



## **Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Anette Langner und Thomas Rother (SPD)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

### **TEN-Projekte: Auswirkungen auf Seehäfen in Schleswig-Holstein**

Vorbemerkung der Fragesteller:

Vor dem Hintergrund der Berichterstattung in den Lübecker Nachrichten vom 01.12.2011, „EU-Projekt: Rostocker Hafen hängt Lübeck ab“ richten wir folgende Fragen an die Landesregierung:

1. In welcher Weise und in welchem Umfang ist die Landesregierung in die Erstellung der im LN-Artikel genannten Studie, die im Auftrag der EU-Kommission für ein TEN-Konzept für Seehäfen erstellt wird, einbezogen worden?

Die Europäische Kommission hat 2009 mit der Vorlage eines Grünbuchs einen Konsultationsprozess zur Überarbeitung der bisherigen TEN-V-Politik eingeleitet. Auf der Basis dieses Prozesses hat die Europäische Kommission eine Arbeitsunterlage erstellt. Inhaltlicher Schwerpunkt war eine neue Strukturierung der Verkehrsnetze in zwei Ebenen: das Kernnetz und das Gesamtnetz.

In diesem Prozess und auch bei der anschließenden Bewertung des Konsultationspapiers (KOM 2010/212/7) ist die Landesregierung im Rahmen des Bundesrats-Verfahrens beteiligt worden.

Bei der Erstellung der Hafenstudie und der Festlegung der Kriterien für das Kernnetz wurde die Landesregierung jedoch nicht eingebunden. Die Hafenstudie wurde im Rahmen der TEN-Revision von der Europäischen Kommission in Auftrag gegeben. Inwieweit die Europäische Kommission den Vorschlägen der Hafenstudie folgt, ist noch offen.

2. Hat die Landesregierung zu irgendeinem Zeitpunkt gegenüber der EU Stellung zu den Ergebnissen der Studie genommen? Falls ja, in welcher Weise und mit welchem Inhalt?

Nein. Die Landesregierung hat zunächst gegenüber dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 24. Februar 2011 eine Aufnahme des Lübecker Hafens in das Kernnetz eingefordert. Parallel sind die schleswig-holsteinischen Abgeordneten des Europäischen Parlaments mit der Bitte um Unterstützung angeschrieben worden. Darüber hinaus soll ein Gespräch mit Vertretern der Europäischen Kommission erfolgen.

3. Sofern die Landesregierung in die Erstellung der Studie nicht einbezogen war: Wie soll künftig sichergestellt werden, dass in wichtigen Fragen für schleswig-holsteinische Unternehmen eine wirksame Interessenvertretung für unser Bundesland auf EU-Ebene erfolgt?

Die Überarbeitung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist noch nicht abgeschlossen. Erarbeitet wurde zunächst ein Vorschlag für ein Kernnetz. Die Beteiligung der Landesregierung ist im Bundesratsverfahren sichergestellt. Die Unternehmen und Unternehmensverbände hatten in den Konsultationsverfahren der Europäischen Kommission Gelegenheit, sich zur künftigen TEN-V-Politik zu äußern.

4. Für wann rechnet die Landesregierung mit einer Neu-Ausrichtung der TEN-Projekte?

Die überarbeiteten TEN-V-Leitlinien sollen zur Jahresmitte 2011 als Entwurf der Europäischen Kommission vorgestellt werden.

5. Welche Folgen hätte die beschriebene Veränderung der TEN-Netze für Schleswig-Holstein und insbesondere die Lübecker Häfen und den Kieler Hafen? Welche Veränderungen in den Fördermöglichkeiten für Hafeninvestitionen und Hinterlandanbindungen würden sich ergeben können?

Die Häfen Lübeck und Kiel bleiben entsprechend des Beschlusses der Europäischen Kommission vom 07.07.2010 und auch nach neueren Planungen der Europäischen Kommission im Gesamtnetz Bestandteil der transeuropäischen Netze und damit förderfähig im Rahmen des TEN-Förderprogramms. Allerdings soll auch die TEN-Förderung neu strukturiert werden.

Die Hafeninvestitionen können danach auch weiterhin aus Mitteln des Zukunftsprogramms Wirtschaft (ZPW) gefördert werden, und zwar mit einer höheren Förderquote (i. d. R. 50% bei Hafeninfrastrukturförderungen) als sie für die prioritären TEN-V-Vorhaben möglich ist. Dort sind folgende Förderquoten festgelegt:

- für grenzüberschreitende prioritäre TEN-Projekte bis max. 30 %,
- für übrige prioritäre Projekte bis max. 20%,
- für übrige TEN-Projekte bis max. 10%,
- für Studien/Gutachten bis max. 50%.

Da weder für Lübeck noch für Kiel nach TEN förderfähige Projekte in den Häfen bekannt sind und neue Projekte günstiger aus dem ZPW gefördert werden können, ist mit keinen relevanten Auswirkungen bei einer Nichtaufnahme in das Kernnetz auf die Häfen zu rechnen.

6. Wie ist die in den Lübecker Nachrichten zitierte Äußerung von Minister de Jager zu verstehen: „Für Schleswig-Holstein war nicht zu erwarten, dass neben der festen Fehmarn-Belt-Querung auch noch Häfen im Kernnetz berücksichtigt werden.“.

Bezieht sich dies auf die Veränderung der Ladungsmengen?  
falls ja, von welchem Rückgang geht der Minister aus?

Die Äußerung von Herrn Minister de Jager beruht nicht auf der Annahme veränderter Ladungsmengen. Hintergrund der Aussage ist, dass die EU ursprünglich nur insgesamt zwei deutsche Häfen, darunter keine Ostseehäfen, in das Kernnetz aufnehmen wollte. Deshalb war nicht anzunehmen, dass Schleswig-Holstein neben der festen Fehmarnbeltquerung mit weiteren Hinterlandanbindungen (die über Lübeck führen) berücksichtigt werden würde. Gleichwohl hat sich die Landesregierung für die Aufnahme Lübecks in das Kernnetz eingesetzt (s. Antwort zu Frage 2).

7. Welche Auswirkungen hat dies auf die Entwicklungschancen für die Lübecker Häfen und den Kieler Hafen?

Siehe Antwort zu Frage 5.