

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/11861 –**

### **Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen wird in den kommenden Jahren deutlich wachsen, mit gravierenden Folgen sowohl für die Anlieferung als auch die Verteilung der Waren ins Binnenland und damit auf die Struktur des Hinterlandverkehrs. Bereits heute bestehen in den großen deutschen Containerhäfen sowie im Hinterland der Häfen Kapazitätsengpässe, die eine zuverlässige Abwicklung des Hinterlandverkehrs behindern. Das prognostizierte Wachstum wird sich nur durch den Ausbau und die optimierte Vernetzung aller Verkehrsträger bewältigen lassen.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, im Nationalen Hafenkonzept und im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenzen hat sich die Regierungskoalition verpflichtet, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch besondere Schwerpunkte bei der seehafenbezogenen Verkehrsinfrastruktur zu fördern. Es stellt sich die Frage, inwieweit die Bundesregierung die selbst gesetzten Ziele erreicht hat. Weiterhin ist zu fragen, wie die Regierungskoalition auf die zunehmende Auslastung der Güterverkehrsstrecken im Hinterland der deutschen Seehäfen reagieren und künftig eine deutliche Verkehrsverlagerung zugunsten der Schienenwege und Wasserstraßen erreichen will, denen hierfür eine besondere Bedeutung zukommt.

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen seit dem Jahr 2000 gegenüber den Umschlagsprognosen der „Verkehrsprognose 2015“ entwickelt?

Aufgrund des massiven Rückgangs während der Wirtschaftskrise wird der prognostizierte Güterumschlag in Höhe von 345 Millionen Tonnen bis zum Jahre 2015 laut Aussage der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erstellten Mittelfristprognose leicht unterschritten.

2. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Transportvolumina des Seehafenhinterlandverkehrs seit dem Jahr 2000 im Verhältnis zum Gesamtgüterverkehrsaufkommen entwickelt, und wie stellen sie sich bei den ZARA-Häfen – Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen – dar (bitte nach Seehäfen mit einem jährlichen Gesamtumschlag von mehr als 1 Mio. t aufschlüsseln)?

Die amtliche Statistik enthält mit Blick auf den Seehafenhinterlandverkehr lediglich Daten für Binnenschiff und Schiene (vgl. hierzu Antworten zu den Fragen 16 ff.). Daher sind Zeitreihen bzw. Aussagen zum gesamten Transportaufkommen im Seehafenhinterlandverkehr nicht möglich.

Zum Seehafen Zeebrügge enthält die amtliche deutsche Statistik keine Daten.

3. Welches sind nach Kenntnis der Bundesregierung die wichtigsten Quell- und Zielgebiete des Hinterlandverkehrs der deutschen Seehäfen (bitte in Prozent des gesamten Hinterlandverkehrs sowie des Gesamtgüterverkehrsaufkommens angeben)?

Nachstehend ist der Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen nach Regionen – getrennt nach Container und Nicht-Containerverkehr – dargestellt (Quelle: Verkehrsverflechtungsprognose 2025). Aussagen zum prozentualen Anteil des gesamten Hinterlandverkehrs am gesamten Güterverkehrsaufkommen sind nicht möglich (vgl. Antwort zu Frage 2).

Land	Containerverkehr		jährliches Wachstum 2004–2025	Nichtcontainerverkehr		jährliches Wachstum 2004–2025
	2004	2025		2004	2025	
	in 1 000 t (netto)			in 1 000 t (netto)		
Schleswig-Holstein	5 919	19 545	5,9 %	6 528	12 146	3,0 %
Hamburg	2 845	11 941	7,1 %	2 227	4 907	3,8 %
Niedersachsen	11 399	36 784	5,7 %	21 234	28 242	1,4 %
Bremen	3 972	12 962	5,8 %	2 250	2 777	1,0 %
Nordrhein-Westfalen	16 052	52 956	5,8 %	43 451	56 132	1,2 %
Hessen	2 831	10 347	6,4 %	3 507	6 113	2,7 %
Rheinland-Pfalz	4 311	13 848	5,7 %	2 493	3 612	1,8 %
Baden-Württemberg	3 593	14 026	6,7 %	5 705	13 406	4,2 %
Bayern	3 802	15 523	6,9 %	3 339	6 561	3,3 %
Saarland	79	311	6,8 %	7 781	9 087	0,7 %
Berlin	770	2 277	5,3 %	473	803	2,6 %
Brandenburg	1 439	5 017	6,1 %	5 869	6 802	0,7 %
Mecklenburg-Vorpommern	851	2 749	5,7 %	6 588	11 827	2,8 %
Sachsen	1 419	4 829	6,0 %	1 096	2 237	3,5 %
Sachsen-Anhalt	1 874	6 242	5,9 %	4 081	6 557	2,3 %
Thüringen	716	2 270	5,6 %	956	1 494	2,1 %
Summe Deutschland	61 872	211 627	6,0 %	117 579	172 705	1,8 %
Ausland	16 565	73 712	7,4 %	24 638	61 189	4,4 %
Summe insgesamt	78 436	285 338	6,3 %	142 217	233 894	2,4 %

4. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der einzelnen Verkehrsträger am Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen seit dem Jahr 2000 entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben), und wie stellt sich der Modal Split bei den ZARA-Häfen dar (bitte nach Seehäfen aufschlüsseln)?

Die Fragen 4 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Modal-Split-Anteile der einzelnen Verkehrsträger im Seehafenhinterlandverkehr sind in der amtlichen Statistik nicht verfügbar. Untenstehend dargestellt ist die im Rahmen der Verkehrsverflechtungsprognose erwartete Modal-Split-Entwicklung im Seehafenhinterlandverkehr im Prognosezeitraum 2004 bis 2025. Die Verkehrsprognose 2015 enthält keine eigenständige Seehafenprognose. Daher wurden stattdessen die Ergebnisse der im Rahmen der Verflechtungsprognose 2025 erarbeiteten Seehafenprognose zur Beantwortung herangezogen.

Verkehrsaufkommen (Mio. t)	Schiene			Straße		
	2004	2025	% ges	2004	2025	% ges
Konventioneller Verkehr	29,8	39,2	32%	32,0	54,6	70%
Containerverkehr	14,6	56,2	285%	49,6	187,3	278%
<b>SUMME</b>	<b>44,3</b>	<b>95,3</b>	<b>115%</b>	<b>81,6</b>	<b>241,8</b>	<b>196%</b>
Verkehrsaufkommen (Mio. t)	Binnenwasserstraße			Gesamt		
	2004	2025	% ges	2004	2025	% ges
Konventioneller Verkehr	56,6	76,6	35%	118,4	170,4	44%
Containerverkehr	12,6	37,3	196%	76,8	280,7	266%
<b>SUMME</b>	<b>69,2</b>	<b>113,9</b>	<b>65%</b>	<b>195,1</b>	<b>451,1</b>	<b>131%</b>

Verkehrsleistung (Mrd. tkm)	Schiene			Straße		
	2004	2025	% ges	2004	2025	% ges
Konventioneller Verkehr	9,6	13,7	42%	10,0	19,9	98%
Containerverkehr	7,3	29,1	300%	13,8	59,2	329%
<b>SUMME</b>	<b>16,9</b>	<b>42,8</b>	<b>153%</b>	<b>23,8</b>	<b>79,1</b>	<b>232%</b>
Verkehrsleistung (Mrd. tkm)	Binnenwasserstraße			Gesamt		
	2004	2025	% ges	2004	2025	% ges
Konventioneller Verkehr	12,3	18,9	54%	32,0	52,4	64%
Containerverkehr	4,2	12,3	194%	25,3	100,6	298%
<b>SUMME</b>	<b>16,5</b>	<b>31,1</b>	<b>89%</b>	<b>57,2</b>	<b>153,1</b>	<b>168%</b>

5. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, unmittelbar auf den Modal Split der deutschen Seehäfen Einfluss zu nehmen, wie es z. B. die niederländische Regierung auf der Maasvlakte in Rotterdam erfolgreich durchgesetzt hat?

Die unmittelbaren Einflussmöglichkeiten der Bundesregierung auf den Modal Split sind durch die grundgesetzlich geregelte Zuständigkeit der Länder für die Häfen begrenzt.

6. Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung der Modal Split im Seehafen-Hinterlandverkehr bis zum Jahr 2015 gegenüber den Annahmen der „Verkehrsprognose 2015“ entwickeln?

Siehe Antwort zu Frage 4.

7. Wie haben sich nach Informationen der Bundesregierung die Wartezeiten in den deutschen Seehäfen durch Engpässe im Hinterlandverkehr seit dem Jahr 2000 entwickelt (bitte nach einzelnen Seehäfen unterscheiden), und welche „bottleneck“ konnte sie lokalisieren?

Die Bundesregierung verfügt über keine Statistiken, die Wartezeiten in den deutschen Seehäfen mit Engpässen im Hinterlandverkehr verknüpfen.

Im Bereich Schienenwege des Bundes sieht die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel ein Bündel von Maßnahmen vor, um den zunehmenden Seehafenhinterlandverkehr aufnehmen zu können:

- Für den Hamburger Hafen ist der dreigleisige Ausbau Stelle–Lüneburg das mittelfristig wichtigste Projekt.
- Für den Tiefwasserhafen JadeWeserPort wird die Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven in mehreren Baustufen ausgebaut.
- Die für den Hafen Rostock wichtige Strecke Berlin–Rostock wird im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen saniert und ausgebaut.
- Darüber hinaus trägt der Ausbau von Rangierbahnhöfen in ganz Deutschland unmittelbar und mittelbar dazu bei, die notwendigen Kapazitäten für den Seehafenhinterlandverkehr sicherzustellen.
- Langfristig sind der Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg und der Ausbau der Kapazitäten der Schienenwege zwischen Hamburg/Bremen und Hannover die wichtigsten Vorhaben.

Im Bereich Bundesfernstraßen hat der Bund in den vergangenen Jahren ebenfalls viele Engpässe beseitigt. Zu den noch notwendigen Aus- und Neubaumaßnahmen gehören:

- Nach dem Ausbau der Bundesautobahn A 1 ist die A 7 der wesentliche verbleibende Engpass im Hinterlandverkehr für den Hamburger Hafen. Der Ausbau der A 7 wird in den kommenden Jahren in Hamburg und Schleswig-Holstein auf großer Länge beginnen.
- Für den Kieler Hafen wird die B 404 sukzessiv zur A 21 ausgebaut.
- Ein möglicher Engpass für den Tiefwasserhafen JadeWeserPort ist die Anbindung im nachgeordneten städtischen Netz. Mit Hilfe von Bundesmitteln soll die Cherbourger Straße in Bremerhaven verlegt und ausgebaut werden.
- Zur Verbesserung der Zufahrt des Hafens Saßnitz/Mukran wird abschnittsweise die B 96n auf Rügen neu gebaut.
- Der Ausbau der B 207 nördlich von Oldenburg i.H. verbessert mit fortschreitendem Realisierungsgrad die Zufahrt zum Hafen Puttgarden. Für den Hinterlandverkehr des Fährhafens Puttgarden bzw. den der Festen Fehmarnbeltquerung wird der Abschnitt nördlich der B 501 auszubauen sein.

8. Wie stellt sich der Projektstatus für die im „Masterplan Schiene – Seehafen-Hinterland-Verkehr“ aufgelisteten Bedarfsplanvorhaben aktuell dar, und in welchem Umfang wurden bisher Investitionen getätigt?

Der „Masterplan Schiene – Seehafen-Hinterland-Verkehr“ ist keine Veröffentlichung des Bundes, sondern der Deutschen Bahn AG (DB AG). Zu den dort genannten Bedarfsplanvorhaben wird auf den aktuellen Verkehrsinvestitionsbericht der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/8700) verwiesen.

9. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Transportaufkommen der Lkw-Verkehre auf den Hauptrelationen des Fernverkehrs aus den deutschen Seehäfen (bitte in Mio. Twenty-foot Equivalent Unit – TEU) seit dem Jahr 2000 entwickelt, und wie stellt sich die Verkehrsbelastung auf diesen Strecken im genannten Zeitraum dar (bitte nach Lkw pro Werktag aufschlüsseln)?

Statistische Informationen zum Seehafenhinterlandverkehr im Straßengüterverkehr liegen der Bundesregierung nicht vor.

10. Welchen Anteil haben die havenbezogenen Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen an den im Investitionsrahmenplan für die Bundesfernstraßen vorgesehenen Investitionen (bitte nach Investitionsvolumen und Anteil in Prozent aufschlüsseln)?

Für Häfen ist es wichtig, nicht nur die nötigen Kapazitäten bei der direkten Anbindung zu schaffen, sondern dafür zu sorgen, dass die gesamte Transportkette reibungslos funktioniert. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung immer die Entwicklung der gesamten Infrastruktur in Deutschland im Blick. Der Seehafen-Hinterlandverkehr im Bereich der Bundesfernstraßen ist dementsprechend ein nicht genau definierbarer Anteil des Gesamtverkehrs und hat nur anteiligen Einfluss auf Investitionsentscheidungen.

Für den Verkehr von und zu den Seehäfen wichtige Projekte umfassen im Investitionsrahmenplan (Teil A bis C) ein Bauvolumen von rd. 6,5 Mrd. Euro und haben damit einen Anteil von fast 30 Prozent.

11. Von welchem Wachstum bei den Verkehrsleistungen im Hinterlandverkehr auf der Straße geht die Bundesregierung aus, und wie wirken sich dabei die vom Tiefwasserhafen JadeWeserPort ausgehenden Hinterlandverkehre aus?

In der Verkehrsverflechtungsprognose 2025 wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsleistung im Seehafenhinterlandverkehr auf der Straße im Prognosezeitraum 2004 bis 2025 um 168 Prozent wächst.

Über die Auswirkungen der vom Tiefwasserhafen JadeWeserPort ausgehenden Hinterlandverkehre liegen dem BMVBS keine Informationen vor. Sie können im Fristzeitraum für die Beantwortung auch nicht über die Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen des Landes, die wiederum landesintern weitere Stellen befassen müsste, beigebracht werden.

12. Welchen Stellenwert hat nach Auffassung der Bundesregierung der Lückenschluss der A 14 zwischen der A 24 und Magdeburg für den Ausbau der Leistungsfähigkeit der straßenseitigen Hinterlandanbindung der Ostseehäfen Lübeck, Wismar und Rostock?

In den vergangenen Jahren wurde die A 14 zwischen Schwerin und Wismar (A 20) als ehemalige A 241 zusammen mit der A 20 fertiggestellt, welche die Erreichbarkeit und die Attraktivität des Seehafens Wismar bereits deutlich verbesserte.

Nachfolgend ist mit dem Bau einzelner Abschnitte des Lückenschlusses zwischen der A 24 (Autobahnkreuz Schwerin) und der A 2 bei Magdeburg begonnen worden. Die Hinterlandanbindung des Wismarer Hafens erhält durch die koordinierte abschnittsweise Herstellung der A 14 eine neue Qualität.

Dem Neubau der A 14, Magdeburg–Wittenberge–Schwerin misst die Bundesregierung eine unverändert hohe Bedeutung zu. Der Stellenwert des Lückenschlusses der A 14 ist auch dadurch dokumentiert, dass zwischen dem Bund und den beteiligten Bundesländern ein Vertrag über Planung und Realisierung des Vorhabens geschlossen wurde und eine Förderung aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) vorgesehen ist.

13. Wird die Bundesregierung bei den vorbereitenden Planungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan die Fertigstellung der bis zum Jahr 2015 nicht realisierten Bauabschnitte beim Lückenschluss der A 14 berücksichtigen und prioritär einordnen?

Ja.

14. Welche Netzergänzungen sind aus Sicht der Bundesregierung vor dem Hintergrund der Zuwachsraten im Seehafen-Hinterlandverkehr erforderlich, und welche sind gegenüber den Projektbewertungen des Bundesverkehrswegeplans 2003 neu zu bewerten?

Die Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen im Jahr 2010 hat ergeben, dass die positiv bewerteten Maßnahmen gut geeignet sind, den prognostizierten Güterverkehr von und zu den deutschen Seehäfen und der ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) zu bewältigen. Zudem war es Ziel des „Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr“, Engpässe im Güterverkehr zu beseitigen.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 wird derzeit eine neue Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erarbeitet. Ein wichtiger Baustein ist dabei die Prognose der Entwicklung der Seehafenhinterlandverkehre. Auf Grundlage der Prognoseergebnisse wird anschließend untersucht, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte für die Bewältigung der Verkehre erforderlich sind und in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Mit Ausnahme laufender Projekte werden Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans 2003 erneut bewertet.

Die abschließende Entscheidung zur Festlegung der Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und ihrer jeweiligen Dringlichkeiten obliegt dem Deutschen Bundestag im Rahmen der Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes.

15. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtlänge des Schienennetzes in den fünf norddeutschen Ländern sowie Nordrhein-Westfalen seit dem Jahr 1990 entwickelt, und wie stellt sich die transportierte Gütermenge im Eisenbahnverkehr in Tonnen dar?

Differenzierte Angaben zur Länge des Schienennetzes in einzelnen Bundesländern liegen rückwirkend nur bis zum Jahr 2005 vor. Seitdem hat sich die Länge der Schienennetze in den fünf norddeutschen Bundesländern und Nordrhein-Westfalen wie folgt entwickelt:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Bundesland</i>	<i>Streckenlänge in km</i>						
Bremen	168	171	171	171	173	164	165
Hamburg	282	282	282	282	280	356	357
Mecklenburg-Vorpommern	1.543	1.543	1.562	1.529	1.593	1.670	1.670
Niedersachsen	4.194	4.201	4.127	4.127	4.105	4.102	4.101
Schleswig-Holstein	1.283	1.283	1.283	1.290	1.290	1.278	1.278
Nordrhein Westfalen	5.910	5.911	5.899	5.873	5.968	5.423	5.397

Zur transportierten Gütermenge liegen Zahlen ab 1996 vor, die in nachstehender Tabelle aufgelistet sind:

	Bremen	Hamburg	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Schleswig-Holstein	Nordrhein-Westfalen
<i>Jahr</i>	<i>1000 Tonnen</i>					
1996	10 205	21 487	9 132	44 595	6 235	186 399
1997	11 526	24 197	7 705	45 428	6 979	193 889
1998	10 846	22 861	7 744	44 795	6 565	181 848
1999	9 662	21 884	7 564	45 412	6 164	157 469
2000	10 988	22 970	8 052	47 447	5 809	158 940
2001	10 333	24 772	9 066	46 855	6 509	146 984
2002	9 514	26 423	8 664	48 745	7 801	143 568
2003	10 352	28 217	9 203	49 452	8 441	147 643
2004	12 303	31 636	10 169	49 406	5 706	149 580
2005	13 701	34 780	10 305	49 266	5 995	146 458
2006	16 160	42 869	9 462	52 863	7 137	155 518
2007	17 771	45 528	9 461	54 311	7 272	165 181
2008	18 424	46 146	11 605	77 675	9 001	163 339
2009	14 510	38 110	11 900	67 634	6 088	122 001
2010	16 450	45 766	10 720	88 374	6 169	150 969
2011	17 590	47 086	11 023	93 937	7 758	154 129

16. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Transportvolumen im Hinterlandverkehr auf der Schiene seit dem Jahr 2000 dar, und wie hat es sich in den Knoten Hamburg, Bremen, Hannover, Duisburg sowie Köln entwickelt?

Hierzu hält die amtliche Statistik konsistente Datenreihen ab dem Jahr 2005 vor. Daten für Duisburg sind dabei nicht enthalten, da die Daten nach NUTS-3-Regionen aufgelistet werden. Die jeweiligen Ergebnisse sind in der anliegenden Tabelle dargestellt:

Empfang												
	Innerdeutsch		Aus dem Ausland		Hamburg		Bremen		Hannover		Köln	
	2005	2011	2005	2011	2005	2011	2005	2011	2005	2011	2005	2011
	<i>Tonnen</i>											
<b>Hamburg</b>	15.843.318	23.843.823	3.862.442	3.876.205	57.723	102.746	1.089.028	977.435	335.303	388.823	296.474	266.353
<b>Bremen</b>	3.145.681	4.489.669	1.220.607	1.586.938	449.829	680.023	354.895	561.587	52.646	61.631	31.543	40.798
<b>Cuxhaven</b>	53.628	101.043	125.969	53.282	25.925	36.825	513	4.583	448	3.432	0	0
<b>Emden</b>	583.068	744.800	134.268	116.412	42.071	2.539	6.646	33.907	116.114	107.461	383	893
<b>Wilhelmshaven</b>	339.386	973.803	39.432	3.368	360	65.523	24.724	2.978	50.970	26.469	0	0
<b>Lübeck</b>	819.412	651.127	790.837	697.675	39.415	65.243	4.724	3.691	15.309	23.894	90.773	34.574
<b>Rostock</b>	1.754.708	1.529.516	718.800	1.004.739	27.106	63.736	5.720	3.281	2.712	583	121	6.690
<b>Amsterdam</b>	1.762.917	2.835.707	336.249	289.470	1.587	0	6.481	0	11.578	16.604	11.731	6.989
<b>Rotterdam</b>	10.036.879	13.369.107	1.946.017	2.796.337	13.718	494	28	0	10.275	6.072	100.038	163.860
<b>Antwerpen</b>	2.018.782	2.673.213	2.595.549	1.452.136	17.805	0	563	394	18.634	3.359	234.260	231.868

Versand												
	Innerdeutsch		In das Ausland		Hamburg		Bremen		Hannover		Köln	
	2005	2011	2005	2011	2005	2011	2005	2011	2005	2011	2005	2011
	<i>Tonnen</i>											
<b>Hamburg</b>	12.103.213	16.162.170	2.971.090	3.204.110	57.723	102.746	449.829	680.023	498.634	532.258	139.794	268.369
<b>Bremen</b>	7.033.990	9.289.392	2.300.863	2.223.869	1.089.028	977.435	354.895	561.587	138.054	203.547	44.332	52.277
<b>Cuxhaven</b>	271.544	330.208	116.810	77.429	133	5.671	13.344	9.206	269	0	76	852
<b>Emden</b>	785.024	1.280.915	201.191	166.940	19.434	18	2.101	41.737	36.818	28.900	29	0
<b>Wilhelmshaven</b>	6.601	38.594	2.400	110	18	14.173	12	0	57	224	1.912	0
<b>Lübeck</b>	1.039.346	804.017	243.786	357.493	13.141	104.053	20.099	0	8.965	6.510	146.281	46.383
<b>Rostock</b>	2.572.513	2.302.288	497.217	767.905	19.503	65.682	61	0	10.883	2.794	0	5
<b>Amsterdam</b>	363.218	551.917	6.559	21.857	0	0	9.535	0	117	12.782	2.216	0
<b>Rotterdam</b>	841.270	1.522.567	1.673.694	1.870.112	0	256	0	0	17	0	104.727	159.918
<b>Antwerpen</b>	1.404.086	1.159.686	1.405.259	893.048	4.135	838	7.391	10.763	961	29.981	101.460	76.179

17. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2000 das Gesamtaufkommen der Züge pro Woche aus den deutschen Seehäfen entwickelt, und wie stellt sich dieses in den Knoten Hamburg, Bremen, Hannover, Duisburg sowie Köln dar?

Zur Anzahl der Züge pro Woche hält die amtliche Statistik keine Daten vor.

18. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastung des Schienennetzes auf den Hauptrelationen aus den Seehäfen seit dem Jahr 2000 entwickelt, und wie stellt sich der Pünktlichkeitsgrad der Güterverkehrszüge dar?

Die Auslastung des Schienennetzes und die Pünktlichkeit der Züge fallen in den Bereich der unternehmerischen Verantwortung der DB AG. Hierzu wird verwiesen auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/DB AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), dessen Beschlussvorschlag in der Plenarsitzung vom 1. Oktober 1997 angenommen wurde sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008).

19. Welche Streckenauslastung erwartet die Bundesregierung bis zum Jahr 2015, und welchen Ausbaubedarf sieht sie vor diesem Hintergrund bezogen auf das Schienennetz in den fünf norddeutschen Ländern und Nordrhein-Westfalen (bitte nach Projekten aufschlüsseln)?

Die derzeit noch aktuelle Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen bezieht sich auf das Prognosejahr 2025. Darauf bezog sich auch das Zielnetz der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, die das BMVBS im Jahr 2010 durchgeführt hat. Dieses Zielnetz enthält sämtliche Schienenwegeaus- und -neubauprojekte des Bedarfsplans 2004, die in der Bedarfsplanüberprüfung positiv bewertet wurden.

Im Ergebnis werden bei Realisierung der positiv bewerteten Bedarfsplanmaßnahmen die meisten für 2025 prognostizierten Engpässe im Schienennetz aufgelöst. Für die sog. Rheinschiene im Bereich zwischen Köln und Karlsruhe erarbeitet das BMVBS derzeit Optimierungsvorschläge hinsichtlich einer Steigerung der Kapazität und der Verbesserung des Lärmschutzes, die dann in den BVWP 2015 eingehen werden.

20. Welche Streckenauslastung erwartet die Bundesregierung nach Fertigstellung der festen Fehmarnbelt-Querung darüber hinaus, und welchen Ausbaubedarf sieht sie in diesem Zusammenhang im Hinblick auf das Straßen- und Schienennetz?

Der Ausbaubedarf der Schienenstrecke für die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ergibt sich aus dem deutsch-dänischen Staatsvertrag. Erwartet werden 78 Güterzüge pro Tag und rund 40 Personenzüge im Nah- und Fernverkehr.

Für die Auslastung der Bundesfernstraßenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung sind die Ergebnisse der Prognose für das Jahr 2030 abzuwarten (siehe auch Antwort zu Frage 14).

21. Welchen Anteil haben die hafenbezogenen Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen an den im Investitionsrahmenplan für die Bundesschienenwege vorgesehenen Investitionen (bitte nach Investitionsvolumen und Anteil in Prozent aufschlüsseln)?

Für Häfen ist es wichtig, nicht nur die nötigen Kapazitäten bei der direkten Anbindung zu schaffen, sondern dafür zu sorgen, dass die gesamte Transportkette reibungslos funktioniert. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung immer die Entwicklung der gesamten Infrastruktur in Deutschland im Blick. Der Seehafen-Hinterlandverkehr auf der Schiene ist dementsprechend ein nicht genau definierbarer Anteil des Gesamtverkehrs.

Für den Verkehr von und zu den Seehäfen wichtige Projekte umfassen im Investitionsrahmenplan (Teil B und C) ein Bauvolumen von rund 3,1 Mrd. Euro und haben damit einen Anteil von fast 24 Prozent. Nicht berücksichtigt ist dabei die rd. 850 Mio. Euro teure Ausbaustrecke Berlin–Rostock, die im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen realisiert wird.

22. Welche der Bedarfsplanvorhaben im Rahmen des „Wachstumsprogramms“ der DB Netz AG wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Zuge der Überprüfung des Bedarfsplans mit einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis bewertet, und welche zusätzlichen Kapazitäten schaffen diese Maßnahmen nach Einschätzung der Bundesregierung?

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 2010 wurden die folgenden Projekte untersucht und positiv bewertet, die im Wachstumsprogramm der DB Netz AG aus dem Jahre 2009 entweder als realisiert vorausgesetzt wurden oder Bestandteil des Programms waren:

Bedarfsplanprojekt	(Teil-) Maßnahme
ABS/NBS Karlsruhe–Basel	Karlsruhe–Rastatt Süd und Buggingen–Basel
ABS Oldenburg–Wilhelmshaven	Elektrifizierung und 2-gleisiger Ausbau
ABS Grenze NL/DE–Emmerich–Oberhausen	3. Gleis und Knoten Oberhausen Abschnitt V
Knoten Frankfurt	viergleisiger Ausbau F-Studio–F-Gutleuthof
ABS Kehl–Appenweier	(ohne Brücke Kehl)
ABS Uelzen–Stendal	zweigleisiger Ausbau
ABS Nürnberg–Hof–Reichenbach	Elektrifizierung Reichenbach–Hof–Marktredwitz
ABS München–Mühldorf–Freilassing	ingleisige Verbindungskurve Daglfing–Riem und ingleisige Verbindungskurve Trudering–Riem
Frankfurt am Main	Homburger Damm, Galluswarte
Mannheim	viergleisiger Ausbau Mannheim–Friedrichsfeld–Heidelberg
Graben Neudorf	viergleisiger Ausbau
Karlsruhe	ingleisige Verbindungskurve Karlsruhe West–Rastatt

Für die oben dargestellten (Teil-)Maßnahmen wird in der Bundesverkehrswegeplanung kein Kapazitätseffekt ermittelt.

23. Welcher Zeitplan ist nach Kenntnis der Bundesregierung für diese Projekte vorgesehen, und welche Höhe umfassen die Investitionskosten für diese Maßnahmen des Wachstumsprogramms (bitte nach Projekten aufschlüsseln)?

Zum Projektstand der vordringlich zu realisierenden Bedarfsplanvorhaben wird auf den aktuellen Verkehrsinvestitionsbericht der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/8700) verwiesen. Zu den weiteren im Wachstumsprogramm berücksichtigten Vorhaben des Weiteren Bedarfs ist aufgrund der Einordnung derzeit keine Aussage zu Terminen möglich. Die geschätzten Investitionskosten sind dem Bundesverkehrswegeplan 2003 (Bundestagsdrucksache 15/2050) zu entnehmen.

24. Von welchen Zeitplänen geht die Bundesregierung bei den an die Europäische Kommission zu übermittelnden Zeitplänen für die ERTMS-Ausrüstung (ERTMS: European Rail Traffic Management System) auf den Korridoren B und F sowie für die Korridor-Anschlussstrecken aus, und wie sieht der Zeitplan für die Ausrüstung des Hafengebietes Hamburg aus?

Abschnitt 7.3.2.5 Anhang III des Beschlusses der Kommission vom 25. Januar 2012 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (2012/88/EU) fordert, bezüglich der ERTMS-Ausrüstung der Korridore, drei Jahre vor dem dort genannten Termin die Notifizierung eines Zeitplanes an die Europäische Kommission.

Für Korridor B ist von Flensburg bis München der Termin 2020 angegeben, somit muss die Notifizierung des Zeitplans erst 2017 erfolgen. Gleiches gilt beim Korridor F für den Abschnitt Aachen bis Hannover und für die Anbindung des Güterverkehrsraums Hamburg.

Für die Teilstücke München bis Kiefersfelden (Korridor B) und Hannover über Magdeburg nach Frankfurt (Oder) und Horka ist im Jahr 2012 ein Zeitplan anzugeben. Für diese Abschnitte beantragt das BMVBS einen Aufschub von drei Jahren, gemäß Abschnitt 7.3.2.6 Anhang III des Beschlusses 2012/88/EU.

Zur Anbindung der Güterverkehrsräume führt Abschnitt 7.3.2 Anhang III des Beschlusses 2012/88/EU allgemein aus, dass Terminalbereiche, wie Häfen, die nicht mit nationalen Zugsicherungssystemen ausgerüstet sind, die Anforderungen bereits erfüllen, wenn Schienenfahrzeuge Zugang zu diesen Bereichen erhalten, ohne mit einem automatischen Zugsicherungssystem (z. B. ERTMS) ausgerüstet sein zu müssen.

Abschnitt 7.3.5 Anhang III des Beschlusses geht mit einem Hinweis speziell auf den Hamburger Hafen ein, wonach Deutschland bis 2020 eine Schienenverbindung nach Hamburg mit ERTMS ausrüstet, während das Hafengebiet nur teilweise ausgerüstet werden muss.

25. Wie hat sich nach Erkenntnissen der Bundesregierung die Zahl der vorübergehenden und ständigen Langsamfahrstellen nach Anzahl und Länge auf den für den Hinterlandverkehr relevanten Strecken im Regionalbereich Nord und West der DB Netz AG seit dem Jahr 2000 entwickelt?

Eine dahingehende Differenzierung und Auswertung von Daten liegt der Bundesregierung nicht vor und ist auch innerhalb der vorgegebenen Frist nicht von der zuständigen DB Netz AG zu beschaffen.

26. Plant die Bundesregierung bei der Verlängerung der noch bis zum Ende des Jahres 2013 gültigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutsche Bahn AG eine Aufnahme von länderspezifischen Qualitätskennziffern?

Nein.

27. Von welchen Annahmen geht die Bundesregierung hinsichtlich der zu erwartenden zusätzlichen Lärmbelastung an Schienenstrecken in Norddeutschland, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg durch die Zuwächse im Hinterlandverkehr aus, und wie stellt sich die regionale Verteilung der Mittel für Lärmschutzmaßnahmen gemessen am Gesamtinvestitionsvolumen seit dem Jahr 2000 dar (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Eine mögliche Steigerung der Lärmbelastung ergibt sich aus der Verkehrsprognose 2025 für jede Strecke im Einzelnen. Die Zunahme des Hinterlandverkehrs ist darin enthalten. Angaben aufgeteilt nach Ländern sind nicht möglich.

Im Rahmen von Bedarfsplanmaßnahmen für die Bundesschienenwege wird in der Regel Lärmvorsorge gemäß Verkehrslärmschutzverordnung realisiert. Seit Beginn des Lärmsanierungsprogrammes des Bundes wurden bundesweit rund 729 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes aufgewendet. Die regionale Verteilung der bisher aufgewendeten Mittel für Lärmschutzmaßnahmen richtet sich danach, welche Städte und Gemeinden im Lärmsanierungsprogramm enthalten sind und in welcher zeitlichen Reihenfolge die Lärmsanierungsmaßnahmen entsprechend der Prioritätenliste des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung durchgeführt worden sind. Eine Aufteilung der verausgabten Lärmsanierungsmittel auf die einzelnen Länder ist innerhalb der vorgegebenen Frist nicht möglich.

28. Mit welchen zusätzlichen Kosten für den Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des wachsenden Hinterlandverkehrs rechnet die Bundesregierung?
29. In welchem Umfang wird die Bundesregierung künftig zusätzliche Finanzmittel im Bundeshaushalt vorsehen, um das Ziel einer Halbierung des Schienenlärms in Deutschland bis zum Jahr 2020 zu erreichen, und inwieweit plant sie darüber hinaus Finanzmittel der Europäischen Union ein?

Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Lärmvorsorgemaßnahmen werden im Rahmen der verfügbaren Bedarfsplanmittel realisiert.

Für die 1999 eingeführte Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auf haushaltsrechtlicher Basis stehen im Haushalt des BMVBS seit 2007 jährlich 100 Mio. Euro zur Verfügung. Darüber hinaus stehen aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II 30 Mio. Euro im Jahr 2013 und 10 Mio. Euro im Jahr 2014 für das Sonderprogramm Lärmschutz Schiene zur Verfügung. Eine Zuordnung zum Hinterlandverkehr ist nicht möglich.

30. Sieht die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der Zuwachsraten des Güterverkehrs aus den Seehäfen, die Notwendigkeit für ein zusätzliches Lärmschutzprogramm für Schienenwege im Hinterlandverkehr?

Bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes in den einzelnen Lärmsanierungsabschnitten vor Ort werden auch im Hinterlandverkehr bei der Lärmsanierung jeweils die für die Zukunft prognostizierten Zugzahlen zugrunde gelegt.

31. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Bruttoanlageinvestitionen in die Bundeswasserstraßen seit dem Jahr 2000 im Vergleich zu den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen entwickelt, und wie stellt sich das Verhältnis für die Bereiche der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord, Nordwest und Mitte dar?

Aus nachfolgender Tabelle sind die Investitionen im Verkehrsbereich für die einzelnen Verkehrsträger ersichtlich. In diesen Zahlen sind Erhaltungsinvestitionen und Investitionen in Hochbau und Fahrzeuge enthalten. Dargestellt sind die jeweiligen Kapitelausgaben zuzüglich anteilige Mautmittel (Kapitel 12 02) und Ausgaben des Innovations- und Investitionsprogramms (Kapitel 12 02).

Jahr	Bundeswasserstraßen	Bundesfernstraßen	Eisenbahnen des Bundes	Summe
	Angaben gerundet in Mio. Euro			
2000	620	4 173	3 363	8 156
2001	555	4 659	3 865	9 079
2002	554	4 713	4 294	9 561
2003	609	4 653	4 451	9 714
2004	600	4 928	3 518	9 045
2005	611	5 193	3 443	9 247
2006	590	5 144	3 398	9 132
2007	681	4 925	3 953	9 559
2008	811	5 027	3 860	9 699
2009	1 071	5 854	4 145	11 069
2010	935	5 183	4 308	10 426

Das Verhältnis der Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur in den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord, Nordwest und Mitte betrug im Mittel 38 Prozent bezogen auf alle Bundeswasserstraßen.

32. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Transportaufkommen auf der Wasserstraße auf den Hauptrelationen aus den deutschen Seehäfen (bitte in Mio. TEU) seit dem Jahr 2000 auf der Basis der Statistik der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes entwickelt, und wie stellt es sich bei den ZARA-Häfen dar?

Konsistente Datenreihen hierzu hält die amtliche Statistik ab dem Jahr 2005 vor. Die Entwicklung wird in den anliegenden Tabellen dargestellt.

<b>Empfang</b>										
	<b>Amsterdam</b>		<b>Antwerpen</b>		<b>Bremen</b>		<b>Hamburg</b>		<b>Rotterdam</b>	
	<b>2005</b>	<b>2011</b>	<b>2005</b>	<b>2011</b>	<b>2005</b>	<b>2011</b>	<b>2005</b>	<b>2011</b>	<b>2005</b>	<b>2011</b>
	<i>Tonnen</i>									
<b>Baden-Württemberg</b>	2.300.427	839.128	1.643.506	1.364.738	58.624	53.296	-	5.116	5.978.877	4.519.147
<b>Bayern</b>	298.267	303.221	198.515	197.770	11.759	5.527	475	1.098	1.022.017	822.002
<b>Berlin</b>	896	161.811	-	3.094	-	-	56.496	269.380	3.528	740
<b>Brandenburg</b>	30.107	1.159	13.585	11.217	47.076	60.944	29.143	44.520	17.344	5.319
<b>Bremen</b>	37.268	13.973	41.495	21.680	561.955	509.613	13.599	56.366	85.626	86.490
<b>Hamburg</b>	758	-	-	1.790	695	-	-	-	62.111	31.766
<b>Hessen</b>	369.749	609.661	598.647	575.164	-	-	3.681	1.433	2.692.568	1.987.419
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Niedersachsen</b>	381.955	485.038	224.088	199.002	189.321	131.282	3.656.193	3.036.386	929.208	963.009
<b>Nordrhein-Westfalen</b>	4.189.078	4.462.903	4.863.646	4.523.417	92.475	68.979	314.083	244.038	43.801.763	37.094.054
<b>Rheinland-Pfalz</b>	557.340	570.215	1.887.730	1.995.759	-	-	1.851	2.007	4.327.308	3.528.667
<b>Saarland</b>	11.802	107.996	403.698	715.940	-	-	-	-	930.039	1.114.131
<b>Sachsen</b>	1.490	55	3.656	94	-	-	13.432	20.384	2.194	4.766
<b>Sachsen-Anhalt</b>	166.146	145.317	54.211	60.414	3.187	4.619	944.109	1.241.876	181.113	238.489
<b>Schleswig-Holstein</b>	4.930	20.284	31.213	15.514	967	11.569	854.664	462.173	4.376	9.092
<b>Inland zusammen</b>	<b>8.350.213</b>	<b>7.720.760</b>	<b>9.963.990</b>	<b>9.685.594</b>	<b>966.059</b>	<b>845.829</b>	<b>5.887.726</b>	<b>5.384.777</b>	<b>60.038.072</b>	<b>50.405.092</b>
<b>Belgien</b>	-	-	-	-	130.029	37.529	672	1.239	-	2.504
<b>Frankreich</b>	-	-	1.843.763	1.868.680	8.637	2.914	-	-	5.236.843	3.714.192
<b>Niederlande</b>	-	-	-	-	178.890	32.737	48.274	37.920	-	-
<b>Österreich</b>	-	-	33.164	64.160	-	-	-	-	1.345.740	847.815
<b>Schweiz</b>	-	-	1.085.868	919.242	7.206	-	1.008	-	3.695.586	2.918.805
<b>Tschechische Republik</b>	-	-	4.131	2.254	556	-	299.895	83.988	16.125	24.702
<b>Ungarn</b>	-	-	19.560	77.582	-	-	-	-	621.500	138.491

Versand										
	Amsterdam		Antwerpen		Bremen		Hamburg		Rotterdam	
	2005	2011	2005	2011	2005	2011	2005	2011	2005	2011
	<i>Tonnen</i>									
<b>Baden-Württemberg</b>	471.552	394.829	1.005.483	969.099	12.371	4.183	2.517	-	2.046.593	1.533.730
<b>Bayern</b>	133.743	32.861	207.442	111.937	23.288	1.340	323	520	425.187	182.130
<b>Berlin</b>	-	-	-	-	2.756	7.760	14.105	97.147	-	-
<b>Brandenburg</b>	10.753	923	6.409	601	17.113	14.174	122.913	45.224	21.815	3.143
<b>Bremen</b>	3.953	-	37.457	11.919	561.955	386.663	695	-	4.585	2.584
<b>Hamburg</b>	1.135	-	-	1.239	13.599	47.167	-	-	45.343	37.920
<b>Hessen</b>	2.475	9.873	325.212	279.372	11.038	-	-	-	678.962	358.980
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	-	-	-	-	189	-	553	-	-	-
<b>Niedersachsen</b>	60.442	129.184	318.902	316.001	2.470.245	2.157.353	1.165.823	1.503.772	230.487	254.886
<b>Nordrhein-Westfalen</b>	845.990	1.232.667	5.269.256	3.992.778	174.094	431.369	149.141	181.550	8.455.967	6.700.422
<b>Rheinland-Pfalz</b>	102.356	129.071	2.360.472	1.565.529	31.289	15.931	100.529	-	2.191.892	1.603.088
<b>Saarland</b>	-	-	384.182	273.493	-	-	-	-	120.944	211.955
<b>Sachsen</b>	-	-	186	1.318	3.883	355	41.226	41.442	515	743
<b>Sachsen-Anhalt</b>	69.140	25.904	147.582	108.382	88.302	75.884	1.107.144	505.770	207.642	78.840
<b>Schleswig-Holstein</b>	11.113	1.151	5.589	-	11.451	1.098	1.316.894	1.665.878	6.188	19.230
<b>Inland zusammen</b>	<b>1.712.652</b>	<b>1.956.462</b>	<b>10.068.172</b>	<b>7.631.667</b>	<b>3.421.573</b>	<b>3.143.277</b>	<b>4.021.863</b>	<b>4.041.304</b>	<b>14.436.120</b>	<b>10.987.650</b>
<b>Belgien</b>	-	-	-	-	124.173	72.846	1.252	1.790	-	-
<b>Frankreich</b>	-	-	1.470.475	1.316.880	14.435	8.128	-	-	4.421.910	3.753.772
<b>Niederlande</b>	-	-	-	2.504	185.284	144.452	64.930	33.686	-	-
<b>Österreich</b>	-	-	196.916	189.478	1.690	-	-	-	236.240	142.535
<b>Schweiz</b>	-	-	608.801	780.748	12.499	16.053	-	-	602.063	795.032
<b>Tschechische Republik</b>	-	-	4.737	8.346	6.612	1.121	240.143	128.228	12.383	6.336
<b>Ungarn</b>	-	-	25.730	62.996	-	-	-	-	495.253	278.593

33. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Jahresmittelwerte der Fahrrinntiefen auf Außen-, Mittel- und Oberelbe sowie der Außen- und Unterweser seit dem Jahr 2000 entwickelt, und für wie viele Schiffe mussten auf der Elbe und Weser seither tideabhängige Wartezeiten in Kauf genommen werden?

Die Bundesregierung führt über Schiffsanläufe in den deutschen Seehäfen und deren sich individuell gegebenenfalls ergebende Tideabhängigkeit keine Statistiken.

In den Fahrrinnen der Seeschiffahrtstraßen Unter- und Außenelbe sowie Unter- und Außenweser werden durchgängig die Wassertiefen vorgehalten, die sich aus den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen ergeben. Zu bzw. aus den Seehäfen an Elbe und Weser verkehren Schiffe in sehr großer Zahl sowohl tideunabhängig als auch tideabhängig. Für tideabhängig verkehrende Schiffe entstehen Wartezeiten, wenn ein sog. Tidfenster aus z. B. schiffsbetrieblichen oder meteorologischen Gründen nicht mehr rechtzeitig erreicht werden kann.

Die Fahrrinntiefen an Mittel- und Oberelbe hängen vom Abflussgeschehen ab und sind somit variabel. Bezogen auf mittlere Niedrigwasserstände (GIW 89\*) wird gegenwärtig eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 Meter unterhalb von Dresden und 1,50 Meter oberhalb von Dresden an durchschnittlich 345 Tagen pro Jahr angestrebt. Aufgrund geringerer Niedrigwasserabflüsse durch veränderte Wasserbewirtschaftung (im Wesentlichen Einfluss der stillgelegten Braunkohletagebaue im Elbeeinzugsgebiet) und wegen Veränderungen im Gewässerbett sind die mittleren Niedrigwasserstände abgesunken.

34. Welche Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen erachtet die Bundesregierung als prioritär, um die Hinterlandanbindung des Lübecker Hafens zu verbessern?

Mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck wurde die Hinterlandanbindung des Hafens Lübeck bereits deutlich verbessert. Von der Fertigstellung der schienenseitigen Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung wird auch der Lübecker Hafen zusätzlich profitieren.

Hinsichtlich der Verbesserung der Anbindung an das Bundesfernstraßennetz wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

35. Welche Entwicklungsperspektiven sieht die Bundesregierung für den Hafen Mukran/Rügen insbesondere hinsichtlich der Ostseeverkehre in die baltischen EU-Mitgliedstaaten sowie nach Russland, und welche investiven Maßnahmen im Zusammenhang mit der Hinterlandanbindung wird die Bundesregierung verfolgen, um die Attraktivität des Hafenstandortes zu steigern?

Der Hafenstandort bietet regelmäßige und hoch frequentierte Fährverbindungen nach Trelleborg (Schweden), Rønne (Dänemark), Klaipeda (Litauen), Ventspils (Lettland), Baltijsk, Ust Luga und Sankt Petersburg (Russland) an. Die jüngste Verbindung nach Ust Luga wurde erst im Juni 2012 aufgenommen und entwickelt sich positiv. Gute Zukunftsperspektiven sieht die Bundesregierung für den Hafen Sassnitz/Mukran auch im Bereich Offshore-Windparks, für den bis Mitte 2013 ein Offshore-Terminal gebaut wird.

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Verbesserung der Hinterlandanbindung wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

36. Wie ist der Stand der Einbindung des Seehafens Rostock in die Planungen zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V), und ist hierbei eine Fortführung der TEN-Strecke nach Dänemark über Gedser vorgesehen?

Der Hafen Rostock gehört, ebenso wie seine Schienen- und Straßenanbindung zum TEN-Kernnetz und zum TEN-Kernnetzkorridor Hamburg/Rostock-Burgas–Piräus–Lefkosia.

37. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Sperrzeiten von Schleusen durch Defekte, Unfälle oder Baumaßnahmen auf den Hauptrelationen aus den deutschen Seehäfen seit dem Jahr 2000 entwickelt, und wie hoch schätzt sie die jährlichen Kosten, die der Binnenschifffahrt durch Wartezeiten und Frachtverluste entstanden sind?
38. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Kapazität der Schleusen an den Bundeswasserstraßen im Hinterland der Seehäfen bis zum Jahr 2020, und welchen Investitionsbedarf leitet sie daraus im gleichen Zeitraum ab?

Die Fragen 37 und 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung verfügt über keine Statistiken und Informationen zu Wartezeiten und Frachtverlusten der Binnenschifffahrt, die eine fragenkonforme Beantwortung ermöglichen würde.

Aktuell wird der Bundesverkehrswegeplan 2015 vorbereitet, in dem der Investitionsbedarf – einschließlich der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen – bis zum Jahr 2030 dargestellt wird.

39. Welche Verkehrsprognosedaten liegen der jetzt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) abgeschlossenen Netzkategorisierung bezogen auf die Bundeswasserstraßen im Seehafen-Hinterlandverkehr zugrunde?

Als maßgebliches Kriterium für die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen sind sowohl die vorhandene als auch die prognostizierten Transportmengen herangezogen worden. Dabei wurden die Verkehrszahlen aus dem Jahr 2010 und die Ergebnisse der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 zugrunde gelegt.

40. Wer hat diese geliefert, und wann wurden die Daten ermittelt?

Die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 wurde von einem Konsortium aus den Firmen ITP – Intraplan Consult GmbH und BVU – Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH sowie die zugehörige Seeverkehrsprognose von der Fa. Planco Consult erstellt. Basisjahr der Verkehrsverflechtungsprognose 2025 war das Jahr 2004.

41. Wie erklärt die Bundesregierung den Widerspruch zwischen dem postulierten Ziel einer prioritären Realisierung seehafenbezogener Verkehrsinfrastruktur und der jetzt vorliegenden neuen Netzstruktur für die Bundeswasserstraßen auf der Basis des Tonnagevolumens, wonach wichtige Hinterlandverbindungen wie Ober- und Mittelweser in die Kategorie B eingeordnet werden, und wie will sie diesen Widerspruch auflösen?

Es besteht kein Widerspruch. Im Hinblick auf die begrenzten Ressourcen, die es nicht erlauben, alle Projekte, für die ein hoher, auch zwingender Bedarf besteht,

zeitgleich oder zeitnah zu realisieren, ist mit der Kategorisierung der Wasserstraßen lediglich ein zusätzliches Priorisierungsinstrument für die Investitionssteuerung geschaffen worden, das auch für die Wasserstraßen in der Hinterlandanbindung der Seehäfen Anwendung findet.

Entsprechend ihres vorhandenen und für 2025 prognostizierten Transportbedarfs sind die Mittelweser in die Kategorie B und die Oberweser in die Kategorie „sonstige Wasserstraße“ eingestuft worden.

Der zwischen Bund und dem Land Bremen vereinbarte, laufende Ausbau der Mittelweser wird unter Ausschöpfung vorhandener Optimierungsmöglichkeiten fortgeführt. Vorrangiges Ziel ist, mit Fertigstellung der Schleusen Dörverden (2013) und Minden im Jahr 2014 das 2,50 Meter tiefgehende 110 m lange Großmotorgüterschiff (GMS) auf der Mittelweser zulassen zu können. In der Liste der Wasserstraßenprojekte für das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II ist außerdem die Uferrückverlegung Drakenburg enthalten.

Für die auf der Oberweser stattfindenden Spezialtransporte ist ein verkehrsbezogener Ausbau einer Bundeswasserstraße im Sinne einer Vertiefung oder Verbreiterung der Fahrrinne nicht notwendig und dementsprechend auch nicht vorgesehen.

42. Wie viele private KV-Terminals (KV: Kombiniertes Verkehr) sind seit 1998 mit einer Bundesförderung neu- und ausgebaut worden, und wie hoch ist der Anteil in den seehafennahen Standorten?

Nach der Förderrichtlinie des Kombinierten Verkehrs (KV) wurden im Zeitraum 1998 bis 2012 insgesamt 135 Neu- und Ausbaumaßnahmen in privaten Umschlaganlagen gefördert (teilweise mehrere Maßnahmen in einem Terminal). Neun der Neu- und Ausbaumaßnahmen wurden in seehafennahen Standorten vorgenommen. Erfasst sind jeweils auch laufende Vorhaben.

- a) Wie hoch ist das Gesamtfördervolumen des Bundes im KV, und in welchem Umfang wurden dadurch zusätzliche Umschlagkapazitäten geschaffen (bitte in TEU und in Prozent aufschlüsseln)?

Aus dem Titel 892 41 im Kapitel 12 02 („Zuschüsse für private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr“) wurden von 1998 bis 2012 insgesamt 663,81 Mio. Euro abgerufen. Das BMVBS hat zur Vorbereitung der seit 1. Januar 2012 geltenden Förderrichtlinie die bisherige Richtlinie extern evaluieren lassen (im Folgenden kurz Evaluierungsgutachten). Danach wurde durch die Förderung der privaten Umschlaganlagen ein Zuwachs der Umschlagkapazitäten auf jährlich insgesamt 4,56 Millionen Ladeeinheiten (1 Ladeeinheit entspricht 1,46 Twenty-foot Equivalent Unit – TEU) bewirkt, bezogen auf das Jahr 2008 (im Folgenden kurz Basisjahr). Angaben in Prozent liegen nicht vor.

- b) Wie stellt sich nach Einschätzung der Bundesregierung der Ausbaubedarf in den seehafennahen Standorten sowie der Investitionsbedarf bis zum Jahr 2025 dar?

Der Ausbaubedarf in den seehafennahen Standorten wurde im Rahmen des Evaluierungsgutachtens mit insgesamt 2,9 Millionen Ladeeinheiten bis 2025 prognostiziert (Basisjahr 2008). Der Investitionsbedarf beläuft sich dabei auf rund 410 Mio. Euro.

- c) Welche Verlagerungseffekte auf Schiene und Wasserstraße haben die zusätzlichen Umschlagkapazitäten nach Kenntnis der Bundesregierung gezeitigt, und wie stellt sich dies für den Seehafen-Hinterlandverkehr dar (bitte in tkm angeben)?

Im Evaluierungsgutachten wurde der Verlagerungseffekt auf die Schiene mit 15,9 Milliarden tkm und auf die Wasserstraße mit 2,3 Milliarden tkm (Basisjahr 2008) ermittelt. Zum Seehafenhinterlandverkehr liegen keine Angaben vor.

- d) Von welchem Anteil des KV an der Transportleistung von Wasserstraße und Schiene geht die Bundesregierung bis zum Jahr 2025 aus, und wann wird sie das angekündigte Entwicklungskonzept für den KV in Deutschland bis zum Jahr 2025 vorlegen?

In der Verkehrsverflechtungsprognose 2025 wird davon ausgegangen, dass sich der KV der Schiene im Prognosezeitraum 2004 bis 2025 mehr als verdoppeln wird (von 52 Millionen Tonnen 2004 auf 113 Millionen Tonnen 2025). Damit werden im Jahr 2025 ein Viertel des Transportaufkommens und ein gutes Drittel der Transportleistung mit der Bahn im KV erbracht. Der KV mit dem Binnenschiff wurde nicht gesondert prognostiziert.

Das KV-Entwicklungskonzept in Deutschland mit dem Zeithorizont 2025 liegt vor. Die verkehrlichen Analysen werden in Kürze auf der Internetseite des BMVBS veröffentlicht.

- e) Inwieweit sieht die Bundesregierung die Möglichkeit zur Anwendung der KV-Förderung zur Unterstützung der Errichtung von Binnenschiffumschlagplätzen in den Seehäfen, und plant sie eine entsprechende Änderung der KV-Förderrichtlinien, um eine Errichtung von KV-Terminals für den Umschlag zwischen Binnen- und Seeschiff zu erleichtern?

Eine Förderung von Binnenschiffumschlagplätzen über die Richtlinie zur Förderung privater Umschlaganlagen kann grundsätzlich dann erfolgen, wenn sichergestellt wird, dass die Anlage ausschließlich für den Umschlag auf das Binnenschiff eingesetzt und die Anlage diskriminierungsfrei vorgehalten wird.

43. In welchem Umfang wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Investitionsmittel (Bundeszuschüsse und Eigenmittel der Deutschen Bahn AG) für das „Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr“ in den Jahren seit 2008 jeweils abgerufen (bitte in absolute Zahlen und in Prozent aufschlüsseln)?
44. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der derzeitige Umsetzungsstand der im Rahmen des Sofortprogramms definierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung, und bis wann ist mit einer Fertigstellung der einzelnen Vorhaben zu rechnen?
45. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der derzeitige Umsetzungsstand der im Rahmen des Sofortprogramms definierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung in den Knoten Hamburg, Bremen, Hannover, Duisburg und Köln, und bis wann ist mit einer Fertigstellung der einzelnen Vorhaben zu rechnen?
46. Wie bewertet die Bundesregierung die streckenbezogenen Effekte der bisher umgesetzten Maßnahmen bzw. Teilmaßnahmen (bitte nach Einzelprojekten aufschlüsseln), insbesondere unter Berücksichtigung der tatsächlichen Zuwachsraten im Hinterlandverkehr?

Die Fragen 43 bis 46 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das „Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr“ wurde von der Bundesregierung vor dem Hintergrund wachsender Güterverkehre und den dadurch zu erwartenden Kapazitätsengpässen im Schienenverkehrsnetz im Jahr 2008 eingeführt. Für das Sofortprogramm stehen Bundesmittel in Höhe von max. 255 Mio. Euro und Eigenmittel der DB Netz AG in Höhe von mindestens 50 Mio. Euro zur Verfügung. Im Bundeshaushalt 2011 ist die Laufzeit des Sonderprogramms um zwei Jahre (bis 2013) verlängert worden. Das Sofortprogramm umfasst ein Maßnahmenbündel von 24 Vorhaben. Mit Ausnahme des Vorhabens „Blockverdichtung Warburg–Kassel“ ist die Entwurfsplanung für alle Vorhaben abgeschlossen. Zu den einzelnen Vorhaben ist weiterhin folgender Sachstand zu verzeichnen:

lfd. Nr.	Vorhaben	Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
1	Knoten Bremen	16.12.2011	04.2012	vsl. 04.2013
2	Knoten Bremen Nordkopf	06.08.2012	02.2012	vsl. 10.2013
3	Bremerhaven–Bremen	teilw. vorhanden	12.2011	vsl. 12.2013
4	Knoten Hamburg	teilw. vorhanden	10.2008	offen
5	Uelzen	19.01.2012	vsl.10.2012	vsl. 12.2013
6	Bremen–Hannover	12.11.2010	05.2010	11.2011
7	Bremen–Osnabrück	nicht erforderlich	05.2009	12.2009
8	Bebra–Fulda	30.09.2010	07.2010	05.2012
9	Hamm–Kassel–Halle	06.10.2009	12.2009	11.2010
10	Gießen–Friedberg	nicht erforderlich	02.2009	10.2009
11	Knoten Mainz	offen	vsl. 10.2013	vsl. 10.2014
12	Knoten Wiesbaden	24.03.2010	10.2011	06.2012
13	Knoten Hamm	13.11.2009	12.2009	vsl. 01.2013
14	Konzeption westliche Ruhr I	vorhanden	08.2008	09.2011
15	Hamburg–Berlin	teilw. vorhanden	12.2008	vsl. 12.2013
16	Knoten Nürnberg	16.12.2010	08.2011	vsl. 12.2012
17	Nürnberg–Passau	17.10.2011	04.2012	vsl. 12.2012
18	Nürnberg–Passau	offen	offen	offen
19	München–Rosenheim	28.03.2011	03.2011	12.2011
20	Nürnberg–Passau	21.09.2010	09.2010	vsl. 12.2012
21	Flieden–Gemünden	13.09.2010	11.2010	07.2011
22	Ubf Mannheimer Hafen	teilw. offen	06.2010	05.2012
23	Ubf Kornwestheim	17.08.1994	01.2009	12.2009
24	Ubf Kornwestheim, Zugbildungsgleise 631 u. 632	17.08.1994	08.2009	12.2009
	Anbindung Logistikfläche Wedau (PD Duisburg)	01.04.2009	04.2010	02.2011
	Blockverdichtung Warburg–Kassel	offen	08.2012	vsl. 10.2013

Zum Finanzierungsstand der Einzelmaßnahmen liegen keine Daten vor, ebenso nicht zu den streckenbezogenen Effekten der bisher umgesetzten Maßnahmen.

Weiter gehende Einzelangaben, wie in den Fragestellungen gewünscht, stehen der Bundesregierung in der Kürze der Zeit nicht zur Verfügung und sind auch kurzfristig von der zuständigen DB Netz AG nicht zu beschaffen.

47. Bis wann will die Bundesregierung die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg im Zuge der Seehafen-Hinterlandanbindung realisieren?

Die Elektrifizierung der Schienenverbindung Marktredwitz–Regensburg ist gegenwärtig nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten und eine Finanzierung mit Bundesmitteln daher nicht möglich. Der Abschnitt Marktredwitz–Hof ist Teil des Bedarfsplanvorhabens Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ (–Prag). Die DB Netz AG wird im kommenden Jahr mit der Planung der Elektrifizierung zwischen Hof, Marktredwitz und Schirnding Grenze beginnen. Das BMVBS hat die Elektrifizierung Regensburg–Marktredwitz im Jahre 2010 untersucht. Die Maßnahme hat sich dabei als gesamtwirtschaftlich vorteilhaft herausgestellt. Zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 ist eine erneute Untersuchung notwendig. Soweit die Wirtschaftlichkeit bestätigt wird, erfolgt eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan. Falls die Maßnahme im anschließenden Gesetzgebungsverfahren Bestandteil des neuen Bedarfsplans wird, wäre eine Bundesfinanzierung grundsätzlich möglich. Die Realisierung hinge dann von der durch die DB Netz AG durchzuführenden Planung und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ab.

48. Wann wird das BMVBS eine Projektliste zum Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II vorlegen?

Das BMVBS hat die Projektliste zum Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II bereits vorgelegt. In seiner 111. Sitzung hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages am 12. Dezember 2012 der Projektliste zugestimmt.

49. Wann wird die Bundesregierung vor dem Hintergrund der nach ihren eigenen Angaben inzwischen abgeschlossenen Netzkategorisierung eine Projektliste der Wasserstraßen in Deutschland vorlegen, die im Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 bisher fehlt?

Der Investitionsbedarf bis zum Jahr 2030 wird im Bundesverkehrswegeplan 2015 dargestellt werden. Die nachträgliche Erstellung einer Projektliste „Wasserstraßen“ zum IRP erübrigt sich vor diesem Hintergrund.

50. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass – entgegen den Ankündigungen im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, dem Nationalen Hafenkonzept, dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie den Verabredungen bei den Nationalen Maritimen Konferenzen – der Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 keine Schwerpunkte für seehafenbezogene Verkehrsprojekte setzt, und wird sie den Investitionsrahmenplan um ein Sonderinvestitionsprogramm „Deutsche Seehäfen“ ergänzen, um die von ihr formulierten Ziele zu erreichen?

Für Häfen ist es – wie bereits in den Antworten zu den Fragen 10 und 21 ausgeführt – wichtig, dass sowohl der Zu- und Abfluss von Gütern in und aus den Häfen als auch die gesamte Transportkette reibungslos funktionieren. Ein Anteil von fast 24 Prozent bei den Projekten für die Bundesschienenwege und von

fast 30 Prozent bei den Straßenprojekten unterstreicht, dass die Bundesregierung ihre verkehrspolitische Zielsetzung, einen Investitionsschwerpunkt bei seehafenbezogenen Verkehrsprojekten zu setzen, erfolgreich umsetzt.

Einer besonderen deklaratorischen Schwerpunktsetzung im Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes bedarf es dazu nicht, ebenso ist ein Sonderinvestitionsprogramm „Deutsche Seehäfen“ nicht notwendig.



