

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Herausforderungen für die Häfen in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Folgen die Insolvenz der südkoreanischen Reederei Hanjin ihrer Kenntnis nach auf die baden-württembergische Wirtschaft insgesamt hat;
2. welche Branchen der Wirtschaft von dieser Insolvenz ihrer Kenntnis nach besonders betroffen sind;
3. welche Auswirkungen diese Insolvenz auf die Häfen und ihres Wissens nach auf das Transport- und Logistik-Gewerbe in Baden-Württemberg hat;
4. wie sich die Auslastung und der Umsatz der Häfen in Baden-Württemberg seit 2011 entwickelt hat;
5. inwiefern nach ihrer Einschätzung die Verladeinfrastruktur und die Verladekapazitäten in den Häfen auch für die Zukunft ausreichend sind;
6. welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie umzusetzen beabsichtigt, um mehr Güter von der Straße aufs Schiff zu bekommen;
7. mit welchem Zeithorizont sie aktuell für den Ausbau der Wasserstraße Neckar für moderne 135-Meter-Schiffe bis Heilbronn bzw. bis Plochingen rechnet;

8. welche Initiativen sie ergriffen hat bzw. ergreifen wird, um diesen Zeithorizont deutlich zu verkürzen.

28. 10. 2016

Rivoir, Dr. Weirauch,
Hinderer, Drexler, Hofelich SPD

Begründung

Wenn der Gütertransport vermehrt weg von der Straße hin zu Schiene und Wasserstraße verlagert werden soll, ist in Baden-Württemberg ein zügiger Ausbau des Neckars zwingend notwendig. Hinzu kommt, dass die Häfen im Land auch in der Lage sein müssen, die notwendige Verladeinfrastruktur und die Verladekapazitäten bereitzustellen.

Zudem sind auch externe Faktoren zu berücksichtigen, wie die Insolvenz der Reederei Hanjin, die sich zu weiteren Herausforderungen für die Häfen und die Transport- und Logistikwirtschaft entwickeln können. Hier sind an den Herausforderungen der Zukunft orientierte Handlungskonzepte zu entwickeln und umzusetzen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 24. November 2016 Nr. 3-3835.0/116 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche Folgen die Insolvenz der südkoreanischen Hanjin ihrer Kenntnis nach auf die baden-württembergische Wirtschaft insgesamt hat;*
- 2. welche Branchen der Wirtschaft von dieser Insolvenz ihrer Kenntnis nach besonders betroffen sind;*
- 3. welche Auswirkungen diese Insolvenz auf die Häfen und ihres Wissens nach auf das Transport- und Logistikgewerbe in Baden-Württemberg hat;*

Die Fragen 1 bis 3 werden im Zusammenhang beantwortet.

Die Landesregierung verfügt über keine Informationen, wie sich die Insolvenz der Hanjin-Reederei konkret auf die Wirtschaft in Baden-Württemberg auswirkt.

Die Containerreederei Hanjin hatte vor ihrer Insolvenz nach eigenen Angaben einen Anteil von ca. 7 % am Handel zwischen Deutschland und Asien. Durch die Insolvenz verzögerte sich die Entladung der Container, welche sich an Bord der von der Insolvenz betroffenen Schiffe befanden. Presseberichten zufolge betraf die Insolvenz Warenlieferungen im Wert von 12,4 Milliarden Euro. Die meisten Schiffe sind mittlerweile entladen und die Verzögerungen behoben. Möglich erscheinen negative Auswirkungen für die lokale Wirtschaft, insbesondere für den Handel (Elektronikartikel im Weihnachtsgeschäft) und für die Automobilindustrie.

- 4. wie sich die Auslastung und der Umsatz der Häfen in Baden-Württemberg seit 2001 entwickelt hat;*

Der Güterumschlag der Binnenschifffahrt in Baden-Württemberg ist von ca. 36 Mio. t im Jahr 2001 auf ca. 30 Mio. t im Jahr 2015 zurückgegangen.

5. inwiefern nach ihrer Einschätzung die Verladeinfrastruktur und die Verladekapazitäten in den Häfen auch für die Zukunft ausreichend sind;

Die Binnenschifffahrt erlebt einen Strukturwandel, dieser zeichnet sich durch einen Rückgang im traditionellen Massengütergeschäft (Kohle, Mineralölprodukte) aus. Dem gegenüber steht ein Wachstum im Containertransport, mit diesem geht ein Ausbaubedarf einher. Für den Containertransport bestehen bei Realisierung der derzeit geplanten Ausbauvorhaben, z. B. in den Häfen Mannheim und Stuttgart, für die Zukunft ausreichend Umschlagskapazitäten für Container. Aus Sicht der Landesregierung wünschenswert wären weitere dezentrale Umschlagsanlagen in der Fläche, um der Wirtschaft ein möglichst attraktives Angebot zur Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff zu machen.

6. welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie umzusetzen beabsichtigt, um mehr Güter von der Straße aufs Schiff zu bekommen;

Voraussetzung für eine erfolgreiche Verlagerung von Gütern von der Straße auf das Schiff ist eine leistungsfähige Infrastruktur. Dieses betrifft sowohl die Wasserstraßen, als auch die Häfen. Das Land setzt sich für die Verlängerung der Neckarschleusen für moderne 135 Meter lange Binnenschiffe ein. Hierzu unterstützt das Land den Vorhabenträger Bund durch die Bereitstellung von 15 Stellen Planungspersonal.

Darüber hinaus fördert das Land in Einzelfällen den Bau und die Modernisierung von Umschlagsanlagen in Häfen. Aktuell betrifft dieses vier Vorhaben in Mannheim, Heilbronn und Plochingen.

Gemeinsam mit Rheinland-Pfalz, Hessen und Nordrhein-Westfalen veranstaltet das Land die „Länderkonferenz Rhein“. Die dritte Veranstaltung dieser Reihe fand am 14. November 2016 in Düsseldorf statt. Gemeinsames Ziel der Rheinanliegerländer ist die Förderung der Binnenschifffahrt im Rheinkorridor und die angemessene Berücksichtigung der Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen in der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik des Bundes.

7. mit welchem Zeithorizont sie aktuell für den Ausbau der Wasserstraße Neckar für moderne 135-Meter-Schiffe bis Heilbronn bzw. bis Plochingen rechnet;

Der Bund als Vorhabenträger hat zuletzt für den Ausbau von Mannheim bis Heilbronn einen Zeithorizont bis ca. 2044 angegeben. Für die Verlängerung der Schleusen von Heilbronn bis Plochingen hält der Bund eine Realisierung erst zum Ende des Jahrhunderts für möglich.

Ein derart langer Ausbau ist nach Ansicht der Landesregierung keine zumutbare Perspektive für die Neckarschifffahrt. Das Land wird sich gegenüber dem Bund mit Nachdruck für eine Beschleunigung des Vorhabens einsetzen.

8. welche Initiativen sie ergriffen hat bzw. ergreifen wird, um diesen Zeithorizont deutlich zu verkürzen.

Die Bereitstellung von 15 Stellen Planungspersonal durch das Land war mit der Hoffnung verbunden, das Projekt zu beschleunigen. Leider muss festgestellt werden, dass sich diese Hoffnung nicht erfüllt. Um die Neckarschleusenverlängerung dennoch zügig zum Erfolg zu führen, ist nach Ansicht des Landes dringend erforderlich, dass der Bund das Planungspersonal aufstockt und effizienter einsetzt.

Für die dringend gebotene Beschleunigung des Projekts hat das Land dem Bund vorgeschlagen, zunächst nur eine Schleusenkammer pro Schleuse zu sanieren und diese gleichzeitig zu verlängern. Auf diese Weise lässt sich das Projekt beschleunigen, zudem entsteht schneller ein verkehrlicher Nutzen.

Hermann
Minister für Verkehr