

### Kleine Anfrage mit Antwort

#### Wortlaut der Kleinen Anfrage

des Abgeordneten Dr. Manfred Sohn (LINKE), eingegangen am 04.02.2010

#### Graben die Mittelmeerhäfen dem JadeWeserPort und der Y-Trasse das Wasser ab?

Die *Hannoversche Allgemeine Zeitung (HAZ)* berichtete am 1. Februar 2010, Seite 23, dass für den viergleisigen Ausbau der Gütertrasse Karlsruhe–Basel - dem nach diesem Bericht wichtigsten Bahnprojekt in Deutschland - die Realisierungskosten um ein Drittel über den bisher veranschlagten liegen sollen. In nur sieben Jahren seien demnach die Kosten für das Bahnprojekt um fast 70 % gestiegen.

Der rasche Ausbau der Gütertrasse zwischen den Nordseehäfen und dem Mittelmeer habe der *HAZ* zufolge für Verkehrsexperten oberste Priorität. Kaum eine Strecke würde so stark von Frachtzügen beansprucht. Darüber hinaus habe Deutschland in einer Regierungsvereinbarung mit der Schweiz den viergleisigen Ausbau der Strecke Karlsruhe–Basel verbindlich zugesagt.

Während die Schweiz ihre Bahntunnel unter Hochdruck ausbaue, gebe es nach Mitteilung der *HAZ* auf deutscher Seite nicht einmal eine gesicherte Finanzierung. Für die Deutsche Bahn AG, die alle Schienenprojekte plane und umsetze, stehe der Ausbau Karlsruhe–Basel sogar zur Disposition, falls Bundesfinanzminister Dr. Wolfgang Schäuble (CDU) wegen der Rekordverschuldung den Bundesverkehrssetat kappe. Das wiederum belegten nach Darstellung der *HAZ* die „geheime Streichliste“ der Deutsche Bahn AG und der „Gesprächsleitfaden“, mit dem Bahn-Chef Rüdiger Grube den neuen Bundesverkehrsminister über die „massive Unterfinanzierung“ des Bundesverkehrswegeplans informiert habe. Die Deutsche Bahn AG sieht demzufolge für zwölf Projekte - darunter die Y-Trasse zwischen Bremen und Hamburg nach Hannover - „keine Realisierungschance bis 2025“.

Die Kostenexplosion beim Ausbau der Trasse Karlsruhe–Basel macht daher die Realisierung der Y-Trasse offenkundig noch fragwürdiger und erschwert die Hinterlandanbindung der niedersächsischen Häfen, insbesondere des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven.

Während der 32. Plenarsitzung des Niedersächsischen Landtags am 20. Februar 2009 erklärte die damalige Landtagsabgeordnete Gesine Meißner (FDP) zum Antrag der Regierungskoalition „Eine Region stellt sich vor: Erwartungen aus Niedersachsen an das neue Europäische Parlament“, Drs. 16/888, auf eine Kurzintervention des Abgeordneten Dr. Manfred Sohn (LINKE), ob sie sich als künftige Abgeordnete des Europaparlaments auch für den Ausbau der Mittelmeerhäfen einsetzen wolle, Folgendes: „Herr Dr. Sohn, es ist richtig, ich habe von den Mittelmeerhäfen gesprochen. Denn ich meine, wir dürfen nicht Protektionismus betreiben und dürfen nicht nur an Niedersachsen denken. Im Europäischen Parlament muss man generell an die Entwicklung Europas und an die Erfordernisse denken. Aber natürlich werde ich künftig als Europaabgeordnete aus dieser Region, wenn ich gewählt werde, darauf achten, dass niedersächsische Interessen vertreten werden. Da sind wir tatsächlich bei den Häfen im Verbund mit anderen nördlichen Ländern sehr gut aufgestellt. Das sollten wir auch weiter ausbauen.“

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie mit Blick auf die Landkarte mögliche Konsequenzen aus dem vorrangigen Ausbau der Bahn hinterlandanbindung der Mittelmeerhäfen, wie Marseille und Genua, für die Auslastung der Nordseehäfen in Deutschland, darunter des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven?

2. Wie hoch schätzt die Landesregierung die Wahrscheinlichkeit ein, dass sich künftig die Industrien nicht nur der Schweiz, sondern auch der süddeutschen Bundesländer bis in den Rhein-Main-Raum hinein nach dem Ausbau der Verbindung Karlsruhe–Basel und bei weiterhin mangelhafter Ertüchtigung der Hafenhinterlandanbindung Norddeutschlands auf die Mittelmeerhäfen orientieren?
3. Teilt sie die 2009 geäußerte Ansicht der heutigen Abgeordneten des Europaparlaments, Gesine Meißner, man dürfe mit Blick auf die Mittelmeerhäfen „nicht nur an Niedersachsen denken“?
4. Was tut sie, um den drohenden Nachteil niedersächsischer Häfen gegenüber den Mittelmeerhäfen zu kompensieren?
5. Welche Konsequenzen sieht die Landesregierung angesichts der absehbaren Konzentration der Bundesmittel auf den Ausbau der Trasse Karlsruhe–Basel und gleichzeitig der Rekordverschuldung des Bundeshaushaltes, die viele Projekte des Bundesverkehrswegeplans finanziell infrage stellt, für die weitere Vorbereitung und Realisierung der Y-Trasse, zumal aus dem Papier der Deutsche Bahn AG, das der HAZ vorliegt, hervorgehen soll, dass dieses Bahnprojekt nicht vor dem Jahr 2025 in Betrieb genommen werden könne?
6. Wie wird sie sich gegenüber der Bundesregierung und im Bundesrat hinsichtlich der Priorität des Ausbaus der Trasse Karlsruhe–Basel im Vergleich zur Realisierung der Y-Trasse verhalten?

(An die Staatskanzlei übersandt am 11.02.2010 - II/721 - 581)

#### **Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- Z3-01424/0020/0581/JWB  
(40-21.25) -

Hannover, den 25.03.2010

Der Fragesteller geht in seinem Vorspann von völlig falschen Annahmen aus. Die bedeutendsten Containerhäfen liegen in der sogenannten Nordrange. Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und Bremerhaven führen hier die Liste der größten europäischen Containerhäfen an. Erst im Weiteren folgen Mittelmeerhäfen wie Gioia Tauro oder Genua. Entsprechend groß ist der Einzugsbereich der nordeuropäischen Häfen der Nordrange, der bis in die Schweiz und Norditalien reicht, während umgekehrt die Bedeutung der Mittelmeerhäfen kaum über die Schweiz nach Norden hinausgeht.

Entsprechend hat der Ausbau der Bahnstrecke Karlsruhe–Basel seine größte Bedeutung für die Hinterlandanbindung der sogenannten ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen). Für Teile der Warenströme aus den deutschen Nordseehäfen wirkt sich auch dieser Bahnausbau im Sinne einer Verbesserung der Hinterlandanbindung Richtung Süddeutschland und der Schweiz positiv aus. Allerdings sind die größten Warenströme von Hamburg und Bremerhaven nach Ost- und Südosteuropa ausgerichtet. Von daher geht für diese Häfen und den künftigen Tiefwasserhafen Wilhelmshaven von der Y-Strecke die bedeutendste Verbesserung im Hafenhinterlandverkehr aus. Entsprechend wird diese auch vom Land Niedersachsen mit Hochdruck verfolgt.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Ein Ausbau der Hinterlandanbindung des Hafens Marseille kann nicht festgestellt werden. Bezüglich des Hafens Genua wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Im Übrigen haben die Mittelmeerhäfen in den vergangenen fünf Jahren Marktanteile an die Häfen der Nordrange verloren.

Zu 2:

Die Landesregierung geht nicht von einer künftigen mangelhaften Ertüchtigung der Hafenhinterlandanbindungen Norddeutschlands aus. Neben der Anbindung des JadeWeserPort durch Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven und der Planung der Y-Strecke verweist die Landesregierung auf den geplanten Ausbau der Knoten Bremen und Hamburg. Sie ergreift ferner ergänzend Maßnahmen zum Ausbau von Nebenstrecken der nicht bundeseigenen Eisenbahnen und unterstützt das Wachstumsprogramm der DB, mithilfe dessen weitere Strecken Richtung Rhein/Ruhr und Ostdeutschland ausgebaut werden sollen. Eine stärkere Orientierung auf Mittelmeerhäfen ist daher nicht zu erwarten.

Zu 3:

Die in der Frage zitierte Aussage ist offensichtlich aus dem Zusammenhang gerissen und wird vom Fragesteller im Vorspann auch umfassend zitiert. Die Landesregierung vertritt selbstverständlich die niedersächsischen Interessen, ohne jedoch die Entwicklungen in anderen Teilen Europas außer Acht zu lassen.

Zu 4:

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

Zu 5:

Die Landesregierung sieht derzeit keine Konzentration auf ein einziges Bahnprojekt zwischen Karlsruhe und Basel. Sie setzt sich vehement für die unter der Antwort zu Frage 2 genannten Projekte ein, namentlich auch für die Y-Strecke. Nach der Sicherstellung der Planungskosten Ende vergangenen Jahres durch den Bund geht sie von einer zügigen Planung aus, sodass eine Inbetriebnahme der Strecke im Jahr 2020 möglich erscheint.

Zu 6:

Eine Bundesratsbehandlung des Ausbaus der Strecke Karlsruhe–Basel steht derzeit nicht an.

Jörg Bode