

Nationales Hafenkonzept, alt und neu – Bundesregierung nimmt Stellung

Das Nationale Hafenkonzept von 2009 habe sich bewährt und das Hafenkonzept 2015 sei als strategischer Leitfaden für eine zukunftsfähige Hafenpolitik der nächsten zehn Jahre gedacht. Eine Evaluation des Nationalen Hafenkonzepts im Sinne einer grundsätzlichen Untersuchung, ob und inwieweit es geeignet erscheint, den angestrebten Zweck zu erfüllen, sei nicht vorgesehen, da sich bereits das Nationale Hafenkonzept 2009 als geeignet für die Zielerreichung erwiesen habe.

Das geht aus der [Antwort](#) der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts hervor.

Die Unterlage führt akribisch auf, welche Maßnahmen aus dem alten Hafenkonzept aus Sicht der Bundesregierung abgeschlossen wurden und welche voraussichtlich im fortgeschriebenen Hafenkonzept aktualisiert oder in geänderter Form übernommen werden.

Die Antwort gibt Auskunft über Maßnahmen unter dem Seehafenhinterlandprogramm II zur Finanzierung von Eisenbahnprojekten und führt auf, welche Neu-, Ausbau- und Erhaltungsinvestitionen getätigt wurden. So seien im Jahr 2014 für die Anbindungen der deutschen Seehäfen über die Nord- und Ostsee und für die Hinterlandanbindungen über Ems, Weser, Elbe-Seiten- und Elbe-Lübeck-Kanal 278 Mio. Euro investiert worden.

Künftige Neu- und Ausbauinvestitionen seien Gegenstand der Untersuchung im Bundesverkehrswegeplan 2015, dessen Ergebnisse abzuwarten blieben. Bei der Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen an Bundeswasserstraßen würde die Netzkategorisierung berücksichtigt.

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

Weitere Fragestellungen befassen sich etwa mit dem Bund-Länder-Verhältnis, LNG-Tankinfrastruktur, der WSV-Reform und der Bildung eines Kernnetzes von Binnenhäfen, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfen.