

Hinterlandanbindungen der Seehäfen: Voraussetzung des Wirtschaftsstandortes

Zu den Hinterlandanbindungen der Seehäfen im Zuge des Bundesverkehrsplans 2030 bietet die aktuelle [Antwort](#) der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag einen guten Überblick.

Besonders zu begrüßen ist dabei aus Sicht des ZDS die Prämisse der Fragesteller: In der Vorbemerkung heißt es, die bessere Berücksichtigung von Hafenhinterlandanbindungen sei notwendig, „um die see- und landseitigen Verkehre zu und von den Häfen zu optimieren und die Anfälligkeit für Engpässe zu reduzieren.“ Leistungsfähige Häfen verbesserten die Voraussetzungen des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland deutlich und beugten möglichem Abwandern von Ladungsmengen in im Wettbewerb stehende Häfen vor. Einschränkend meint Bündnis 90/Die Grünen, dass nicht alle in den Ausbaugesetzen genannten Hafenhinterlandprojekte die Absicht erfüllten, die Seehäfen besser anzubinden, sondern seien rein für den regionalen Verkehr bedeutende Projekte oder Projekte, für deren Realisierung zu große Risiken für Mensch und Natur beständen.

Zu den Inhalten der Antwort:

Mit der am 1. Januar 2018 in Kraft getretenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) sei die Grundlage für eine verbesserte Planungsbegleitung mit dem expliziten Ziel einer

Planungsbeschleunigung für **Eisenbahnprojekte** gelegt worden. Darüber hinaus prüfe das BMVI derzeit gemeinsam mit den Verkehrsministerien der Länder eine mögliche Beschleunigung der Planfeststellung durch eine Optimierung der Anhörungsverfahren. Ferner sehe der Koalitionsvertrag vor, dass in dieser Legislaturperiode ein Planungsbeschleunigungsgesetz verabschiedet werden soll. Auch arbeite die Deutsche Bahn AG kontinuierlich an Verbesserungen und Beschleunigungen der Planung. Die Bundesregierung werde zudem die Fortführung des Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr prüfen.

Für Investitionen in den **Kombinierten Verkehr** würden privaten Unternehmen Zuschüsse gewährt.

Bei **Autobahnen** werde bis zum Betriebsbeginn der Bundesfernstraßengesellschaft die den Ländern obliegende Auftragsverwaltung im heutigen Umfang fortgeführt. Die Bundesfernstraßengesellschaft solle dann zu einer „effizienteren, transparenten und stärker nutzerorientierten Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen“ führen.

Um **Wasserstraßenprojekte** voranzutreiben, sei mit dem Aufbau ergänzender Personalkapazitäten in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) begonnen worden: Seit 2014 seien über 220 zusätzliche Stellen bewilligt worden, davon über 80 Prozent im Ingenieurs- bzw. Planungsbereich. Die würden entsprechend der Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen eingesetzt. Daneben würden Möglichkeiten geprüft, die eigenen Planungs-

kapazitäten zu erweitern. Bereits in der Vergangenheit sei die DEGES – Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH von der WSV mit der Planung und Durchführung von Brückenbaumaßnahmen über die Bundeswasserstraßen beauftragt worden.

Die Bundesregierung plane zurzeit keine Fortschreibung oder Neuauflage des im Januar 2016 verabschiedeten **Nationalen Hafenkonzpts**, weil es ein auf zehn Jahre angelegter strategischer Leitfaden ist. Planungen über eine Fortschreibung bzw. Neuauflage des **Aktionsplans Güterverkehr und Logistik** würden im Lichte des Koalitionsvertrages erfolgen.