

Antrag

der Abg. Thomas Hentschel und Bernd Mettenleiter u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Güterumschlagplätze in den Häfen mit Beteiligung des Landes

Antrag

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

1. welche Häfen in Baden-Württemberg mit Beteiligung oder in Besitz des Landes betrieben werden und in welcher Rechtsform dies geschieht;
2. wie viel Logistikflächen (Lager- und Umschlagsflächen) derzeit in diesen Häfen zur Verfügung stehen (bitte Darstellung getrennt nach Häfen);
3. wie viele dieser Flächen in diesen Häfen nach ihrer Kenntnis künftig umgewidmet und einer anderen als einer Logistiktutzung zugeführt werden sollen;
4. ob die Landesregierung beabsichtigt, einer Umwidmung von Güterverkehrs- und Logistikflächen in den Häfen in Baden-Württemberg insgesamt entgegenzuwirken;
5. wie hoch die Investitionen des Landes in den Häfen mit Beteiligung oder in Besitz des Landes in den letzten fünf Jahren waren (nach Häfen getrennt);
6. welche Gewinne und Verluste in diesen Häfen in den letzten fünf Jahren erwirtschaftet wurden;
7. welche Fördermittel das Land für den Ausbau und den Betrieb dieser Häfen in Baden-Württemberg gewährt hat;
8. welche Fördermittel des Bundes und der Europäischen Union für den Ausbau oder Erhalt der Häfen mit Beteiligung oder in Besitz des Landes in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren gewährt wurden;

9. wie sie die derzeitige Anbindung und Ausstattung des Hafens Kehl mit Eisenbahninfrastruktur, auch mit Blick auf eine bessere Vernetzung mit dem Hafen Straßburg, beurteilt;
10. welche Möglichkeiten sie sieht, den grenzüberschreitenden Bahnverkehr zwischen den Häfen Kehl und Straßburg insbesondere mit Blick auf die Berechtigungen zum Führen von Lokomotiven und dem Ausbau der Bahninfrastruktur zu vereinfachen;
11. welche Maßnahmen aus dem Handlungsfeld neun des Güterverkehrskonzepts (GKV) des Landes (Binnenschifffahrt) zur Attraktivitätssteigerung des Güterumschlags von der Straße und/oder der Schiene auf das Binnenschiff sich in Umsetzung befinden und wie der Stand der Umsetzung sich derzeit darstellt.

17.2.2023

Hentschel, Mettenleiter, Gericke, Achterberg, Braun,
Joukov, Katzenstein, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, muss eine Verkehrsvermeidung bzw. Verkehrsverlagerung auch im Güterverkehr erfolgen. Die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene und Binnenschiffe gehört zu den zentralen Maßnahmen des Güterverkehrskonzepts des Landes für eine klimafreundliche Mobilität. Dabei sollen vor allem der Raum Lahr, Kehl, Straßburg und der Hafen in Mannheim in den Blick genommen werden. Zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene und Binnenschiffe tragen vor allem Umschlaganlagen und die Schaffung zusätzlicher Zugangspunkte bzw. Terminals bei. Bei freiwerdenden Güterumschlagplätzen und deren künftiger Verwendung in den Häfen von Baden-Württemberg stehen die Bedürfnisse der Vermögensverwaltung und der jeweiligen Stadtverwaltungen zur Umwandlung der frei werdenden Flächen (z. B. für zusätzlichen Wohnraum) dem Erhalt der Umschlagplätze für die Wirtschaft und den Verkehrssektor gegenüber. Mit dem Antrag soll die weitere Entwicklungslinie der Hafennutzung betrachtet werden.

Um die grenzüberschreitende Nutzung der Häfen in Kehl und Straßburg zu optimieren, wäre darüber hinaus ein schienengebundener Güterumschlag zwischen beiden Häfen sinnvoll. Dieser stößt jedoch auf technische Grenzen, da der Umschlag derzeit über die Bahnhöfe Straßburg und Offenburg erfolgen muss. Außerdem wird dieser Umschlag durch die jeweils geltenden Fahrerlaubnisregelungen für Lokführer derzeit erschwert. Insoweit soll geklärt werden, ob es Möglichkeiten einer Verbesserung gibt.

Stellungnahme)*

Mit Schreiben vom 4. April 2023 Nr. VM5-0141.5-27/57/6 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus und dem Ministerium für Landentwicklung und Wohnen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. welche Häfen in Baden-Württemberg mit Beteiligung oder in Besitz des Landes betrieben werden und in welcher Rechtsform dies geschieht;

Der Hafen Mannheim wird durch die Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH (HGM) betrieben. Die GmbH steht zu 100 Prozent in Landes-eigentum.

Der Hafen Kehl wird durch die Hafenverwaltung Kehl – Körperschaft des öffentlichen Rechts betrieben. Träger dieser Körperschaft ist das Land.

2. wie viel Logistikflächen (Lager- und Umschlagsflächen) derzeit in diesen Häfen zur Verfügung stehen (bitte Darstellung getrennt nach Häfen);

Hafen Mannheim:

Der HGM stehen im Mannheimer Hafengebiet 1,620 Mio. m² Freilager- und Umschlagsflächen inklusive Lagergebäude zur Vermietung an Unternehmen zur Verfügung.

Hafen Kehl:

Im Gegensatz zur HGM hat die Hafenverwaltung Kehl einen operativen Geschäftsbetrieb. Sie bewirtschaftet mit eigenem Personal und Umschlagsgerät am Standort Kehl ca. 140 000 m² un- und gedeckte Lagerflächen selbst. Darüber hinaus ist der überwiegende Teil der Hafentflächen mit rund 1,477 Mio. m² an die Hafenanrainer im Zuge von langfristigen Pacht- und Erbbaurechtsverträgen verpachtet.

3. wie viele dieser Flächen in diesen Häfen nach ihrer Kenntnis künftig umgewidmet und einer anderen als einer Logistiktutzung zugeführt werden sollen;

Keine dieser Flächen sollen nach Kenntnis und nach dem Willen der Landesregierung künftig einer anderen als einer Logistiktutzung zugeführt werden.

4. ob die Landesregierung beabsichtigt, einer Umwidmung von Güterverkehrs- und Logistikflächen in den Häfen in Baden-Württemberg insgesamt entgegenzuwirken;

Der Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Häfen in Baden-Württemberg kommt vor dem Hintergrund der Verkehrs- bzw. Transportwende und des Klimaschutzes eine hohe Bedeutung zu, nicht zuletzt auch hinsichtlich der Ansiedelung von Unternehmen, die eine trimodale Infrastruktur benötigen. Im Rahmen der Aufstellung des neuen Landesentwicklungsplanes (LEP) wird die Frage nach einer konkreten Sicherung von Flächen von Güterverkehrs- und Logistikflächen in den Häfen in Baden-Württemberg im Austausch zwischen dem Ministerium für Verkehr und dem Ministerium für Landentwicklung und Wohnen geprüft. Die

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

gegebenenfalls im LEP zu sichernden landesweit bedeutsamen Häfen sind hierfür in einem ersten Schritt auf Basis einheitlicher Kriterien, die für jeden Hafenstandort anwendbar sein müssen, zu definieren. Erst dann kann ein Binnenhafen durch den LEP in seiner Ausdehnung gegenüber kommunalen Bauplanungsinteressen bevorzugt werden. In einem weiteren Schritt sind dann die kommunalen Belange, z. B. die Wohnsiedlungs- oder Freiraumentwicklung, mit ihrem jeweils zukommenden Gewicht einzustellen und gerecht abzuwägen. Dabei muss die große, meist weit über lokale Belange hinausgehende Bedeutung von Hafenflächen in den Blick genommen werden. Die hier für den Wirtschaftsstandort wahrgenommenen zentralen Funktionen in den Häfen werden unter anderem mit der gewünschten Verlagerung von mehr Gütern auf die Wasserstraßen in den kommenden Jahren vermutlich noch weiter zunehmen. Aus Sicht der Landesregierung sollten Hafenflächen vor dem Hintergrund der insgesamt weiterhin stark wachsenden Gütermengen erhalten werden, sodass vorhandene Entwicklungs- und Nutzungspotenziale im Sinne der Wirtschaft und des Klimaschutzes dauerhaft gesichert bleiben.

5. wie hoch die Investitionen des Landes in den Häfen mit Beteiligung oder in Besitz des Landes in den letzten fünf Jahren waren (nach Häfen getrennt);

Hafen Mannheim:

Die Investitionen des Landes in den Hafen Mannheim betragen in den letzten fünf Jahren (2018 bis 2022) insgesamt 10,66 Mio. Euro. Die HGM investierte in diesem Zeitraum insgesamt 2,25 Mio. Euro in den Hafen Mannheim und gab 27,7 Mio. Euro für Instandhaltungen aus.

Hafen Kehl:

Die Investitionen des Landes in den Hafen Kehl betragen in den letzten fünf Jahren insgesamt 7,22 Mio. Euro. Die Hafenverwaltung Kehl investierte in diesem Zeitraum insgesamt 6 Mio. Euro in den Hafen Kehl und gab 5,55 Mio. Euro für Instandhaltungen aus.

Darüber hinaus hat das Land im Jahr 2021 eine trimodale Liegenschaft im Hafengebiet für rund 8 Mio. Euro erworben und der Hafenverwaltung Kehl zur Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt

6. welche Gewinne und Verluste in diesen Häfen in den letzten fünf Jahren erwirtschaftet wurden;

Hafen Mannheim:

Die HGM in Mannheim hat folgende Gewinne erwirtschaftet:

2018:	1,92 Mio. Euro
2019:	0,99 Mio. Euro
2020:	1,45 Mio. Euro
2021:	1,72 Mio. Euro
2022:	1,69 Mio. Euro (vorläufiges Ergebnis)

Hafen Kehl:

Die Hafenverwaltung Kehl hat folgende Gewinne erwirtschaftet:

2018:	1,18 Mio. Euro
2019:	1,21 Mio. Euro
2020:	0,93 Mio. Euro
2021:	1,38 Mio. Euro
2022:	0,90 Mio. Euro (vorläufiges Ergebnis)

7. welche Fördermittel das Land für den Ausbau und den Betrieb dieser Häfen in Baden-Württemberg gewährt hat;

Hafen Mannheim:

Die HGM erhielt im Zeitraum 2018 bis 2022 insgesamt rund 23 000 Euro Fördermittel des Landes für ein E-Auto und zwei E-Lastenräder.

Hafen Kehl:

Im Rahmen der Förderprogramme Elektrifizierung der Landesflotte und Radinfrastruktur wurden rund 42 000 Euro Zuschüsse des Landes für insgesamt acht Maßnahmen bewilligt.

8. welche Fördermittel des Bundes und der Europäischen Union für den Ausbau oder Erhalt der Häfen mit Beteiligung oder in Besitz des Landes in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren gewährt wurden;

Hafen Mannheim:

Die HGM erhielt im Zeitraum 2018 bis 2022 insgesamt 670 000 Euro Fördermittel des Bundes.

Hafen Kehl:

Die Hafenverwaltung Kehl hat im Zeitraum von 2018 bis 2022 keine derartigen Fördermittel erhalten.

9. wie sie die derzeitige Anbindung und Ausstattung des Hafens Kehl mit Eisenbahninfrastruktur, auch mit Blick auf eine bessere Vernetzung mit dem Hafen Straßburg, beurteilt;

Durch einen Rückbau von vorgelagerter Gleisinfrastruktur in den letzten 30 Jahren durch die DB Netz AG ist die Verfügbarkeit von Redundanzstrecken angespannt. Im gleichen Maße ist der Erhalt sowie die Erweiterung von Service-Einrichtungen für effiziente Abläufe und einen attraktiven Schienengüterverkehr notwendig.

Der Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthalten. Vorgesehen ist eine Geschwindigkeitserhöhung auf max. 160 km/h sowie der Neubau einer eingleisigen Verbindungskurve mit niveaugleicher Einbindung in die Rheintalbahn mit max. 180 km/h.

Das Projekt zieht seinen Nutzen vor allem aus der Stärkung des grenzüberschreitenden Personen(fern)verkehrs, weist aber auch Vorteile für den Güterverkehr auf.

Jedoch erfordern die Ausbauten auch Einschränkungen während der Bauzeit und müssen mit allen Beteiligten frühzeitig und umfassend abgestimmt werden. Das Verkehrsministerium steht hierzu unterstützend mit der DB Netz AG in Kontakt.

10. welche Möglichkeiten sie sieht, den grenzüberschreitenden Bahnverkehr zwischen den Häfen Kehl und Straßburg insbesondere mit Blick auf die Berechtigungen zum Führen von Lokomotiven und dem Ausbau der Bahninfrastruktur zu vereinfachen;

Die Vorschriften zur Interoperabilität betreffen europäische Vorgaben, die in Bundesrecht umgesetzt werden. Die Landesregierung wird sich gegenüber dem Bund für die Prüfung angemessener Erleichterungen und weiterer Abstimmungen insbesondere mit den französischen Behörden einsetzen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

11. welche Maßnahmen aus dem Handlungsfeld neun des Güterverkehrskonzepts (GKV) des Landes (Binnenschifffahrt) zur Attraktivitätssteigerung des Güterumschlags von der Straße und/oder der Schiene auf das Binnenschiff sich in Umsetzung befinden und wie der Stand der Umsetzung sich derzeit darstellt.

Das Handlungsfeld 9 „Binnenschifffahrt“ stellt stark auf Vernetzungsaktivitäten ab. Diese finden sich auch in Handlungsfeld 1 „Netzwerk nachhaltiger Güterverkehr“ wieder, allerdings verkehrsträgerübergreifend. Der Güterverkehrskongress, der am 26. Oktober 2022 ausgerichtet wurde, zielte daher auf die Umsetzung beider Handlungsfelder ab. Es wurde ein eigener Fachvortrag zum Thema Binnenschifffahrt eingeplant und der trimodale Güterumschlag wurde bei der Podiumsdiskussion intensiv erörtert. Die an die Podiumsdiskussion anschließende Vernetzungsmöglichkeit wurde vom Fachpublikum allgemein sehr positiv wahrgenommen. Das Land begleitet und unterstützt darüber hinaus den Auf- und Ausbau von Hafeforen zur Bündelung von Interessen und zur Intensivierung der lokalen und regionalen Vernetzung der Binnenschifffahrt mit anderen Bereichen und Akteuren in Güterverkehr und Logistik. Ein erstes Hafenforum wurde am 24. Oktober 2022 im Hafen Heilbronn unter Mitwirkung von Herrn Verkehrsminister Hermann MdL durchgeführt. Mit der Länderkonferenz Rhein findet in diesem Jahr eine länderübergreifende wasserstraßenspezifische Veranstaltung zur Vernetzung und Bündelung der Interessen zur Förderung des Verkehrsträgers Wasserstraße statt. Darüber hinaus sind weitere Hafeforen geplant.

Zu dem Thema Schutz der Hafенflächen gegen logistikfremde Flächennutzungen wird auf Frage 4 verwiesen.

Hermann
Minister für Verkehr