

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/13294 –**

Fortschreibung des Nationalen Hafenkongzeptes für die See- und Binnenhäfen

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf Initiative der SPD hat der Bund im Jahr 2009 das „Nationale Hafenkongzept für die See- und Binnenhäfen“ vorgelegt, um der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen Rechnung zu tragen. Der Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkongzeptes hat jetzt beschlossen, den Maßnahmenplan fortzuschreiben. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat auf der Achten Nationalen Maritimen Konferenz in Kiel angekündigt, dass ein Entwurf für Leitlinien dafür noch in dieser Legislaturperiode vorgelegt werden soll. Darüber hinaus hat der Beirat die vorrangige Umsetzung einzelner Maßnahmen beschlossen. Allerdings zeigt sich insbesondere im Hinblick auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, dass die politischen Ziele des Hafenkongzeptes bislang nur unzureichend umgesetzt worden sind. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche Schwerpunkte die Bundesregierung bei der Anpassung des Hafenkongzeptes setzen und wie sie die zeitnahe Realisierung der als prioritär eingestuften Vorhaben sicherstellen will.

1. Welche Gründe gibt es für die vom Beirat auf seiner Sitzung am 11. März 2013 beschlossene Fortschreibung des „Nationalen Hafenkongzeptes für die See- und Binnenhäfen“ (kurz: Nationales Hafenkongzept), das in der derzeit vorliegenden Form den Zeitraum bis 2019 umfasst, und welche Schwerpunkte sollen dabei nach den Plänen der Bundesregierung gesetzt werden?

Seit der Erarbeitung des Hafenkongzeptes hat sich der Hafensektor in vielen Bereichen weiterentwickelt. Die Maßnahmen des Nationalen Hafenkongzeptes müssen neuen, sich z. B. aus der weltwirtschaftlichen Entwicklung ergebenden Situationen angepasst werden. Dabei sollen die wesentlichen Ziele des Hafenkongzeptes 2009 beibehalten und gegebenenfalls um neue Themen, z. B. mit Blick auf die Offshore-Windenergie, europäische Hafenspolitik und Vernetzung von See- und Binnenhäfen, ergänzt werden.

2. Schlägt die Bundesregierung vor, im Zuge der Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkzeptes neue Prioritäten zu setzen, und wenn ja, in welchen Bereichen sieht sie Bedarf für eine Anpassung bzw. Aktualisierung?
3. Ist in diesem Zusammenhang auch eine Überprüfung und/oder Streichung von bisher im Nationalen Hafenkzept aufgelisteten Maßnahmen geplant?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird – wie auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz am 8./9. April 2013 in Kiel angekündigt – in einem ersten Schritt Leitlinien für die Fortschreibung des Hafenkzeptes erarbeiten. Auf dieser Grundlage werden in einem intensiven Dialog mit den Ländern, Häfen und Sozialpartnern die Handlungsfelder identifiziert und festgelegt. Im Rahmen dieses Prozesses kommen alle Maßnahmen aus dem bestehenden Hafenkzept auf den Prüfstand. Dabei werden noch nicht abgeschlossene Maßnahmen weiterverfolgt und um neue Vorschläge ergänzt. Maßnahmen, die bereits vollständig umgesetzt wurden, werden gestrichen.

4. Bestand im Beirat Konsens über diese Fragen, und wenn nicht, an welchen Punkten gab es eine unterschiedliche Einschätzung der Beiratsmitglieder?

Der Beirat hat in seiner Sitzung am 11. März 2013 einstimmig dem Vorschlag des BMVBS zur Fortschreibung des Hafenkzeptes zugestimmt.

5. Bis wann soll nach den Plänen der Bundesregierung die Fortschreibung des Nationalen Hafenkzeptes abgeschlossen sein, und zu welchem Zeitpunkt will sie den angekündigten Entwurf für Leitlinien vorlegen?
 - a) In welchem Rahmen sollen die Arbeiten zur Fortschreibung des Hafenkzeptes erfolgen, und welche Stelle soll die Federführung übernehmen?
 - b) Welche weiteren Sitzungen des Beirates sowie des Lenkungsausschusses zur Umsetzung des Nationalen Hafenkzeptes sind in diesem Zusammenhang geplant?

Zunächst wird das BMVBS den Entwurf der angekündigten Leitlinien erarbeiten. Die Dauer der Fortschreibung kann noch nicht eingeschätzt werden.

- a) Die Arbeiten werden in den für die Umsetzung des Nationalen Hafenkzeptes eingerichteten Gremien (Beirat, Lenkungsausschuss, Koordinierungsstelle) durchgeführt. Die Federführung liegt beim BMVBS.
- b) Die nächste Sitzung des Lenkungsausschusses ist für Juni 2013 geplant. Ein Termin für die nächste Beiratssitzung wurde noch nicht festgelegt.

6. Welche 53 der im Nationalen Hafenkonzert benannten 74 Einzelmaßnahmen sind zum jetzigen Zeitpunkt umgesetzt oder auf den Weg gebracht worden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/12707)?
7. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der jeweilige Umsetzungsstand bei den derzeit noch nicht abgeschlossenen Vorhaben (bitte nach Einzelmaßnahmen aufschlüsseln)?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Bei den vorgenannten Einzelmaßnahmen handelt es sich um solche, die durch den Bund umzusetzen sind. Der Umsetzungsstand der durch die Länder und die Wirtschaft umzusetzenden Maßnahmen kann von der Bundesregierung innerhalb der kurzen Frist zur Beantwortung der Kleinen Anfrage nicht beantwortet werden. Beigefügte Anlage fasst den Sachstand der Einzelmaßnahmen zusammen.

8. Bei welchen acht Einzelmaßnahmen bestehen derzeit noch Hindernisse, die nach Aussage der Bundesregierung vor der Umsetzung ausgeräumt werden müssen, und um welche Hemmnisse handelt es sich dabei konkret (vgl. ebd.)?

Die jeweiligen Maßnahmen sind in der nachstehenden Übersicht dargestellt:

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung
1. Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und -knoten voranbringen und Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen	
1.1 Seewärtige Zufahrten ausbauen	
Der Bund wird die Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals ausbauen. Mit den Planungsarbeiten zum Vollausbau des Nord-Ostsee-Kanals (Vertiefung um einen Meter) wurde begonnen.	<p>Oststrecke Das Planfeststellungsverfahren läuft. Der Planfeststellungsbeschluss wird voraussichtlich noch im ersten Halbjahr 2013 vorliegen.</p> <p>-----</p> <p>Vollausbau (Vertiefung um 1 m) Eine Realisierung der Maßnahme kommt aus heutiger Sicht frühestens im Anschluss an den Ausbau der NOK-Oststrecke in Betracht. Für die Umsetzung der Maßnahme sind zusätzliche Haushaltsmittel erforderlich.</p> <p>Der "erste Spatenstich" für den Bau der dritten großen Schleuse ("5. Kammer") am NOK in Brunsbüttel fand am 17.04.2012 statt. Die Ausschreibung der Hauptbaumaßnahme ist im April 2013 erfolgt.</p>
1.2 Priorität für den Ausbau von Hinterlandanbindungen	
Der Bund erweitert in Absprache mit den Ländern und abhängig von deren Infrastrukturinvestitionen seine Projektlisten für die infrastrukturelle Anbindung der Häfen.	Bundesverkehrswegeplan 2015 ist in Arbeit.
Der Bund prüft vorrangig die Umsetzung der am 29. September 2008 durch die Verkehrsminister der Küstenländer verabschiedete Liste mit wichtigen norddeutschen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Dabei geht es um folgende Projekte: (Seite 30/31 des NHK).	Die Länder wurden im Beirat für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts gebeten, sich innerhalb der Ahrensburger Liste über zeitliche Realisierungshorizonte zu verständigen.
Überprüfung und Erneuerung der Bestandserhaltungsstrategie für das Bundesfernstraßennetz durch den Bund unter Beteiligung der Länder, für das Wasserstraßennetz durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und für das Schienennetz durch die DB AG in Abstimmung mit dem Bund.	Die im BMVBS zuständigen Referate gleichen die betroffenen Fernstraßen untereinander ab und steuern in den jährlichen Erhaltungsstrategiegesprächen mit den Auftragsverwaltungen der Bundesländer die Erhaltungsprogramme entsprechend. <i>Inwieweit die Bestandserhaltungsstrategie durch die WSV und das Schienennetz durch die DB AG überprüft und erneuert wurde, muss noch geprüft werden.</i>
1.4 Förderung der europäischen Kurzstrecken-Seeschifffahrt	
Der Bund prüft, welche infrastrukturellen Voraussetzungen und welche Anreize für die Stärkung eines umweltfreundlichen Kurzstrecken-Seeverkehrs nötig sind.	Im Rahmen der allgemeinen Verkehrswegeplanung des Bundes wird auch berücksichtigt, inwieweit z. B. seewärtige Zufahrten, der Ausbau von Hinterlandanbindungen der See- und Binnenhäfen oder des NOK dem Kurzstreckenseeverkehr förderlich sein könnten.
2. Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern	
2.5 Optimierung und Flexibilisierung der Zollverfahren	
Der Bund prüft, inwieweit eine Ausweitung der Zollabfertigung für die Binnenschifffahrt in Seehäfen ermöglicht werden kann.	Es ist derzeit vorgesehen, frühestens Ende 2013 die Struktur der deutschen Binnenzollämter umfassend zu untersuchen. Hierbei wird auch das Bedürfnis der einzelnen Zollämter für erweiterte Öffnungszeiten geprüft, um Ein- und Ausfuhrabfertigung weiter zu verbessern.
4. Umwelt- und Klimaschutz fördern	
4.1 Schadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärm in den Häfen und auf den Wasserstraßen reduzieren, Ökosysteme erhalten	
Der Bund wird für die Einrichtung weiterer SECAs weltweit eintreten, um Wettbewerbsnachteile für die deutschen Häfen zu minimieren und um die Umweltfreundlichkeit der Seeschifffahrt weiter zu verbessern.	Vorschlag zur Ausdehnung der SECA-Grenzwerte auf alle europäischen Gewässer wurde im Zuge der Überarbeitung der EG-SchwefelRL eingebracht, jedoch mehrheitlich abgelehnt.
4.3 Bevölkerung von Lärmmissionen des Hinterlandverkehrs entlasten	
Der Bund prüft Verlagerungsoptionen, z. B. Kurzstreckenseeverkehr.	<p>Mit der Erstellung eines Short Sea Konzeptes prüft der Bund Verlagerungsoptionen zugunsten des Verkehrsträgers Schiff (See- und Binnenschiff). Die Erstellung des Short Sea Konzeptes erfolgt in mehreren Stufen.</p> <p>Nachdem Datensammlung und die Bestandsaufnahme der systematischen Vor- und Nachteile des Kurzstreckenseeverkehrs sowie die Kriterienermittlung hinsichtlich der Entscheidung für oder gegen die Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs abgeschlossen sind, wird die Entwicklung von Maßnahmen, die eine Verlagerung von Güterströmen auf den Wasserweg fördern, vsl. an einen externen Berater vergeben. Beginn des Vergabeverfahrens noch offen.</p>

9. Sollen die bislang nicht realisierten Vorhaben noch vor der jetzt vom Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepes beschlossenen Fortschreibung des Maßnahmenplanes vollständig umgesetzt werden, und welche 13 Einzelmaßnahmen werden derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung überprüft (vgl. ebd.)?

Es ist vorgesehen, noch nicht realisierte Vorhaben in die Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepes zu übernehmen, sofern sie noch aktuell sind. Gemäß Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/12707 befinden sich 13 Maßnahmen in der Überprüfung oder wurden noch nicht in Angriff genommen.

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung
1. Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und -knoten voranbringen und Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen	
1.1 Seewärtige Zufahrten ausbauen	
Der Bund prüft, wie kartellrechtlich zulässige Standorte übergreifende Kooperation der deutschen Nordranghäfen unter Einbeziehung des künftigen Jade-WeserPorts unterstützt werden können.	Prüfung bislang nicht erfolgt
1.2 Priorität für den Ausbau von Hinterlandanbindungen	
Zur Entmischung von Personen- und Güterverkehren im Hafenhinterland werden Bund und DB AG Schritte zum Aufbau eines eigenen Netzes für den Schienengüterverkehr einleiten.	Die Trennung von schnellen und langsamen Verkehren erhöht die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur und gehört deshalb zur Entwicklungsstrategie der DB Netz AG. Im Einzelfall sind auch eigene Strecken - z. B. für den Hafen-Hinterlandverkehr denkbar. Projekte zum Neu- und Ausbaubedarf der Schieneninfrastruktur werden im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 untersucht; bei einem positiven Untersuchungsergebnis können sie in den BVWP aufgenommen werden. Im anschließenden Gesetzgebungsverfahren besteht dann die Möglichkeit ihrer Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Die Realisierung hängt danach von der Planung und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ab.
1.10 Hafenpolitik des Bundes strategisch ausrichten	
Der Bund wird in Kooperation mit den Ländern Teilraumordnungspläne für die See- und Binnenhäfen gemäß § 17 Abs. 2 ROG aufstellen.	Bislang kein Bedarf.
2. Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern	
2.4 Einheitliche Energiebesteuerung für die Umschlagsunternehmen prüfen	
Der Bund wird prüfen, ob die unterschiedliche Energiebesteuerung der Umschlagsunternehmen in den See- und Binnenhäfen ebenfalls eine Wettbewerbsverzerrung darstellt. Ggf. ist zu ermitteln, ob die Energiebesteuerung der Umschlagsunternehmen in den See- und Binnenhäfen vereinheitlicht werden kann.	Noch nicht erfolgt
2.5 Optimierung und Flexibilisierung der Zollverfahren	
Der Bund prüft mit den Ländern und der Hafenwirtschaft die Einrichtung von Binnenlandterminals mit Zollzone, um ein beschleunigtes Routing zu ermöglichen.	Die Notwendigkeit der Einrichtung sog. Binnenzollterminals wird unter den derzeit gegebenen Umständen nicht gesehen, da ein wirtschaftliches Bedürfnis nach zollrelevanten Dienstleistungen in diesem speziellen Bereich bislang von Seiten der Wirtschaft nicht geltend gemacht wurde.

2.6 Bürokratische Hindernisse für die Binnenschifffahrt abbauen	
Der Bund wird in Zusammenarbeit mit den Ländern, der Hafenwirtschaft und der Binnenschifffahrt eine Bestandsaufnahme des die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen betreffenden regulatorischen und administrativen Rahmens vornehmen und einen Bericht vorlegen, der mögliche Entbürokratisierungsmaßnahmen aufzeigt und bewertet.	Noch nicht erfolgt
2.7 Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland intensivieren	
Der Bund unterstützt unter Berücksichtigung des nationalen und europäischen Wettbewerbsrechts die Häfen bei Vorhaben zur koordinierten Hafentwicklungen.	Bislang wurde kein Bedarf der Häfen angemeldet.
2.9 Kooperationen von Hafenstandorten und -unternehmen unterstützen	
Der Bund wird sich aktiv an der Arbeitsgruppe "Konzeptionelle Vernetzung der See- und Binnenhäfen" beteiligen.	ZDS und BÖB haben am 29.03.2009 eine gemeinsame Arbeitsgruppe "Konzeptionelle Vernetzung der See- und Binnenhäfen" initiiert. BMVBS wurde nicht einbezogen.
3. Ausbildung und Beschäftigung sichern und stärken	
3.1 Aus- und Weiterbildungsinitiative für den Maritimen Cluster, die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen starten	
Der Bund startet in Abstimmung mit den Ländern und den Sozialpartnern, eine Aus- und Weiterbildungsinitiative für den Maritimen Cluster	Noch nicht erfolgt.
3.3 Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen bei der Ausbildung fördern	
Der Bund strebt die Einbeziehung aller Verkehrsträger in sämtlichen Aus- und Weiterbildungsregelungen an.	Noch nicht erfolgt.
4. Umwelt- und Klimaschutz fördern	
4.1 Schadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärm in den Häfen und auf den Wasserstraßen reduzieren, Ökosysteme erhalten	
Der Bund setzt sich dafür ein, dass Geräuschemissionen von Hafenumschlagsanlagen und Binnenschiffen gemäß dem Stand der Technik reduziert werden.	Noch nicht erfolgt.
5. Sicherheit der Lieferketten optimieren	
5.3 Einheitliche Umsetzung der Gefahrenabwehrmaßnahmen in Deutschland gewährleisten	
Der Bund wird sich bei den Ländern dafür einsetzen, bundesweit einheitliche Verfahren der Gefahrenabwehr in den Häfen einzuführen.	Noch nicht erfolgt.
5.4 Ausländische Investitionen bei Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit prüfen	
Der Bund wird bei einer möglichen Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit die Möglichkeit des EG-Vertrags nutzen, beabsichtigte Übernahmen von Hafeneinrichtungen durch Investoren aus Ländern außerhalb der Europäischen Union und der Europäischen Freihandelszone zu prüfen.	Bislang ist noch kein solcher Fall eingetreten.

Abhängig von der jeweiligen Maßnahme ist das Ziel der Überprüfung die Aktualisierung von Maßnahmen oder die Identifikation von Hindernissen für die Umsetzung oder die Streichung.

10. Welche Maßnahmen hat der Beirat in seiner Sitzung am 11. März 2013 im Einzelnen als vorrangig beschlossen, und bis zu welchem Zeitpunkt sollen diese nach Kenntnis der Bundesregierung realisiert werden (bitte nach den jeweiligen Vorhaben aufschlüsseln)?
11. Welche Gründe gibt es dafür, dass der Beirat zum jetzigen Zeitpunkt erneut eine Liste von vordringlich umzusetzenden Maßnahmen beschlossen hat, und inwieweit unterscheiden sich diese aus Sicht der Bundesregierung von den Maßnahmen, die das Gremium im September 2010 als prioritär eingestuft hatte (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/7284)?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Beirat hat auf der Sitzung am 11. März 2013 keine neue Liste mit vorrangig umzusetzenden Maßnahmen beschlossen.

12. Welche der damals als prioritär festgelegten Maßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung bislang umgesetzt worden (bitte nach Einzelmaßnahmen aufschlüsseln)?

Mit Blick auf die vom Beirat verabschiedete Liste mit vordringlich umzusetzenden Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepes ergibt sich folgendes Bild:

1.1 Seewärtige Zufahrten ausbauen:

Elbe: Planfeststellungsbeschluss liegt vor – Klagen der Naturschutzverbände

Weser: Planfeststellungsbeschluss liegt vor – Eilanträge der Naturschutzverbände auf aufschiebende Wirkung und Anfechtungsklagen

Vertiefung Peene: abgeschlossen

Vertiefung Außenems: Planfeststellung ist bei der WSD beantragt.

NOK: Bau der dritten großen Schleuse seit 17. April 2012, Ausschreibung der Baumaßnahme im April 2013 erfolgt. Planfeststellungsverfahren für Oststrecke läuft, Vertiefung um 1 m: bisher Voruntersuchung.

1.2 Priorität für den Ausbau der Hinterlandanbindungen:

Fortführung der staatlichen Investitionen auf hohem Niveau: Durchschnittliche Investitionslinie bis 2016 = ca. 10 Mrd. Euro jährlich.

Regelmäßiger Dialog über die Verkehrsinvestitionen der Länder: Jährliche Haushalts- und Finanzierungsprogrammgespräche.

Hafenanbindung: Umsetzung des Programms Seehafenhinterlandverkehr

Bedeutung der ARA-Häfen: Die Betuwelinie hat in D zwei wesentliche Ausbaustufen: Elektronisches Stellwerk und Blockverdichtung sowie den dreigleisigen Ausbau der Strecke. Die Planfeststellungsverfahren werden zurzeit abschnittsweise eingeleitet.

Bislang nicht erfolgt: Aufbau eines eigenen Schienennetzes für Güterverkehr.

1.3 Wasser- und landseitige Anbindung der Binnenhäfen verbessern:

Einheitliches Profil für die Wasserstraßen herstellen: Netzkategorisierung.

1.7 Durch kombinierten Verkehr die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene unterstützen:

Fortführung der KV-Förderung: Neukonzeptionierung der Förderrichtlinie, Fördermittel 2013: 92,7 Mio. Euro.

Prüfung, ob Umschlaganlagen für den Stück- und Massengutverkehr gefördert werden können: Prüfung ist erfolgt.

1.8 Hafeninfrastrukturen verbessern, Suprastrukturen modernisieren und erweitern:

Zuständigkeit der Länder und Hafenwirtschaft.

2.9 Kooperationen von Hafenstandorten und Unternehmen unterstützen:

Aktive Beteiligung des Bundes an der Arbeitsgruppe „Konzeptionelle Vernetzung der See- und Binnenhäfen“:

Bund wurde bislang nicht einbezogen.

4.1 Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm:

Ballastwasserübereinkommen: Inkrafttreten im Februar 2013

Grenzwerte bei Schiffstreibstoffen, Schiffsabgasen und Einleitungen: Überarbeitete EG-Schwefel-Richtlinie sieht Angleichung des europäischen Rechts an Vorgaben aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens vor.

Maßnahmen zur Begrenzung der Emissionen, die nicht schwefelhaltig sind: DEU unterstützt im HELCOM-Rahmen die Einrichtung eines Sondergebiets für Stickoxidemissionen (NECA) auf der Ostsee sowie die Prüfung einer NECA Nordsee.

13. Welches Investitionsvolumen umfassen die jetzt vom Beirat als prioritär eingestufteten Maßnahmen, und aus welchen Finanzmitteln sollen diese realisiert werden?

Auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 wird verwiesen.

14. Welche Auswirkungen hat die nun vorgenommene Priorisierung auf die Umsetzung der übrigen im Nationalen Hafenkonzept aufgeführten Maßnahmen, und wurde für diese weiteren Vorhaben ein Zeitplan festgelegt, sofern es sich nicht um Daueraufgaben handelt?

Auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 wird verwiesen.

15. Welche Beschlüsse wurden vom Beirat in seiner Sitzung am 11. März 2013 hinsichtlich der Verkehrsinfrastrukturprojekte der „Ahrensburger Liste“ getroffen, die Teil des Nationalen Hafenkonzepes sind?
- a) Welche dieser Verkehrsinfrastrukturvorhaben, deren Umsetzung der Bund laut Nationalem Hafenkonzep vorrangig prüft, sind inzwischen realisiert, bzw. wie ist der aktuelle Umsetzungsstand (bitte nach den einzelnen Projekten aufschlüsseln)?
- b) Wurde in diesem Zusammenhang die „Düsseldorfer Liste“, die Infrastrukturprojekte in Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen umfasst, diskutiert, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Der Beirat hat auf der Sitzung am 11. März 2013 keine Beschlüsse hinsichtlich der „Ahrensburger“ Liste gefasst.

- a) Von den Verkehrsinfrastrukturprojekten der „Ahrensburger Liste“ sind 3 Projekte realisiert (ABS Hamburg–Lübeck, ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund sowie die A 1 in Niedersachsen). Fast alle übrigen Projekte sind in Teilabschnitten im Bau oder in Planung. Hierzu zählen die Schienenprojekte ABS Rostock–Berlin, ABS Oldenburg–Wilhelmshaven, ABS Stelle–Lüneburg und die ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund sowie die Schienenknoten Hamburg und Bremen;

Straßenprojekte A 14 Schwerin–Magdeburg, A 26 Stade–Hamburg, A 281 Eckverbindung Bremen, A 21 nördlich der A 24 in Schleswig-Holstein, A 7 in Hamburg, die Hafenuerspange, A 20 von Lübeck nach Stade, A 39 Lüneburg–Wolfsburg und die A 20 Küstenautobahn;

Wasserstraßenprojekte Unter- und Außenelbe, Unter- und Außenweser und die Mittelweser.

Für die Y-Trasse laufen derzeit die Vorplanungen. Für die übrigen Projekte aus der Liste besteht derzeit kein Bedarf (ABS Pinneberg–Elmshorn) bzw. ist ein Ausbau nicht vorgesehen (Elbe-Lübeck-Kanal).

- b) Nein.

16. Welche Beschlüsse wurden vom Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepes in seiner Sitzung vom 11. März 2013 hinsichtlich der Zusammensetzung von Beirat und Lenkungsausschuss gefasst, und welche Gründe gibt es dafür nach Kenntnis der Bundesregierung?

Der Beirat hat in dieser Sitzung den Lenkungsausschuss beauftragt, eine Erweiterung des Lenkungsausschusses um alle Bundesländer nochmals zu prüfen und dem Beirat für seine nächste Sitzung eine Beschlussempfehlung vorzubereiten. Für den Auftrag wurden in der Beiratsitzung am 11. März 2013 keine Gründe genannt.

17. Weshalb hat die Bundesregierung bislang darauf verzichtet, Mechanismen zur Evaluierung der bereits umgesetzten Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepes zu etablieren, und plant sie dies für die Zukunft?

Die Bundesregierung beurteilt und bewertet die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepes regelmäßig.

Bund

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
1. Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und -knoten voranbringen und Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen					
1.1 Seewärtige Zufahrten ausbauen					
Der Bund prüft, wie kartellrechtlich zulässige Standorte übergreifende Kooperation der deutschen Nordranghäfen unter Einbeziehung des künftigen Jade-WeserPorts unterstützt werden können.	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	X
	x				
Nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses wird der Bund mit den entsprechenden Baumaßnahmen zur Fahrinnenanpassung an der Unter- und Außenelbe sowie an Unter- und Außenweser beginnen.	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	✓
	x				
<p>Elbe Planfeststellungsbeschluss: 23.04.2012 Klagefrist endete am 09.07.2012 Gegen den Beschluss wurden mehrere Klagen beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) eingereicht. Bundesverwaltungsgericht hat am 17. Oktober 2012 einem Eilantrag stattgegeben und den Vollzug der Baumaßnahmen gestoppt. Wann mit einer Entscheidung des BVerG gerechnet werden kann, ist unklar.</p> <p>Weser Planfeststellungsbeschluss: 15.07.2011 Gegen den Beschluss wurden mehrere Eilanträge auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung und Anfechtungsklagen beim BVerG u. a. vom BUND eingereicht. Der Vollzug der Baumaßnahmen wurde auf Empfehlung der BVerG ausgesetzt, bis das Gericht eine Entscheidung getroffen hat.</p>					



Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung			Ampel		
	Bund	Land	Kommune		Wirtschaft	
<p>Der Bund wird die Außenems und die Peene vertiefen. Er hat die Planung für die Vertiefung der Außenems bis Emden um einen Meter aufgenommen.</p>	x				<p>Die Vertiefungsarbeiten der Peene wurden im Dezember 2009 abgeschlossen.</p> <p>-----</p> <p>Die Detailplanung für die Vertiefung der Außenems bis Emden um einen Meter wurde im Herbst 2012 abgeschlossen, so dass am 20.12.2012 der Antrag auf Planfeststellung gestellt wurde. Die Realisierung hängt vom Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens und der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel ab.</p>	<p>✓</p>
<p>Der Bund wird die Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals ausbauen. Mit den Planungsarbeiten zum Vollausbau des Nord-Ostsee-Kanals (Vertiefung um einen Meter) wurde begonnen.</p>	x				<p>Oststrecke</p> <p>Das Planfeststellungsverfahren läuft. Der Planfeststellungsbeschluss wird voraussichtlich noch im ersten Halbjahr 2013 vorliegen.</p> <p>-----</p> <p>Vollausbau (Vertiefung um 1 m)</p> <p>Eine Realisierung der Maßnahme kommt aus heutiger Sicht frühestens im Anschluss an den Ausbau der NOK-Oststrecke in Betracht. Für die Umsetzung der Maßnahme sind zusätzliche Haushaltsmittel erforderlich.</p> <p>Der "erste Spatenstich" für den Bau der dritten großen Schleuse ("5. Kammer") am NOK in Brunsbüttel fand am 17.04.2012 statt. Die Ausschreibung der Hauptbaumaßnahme ist im April 2013 erfolgt.</p>	<p>/</p>
<p>Der Bund wird bei allen Maßnahmen die Belange des Umweltschutzes berücksichtigen und vorsorgende Konzepte und Maßnahmen unterstützen.</p>	x				<p>Daueraufgabe.</p>	<p>✓</p>

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung						Ampel
1.2 Priorität für den Ausbau von Hinterlandanbindungen	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft			
<p>Derzeit stehen für die Verkehrsinvestitionen rd. 11 Mrd. € zur Verfügung. Hinzu kommen noch insgesamt 2 Mrd. € für 2009 und 2010 aus dem Konjunkturprogramm II. Der Bund wird auch in den kommenden Jahren die staatlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen auf hohem Niveau fortführen.</p>	x			<p>Das Haushaltsgesetz 2013 sieht unter Berücksichtigung der Mittel der beiden IBP Verkehrsinfrastrukturinvestitionen von über 10,7 Mrd. € vor. Der mit dem Haushaltsgesetz 2013 ebenfalls verabschiedete Finanzplan bis 2016 sieht unter Berücksichtigung der zusätzlichen Mittel des IBP II eine Investitionslinie von durchschnittlich ca. 10 Mrd. € jährlich vor.</p>		✓	
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft			
<p>Bund und Länder führen einen regelmäßigen Dialog über die Verkehrsinvestitionen der Länder.</p>	x	x		<p>Für den Bereich der Bundesfernstraßen erfolgen jährlich im IV. Quartal Haushalts- und Finanzierungsprogrammbesprechungen mit den Auftragsverwaltungen der Länder, bei denen die Umsetzung der Bauprogramme sowie die Möglichkeit für Baubeginne neuer Maßnahmen erörtert werden.</p>		✓	
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft			
<p>Der Bund erweitert in Absprache mit den Ländern und abhängig von deren Infrastrukturinvestitionen seine Projektlisten für die infrastrukturelle Anbindung der Häfen.</p>	x			<p>Bundesverkehrswegeplan 2015 ist in Arbeit.</p>		/	
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft			
<p>Der Bund prüft vorrangig die Umsetzung der am 29. September 2008 durch die Verkehrsminister der Küstenländer verabschiedete Liste mit wichtigen norddeutschen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Dabei geht es um folgende Projekte: (Seite 30/31 des NHK).</p>	x			<p>Die Länder wurden im Beirat für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts gebeten, sich innerhalb der Ahrensburger Liste über zeitliche Realisierungshorizonte zu verständigen.</p>		/	


Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung			Ampel
	Bund	Land	Kommune	
<p>Bund und Länder prüfen, ob weitere Infrastrukturprojekte im Rahmen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes in einem eigenen Schwerpunkt "Hafenanbindung" einem schnelleren Baubeginn zugeführt werden können.</p>	x	x		
	<p>Der Bundeshaushalt enthält auf Initiative des Deutschen Bundestages seit 2008 ein "Programm Seehafenhinterlandverkehr zur Beseitigung von Engpässen im Güterverkehr" auf der Schiene, mit Investitionsmitteln in Höhe von insgesamt 255 Mio. €. Zusätzlich werden 50 Mio. € Eigenmittel von der DB Netz AG gestellt. Die Laufzeit des Sonderprogramms wurde bis 2013 verlängert. Die 24 Projekte liegen alle in Korridoren, auf denen Seehafenhinterlandverkehr abgewickelt wird und kapazitive Engpässe bestehen. Hierbei handelt es sich vorrangig um kleinvolumige Investitionsmaßnahmen, die aufgrund ihrer zeitnahen Realisierungsräume besonders geeignet sind, die Effizienz des bestehenden Netzes kurzfristig zu steigern.</p>			
<p>Der Bund berücksichtigt im Rahmen seiner Infrastrukturplanung auch die Bedeutung der ARA- und südeuropäischen Häfen für die deutsche Volkswirtschaft.</p>	x			
	<p>Betuwe-Linie: Die Strecke ist Bestandteil des europäischen Güterverkehrs-Korridor A von Rotterdam bis Genua. In den NL wurde die Strecke im Juni 2007 - zunächst unter vereinfachten betrieblichen Bedingungen - in Betrieb genommen. Das Vorhaben hat in D zwei wesentliche Ausbaustufen: Elektronisches Stellwerk und Blockverdichtung sowie den 3-gleisigen Ausbau der Strecke. Die Planfeststellungsverfahren werden zurzeit abschnittsweise eingeleitet. Für 10 von insgesamt 12 Abschnitten sind die Planfeststellungsverfahren für den dreigleisigen Ausbau eingeleitet. Noch im ersten Halbjahr des Jahres 2013 sollen die Verfahren in den verbleibenden zwei Abschnitten eingeleitet werden.</p>			
<p>Der Bund wird 2009 die Bedarfspläne bzw. die Investitionsrahmenplanung für die Schiene, die Bundesfernstraßen und die Wasserstraßen überprüfen.</p>	x			
	<p>Bundesminister Dr. Peter Ramsauer hat am 26.03.2012 die endgültige Fassung des Investitionsrahmenplans 2011-2015 für die Verkehrsinvestitionen des Bundes (IRP) bekanntgegeben.</p>			

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
<p>Überprüfung und Erneuerung der Bestandserhaltungsstrategie für das Bundesfernstraßenetz durch den Bund unter Beteiligung der Länder, für das Wasserstraßenetz durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und für das Schienennetz durch die DB AG in Abstimmung mit dem Bund.</p>	x	x		x	/
	<p>Die im BMVBS zuständigen Referate gleichen die betroffenen Fernstraßen untereinander ab und steuern in den jährlichen Erhaltungsstrategiegesprächen mit den Auftragsverwaltungen der Bundesländer die Erhaltungsprogramme entsprechend. <i>Inwieweit die Bestandserhaltungsstrategie durch die WSV und das Schienennetz durch die DB AG überprüft und erneuert wurde, muss noch geprüft werden.</i></p>				
<p>Der Bund wird sich stärker um die Einbindung privaten Kapitals und Fachwissens über öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) für die infrastrukturelle Anbindung der Häfen bemühen, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist.</p>	x				✓
	<p>1. [BY/BW] A 8, AK Ulm-Eichingen – AS Augsburg/West 28.01.2009 11.04.2011 2. [TH] A 9, AS Lederhose – Landesgrenze TH/BY (VDE) 18.03.2009 04.08.2011 3. [SH/HH] A 7, AD Bordschholm – südlich AD Ham-burg/Nordwest 14.12.2011 4. [BW] A 6, AS Wiesloch-Rauenberg – AK Weinsberg 2013 (angestrebt) 5. [NI] A 7, AD Salzgitter – AS Göttingen 2013 (angestrebt) 6. [HE] A 44, AS Diemelstadt bis AD Kassel-Süd 2013 (angestrebt) 7. [RP] A 61, AS Worms – Landesgrenze RP/BW mit Abschnitten der A 650, A 65 2013 (angestrebt) 8. [NW] A 1, AK Lotte/Osnabrück – AS Münster/Nord und A 30, AS Rheine/Nord – AK Lotte/Osnabrück 2013 (angestrebt)</p>				

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung			Ampel	
	Bund	Land	Kommune		Wirtschaft
Zur Entmischung von Personen- und Güterverkehren im Hafenhinterland werden Bund und DB AG Schritte zum Aufbau eines eigenen Netzes für den Schienengüterverkehr einleiten.	x			x	X
<p>1.3 Wasser- und landseitige Anbindung der Binnenhäfen verbessern</p> <p>Sofern dies volkswirtschaftlich sinnvoll ist, wird der Bund auch künftig unter Beachtung des Umwelt-, Klima- und Denkmalschutzes im Rahmen seiner Investitionspolitik unter der Maßgabe der in der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegten Kriterien ein einheitliches Profil für die Wasserstraßen herstellen. Leitbilder sind dabei das Großmotorgüterschiff und die Ermöglichung des zwei- bzw. dreilagigen Containerverkehrs durch Anhebung der Brückendurchfahrts Höhen und Verlagerung der Schleusenkammern, wie z. B. im westdeutschen Kanalnetz.</p>					
	x				✓
	<p>Unter Berücksichtigung der Wirtschaftsleistung von Regionen mit Hafenschluss und des Entwurfes der Europäischen Richtlinie der transuropäischen Netze hat der Bund eine dreistufige Netzstruktur entwickelt (Kernnetz/ergänzendes Kernnetz/Nebennetz, sonstige Wasserstraßen). Das BMVBS hat das Kernnetz in drei Unterkategorien unterteilt. Der durchgehende Ausbau einer Wasserstraßenverbindung wird danach nur in der höchsten Kategorie (A) verfolgt. In der zweithöchsten Kategorie (B) sind Optimierungsmaßnahmen (Engstellenbeseitigung) zulässig sowie Ersatzinvestitionen nach den Parametern der Kategorie A. Die Kategorie C wird in ihrem Bestand erhalten. Die Zusammenarbeit zwischen Bund, den Ländern und dem BÖB in der begleitenden Arbeitsgruppe hat sich bewährt und wird fortgesetzt.</p>				

Einzelmaßnahme		Stand der Umsetzung				Ampel
1.4 Förderung der europäischen Kurzstrecken-Seeschifffahrt						
Bund	Land	Kommune	Wirtschaft			
x						
<p>Der Bund ermittelt und bewertet das Umweltlastungspotenzial der Verlagerung von Gütertransport auf den Kurzstrecken-Seeverkehr und entwickelt auf dieser Basis konkrete Verlagerungsmaßnahmen. Er schafft hierfür die notwendigen Rahmenbedingungen.</p>		<p>Der Bund finanziert das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) zur Hälfte. Das SPC liefert kontinuierlich Informationen zur vermiedenen CO2-Emissionen und entwickelt nach ausführlicher, neutraler und kostenloser Beratung für interessierte Unternehmen konkrete Konzepte und Maßnahmen, bei denen Gütertransporte auf der Straße möglichst vermieden werden. Der Bund beteiligt sich weiter an der Finanzierung des SPC.</p> <p>Zurzeit arbeitet der Bund an der Umsetzung der EU-Melderichtlinie (RL 2010/65), durch die die Meldeverfahren im innereuropäischen Seeverkehr gebündelt, vereinfacht und harmonisiert werden. Eine Vereinfachung der administrativen Verfahren im innereuropäischen Seeverkehr wird vsl. zur Attraktivitätssteigerung und somit stärkeren Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs führen.</p>				
Bund	Land	Kommune	Wirtschaft			
x						
<p>Der Bund prüft, welche infrastrukturellen Voraussetzungen und welche Anreize für die Stärkung eines umweltfreundlichen Kurzstrecken-Seeverkehrs nötig sind.</p>		<p>Im Rahmen der allgemeinen Verkehrswegeplanung des Bundes wird auch berücksichtigt, inwieweit z. B. seewärtige Zufahrten, der Ausbau von Hinterlandanbindungen der See- und Binnenhäfen oder des NOK dem Kurzstreckenseeverkehr förderlich sein könnten.</p>				

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
1.5 Förderung der Gleisanschlüsse optimieren	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
<p>Der Bund wird den Kreis der Zuwendungsempfänger der Gleisanschlussförderung erweitern.</p>	x				
	<p>Häfen konnten bislang nicht Zuwendungsempfänger im Sinne der Gleisanschlussförderrichtlinie werden. Da sie als Serviceeinrichtung Zugang zu ihrer Infrastruktur gewähren müssen, galten sie als Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), die bislang von einer Förderung ausgeschlossen waren.</p> <p>Durch die Gleisanschlussförderrichtlinie vom 05.12.2012 wurde der Kreis der Zuwendungsempfänger so erweitert, dass künftig auch Häfen grundsätzlich antragsberechtigt sind. Die neue Förderrichtlinie Gleisanschluss (FRL GIA) definiert den privaten Gleisanschluss als eine Schienenanlage, die im Eigentum eines "Unternehmens in privater Rechtsform" steht (Punkt 1.3 der FRL). Außer den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes gibt es keine Einschränkung hinsichtlich der "Unternehmen in privater Rechtsform", die Zuwendungen erhalten können (Punkt 2.1 der FRL). Damit können auch entsprechend organisierte Hafenbetriebe grundsätzlich als Antragsteller auftreten.</p>				✓
<p>Der Bund plant, Zuschüsse für die Errichtung, Reaktivierung und den Ausbau von privaten Gleisanschlüssen auch in künftigen Jahren zu gewähren.</p>	x				
	<p>Die überarbeitete Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) trat im Dezember 2012 in Kraft.</p>				✓

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
1.6 Grenzüberschreitende Verkehre optimieren	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
	x				
<p>Der Bund prüft im europäischen Kontext, wie grenzüberschreitende Verkehre, z. B. durch Kurzstrecken-Seeverkehre und stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt, effizienter und mit möglichst geringer Belastungen der Bevölkerung organisiert werden können.</p>	<p>Der Bund unterstützt und wirbt für Projektvorschläge, die der Verlagerung von grenzüberschreitenden Gütertransporten auf umweltfreundliche Verkehrsträger dienen und aus EU-Fördermitteln (MARCO POLO, TEN-T) gefördert werden können. Projektvorschläge zur Errichtung von sog. Hochgeschwindigkeitsseewegen (Motorways of the Sea) werden vom Bund einer Pre-Evaluierung unterzogen bevor sie der EU-KOM als förderwürdige Projekte zugeleitet werden. Dem Umweltaspekt wird dabei besonders Rechnung getragen.</p> <p>Blue Belt Pilotprojekt:</p> <p>Das Pilotprojekt verfolgt das Ziel, den Seeverkehr innerhalb der Europäischen Union zu vereinfachen, die im internationalen Seeverkehr bestehenden Meldeformalitäten weiter zu harmonisieren und festzustellen, ob die in SafeSeaNet (SSN) vorgehaltenen elektronischen Daten über maritime Schiffs- und Routenangaben und den Zollbehörden für eine "beschleunigte und vereinfachte Zollabfertigung" genutzt werden können. Hintergrund ist die Verwirklichung des EU-Binnenmarktes auch auf See.</p> <p>Die Evaluierungsphase erstreckte sich von Dezember 2011 bis Februar 2012. Die Zollbehörden der EU-Mitgliedstaaten sehen bislang noch keine erkennbaren Vorteile des Pilotprojekts für die Zollverfahren.</p>				

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
<p>Entsprechend dem Masterplan Güterverkehr und Logistik (Maßnahme B 3) werden auf europäischer Ebene Möglichkeiten ausgelotet, wie Transitverkehre optimal gestaltet und z. B. durch Schaffung neuer Anlieferungswege und durch Feederverkehre mit den Mittelmeerhäfen verkürzt oder ggf. vermieden werden können. Parallel dazu werden auf europäischer Ebene Ansätze abgewogen, wie insbesondere auf langen Strecken Verkehre durch marktwirtschaftliche Anreize verstärkt über die Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden können. Der Bund beteiligt sich an diesen Prozessen konstruktiv und kritisch.</p>	x				✓
<p>1.7 Durch Kombinierten Verkehr die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene unterstützen</p>					
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
<p>Der Bund hat die Mittel für den Bau/Ausbau von Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs von 62,5 Mio. € in 2008 auf 115 Mio. € in 2009 aufgestockt. In den Konjunkturpaketen I und II hat der Bund insgesamt 100 Mio. € zusätzlicher Förderung für Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs vorgesehen.</p>	x				✓
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
<p>Der Bund wird prüfen, ob Umschlagsanlagen für den Stück- und Massengüterverkehr in Analogie zur KV-Förderung gefördert werden können.</p>	x				✓

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
1.9 Engpässe bei der Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen beseitigen					
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
Der Bund wird sich bei den zuständigen Stellen in den Niederlanden und Belgien, dafür einsetzen, dass die Abfertigung der Binnenschiffe in den ARA-Häfen beschleunigt wird.	x				
Der Bund wird sich bei den zuständigen Stellen in den Niederlanden und Belgien, dafür einsetzen, dass die Abfertigung der Binnenschiffe in den ARA-Häfen beschleunigt wird.	Daueraufgabe. Der Hafenbetrieb Rotterdam hat auf der Maasvlakte II zur Bedingung gemacht, dass mindestens 45 % der Conatiner mit Binnenschiffen transportiert werden und 35 % über Straßen.				✓
1.10 Hafenpolitik des Bundes strategisch ausrichten					
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
Der Bund wird in Kooperation mit den Ländern Teilraumordnungspläne für die See- und Binnenhäfen gemäß § 17 Abs. 2 ROG aufstellen.	x	x			X
Bislang kein Bedarf.					
2. Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern					
2.1 Wettbewerbsverzerrungen vermeiden und einheitliche Wettbewerbsbedingungen schaffen					
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
Der Bund wirkt in den einschlägigen internationalen Organisationen aktiv auf einen verbesserten Marktzugang für deutsche Betreiber sowie die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und die Schaffung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen (level-playing-field) hin. Grundlage hierfür sind die Regeln der WTO, die von Seiten der EU ausgehandelten bilateralen Verträge und Art. 81 und Art. 82 EGV.	x				✓
Der Bund wirkt in den einschlägigen internationalen Organisationen aktiv auf einen verbesserten Marktzugang für deutsche Betreiber sowie die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und die Schaffung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen (level-playing-field) hin. Grundlage hierfür sind die Regeln der WTO, die von Seiten der EU ausgehandelten bilateralen Verträge und Art. 81 und Art. 82 EGV.	Daueraufgabe. Bei allen Maßnahmen ist darauf zu achten, dass keine Wettbewerbsverzerrungen gegenüber nichteuropäischen Häfen entstehen. Um Innovationen voranzubringen, müssen notwendige nationale Spielräume erhalten werden, damit die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickelt werden können.				✓

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel	
2.2 Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene unter	Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume beseitigen	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
<p>Der Bund unterstützt die Europäische Union konstruktiv und kritisch bei der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und der Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Häfen, insbesondere im Hinblick auf</p> <ul style="list-style-type: none"> --> die Ausweitung der Transparenzvorschriften (RL 2006/111/EG), --> die Verbesserung von Verwaltungsvorschriften durch Vereinfachung der Verfahren im Kurzstreckenseeverkehr, --> die Einführung elektronischer Systeme für den Seeverkehr, --> die Formulierung von Umweltleitlinien, --> die Forschungsförderung im Bereich der Hafeninfrast- und Suprastrukturen. 	<p>Nach dem Scheitern von Port Package I und II (Richtlinie über Marktzugang für Hafendienste) hat EU-KOM im Weißbuch Verkehr vom März 2011 eine Überarbeitung der europäischen Hafeneuropapolitik angekündigt. Die EU-KOM hat einen Entwurf für eine Verordnung zur Herstellung einer Struktur über den Marktzugang für Hafendiensteleistungen und finanzielle Transparenz der Häfen vorgelegt. Daneben hat EU-KOM am 20.12.2011 einen allgemeinen RL-Vorschlag über die Konzessionsvergabe vorgelegt, von dem auch die Häfen betroffen sind.</p>	x				✓
<p>Der Bund setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsverzerrung durch unterschiedliche Bestimmungen zu den Trassenpreisen abzubauen.</p>	<p>Deutschland setzt sich im Rahmen der Europäischen Union für eine weitere schrittweise Harmonisierung der Finanzierung der Eisenbahnen ein, zuletzt im Rahmen der Arbeiten an den Vorschlägen zur Umgestaltung des sog. 1. Eisenbahnpaketes. Hierzu zählt auch die weitere Angleichung der Trassenpreissysteme und deren Kontrolle in den einzelnen Mitgliedsstaaten, um Ungleichbehandlung zu verhindern.</p>	x				✓
<p>Der Bund stellt sicher, dass das europäische und internationale Recht in der Regel eins zu eins in das deutsche Recht übernommen wird. Dort, wo es noch Anpassungserfordernisse gibt, wird dies zügig umgesetzt.</p>	<p>Daueraufgabe.</p>	x				✓

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
2.3 Schrankenlosen Europäischen Seeverkehrsraum schaffen					
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
Der Bund unterstützt die Europäische Union bei der Herstellung eines Schrankenlosen Europäischen Seeverkehrs ohne Grenzen.	x				
	<p>Mit der Umsetzung der EU-Melderichtlinie wird an der Herstellung eines Seeverkehrsraums ohne Grenzen gearbeitet. BMVBS ist mit dem BMF im Gespräch darüber, inwieweit der Zoll in ein "Single Window"-Konzept integriert werden kann.</p> <p>Mit dem Blue Belt-Pilotprojekt, dessen Evaluierung im Juni 2012 abgeschlossen wurde, konnten erste Erfahrungen mit der Nutzung eines IT-Systems (SafeSeaNet) für mehrere Seeverkehr relevante administrative Verfahren gesammelt werden. An der Erstellung einer daraus resultierenden Mitteilung der EU-KOM wird BMVBS mitarbeiten.</p>				
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
2.4 Einheitliche Energiebesteuerung für die Umschlagsunternehmen prüfen					
	x				
Der Bund wird prüfen, ob die unterschiedliche Energiebesteuerung der Umschlagsunternehmen in den See- und Binnenhäfen ebenfalls eine Wettbewerbsverzerrung darstellt. Ggf. ist zu ermitteln, ob die Energiebesteuerung der Umschlagsunternehmen in den See- und Binnenhäfen vereinheitlicht werden kann.	Noch nicht erfolgt				
					X
2.5 Optimierung und Flexibilisierung der Zollverfahren					
	x	x		x	
Der Bund prüft mit den Ländern und der Hafenwirtschaft die Einrichtung von Binnenlandterminals mit Zollzone, um ein beschleunigtes Routing zu ermöglichen.	Die Notwendigkeit der Einrichtung sog. Binnenzollterminals wird unter den derzeit gegebenen Umständen nicht gesehen, da ein wirtschaftliches Bedürfnis nach zollrelevanten Dienstleistungen in diesem speziellen Bereich bislang von Seiten der Wirtschaft nicht geltend gemacht wurde.				
					X

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung			Ampel	
	Bund	Land	Kommune		Wirtschaft
Der Bund prüft, inwieweit eine Ausweitung der Zollabfertigung für die Binnenschifffahrt in Seehäfen ermöglicht werden kann.	x				/
2.6 Bürokratische Hindernisse für die Binnenschifffahrt abbauen					
Der Bund wird in Zusammenarbeit mit den Ländern, der Hafenwirtschaft und der Binnenschifffahrt eine Bestandsaufnahme des die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen betreffenden regulatorischen und administrativen Rahmens vornehmen und einen Bericht vorlegen, der mögliche Entbürokratisierungsmaßnahmen aufzeigt und bewertet.	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	X
	x	x		x	
Noch nicht erfolgt					
2.7 Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland intensivieren					
Der Bund unterstützt die gemeinsame Vermarktungsinitiative der deutschen Seehäfen im Ausland durch eine verstärkte Zusammenarbeit im Ausland durch deren Einbeziehung in die Aktivitäten des Logistics Council Germany.	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	✓
	x				
BMVBS unterhält gemeinsam mit einem von der Logistikwirtschaft getragenen Förderverein die ÖPP-Initiative zur Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland, in der die Aktivitäten zur Vermarktung als "Logistik Alliance Germany" (LAG) zusammengefasst werden. Unterstützender Dienstleister ist die "LogisticNetwork Consultants Germany" (LNC). Die LAG wie das gemeinsame Vermarktungsmotto "Logistics made in Germany" sind marktrechtlich geschützte Begriffe. Die Vermarktungsaktivitäten werden regelmäßig mit allen Bundesländern abgestimmt. Die deutschen Seehäfen sind wesentlicher Bestandteil der Vermarktungsinitiativen der LAG.					

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung			Ampel	
	Bund	Land	Kommune		Wirtschaft
Der Bund unterstützt bei Marketingaktivitäten im Ausland eine verstärkte Zusammenarbeit mit der Germany Trade and Invest GmbH und den deutschen Auslandschandelskammern.	x				✓
Der Bund unterstützt unter Berücksichtigung des nationalen und europäischen Wettbewerbsrechts die Häfen bei Vorhaben zur koordinierten Hafenenwicklungen.	x				X
2.8 Binnenschiffahrtsabgaben aus Wettbewerbssicht prüfen					
Der Bund wird ein Gutachten erstellen lassen, in dem die derzeitige Ausgestaltung der Binnenschiffahrtsabgaben aus volkswirtschaftlicher und wettbewerbsbezogener Sicht analysiert und Vorschläge zum weiteren Vorgehen unterbreitet werden.	x				✓
2.9 Kooperationen von Hafenstandorten und -unternehmen unterstützen					
Der Bund wird sich aktiv an der Arbeitsgruppe "Konzeptionelle Vernetzung der See- und Binnenhäfen" beteiligen.	x				X

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
2.10 Auf neue Anforderungen der Industrie reagieren und Logistikketten optimieren	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
<p>Der Bund unterstützt die Entwicklung solcher Systeme durch Förderprogramme. ("Der Bund erwartet von der Hafenwirtschaft, dass sie zusätzliche Anstrengungen zur Entwicklung und Einführung kompatibler oder einheitlicher I&K-Systeme in und zwischen den Häfen zur Datenerfassung und Ablaufsteuerung unternimmt.")</p>	x				✓
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
<p>Der Bund fördert solche Projekte im Rahmen seiner Forschungs- und Innovationspolitik und den Zugang zur Förderung derartiger Entwicklungen durch die EU. ("Der Bund erwartet von der Hafenwirtschaft, dass sie verstärkt in die Anwendung der Telematik investiert.")</p>	x				✓
2.11 Marktausrichtung der Binnenhäfen verbessern					
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
<p>Der Bund unterstützt unter Beachtung der kartellrechtlichen Vorschriften (§ 1 GWB, Art. 81 EGV) gemeinsame Vermarktungsinitiativen der Binnenhäfen im Ausland im Rahmen der Vermarktungsstrategie des Logistic Council Germany (LCG).</p>	x				✓

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
3. Ausbildung und Beschäftigung sichern und stärken					
3.1 Aus- und Weiterbildungsinitiative für den Maritimen Cluster, die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen starten					
Der Bund startet in Abstimmung mit den Ländern und den Sozialpartnern, eine Aus- und Weiterbildungsinitiative für den Maritimen Cluster	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	X
	x	x			
3.2 Programme zur Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen fortführen					
Der Bund (Bundesagentur für Arbeit) fördert die Qualifizierung von 2.800 Langzeitarbeitslosen durch die Hafengewerkschaft mit 80 Mio. €.	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	✓
	x				
3.3 Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen bei der Ausbildung fördern					
Der Bund strebt die Einbeziehung aller Verkehrsträger in sämtlichen Aus- und Weiterbildungsregelungen an.	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	X
	x				
4. Umwelt- und Klimaschutz fördern					
4.1 Schadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärm in den Häfen und auf den Wasserstraßen reduzieren, Ökosysteme erhalten					
Der Bund hat sich im Baltic Sea Action Plan mit den anderen Ostseeanrainern politisch verpflichtet, das Ballastwasserübereinkommen bis 2010, spätestens 2013 zu ratifizieren.	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	✓
	x				

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung			Ampel	
	Bund	Land	Kommune		Wirtschaft
Der Bund wird sich weiterhin für internationale und verbindliche Verschärfungen der Grenzwerte bei den Schifftreibstoffen, den Schiffabgasen und den Einleitungen der Schiffe einsetzen.	x				✓
Der Bund prüft, ob weitere Maßnahmen zur Begrenzung der Emissionen, auch solcher, die nicht auf Schwefel basieren, für in Betrieb befindliche Schiffe erforderlich sind.	x				✓
Der Bund prüft die Internationale Seeschiffahrts-Organisation darauf drängen, die Umsetzung der bestehenden Übereinkommen zum Schutz der maritimen Umwelt zu evaluieren, um weiteren Handlungsbedarf zu erkennen.	x				✓
Der Bund wird für die Einrichtung weiterer SECAs weltweit eintreten, um Wettbewerbsnachteile für die deutschen Häfen zu minimieren und um die Umweltfreundlichkeit der Seeschifffahrt weiter zu verbessern.	x				/
Der Bund wird landseitig zur Versorgung von Schiffen gelieferten Strom in den See- und Binnenhäfen von der Stromsteuer befreien, unter der Voraussetzung, dass der Rat der Europäischen Union eine entsprechende Ausnahmemächtigung erteilt.	x				✓
Der Bund wird prüfen, ob aufkommensneutrale emissionsabhängige Abgabesysteme geeignet sind, die Schadstoffemission von Schiffen in den Häfen zu reduzieren.	x				✓

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung			Ampel
	Bund	Land	Kommune	
Der Bund setzt sich dafür ein, dass Geräuschemissionen von Hafenumschlaganlagen und Binnenschiffen gemäß dem Stand der Technik reduziert werden.	x			
	Noch nicht erfolgt.			
Der Bund wird gemeinsam mit den Ländern im Zuge der Anpassungsstrategie einen Aktionsplan für die Bewältigung der Folgen des Klimawandels erarbeiten und kann sich dabei auf Arbeiten, die im Forschungsprojekt KLIWAS durchgeführt werden, stützen.	x	x		
	Der Aktionsplan Anpassung wurde unter FF BMU im Rahmen der Deutschen Anpassungsstrategie erarbeitet. KLIWAS bringt die Aspekte von Schifffahrt und Wasserstraße in die Arbeiten der DAS ein und wird als Vorreiterprojekt eingestuft.			
Der Bund setzt sich für internationale Lösungen ein, die einzelne Häfen oder Hafenregionen nicht benachteiligen.	x			
	Bei MEPC zu vertretende Positionen werden grundsätzlich mit den betroffenen Ländern abgestimmt.			
Der Bund wird sich innerhalb der Klimarahmenkonvention für die Einbeziehung des internationalen Schiffsverkehrs in ein künftiges Klimaregime und die Verabschiedung von wirksamen Emissionsminderungszielen, die in Übereinstimmung mit dem Ziel, die Erwärmung der Erdatmosphäre auf 2° C zu begrenzen, einsetzen.	x			
	Der Bund ist weiterhin in den Verhandlungen von UNFCCC und IMO aktiv engagiert, um die Emissionen des internationalen Schiffsverkehrs zu senken.			
In diesem Zusammenhang setzt sich der Bund innerhalb der IMO für die Einführung eines wirksamen globalen marktbasierteren Instruments zur Reduzierung der CO ₂ -Emissionen, vorzugsweise im Rahmen eines Emissionshandelssystems für den Schiffsverkehr ein. Weiterhin wird er die Einführung weiterer Maßnahmen vorantreiben, die den Ausstoß klimarelevanter Emissionen wirksam begrenzen.	x			
	Der Bund setzt sich weiterhin für die Einführung eines weltweiten Emissionshandelssystems ein und verfolgt auch die Entwicklung anderer Instrumente in der IMO. Bislang stehen jedoch noch viele Entwicklungsländer der Einführung marktbasierter Maßnahmen ablehnend gegenüber.			

X



✓

✓

✓

✓

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
Der Bund setzt sich für die Einhaltung der Ziele der Biodiversitätsstrategie ein, z. B. bei der Erstellung von Bundesverkehrswegeplänen und Wasserstraßenkonzepten, so dass erhebliche Vielfalt und der Gewässerökosysteme vermieden werden.	x				✓
4.2 Neue Antriebstechnologien und Kraftstoffe in der Schifffahrt fördern					
Der Bund wird das Forschungsprogramm "Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert" im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten weiterführen.	x				✓
Der Bund fördert aus dem Nationalen Innovationsprogramm für Wasserstoff- und Brennstoffzelltechnologie (NIP) das Leuchtturmprojekt "E4Ships - saubere Energien für Schiffe" bis 2015 mit rd. 15 Mio. €.	x				✓

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel	
4.3 Bevölkerung von Lärmmissionen des Hinterlandverkehrs entlasten	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft		
<p>Der Bund wird die im nationalen Verkehrslärmschutzpaket 2007 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen für die Schienenwege und Straßen konsequent fortführen sowie die Umrüstung von bis zu 5.000 Bestandsgüterwaggons mit lärmarmen Bremstechnik und innovative Lärmschutzelemente am Gleis fördern.</p>	x				<p>Die entsprechende Förderrichtlinie für das Pilotprojekt zur Umrüstung von Bestandsgüterwaggons ist im Jahr 2009 in Kraft getreten und galt bis zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems am 09.12.2012. Die Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung von Maßnahmen der Lärmreduzierung an Bestandsgüterwaggons im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (Förderrichtlinie laTPS) ist am 07. November 2012 dem Eisenbahn-Bundesamt bekannt gemacht worden und am 08.11.2012 in Kraft getreten. Für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen werden jährlich 100 Mio. € zur Verfügung gestellt. Zusätzlich konnten im Rahmen des Konjunkturprogramms II in den Jahren 2009 bis 2011 Bundesmittel in Höhe von rund 72 Mio. € für die Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen am Fahrweg investiert werden.</p>	
	x					
<p>Der Bund prüft unterschiedliche Optionen zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems.</p>	x				<p>Die Richtlinie des BMVBS zur Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Bestandsgüterwaggons im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ist am 8.11.2012 in Kraft getreten.</p>	

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
Der Bund prüft Verlagerungsoptionen, z. B. Kurzstreckenseeverkehr.	x				/
Der Bund prüft Verlagerungsoptionen, z. B. Kurzstreckenseeverkehr. Nachdem Datensammlung und die Bestandaufnahme der systematischen Vor- und Nachteile des Kurzstreckenseeverkehrs sowie die Kriterienermittlung hinsichtlich der Entscheidung für oder gegen die Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs abgeschlossen sind, wird die Entwicklung von Maßnahmen, die eine Verlagerung von Güterströmen auf den Wasserweg fördern, vsl. an einen externen Berater vergeben. Beginn des Vergabeverfahrens noch offen.	x				/
Der Bund setzt sich auf europäischer Ebene für die Umrüstung international einsetzbarer Güterwaggons mit lärmarmen Bremstechnik ein.	x				✓
4.4 Flächennutzung/-verbrauch optimieren					
Der Bund setzt sich dafür ein, dass ein fairer Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessenlagern beim Ausbau der Häfen und Zufahrten stattfindet, der die Entwicklungschancen der Häfen auf der einen Seite und die Umwelt- und Naturschutzbelange auf der anderen Seite miteinander in Einklang bringt.	x				✓

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung			Ampel	
	Bund	Land	Kommune		Wirtschaft
Der Bund setzt sich auf europäischer Ebene für Rechtssicherheit und eindeutige Auslegung der europäischen Umweltgesetzgebung ein. Er unterstützt das Vorhaben der Europäischen Kommission, Leitlinien für die Anwendung der europäischen Umweltgesetzgebung zu verfassen.	x				✓
5. Sicherheit der Lieferketten optimieren					
5.1 Internationale einheitliche und verbindliche Standards zur Gefahrenabwehr fortentwickeln					
Der Bund setzt sich in den internationalen Organisationen, insbesondere der IMO, und auf europäischer Ebene für die Fortentwicklung verbindlicher Standards für die schiffahrts- und hafenzugehörige Gefahrenabwehr ein.	x				✓
Der Bund wird in der Europäischen Union hinwirken, gemeinsam mit den europäischen Partnern Maßnahmen abzuwehren, die die Wirtschaft einseitig belasten oder den Wettbewerb verzerren.	x				✓
Der Bund sieht in risikobasierten Stichprobenkontrollen ein adäquates Mittel zur Gewährleistung der Containersicherheit.	x				✓

Einzelmaßnahme	Stand der Umsetzung				Ampel
	Bund	Land	Kommune	Wirtschaft	
Der Bund unterstützt Forschungsvorhaben, die die Auswirkungen einer unter Umständen unabwehrbaren Umsetzung der US-Forderungen auf die deutschen Wirtschafts- und Transportbeteiligten ermitteln und nach möglichen Alternativen suchen. Diese müssen geeignet sein, den angestrebten Sicherheitsgewinn zu erreichen, ohne die Wirtschaft stark belastenden Maßnahmen auszusetzen.	x				✓
5.2 Belastungen der Hafenvirtschaft durch Gefahrenabwehrmaßnahmen auf das erforderliche Maß beschränken					
Bei der Umsetzung der internationalen Vereinbarungen zur Gefahrenabwehr werden Bund und Länder darauf achten, die Wirtschaft nicht über das erforderliche Maß zu belasten.	x	x			✓
5.3 Einheitliche Umsetzung der Gefahrenabwehrmaßnahmen in Deutschland gewährleisten					
Der Bund wird sich bei den Ländern dafür einsetzen, bundesweit einheitliche Verfahren der Gefahrenabwehr in den Häfen einzuführen.	x				X
5.4 Ausländische Investitionen bei Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit prüfen					
Der Bund wird bei einer möglichen Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit die Möglichkeit des EG-Vertrags nutzen, beabsichtigte Übernahmen von Hafeneinrichtungen durch Investoren aus Ländern außerhalb der Europäischen Union und der Europäischen Freihandelszone zu prüfen.	x				X

