

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/12502 –**

Stand der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts

Vorbemerkung der Fragesteller

Bereits im Jahr 2009 hat die damalige Bundesregierung aus CDU, CSU und SPD das Nationale Hafenkonzpt für die See- und Binnenhäfen veröffentlicht. Das Hafenkonzpt ist als Leitfaden der Hafenpolitik bis zum Jahr 2019 vorgesehen und Teil des nationalen Masterplans Güterverkehr und Logistik aus dem Jahr 2008. Es richtet sich an Bund, Länder und Kommunen sowie die maritime Branche und Verbände. Nach dem starken Einbruch der Umschlagsmenge während der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 und den Folgejahren haben die meisten deutschen Seehäfen inzwischen wieder ein stetiges Umschlagswachstum zu verzeichnen. Damit verschärfen sich die bereits vor dem Jahr 2008 bestehenden Engpassprobleme im Seehafen hinterlandverkehr. Ein Hauptproblem stellt die immer knapper werdende Kapazität auf den Eisenbahnverbindungen zu und von den Häfen dar. Ohne eine Kapazitätserweiterung stößt der Verkehrsträger Schiene an seine Grenze, weitere Güter aufzunehmen. Im Rahmen des Nationalen Hafenkonzpts soll außerdem die Kooperation von Hafenstandorten unterstützt sowie die Umweltschutzpolitik der Häfen vorangebracht werden. Es wurden zu den im Konzept genannten Maßnahmen Prüfaufträge durch die Bundesregierung erteilt. Ergebnisse liegen der Öffentlichkeit bisher noch nicht bzw. nur begrenzt vor.

1. a) Welche im Nationalen Hafenkonzpt genannten Projekte bzw. Vorhaben befinden sich in der Umsetzung?
- b) Welche im Nationalen Hafenkonzpt genannten Projekte bzw. Vorhaben befinden sich in der Prüfung?
- c) Welche im Nationalen Hafenkonzpt genannten Projekte bzw. Vorhaben wurden nicht weiterverfolgt bzw. gestrichen (bitte jeweils die Gründe nennen)?

Von den 74 Einzelmaßnahmen wurden 53 bereits umgesetzt oder so auf den Weg gebracht, dass eine vollständige Umsetzung zu erwarten ist. Bei acht Einzelmaßnahmen bestehen noch Hindernisse, die vor der Umsetzung ausgeräumt werden

müssen. 13 Einzelmaßnahmen befinden sich in der Überprüfung oder wurden noch nicht in Angriff genommen.

2. a) Welche Funktion haben Beirat und Lenkungsausschuss des Nationalen Hafenkonzepes, und wie setzen sie sich jeweils zusammen (bitte jeweils die Anzahl und Namen der Mitglieder sowie jeweilige Organisation angeben)?

Die Steuerung der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepes erfolgt durch den Beirat, der die Vorschläge zur Umsetzung des Hafenkonzepes und der Maßnahmen im üblichen Verwaltungsverfahren durch die Koordinierungsstelle im Referat WS 21 erhält. Der Beirat benennt die Mitglieder des Lenkungsausschusses für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepes. Er unterbreitet Vorschläge, welche Maßnahmen umgesetzt werden sollen, vorbehaltlich der Zustimmung der für die Umsetzung zuständigen Ressorts bzw. Organisationen sowie der jeweiligen Haushalte. Er prüft die ordnungsgemäße Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepes unter anderem anhand der durch die Koordinierungsstelle verfassten Fortschrittsberichte und unterbreitet Vorschläge zur Verbesserung der Umsetzung. Er prüft die weiteren Verfahrensschritte. Er beauftragt den Lenkungsausschuss mit der Umsetzung von Maßnahmen, vorbehaltlich der Zustimmung der für die Umsetzung zuständigen Ressorts bzw. Organisationen sowie der jeweiligen Haushalte. Der Beirat beschließt Änderungen der Geschäftsordnung und beschließt über die Aufnahme weiterer Mitglieder in den Beirat.

Den Vorsitz im Beirat führt der für Hafenpolitik zuständige Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder ein von ihm benannter Vertreter. Der Staatssekretär oder sein Vertreter sind Mitglied des Beirates. Jeweils ein Vertreter der Binnenländer, der Nordseeanrainer- und der Ostseeanrainerländer sind Mitglieder des Beirates. Weitere Mitglieder des Beirates sind:

- Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe,
- Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen,
- Bundesverband der Deutschen Industrie,
- Deutsches Verkehrsforum,
- Deutscher Industrie- und Handelskammertag,
- Deutscher Speditions- und Logistikverband,
- Verband Deutscher Reeder,
- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt,
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen,
- Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft,
- ein gemeinsamer Vertreter des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. – BUND/des World Wide Fund For Nature – WWF/dem Naturschutzbund Deutschland e. V. – NABU.

Die Mitgliedschaft im Beirat ist mit Ausnahme des Staatssekretärs des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nicht personengebunden. Daher erfolgt keine Namensnennung.

Der Lenkungsausschuss hat folgende Aufgaben:

- Umsetzung der Maßnahmen im jeweiligen Verantwortungsbereich,
- Umsetzung der vom Beirat vorgegebenen Verfahrensschritte,

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

Im Lenkungsausschuss sind die fünf Küstenländer, die Binnenländer Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Bayern, die Verbände Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V. (DIHK), DVF, DSL, BÖB, BDS, ZDS, BUND, VDR und der Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI) sowie die Gewerkschaft ver.di vertreten. Die Mitgliedschaft im Lenkungsausschuss ist nicht personengebunden.

- b) Wann hatten die in Frage 2a genannten Gremien seit Einsetzung getagt, und mit welchen Ergebnissen (bitte Beschlüsse des Beirats sowie des Lenkungskreises tabellarisch aufführen)?

Bisher fanden zwei Sitzungen des Beirates (21. September 2010 und 21. Juli 2011) statt. Die nächste Beiratssitzung soll am 11. März 2013 durchgeführt werden. Unter anderem hat der Beirat Beschlüsse gefasst über

- eine Liste mit vordringlich umzusetzenden Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepes,
- die Umsetzung weiterer Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepes,
- die Ahrensburger Liste,
- die Zusammensetzung des Beirats und des Lenkungsausschusses.

Bisher fanden vier Sitzungen des Lenkungsausschusses statt. Der Lenkungsausschuss ist kein Entscheidungsgremium, sondern setzt die Beschlüsse des Beirats um.

3. a) Welches Ergebnis brachte der Prüfauftrag, die deutschen Nordrange Häfen bezüglich standortübergreifender Kooperation unter Einbeziehung des Jade-Weser-Ports Wilhelmshaven zu unterstützen?

Unter dem Oberbegriff der „Hafenkooperation“ erfolgt seit mehreren Jahren ein fachlicher Austausch der norddeutschen Länder. Der inhaltliche Schwerpunkt lag dabei bisher im Bereich der Häfen an der Deutschen Bucht. Weitere Felder der Zusammenarbeit bestehen z.B. zwischen den Hafeninfrastrukturgesellschaften, bei Umweltfragen oder im Kontext supranationaler Fragestellungen. Ein Beispiel der Zusammenarbeit in Hafenfragen zeigt sich beim von den Ländern Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein gemeinsam getragenen Hafenkonzep Unterelbe.

- b) Was trägt die Bundesregierung selbst zur in Frage 2a genannten Zielvorgabe bei?

Unter der Dachmarke German Ports (vorher Seaports of Germany) werden gemeinsame Messeauftritte organisiert und durchgeführt. Die Messeauftritte orientieren sich an den unternehmerischen Interessen der Hafenwirtschaft bzw. deren Kernmärkten und Kundenorientierung.

4. Inwiefern wird der Umweltschutz bei der Realisierung berücksichtigt, und welche konkreten Maßnahmen wurden ergriffen oder sollen durchgeführt werden?

Kapitel 4 des Nationalen Hafenkonzepes befasst sich mit Umwelt- und Klimaschutz. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 15 bis 23 verwiesen.

5. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Verkehrsinvestitionen der Länder in den Häfen bzw. im Hafenhinterland im Zeitraum bis zum Jahr 2019 neben denen des Bundes, und wie werden die Maßnahmen aufeinander abgestimmt?

Zwischen den Investitionen der Länder in den Häfen und den Investitionen im Hafenhinterland ist zu unterscheiden. Für die Hafeninfrastruktur sind ausschließlich die Länder zuständig. Neben den Informationen im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz (VMK) und der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) wurden verkehrsträgerspezifische und übergreifende Arbeitskreise mit den zuständigen Fachabteilungen der Länder eingerichtet. In den verkehrsträgerspezifischen Arbeitskreisen werden insbesondere Fragen der Projektanmeldung und Bewertungsvorbereitung thematisiert. Prozessbegleitend werden die Länder im weiteren Verlauf der Arbeiten am Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zur Grundkonzeption, zu den Szenarioentwürfen und Ergebnissen der Verkehrsprognose sowie zur Bewertungsmethodik informiert. Darüber hinaus wird der Gesamtplanentwurf des BVWP inklusive der Priorisierung von Projekten 2015 mit den Ländern und deren zuständigen Behörden erörtert.

6. Welche Projekte der von den Verkehrsministern der Küstenländer im September 2008 als Bestandteil des Nationalen Hafenkonzepts beschlossenen Liste (sog. Ahrensburger Liste) wurden von den Ländern für den nächsten Bundesverkehrswegeplan 2015 erneut gemeldet, und welche Kosten werden für die Projekte derzeit veranschlagt (bitte tabellarisch nach Projekten und letzter Kostenannahme aufführen)?

Der Anmeldeprozess für Projekte des BVWP 2015 durch die Länder ist noch nicht abgeschlossen. Daher sind Aussagen zur Anmeldung von Projekten der „Ahrensburger Liste“ derzeit nicht möglich.

7. Wie setzt die Bundesregierung die Erhöhung der Brücken für eine verbesserte Befahrbarkeit der Binnenwasserstraßen durch Containerbinnenschiffe um, welche Maßnahmen sind hier bisher erfolgt, und welche sind geplant (bitte für Streckenabschnitte mit Anzahl der Brücken angeben und Angabe zur Befahrbarkeit für Großmotorgüterschiff und zwei- bzw. dreilagigen Containerverkehr sowie Kosten der Maßnahmen)?

In der Unterhaltungslast der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes befinden sich Brücken über Bundeswasserstraßen in der Regel dann, wenn es sich um künstliche Bundeswasserstraßen handelt (Kanäle). An diesen Bundeswasserstraßen werden die Brücken, wenn es sich um Bundeswasserstraßen der Netzkategorien A oder B handelt, in der Regel bei anstehenden Ersatzmaßnahmen für den zweilagigen Containerverkehr gehoben. Bei den Kosten überwiegt dabei in der Regel der Anteil für den reinen Brückenersatz. Brückenhebungen für dreilagigen Containerverkehr finden an Kanälen nicht statt.

8. a) Inwiefern hat sich durch Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts der Verkehr von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr verlagert, und wurden die erwarteten Ziele erreicht?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, inwiefern sich bereits umgesetzte Maßnahmen auf den Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Modal Split ausgewirkt haben.

- b) Welche infrastrukturellen Voraussetzungen und welche Anreize sind zum Erreichen der Maßnahme nach Ansicht der Bundesregierung noch nötig?

Gut ausgebaute Seehafenhinterlandanbindungen, effiziente Abwicklung des Umschlags in den Häfen, insbesondere durch eine bessere intermodale Logistikkette, und möglichst einfache administrative Anforderungen an innereuropäische Seetransporte sind gute Voraussetzungen für den Kurzstreckenseeverkehr. Zurzeit arbeitet die Bundesregierung an der Umsetzung der EU-Melderichtlinie (RL 2010/65), durch die die Meldeverfahren im innereuropäischen Seeverkehr gebündelt, vereinfacht und harmonisiert werden.

- c) Welche konkreten Verlagerungseffekte hatte der Kurzstreckenseeverkehr in Deutschland bzw. der Europäischen Union (EU) bisher (Konzept „From Road to Sea“)?

Auf den Kurzstreckenseeverkehr entfiel nach Angaben des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) im Jahr 2011 ein Anteil von 59,8 Prozent des gesamten Güterumschlags in den deutschen Seehäfen. Im Vergleich zum Jahr 2010 erhöhte sich die Menge der ein- und ausgeladenen Seegüter um 5,7 Prozent.

9. a) Gibt es eine Bewertung der mittel- bis langfristigen Effekte der Förderung von Anlagen im kombinierten Verkehr?
Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?
b) Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung unterstützt die Errichtung und den Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs sowohl der DB AG (BSWAG) als auch von privaten Investoren. Zur Abschätzung der Wirkungen der Förderung nichtbundeseigener Unternehmen hat das BMVBS ein Evaluierungsgutachten eingeholt, das im Frühjahr 2011 (aufgrund Basisjahr 2008) folgende wesentlichen Ergebnisse ermittelt hat:

- Die Entlastung des Bundesfernstraßennetzes betrug im Basisjahr 2008 2,3 Millionen Lkw-Fahrten (Lkw = Lastkraftwagen) mit einer Fahrleistung von 944,1 Millionen Lkw-Kilometer (km) (9 200 Lkw-Fahrten/Tag).
- Die von der Straße auf Schiene und Binnenwasserstraße verlagerte Verkehrsleistung betrug im Basisjahr 2008 insgesamt ca. 18,1 Milliarden Tonnen/km.
- Die Vermeidung von Treibhausgasemissionen durch den Kombinierten Verkehr belief sich auf ca. 1,2 Millionen Tonnen im Basisjahr 2008.
- Der Return on Investment (Nutzeffekt unter Berücksichtigung von Verlagerung, Emissionseinsparung und Beschäftigung) beträgt 16,71 Euro pro 1 Euro Fördermittel.

10. Wie haben sich die Rahmenbedingungen hinsichtlich einer beschleunigten Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen in Deutschland sowie nach Kenntnis der Bundesregierung in den Niederlanden sowie Belgien durch das Nationale Hafenkonzert verändert, und wie hat sich der Umschlag vom Seeverkehr auf Binnenschiffe (bzw. umgekehrt) seit dem Jahr 2009 verändert?

Die Bundesregierung verfügt nicht über Informationen darüber, wie sich die Rahmenbedingungen hinsichtlich der beschleunigten Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen durch das Nationale Hafenkonzert verändert haben.

11. Welche Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene hat die Bundesregierung im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts erkannt, und wie sollen diese beseitigt werden bzw. welche sind seit dem Jahr 2009 bereits beseitigt worden?

Die Bundesregierung unterstützt faire und transparente Wettbewerbsbedingungen in und zwischen den europäischen Häfen. Deshalb begrüßt sie die für das Jahr 2013 vorgesehene Vorlage von Beihilfeleitlinien durch die Europäische Kommission. Besonderes Augenmerk ist auch auf die Themen Konzessionsvergabe und öffentliche Ausschreibung zu richten. Die für Frühjahr 2013 angekündigten, endgültigen Vorschläge der EU bleiben abzuwarten. Die Bundesregierung wird diese konstruktiv, aber auch kritisch prüfen.

12. Welchen Stand hat die Umsetzung des europäischen Seeverkehrs ohne Grenzen im Rahmen des sog. Blue Belt Projects?

Das „Blue Belt Pilotprojekt“ ist abgeschlossen. Von der Europäischen Kommission wurde ein „Blue Belt Package“ angekündigt, das sowohl legislative als auch nicht legislative Maßnahmen zur Umsetzung des Seeverkehrsraums ohne Barrieren enthalten soll.

13. a) Bis wann wird die Bundesregierung einen Bericht zu Maßnahmen einer Entbürokratisierung in der Verwaltung der Binnenschifffahrt vorlegen?

Ein Zeitplan für den in Maßnahme 2.6 des Nationalen Hafenkonzpts angekündigten Bericht über mögliche Entbürokratisierungsmaßnahmen im regulatorischen und administrativen Rahmen der Binnenschifffahrt liegt noch nicht vor.

- b) Nach welchen Kriterien und mit welchen Zielsetzungen wird dieser Bericht erarbeitet?

Durch den Bericht sollen mögliche Entbürokratisierungsmaßnahmen aufgezeigt und bewertet werden.

14. a) Wird die Bundesregierung Vorhaben der Häfen bezüglich koordinierter Hafenentwicklungen weiter unterstützen?

Ja.

- b) Wenn nein, warum nicht?

Entfällt.

15. Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung erforderlich, um international verbindliche Verschärfungen der Grenzwerte für den Schadstoffausstoß in der Seeschifffahrt zu erreichen, und wie verfolgt die Bundesregierung diese Ziele?

Nach Auffassung der Bundesregierung sind für die Verbesserung des Umweltschutzes in der Seeschifffahrt international verbindliche Vorschriften erforderlich, die für Schiffe aller Flaggen gelten und möglichst weltweit anzuwenden sind. Diese Ziele verfolgt die Bundesregierung im Rahmen ihres Engagements in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) und speziell mit der Weiterentwicklung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der

Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) und dessen Anlagen.

16. a) Hat die Bundesregierung bisher bereits weitere Maßnahmen der Begrenzung von Schiffsemissionen geprüft, und wenn ja, welche?
- b) Wenn nein, warum nicht?
- c) Zu welchen Ergebnissen kam sie im Rahmen ihrer Untersuchungen?

Über das in der Antwort zu Frage 15 genannte IMO-Engagement hinaus, ist die Bundesregierung im Rahmen regionaler Kooperationen an der Vorbereitung der Ausweisung zusätzlicher Emissions-Überwachungsgebiete (sog. ECA) beteiligt, in denen ab 2016 strengere Anforderungen für die Emissionen von Stickoxiden (NO_x) von Schiffsneubauten gelten. Vorbereitungen wurden im Rahmen der Helsinki-Kommission der Ostseerainer (HELCOM) sowie der North Sea NECA Consultation Group unternommen. Die Bundesregierung hat sich finanziell an der Erstellung vorbereitender Studien zur Ermittlung der wirtschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Folgen von ECA-Ausweisungen beteiligt. Die bislang vorliegenden Ergebnisse der Untersuchungen deuten darauf hin, dass der Nutzen einer ECA-Ausweisung die Kosten deutlich übersteigt.

17. a) Unterstützt die Bundesregierung die Einrichtung weiterer ECA-Zonen (Emission Control Areas/Regionen, in denen der Ausstoß von Schiffsemissionen eingeschränkt wird) in Europa bzw. weltweit?
- b) Wenn ja, welche?
- c) Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen. Die Bundesregierung setzt sich im Sinne eines möglichst einheitlichen und effektiven Meeressumweltschutzes für die Ausweisung weiterer ECA ein und begrüßt sie als einen Beitrag zu mehr Wettbewerbsgerechtigkeit. Zuletzt hat sich die Bundesregierung bei der Überarbeitung der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (2012/33/EU) dafür ausgesprochen, möglichst alle europäischen Gewässer als Schwefelemissions-Überwachungsgebiete (sog. SECA) auszuweisen.

18. a) Welche Projekte zur Landstromversorgung von Schiffen befinden sich in deutschen Seehäfen in der Planung bzw. sind bereits in der Umsetzung?

Die Versorgung der Schifffahrt mit Landstrom gehört zu den Infrastrukturaufgaben in den Häfen. Die Zuständigkeit liegt bei den Bundesländern. Der Bundesregierung liegen Informationen über eine fertige Anlage und zwei Projekte vor.

- b) Wie werden diese Projekte von Seiten der Reeder jeweils genutzt, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den einzelnen Projekten?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

19. a) Welche Projekte zur Versorgung von Schiffen mit LNG (Liquefied Natural Gas) befinden sich in deutschen Seehäfen in der Planung bzw. sind bereits in der Umsetzung?
- b) Wie werden diese Projekte von Seiten der Reeder jeweils genutzt, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den einzelnen Projekten?
- c) Bis wann wird nach Ansicht der Bundesregierung ein Versorgungsnetz für die Seeschifffahrt aufgebaut werden können, und welche einzelnen Schritte sind dafür nötig?
- d) Welche rechtlichen Rahmenbedingungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung von Seiten der Länder zu ändern, um eine reibungslose und sichere Versorgung der Schiffe mit LNG als Schiffstreibstoff sicherzustellen?

Aufgrund der grundgesetzlich festgelegten Zuständigkeit der Länder für die Häfen verfügt die Bundesregierung nicht über die gewünschten Informationen. Der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission zum Aufbau von Tankstellen für alternative Energieträger/Kraftstoffe (Strom/Ladestationen, Wasserstoff und Erdgas – CNG und LNG) im Bereich Straßenverkehr und Schifffahrt in ganz Europa sowie Festlegung bzw. Entwicklung und Implementierung von einheitlichen technischen Spezifikationen für die Lade-/Betankungsinfrastruktur wird von der Bundesregierung generell begrüßt und derzeit im Detail geprüft.

20. Welche emissionsmindernden Maßnahmen (Geräusche, Schadstoffe etc.) wird die Bundesregierung zukünftig im Bereich Häfen und Hafenhinterlandverkehr unterstützen?

Für emissionsmindernde Maßnahmen in den Häfen sind die Länder bzw. die Wirtschaft zuständig.

Ziel einer umweltorientierten Verkehrspolitik ist es, große Teile des für die Straße prognostizierten Verkehrs auf Schiene, Binnenwasserstraße und Kurzstreckenseeverkehr zu verlagern.

In diesem Zusammenhang spielt der Lärmschutz in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland gerade im Schienenverkehr eine zunehmend große Rolle. Durch die Initiativen des Bundes zum Lärmschutz an Schienenwegen und für leisere Güterwagen soll die Halbierung des Schienenlärms bis zum Jahr 2020 gegenüber des Jahres 2008 erreicht werden. Dazu soll insbesondere der Anteil leiserer Güterwagen durch den Einsatz lärmarmer lärmgeminderter Verbundstoff-Bremssohlen erhöht werden.

Zahlreiche weitere Maßnahmen, wie die Förderung von emissionsarmen Lkw und die Fortschreibung der entsprechenden Geräuschgrenzwerte auf EU-Ebene, die Förderung von emissionsarmen Motoren in der Binnenschifffahrt und die bessere Organisation von Versorgungsverkehren in Städten und Ballungsräumen beispielsweise über Güterverkehrszentren, tragen zur Verbesserung der Umweltbilanz des Güterverkehrs bei. Die Entwicklung von standardisierten Messverfahren zur CO₂-Emissionsberechnung soll zudem dazu beitragen, Fortschritte der Logistikbranche beim Umweltschutz sichtbar zu machen.

21. Wie setzt sich die Bundesregierung international für wirksame Emissionsminderungsziele sowie für die Einführung eines wirksamen globalen marktbasierten Instruments zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ein?

Die Bundesregierung setzt sich in der IMO für den weltweiten Emissionshandel als am besten geeignete marktbasierte Maßnahme ein. Deutschland hat dazu bereits mehrere Submissionen eingereicht. Aktuell ist die Verhandlung von marktbasierten Maßnahmen in der IMO jedoch durch die Entwicklungsländer blockiert, so dass Deutschland gemeinsam mit anderen Staaten auch das Einbringen zusätzlicher technischer und betrieblicher Maßnahmen prüft. Vor der Verhandlung von Emissionsminderungszielen muss in der IMO grundsätzliches Einvernehmen über die Minderungsmaßnahmen gefunden werden. Entsprechend wurden Emissionsminderungsziele angesprochen, aber noch nicht vertieft diskutiert.

Angesichts der schwierigen Verhandlungen in der IMO ist zu berücksichtigen, dass der Rat im Jahr 2009 beschlossen hat, dass die KOM einen Vorschlag für die Einbeziehung der Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Minderungsvorschriften der Gemeinschaft vorlegen soll, falls die IMO bis Ende des Jahres 2011 keine hinreichend wirksame Maßnahme verabschiedet hat. Die Europäische Kommission hat angekündigt, im Frühjahr 2013 zunächst einen Richtlinienvorschlag für die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung von Treibhausgas-Emissionen aus dem Seeverkehr vorzulegen. Hierdurch würde eine wesentliche Grundlage für eine mögliche spätere Maßnahme zur effektiven Minderung der Treibhausgas-Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr auf EU-Ebene geschaffen. Die Bundesregierung präferiert weiterhin die Einführung eines weltweiten marktbasierten Instruments, anstelle eines EU-Ansatzes, begleitet gleichwohl aber auch den EU-Prozess kritisch-konstruktiv.

22. Mit welchen Maßnahmen wird die Einhaltung der Biodiversitätsstrategie im neuen Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt?

Die Einhaltung der Biodiversitätsstrategie im neuen BVWP wird im Forschungsprojekt „Entwicklung eines Verfahrens zur Beurteilung umwelt- und naturschutzfachlicher Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben auf der Planungsebene der Bundesverkehrswegeplanung“ behandelt. Dabei werden die Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung und die Ergebnisse des Forschungsprojekts zur „Strategischen Umweltprüfung in der Bundesverkehrswegeplanung“ berücksichtigt. Da das Projekt aktuell noch läuft, können keine inhaltlichen Aussagen gemacht werden. Der Schlussbericht wird auf der Internetseite des BMVBS veröffentlicht.

23. Auf welche Weise unterstützt die Bundesregierung das Vorhaben der Europäischen Kommission, Leitlinien für die Anwendung der europäischen Umweltgesetzgebung in den Häfen zu verfassen?

Die Europäische Union hat das Vorhaben nicht weiter verfolgt. Sie hat jedoch 2011 die „Guidelines on the implementation of the birds and habitat directives in estuaries and coastal zones“ veröffentlicht.

24. a) Ist eine Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts über das Jahr 2019 hinaus vorgesehen?

Die Bundesregierung prüft zurzeit, ob die Länder, die Wirtschaft und Sozialpartner eine Fortschreibung des nationalen Hafenkonzepts befürworten.

b) Wenn ja, um welchen Zeitraum?

Ein Zeitraum wurde noch nicht festgelegt.

c) Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu Frage 24a.

d) Welche Bewertung wird am Ende des vorgesehenen Zeitraums durchgeführt, die das Ergebnis der Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzpts (Zielerreichung) überprüft?

Mögliche Verfahren zur Evaluierung wurden noch nicht festgelegt.

