

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Dr. Hans-Peter Bartels, Ingo Egloff, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Florian Pronold, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen**

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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 – Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen – dar (bitte nach Seehäfen mit einem jährlichen Gesamtumschlag von mehr als 1 Mio. t aufschlüsseln)?

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)?
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)?
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?
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?
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?
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?
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)?
10. Welchen Anteil haben die hafenbezogenen Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen an den im Investitionsrahmenplan für die Bundesfernstraßen vorgesehenen Investitionen (bitte nach Investitionsvolumen und Anteil in Prozent aufschlüsseln)?
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?
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?
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?
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?
15. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtlänge des Schienennetzes in den fünf norddeutschen Ländern sowie Nordrhein-West-

- falen seit dem Jahr 1990 entwickelt, und wie stellt sich die transportierte Gütermenge im Eisenbahnverkehr in Tonnen dar?
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?
  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?
  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?
  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)?
  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?
  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)?
  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?
  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)?
  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?
  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?
  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?
  27. Von welchen Annahmen geht die Bundesregierung hinsichtlich der zu erwartenden zusätzlichen Lärmbelastung an Schienenstrecken in Norddeutschland, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württem-

- berg 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)?
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?
  30. Sieht die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der Zuwachsraten des Güterverkehrs aus den Seehäfen, die Notwendigkeit für ein zusätzliches Lärmschutzprogramm für Schienenwege im Hinterlandverkehr?
  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?
  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?
  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?
  34. Welche Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen erachtet die Bundesregierung als prioritär, um die Hinterlandanbindung des Lübecker Hafens zu verbessern?
  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?
  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?
  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?
  39. Welche Verkehrsprognosedaten liegen der jetzt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) abgeschlossenen Netz-

kategorisierung bezogen auf die Bundeswasserstraßen im Seehafen-Hinterlandverkehr zugrunde?

40. Wer hat diese geliefert, und wann wurden die Daten ermittelt?
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?
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?
  - 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)?
  - b) Wie stellt sich nach Einschätzung der Bundesregierung der Ausbaubedarf in den seehafennahen Standorten sowie der Investitionsbedarf bis zum Jahr 2025 dar?
  - 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)?
  - 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?
  - 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?
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?
47. Bis wann will die Bundesregierung die Elektrifizierung der Strecke Hof-Regensburg im Zuge der Seehafen-Hinterlandanbindung realisieren?

48. Wann wird das BMVBS eine Projektliste zum Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II vorlegen?
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 – 2015 bisher fehlt?
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 – 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?

Berlin, den 12. Dezember 2012

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**



