

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/6703 –**

Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts 2015

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Rahmen der Neunten Maritimen Konferenz hat die Bundesregierung Eckpunkte des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen vorgestellt. Damit soll das Hafenkonzept aus dem Jahr 2009 überarbeitet und fortgeschrieben werden. Doch einige Punkte im weiteren Prozess bedürfen noch der Klärung.

So läuft zum Beispiel nach Auffassung der Fragesteller die Einführung des alternativen Treibstoffs LNG (verflüssigtes Erdgas) weiterhin deutlich zu schleppe, auch das Thema verstärkte Kooperation der Bundesländer sowie das Bund-Länder-Verhältnis im Hafenbereich wurde in der Vergangenheit vernachlässigt, obwohl diese Themen bereits Bestandteil des bisherigen Hafenkonzepts waren. Hinzu kommt die aktuelle Bearbeitung des Bundesverkehrswegeplans, in dem das neue Hafenkonzept 2015 möglichst auch Berücksichtigung finden muss. Die Anbindungen der Seehäfen, vor allem der großen Containerhäfen, sind aufgrund des wieder zunehmenden Seegüterumschlags an der Grenze der Belastbarkeit angekommen.

Auch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) spielt für die Zufahrten der Häfen eine große Rolle. Vor allem der Bund ist hier gefragt, die WSV als Dienstleister für die Nutzer der Wasserstraßen aufzustellen. Zukünftig müssen diese und weitere Themen in einem Hafenkonzept behandelt werden.

1. a) Welche Vorhaben aus dem bisherigen Nationalen Hafenkonzept konnten nach Auffassung der Bundesregierung inzwischen abgeschlossen werden?
- b) Welche Vorhaben aus dem bisherigen Nationalen Hafenkonzept konnten nach Auffassung der Bundesregierung bisher aus welchen Gründen noch nicht abgeschlossen werden?
- c) Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand bei den bisher noch nicht umgesetzten Vorhaben, und welche davon werden aus welchen Gründen nicht weiterverfolgt?

Folgende Vorhaben des Nationalen Hafenkonzepts konnten inzwischen abgeschlossen werden. Maßnahmen, die Daueraufgaben darstellen (z. B. Nr. 1.8), werden als abgeschlossen bewertet, wenn die für die Umsetzung zuständigen Akteure sie bislang umgesetzt haben. Da das bisherige Nationale Hafenkonzept Maßnahmenblöcke mit jeweils mehreren Einzelmaßnahmen enthält, die nicht nummeriert wurden, werden die Einzelmaßnahmen (Aufzählungszeichen) zur Beantwortung der Frage von oben nach unten fiktiv durchnummeriert.

Maßnahme 1.1,	Aufzählungszeichen 1 und 5
Maßnahme 1.2,	Aufzählungszeichen 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10 und 11
Maßnahme 1.3,	Aufzählungszeichen 1 und 2
Maßnahme 1.4,	Aufzählungszeichen 2
Maßnahme 1.5,	Aufzählungszeichen 1 und 2
Maßnahme 1.6,	Aufzählungszeichen 1, 2 und 3
Maßnahme 1.7,	Aufzählungszeichen 1 und 2
Maßnahme 1.8,	Aufzählungszeichen 1, 2, 3, 4 und 6
Maßnahme 1.9,	Aufzählungszeichen 1 und 2
Maßnahme 2.1,	Aufzählungszeichen 1
Maßnahme 2.2,	Aufzählungszeichen 1, 2, 3 und 4
Maßnahme 2.3,	Aufzählungszeichen 1
Maßnahme 2.5,	Aufzählungszeichen 1 und 2
Maßnahme 2.7,	Aufzählungszeichen 1, 2 und 3
Maßnahme 2.9,	Aufzählungszeichen 1
Maßnahme 2.10,	Aufzählungszeichen 1, 2, 3, 5 und 6
Maßnahme 2.11,	Aufzählungszeichen 2 und 7
Maßnahme 3.2,	Aufzählungszeichen 1, 2 und 4
Maßnahme 3.3,	Aufzählungszeichen 1 und 2
Maßnahme 3.4,	Aufzählungszeichen 1 und 2
Maßnahme 4.1,	Aufzählungszeichen 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16 und 17
Maßnahme 4.2,	Aufzählungszeichen 1 und 2
Maßnahme 4.3,	Aufzählungszeichen 1, 2, 3, 4 und 5
Maßnahme 4.4,	Aufzählungszeichen 1, 2 und 5
Maßnahme 5.1,	Aufzählungszeichen 1, 2, 3 und 4
Maßnahme 5.2,	Aufzählungszeichen 1
Maßnahme 5.3,	Aufzählungszeichen 1
Maßnahme 5.4,	Aufzählungszeichen 1

Noch nicht abgeschlossene Maßnahmen:

Maßnahme 1.1	Aufzählungszeichen 2 Noch keine abschließende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts. Aufzählungszeichen 3 Aufgrund des ausstehenden Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zum Verfahren an der Weser, in das die Entscheidung des EuGH vom 1. Juli 2015 zum Verschlechterungsverbot in der WRRL einfließen muss, sowie einer kritischen Stellungnahme des niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) zu
--------------	--

den Planungen an der Außenems kann zurzeit kein realistischer Zeitplan genannt werden, bis wann mit dem Baurecht für die Vertiefung der Außenems zu rechnen ist. Die Vertiefungsarbeiten der Peene wurden im Dezember 2009 abgeschlossen.

Aufzählungszeichen 4

Für die einzelnen Ausbauabschnitte der NOK-Oststrecke werden derzeit von der WSV des Bundes Ausführungsplanungen erstellt.

Maßnahme 1.2,

Aufzählungszeichen 4

Die Projektlisten werden im Zuge der BVWP 2015 erstellt.

Aufzählungszeichen 12

Der Aufbau eines eigenen Netzes für den Schienengüterverkehr hat sich als nicht praktikabel und zu teuer erwiesen.

Maßnahme 1.3,

Aufzählungszeichen 3

Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.

Maßnahme 1.4,

Aufzählungszeichen 1

Die Bewertung des Umweltentlastungspotenzials des Kurzstreckenseeverkehrs ist nur auf europäischer Ebene sinnvoll.

Aus diesem Grund wird die Maßnahme nicht weiter verfolgt.

Maßnahme 1.8,

Aufzählungszeichen 5

Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.

Aufzählungszeichen 7

Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.

Aufzählungszeichen 8

Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.

Maßnahme 1.10,

Aufzählungszeichen 1

Der Bund prüft, ob er die „Kann“-Bestimmung des § 17 Absatz 2 ROG anwenden wird.

Maßnahme 2.4,

Aufzählungszeichen 1

Die Maßnahme wird nicht mehr weiter verfolgt.

Maßnahme 2.6,

Aufzählungszeichen 1

Die Maßnahme wird nicht mehr weiter verfolgt.

Aufzählungszeichen 2

Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.

Aufzählungszeichen 3

Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.

Maßnahme 2.8

Aufzählungszeichen 1

Es ist vorgesehen, das Gutachten in Kürze auszuschreiben. Eine Aufnahme in das neue Hafenkonzept ist daher nicht mehr erforderlich.

Maßnahme 2.9,

Aufzählungszeichen 2

Eine Teilnahme des Bundes wurde seitens der Wirtschaft nicht befürwortet. Die Arbeitsgruppe besteht nicht mehr.

Maßnahme 2.10,

Aufzählungszeichen 4

Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.

	Aufzählungszeichen 7 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.
	Aufzählungszeichen 8 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.
Maßnahme 2.12,	Aufzählungszeichen 1 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.
	Aufzählungszeichen 3 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.
	Aufzählungszeichen 4 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.
	Aufzählungszeichen 5 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.
	Aufzählungszeichen 6 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.
Maßnahme 3.1,	Aufzählungszeichen 1 Die Maßnahme war nicht mehr erforderlich, da die Häfen bedarfsgerecht Personal ausbilden und qualifizieren.
Maßnahme 3.2,	Aufzählungszeichen 3 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.
Maßnahme 3.3,	Aufzählungszeichen 3 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.
Maßnahme 4.1,	Aufzählungszeichen 6 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.
	Aufzählungszeichen 10 Die Prüfung liegt nicht in der Zuständigkeit des Bundes, sondern der Länder. Dementsprechend ist vorgesehen, die Maßnahme in abgewandelter Form im neuen Hafenkonzept zu verankern.
Maßnahme 4.4	Aufzählungszeichen 3 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.
	Aufzählungszeichen 4 Die Maßnahme fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes.

2. Welche Einzelmaßnahmen aus dem bisherigen Nationalen Hafenkonzept werden in der Fortschreibung 2015 übernommen bzw. aktualisiert übernommen?

Folgende Einzelmaßnahmen aus dem bisherigen Nationalen Hafenkonzept werden voraussichtlich in der Fortschreibung aktualisiert und in teilweise geänderter Form übernommen:

Maßnahme 1.1,	Aufzählungszeichen 2, 3, 4 und 5
Maßnahme 1.2,	Aufzählungszeichen 1, 2, 4, 5, 7, 10 und 11
Maßnahme 1.3,	Aufzählungszeichen 1 und 2
Maßnahme 1.5,	Aufzählungszeichen 2
Maßnahme 1.6,	Aufzählungszeichen 3
Maßnahme 1.8,	Aufzählungszeichen 1, 2, 3, 5 und 6
Maßnahme 2.1,	Aufzählungszeichen 1

Maßnahme 2.2,	Aufzählungszeichen 1 (teilweise), 2 und 4
Maßnahme 2.3,	Aufzählungszeichen 1
Maßnahme 2.7,	Aufzählungszeichen 1 und 3
Maßnahme 2.10,	Aufzählungszeichen 1, 2, 3 und 6
Maßnahme 2.11,	Aufzählungszeichen 1, 4 und 5
Maßnahme 3.2,	Aufzählungszeichen 1 und 4
Maßnahme 3.4,	Aufzählungszeichen 1 und 2
Maßnahme 4.1,	Aufzählungszeichen 2, 3, 5, 6, 9, 10 (Zuständigkeit der Länder), 11 (Zuständigkeit der Hafenwirtschaft), 14 und 16
Maßnahme 4.3,	Aufzählungszeichen 1
Maßnahme 4.4,	Aufzählungszeichen 1, 2, 3 und 4
Maßnahme 5.1,	Aufzählungszeichen 1, 2 und 3
Maßnahme 5.2,	Aufzählungszeichen 1
Maßnahme 5.3,	Aufzählungszeichen 1

3. a) In welcher Höhe wird der Bund Mittel für das neue Seehafenhinterlandprogramm II (zur Finanzierung von Eisenbahnprojekten) bereitstellen, bzw. welcher Ansatz findet sich derzeit im Haushaltsentwurf 2016 und der folgenden Jahre wieder?
- b) Welche Projekte sind vorgesehen, daraus finanziert zu werden bzw. wann werden welche Infrastrukturprojekte durch wen benannt?
- c) Plant die Bundesregierung weitere Sonderprogramme für die Hinterlandanbindung der Seehäfen?

Folgende Maßnahmen werden in einer 1. Tranche umgesetzt:

Baumaßnahmen:

1. Knoten Hamburg - Ostumfahrung Maschen;
2. Knoten Hamburg - zweigleisiger Ausbau Strecke 1254, Bereich Kornweider Kurve;
3. Ubf Leipzig-Wahren, 2. Modul;
4. „Achslasterhöhung“ auf dem Streckenabschnitt Rostock-Kavelstorf-Rostock Seehafen auf 25 t und
5. Maßnahme im Knoten Lehrte West (Anpassung der Anschlussbedingungen zum Umschlagbahnhof MegaHub Lehrte) sowie die Planungsmaßnahmen:
 - a. Elektrifizierung Strecke Lübeck – Bad Kleinen sowie Neubau einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen im Rahmen der Anbindung Fehmarnbeltquerung;
 - b. Kapazitätssteigerung Bremerhaven-Speckenbüttel – Bremen;
 - c. Verbindungskurve Kassel und
 - d. drittes Gleis zw. Regensburg – Obertraubling

Die Finanzierung erfolgt aus dem EP 12, Kapitel 1202, Titel 891 01. Für das Jahr 2016 werden Mittel i. H. v. 52 Mio. Euro bereitgestellt. In der Finanzplanung des Jahres 2017 sind Mittel i. H. v. 20,9 Mio. Euro, 2018 i. H. v. 9 Mio. Euro, 2019 i. H. v. 2,8 Mio. Euro und 2020 i. H. v. 1,7 Mio. Euro vorgesehen. Die Maßnahmen für eine geplante 2. Tranche werden aktuell durch das Eisenbahn-Bundesamt geprüft. Daher kann derzeit keine verbindliche Aussage zu diesen Maßnahmen getroffen werden. In die Benennung von Maßnahmenvorschlägen wurden die

Bundesländer, die DB AG sowie der VDV (Verband der deutschen Verkehrsunternehmen) eingebunden.

4. a) Wie wird die Bundesregierung die Priorisierung der Hafenhinterlandverbindungen im neuen Bundesverkehrswegeplan neben dem Sonderprogramm Seehafenhinterlandverkehr II sicherstellen?
- b) Inwieweit werden Maßnahmen aus dem Nationalen Hafenkonzept 2015 in den neuen Bundesverkehrswegeplan einfließen?
- c) Inwieweit wird hier eine Priorisierungsstufe zusätzlich zum bisherigen Vordringlichen Bedarf eine Rolle spielen, und welche Priorisierungsstufe wird dies sein?

Laut Grundkonzeption zum Bundesverkehrswegeplan 2015 erfolgt die Priorisierung der bewerteten Verkehrsprojekte anhand verschiedener Kriterien.

5. a) Welche Neu-, Ausbau- sowie Erhaltungsinvestitionen in welche Anbindungen der Seehäfen hat die Bundesregierung seit 2009 pro Jahr getätigt?
- b) Welche Neu-, Ausbau- sowie Erhaltungsinvestitionen in welche Anbindungen der Seehäfen wird die Bundesregierung voraussichtlich in den Jahren 2016 bis 2020 pro Jahr tätigen?

Für die Anbindungen der deutschen Seehäfen über die Nord- und Ostsee und für die Hinterlandanbindungen über Ems, Weser, Elbe-Seiten- und Elbe-Lübeck-Kanal sind die Ausgaben in der folgenden Tabelle dargestellt.

Jahr	Ersatz-, Aus- und Neubauinvestitionen [Mio. Euro]	Erhaltungs-investitionen [Mio. Euro]	Summe [Mio. Euro]
2011	127	146	273
2012	115	144	259
2013	96	158	254
2014	99	179	278

Für 2015 liegen die Ergebnisse noch nicht vor.

Künftige Neu- und Ausbauinvestitionen sind Gegenstand der Untersuchung im BVWP 2015. Die Ergebnisse bleiben abzuwarten.

6. a) Bei welchen Seehafenhinterlandanbindungen (alle Verkehrsträger in der Baulast des Bundes) sind nach Auffassung der Bundesregierung dauerhaft für die Bewältigung der aktuellen Verkehre die Kapazitätsgrenzen erreicht?
- b) Welche Seehafenhinterlandanbindungen (alle Verkehrsträger in der Baulast des Bundes) sind nach Auffassung der Bundesregierung zukünftig nicht mehr für die Bewältigung der Verkehre bis zum Jahr 2030 ausgelegt und erreichen spätestens dann ihre Kapazitätsgrenzen?
- c) Wie definiert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die jeweiligen Kapazitätsgrenzen?

Im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans BVWP werden die Seehafenhinterlandanbindungen unter Berücksichtigung der für 2030 prognostizierten Verkehre untersucht. Die Bewertungsergebnisse der Projekte werden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2015 veröffentlicht.

7. a) Welche Bestrebungen gibt es, die Hafenentwicklungsplanung sowie die Investitionen der Küstenländer in Hafeninfrastruktur besser mit den Investitionen des Bundes abzustimmen?
- b) Bis wann sollen diesbezüglich welche Maßnahmen umgesetzt werden?
- c) Welches Ergebnis hat die angekündigte Studie zu den Bund-Länder-Beziehungen in der Hafenpolitik bisher ergeben, und wie sollen diese Ergebnisse jeweils unter Beteiligung welcher Akteure umgesetzt werden?

Das BMVI hat eine Studie in Auftrag gegeben, die das Bund-Länder-Verhältnis in der Hafenpolitik untersuchen und Handlungsempfehlungen aussprechen soll. Welche Handlungsempfehlungen im Zusammenhang mit der Hafenentwicklungsplanung gegeben werden, ist der Bundesregierung noch nicht bekannt. Die Umsetzung der Ergebnisse und die Beteiligung der Akteure können erst nach Fertigstellung der Studie geplant werden.

8. a) Welche Funktion soll das im Hafenkonzept vorgeschlagene Kern- bzw. Ergänzungsnetz für Binnenhäfen haben, an welchen Faktoren wird sich die Einstufung der Häfen orientieren, und welche Abstimmungsprozesse wird es dabei geben?
- b) Inwieweit soll dabei die bereits entwickelte Netzstruktur für die Bundeswasserstraßen als Grundlage dienen?
- c) Welche weiteren Kriterien neben der Tonnage werden in die Prioritäteneinstufungen (Bundeswasserstraßen) gemäß Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD einfließen, und wie begründet die Bundesregierung dies jeweils?

Die Bildung eines Kernnetzes von Binnenhäfen, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfen ermöglicht die Identifikation von Standorten, an denen ein besonders hohes gesamtwirtschaftliches Interesse besteht. Über die Faktoren zur Einstufung der Häfen und die erforderlichen Abstimmungsprozesse muss noch entschieden werden.

Bei der Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen an Bundeswasserstraßen wird die Netzkategorisierung berücksichtigt. Die Netzkategorisierung wird im Zuge der Arbeiten zum BVWP 2015 auf Basis der Verkehrsprognose 2030 auch methodisch überprüft.

9. Bis wann wird die Bundesregierung den im Koalitionsvertrag angekündigten Verkehrsinfrastrukturbericht vorlegen?

Es wird angestrebt, dass der im Koalitionsvertrag angekündigte Verkehrsinfrastrukturbericht in zeitlicher Nähe zum Bundesverkehrswegeplan 2015 veröffentlicht wird.

10. a) Bis wann sollen die Befahrensabgaben am Nord-Ostsee-Kanal überprüft werden, und inwiefern soll diese Überprüfung in ein neues „Spezialgesetz“ zur Nutzung von Bundeswasserstraßen einfließen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5559, Antworten zu Frage 12)?
- b) Bis wann und mit welchem voraussichtlichen Inhalt wird die Bundesregierung ein solches „Spezialgesetz“ vorlegen?

Die Befahrungsabgaben des Nord-Ostsee-Kanals wurden bereits überprüft. Die Vorlage eines Spezialgesetzes Schifffahrtsgebühren ist für 2017 geplant. Die Inhalte des Gesetzes werden derzeit erarbeitet.

11. a) Durch welche Gremien beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts 2015 koordiniert und begleitet, und wann haben diese seit dem Jahr 2009 jeweils getagt?
- b) Wie werden diese Gremien ab dem Jahr 2015 jeweils besetzt sein, und wie wird die kontinuierliche Begleitung der Einzelmaßnahmen gewährleistet?
- c) Inwieweit werden im Rahmen des neuen Nationalen Hafenkonzepts neben der Fachöffentlichkeit (Verbände, Interessenvertretungen) auch die Bürger am Verfahren beteiligt?
- d) Welche Veränderung gab es bei Teilnehmern dieser Gremien seit dem Jahr 2009?
- e) Durch welche Schritte wird die Bundesregierung die weitere Umsetzung und Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts sicherstellen?

Die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts 2015 wird durch eine Steuerungsgruppe, Ad-Hoc-Arbeitsgruppen und eine Koordinierungsstelle im BMVI koordiniert und begleitet. Sitzungen des Beirats zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts fanden am 21. September 2010, 21. Juli 2011, 11. März 2013 und am 3. November 2014 statt. Sitzungen des Lenkungsausschusses für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts fanden am 25. Januar 2011, 14. März 2011, 24. Oktober 2011, 30. Januar 2013 und 20. August 2015 statt.

Die Steuerungsgruppe wird vom zuständigen Staatssekretär im BMVI geleitet und mit Vertretern der Länder und wichtigsten Verbänden besetzt. Die Zusammensetzung der Ad-Hoc-Arbeitsgruppen richtet sich nach den zu behandelnden Themen und wird mit Fachleuten der Arbeitsebene besetzt. Die Koordinierungsstelle wird wie bisher im zuständigen Fachreferat des BMVI eingerichtet.

Die Bürger werden im Rahmen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung und der beteiligten Verbände über die Umsetzung der Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts informiert.

Im Beirat für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts wurden die norddeutschen Länder im Rotationsverfahren durch jeweils ein Land vertreten. Die Zahl der Ländervertreter im Lenkungsausschuss nahm im Verlauf der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts zu. Die Koordinierungsstelle blieb unverändert.

Wie beim Hafenkonzept 2009 werden Bund, Länder und Verbände gemeinsam an der Umsetzung der Maßnahmen arbeiten. Eine weitere Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts ist bislang nicht vorgesehen.

12. Welche Möglichkeiten obliegen den Gremien, die zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts 2015 eingerichtet worden sind, über die bisher beschlossenen Maßnahmen hinaus, Einzelmaßnahmen festzulegen sowie Wege und Möglichkeiten zur Umsetzung aller Maßnahmen und Einzelmaßnahmen zu definieren?

Die Aufnahme weiterer Einzelmaßnahmen in das Nationale Hafenkonzept ist nicht vorgesehen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt durch die in den Einzelmaßnahmen beschriebenen verantwortlichen Stellen.

13. a) Durch welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung das europäische Ziel, bis zum Jahr 2025 an allen Häfen im transeuropäischen Verkehrsnetz eine LNG-Betankungsmöglichkeit einzurichten, erreichen?
- b) Welche Häfen müssen in Deutschland gemäß dieses Ziels bis zum Jahr 2025 nachgerüstet werden bzw. verfügen bereits über eine Betankungsmöglichkeit?
- c) Durch welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung dem Treibstoff LNG in der Binnenschifffahrt eine größere Rolle zukommen lassen, und welche Ziele für die Umrüstung von Binnenhäfen bzw. von Binnenschiffen hat sie sich gestellt?

Aus der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 („TEN-Verordnung“) ergibt sich keine Ausrüstungsverpflichtung bis 2025. Für das TEN-Kernnetz gilt, dass die Mitgliedstaaten im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel geeignete Maßnahmen ergreifen, dass bis zum 31. Dezember 2030 alternative umweltfreundliche Kraftstoffe verfügbar sind (Artikel 39 Absatz 2 b) der VO). Die betreffenden See- und Binnenhäfen sind im Anhang II der gleichen VO aufgeführt. In Deutschland haben sich bislang noch keine wirtschaftlichen Geschäftsmodelle für Bau und Betrieb einer LNG-Tankinfrastruktur entwickelt.

Die Bundesregierung hat das Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ (ehemals „Förderprogramm emissionsärmere Motoren in der Binnenschifffahrt“) so weiterentwickelt, dass u. a. die Ausrüstung von Binnenschiffen mit besonders umweltfreundlichen Antrieben gefördert werden kann. Zudem wurden insbesondere die Förderintensitäten für kleine und mittelständische Unternehmen verstärkt. Damit das Förderprogramm einen stärkeren Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Modernisierung der Binnenschiffe leisten kann, wird der Haushaltsansatz für das Jahr 2016 und in der Mittelfristigen Finanzplanung um über 70 Prozent auf 3 Mio. Euro erhöht.

14. a) Welche Ergebnisse aus dem Programm „Kliwas“ finden sich in den Maßnahmen zum Nationalen Hafenkonzept 2015 wieder, und wie sollen diese mit welchen Akteuren und welchen Haushaltsmitteln bis wann umgesetzt werden?
- b) Welche zusätzlichen Aufgaben entstehen dadurch für die WSV?

Die Ergebnisse von KLIWAS werden mit der Etablierung der Aufgabe Anpassung an den Klimawandel in der WSV sukzessive in die zukünftigen Planungen an Bundeswasserstraßen einfließen. Damit sind auch Aussagen für angeschlossene Hafenbereiche und für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes möglich. Die KLIWAS-Ergebnisse stehen auch den zuständigen Hafenbehörden zur Verfügung.

15. a) Welchen Stand haben die Verhandlungen zwischen dem BMVI und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Umsetzung des Vorhabens „Blaues Band“?
- b) Bis wann wird die Interministerielle Arbeitsgruppe zum Blauen Band weitere Inhalte erarbeitet haben, und bis wann sollen diese Inhalte veröffentlicht werden?
- c) Welche zusätzlichen Aufgaben entstehen dadurch für die WSV, und welche weiteren Behörden werden für die Durchführung dieser Aufgabe zukünftig zuständig sein?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sind in einer Interministeriellen Arbeitsgruppe (IMA) im intensiven und konstruktiven Dialog mit dem Ziel ein Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ vorzulegen. Ob und in welchem Umfang die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes durch das Bundesprogramm neue Aufgaben übernimmt, ist Gegenstand der Erarbeitungen der IMA.

16. Inwieweit wird durch das neue Hafenkonzept die Hafenkapazität für die Offshore-Windenergie überprüft, und bis wann und unter Beteiligung welcher Akteure soll die Überprüfung des Bedarfs vorgelegt werden?

Der Bedarf an Hafenkapazitäten für die Offshore-Windenergie wird nicht durch das neue Hafenkonzept geprüft.

17. Welches Ergebnis brachte die Prüfung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs, und inwieweit wird dieses Ergebnis im Nationalen Hafenkonzept 2015 Berücksichtigung finden?

Eine Prüfung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs hat nicht stattgefunden.

18. Ist durch die Bundesregierung ein Bericht vorgelegt worden, der mögliche Entbürokratisierungsmaßnahmen aufzeigt und bewertet, wenn ja, wann, und mit welchem Inhalt wurde oder wird dieser vorgelegt, und wenn nein, warum nicht?

Nach § 7 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates ist die Bundesregierung verpflichtet, dem Deutschen Bundestag jährlich einen Bericht vorzulegen.

Der Bericht für 2014 (veröffentlicht: April 2015) kann über www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/Buerokratieabbau/Anlagen/2015-04-23-jahresbericht-2014.pdf?__blob=publicationFile&v=4 abgerufen werden. Ein ausschließlich hafenbezogener Bericht zu Entbürokratisierungsmaßnahmen wurde nicht erstellt.

19. Aus welchen Gründen sind die noch nicht realisierten Vorhaben jeweils noch nicht umgesetzt worden, und sollten sie doch umgesetzt werden, bis wann wird dies jeweils voraussichtlich erfolgen?

Der Bundesregierung sind keine nicht realisierten Vorhaben bekannt.

20. Bis wann wird das Hafenkonzept 2015 fortgeschrieben, wann bzw. in welchen Zeitabständen sollen die Einzelmaßnahmen jeweils bewertet werden, und mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung das Hafenkonzept 2015 evaluieren?

Das Hafenkonzept 2015 als strategischer Leitfaden für eine zukunftsfähige Hafenpolitik der nächsten zehn Jahre soll demnächst im Bundeskabinett verabschiedet werden. Im Rahmen der Strukturen für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts werden der Umsetzungsstand der jeweiligen Maßnahmen überprüft und ggf. Schritte zur besseren Implementation eingeleitet. Eine Evaluation des Nationalen Hafenkonzepts im Sinne einer grundsätzlichen Untersuchung, ob und inwieweit es geeignet erscheint, den angestrebten Zweck zu erfüllen, ist nicht vorgesehen, da sich bereits das Nationale Hafenkonzept 2009 als geeignet für die Zielerreichung erwiesen hat.

21. a) Welche Planungen bestehen, den Entwicklungsplan Meer bzw. den dazugehörigen Aktionsplan fortzuschreiben bzw. zu aktualisieren, wenn ja, bis wann, und wenn nein, warum nicht?
- b) Aus welchen Gründen wurde die Datenbank zum Entwicklungsplan Meer bis Herbst 2011 angekündigt, jedoch bisher nicht veröffentlicht (vgl. Bundestagsdrucksache 17/7207, Antwort zu Frage 6)?

Die Fortschreibung des Entwicklungsplans Meer, bzw. des dazugehörigen Aktionsplans ist für die Jahre 2016/2017 vorgesehen.

Die Datenbank wurde aus organisatorischen Gründen nicht erstellt.

