i. d. R. eine Vielzahl von Teilmaßnahmen (Lose), für die jeweils einzeln die Baureife erlangt wird.

Folgende laufende Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur werden beispielhaft genannt:

Anpassung der Mittelweser, Ausbau des Mittellandkanals, Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals, VDE 17, Zweite Moselschleusenkammer in Trier, Verlängerung der Neckarschleusen, Ausbau des Mains.