

Große Anfrage

**der Abgeordneten Karl Schwinke, Ingo Egloff, Andrea Rugbarth, Elke Badde,
Arno Münster, Wolfgang Rose (SPD) und Fraktion vom 14.12.10**

und Antwort des Senats

Betr.: Für eine verlässliche Hafenpolitik: Keine weiteren Verzögerungen bei der Elbvertiefung – Infrastrukturprojekte im Hafen voranbringen – Planungsdaten endlich vorlegen

Der Hafen ist das Herzstück Hamburgs. Er ist nicht nur einer der zentralen Wachstumsmotoren der Hamburger Wirtschaft, sondern als Logistikkreuzung zudem von nationaler Bedeutung. Für die Metropolregion, also auch für Teile Schleswig-Holsteins und Niedersachsens ist der Hafen wichtiger Arbeitgeber – 165.000 Menschen sind direkt oder mittelbar in der Hafenwirtschaft beschäftigt.

Leider gefährdet der Senat durch sein zögerliches Handeln, widersprüchliche Aussagen zur Elbvertiefung und sein mangelndes Engagement im Bund die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens.

In der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise, die zu erheblichen Einbrüchen im Seegüterverkehr und im Umschlag der Häfen geführt hat, fiel der Rückgang beim Containerumschlag im Hamburger Hafen weitaus dramatischer aus als in anderen Häfen der Nordrange – Hamburg fiel bei den Umschlagszahlen hinter Antwerpen zurück, andere Häfen wie Zeebrügge konnten aufholen. Dies hing unter anderem auch damit zusammen, dass in Hamburg zu spät auf die veränderte Situation reagiert wurde, zum Beispiel bei der Anpassung der Hafengebühren. Dem Senat fehlt es an einem klaren Bekenntnis zum Hafen und dem entsprechenden Gestaltungswillen, der dringend vonnöten wäre.

Der Hamburger Hafen steht in den nächsten zehn – 15 Jahren vor großen Herausforderungen, für die jetzt die richtigen Weichenstellungen vorgenommen werden müssen. Die jüngste Studie des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik sieht beachtliche Wachstumspotenziale. Bis zum Jahr 2025 könnten 296 Millionen Tonnen umgeschlagen werden, allein im Containersegment wäre ein Umschlag von 30,6 Millionen TEU realisierbar. Allerdings müssen hierfür die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden: Eine zügige Fahrrinnenanpassung der Elbe auf 14,50 m, der Ausbau der Infrastruktur im Hafen und der Hafenhinterlandanbindungen. Trotz jahrelanger Planungen gibt es zur Fahrrinnenanpassung nach wie vor keinen verlässlichen Zeitplan. Immer wenn alle Bedenken endlich ausgeräumt zu sein scheinen, werden die Termine für Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn wieder infrage gestellt – wie durch die jüngsten Äußerungen aus Niedersachsen. Die Hafenwirtschaft ist durch diese Entwicklung tief verunsichert und braucht endlich verlässliche Planungsdaten.

Dies gilt auch für den Ausbau der Infrastruktur im Hafen und der Frage, wie sich dessen Kosten in Zukunft verteilen werden. Die Hamburg Port Authority (HPA) arbeitet mit der Unterstützung mehrerer Beratungsfirmen seit mehr als einem Jahr an einem neuen Hafenentwicklungsplan 2010 – 2015. Dieser liegt der Bürgerschaft aber immer noch nicht vor, obwohl dies ursprünglich spätestens im Sommer 2010 der Fall sein sollte (vergleiche Drs. 19/6031). Auch die Hafenwirtschaft wurde bisher nur äußerst unzureichend an der Entwicklung beteiligt. Der Senat war auf Nachfragen nicht bereit, zumindest Zwischenergebnisse zu veröffentlichen und diese sowohl einer parlamentarischen Beratung zugänglich zu machen, als auch der Hafenwirtschaft die Möglichkeit zu geben, ihre Vorschläge frühzeitig einzubringen. Die SPD-Fraktion hatte ihre Anforderungen an einen Hafenentwicklungsplan daher im September diesen Jahres in einem Antrag formuliert. Wir dürfen uns in diesen wichtigen Zukunftsfragen keinen Stillstand erlauben. Die Daten und Vorschläge müssen auf den Tisch und die Maßnahmen vorangebracht werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Inzwischen gibt es wohl einen Senatsbeschluss für einen neuen Hafenentwicklungsplan, der einzelnen Verbänden zugeleitet wurde.*
 - a. *Wann hat der Senat hierzu einen Beschluss gefasst beziehungsweise einen entsprechenden Planungsentwurf beschlossen?*

Der Senat hat am 21. Dezember 2010 den Entwurf des Hafenentwicklungsplans zur Kenntnis genommen und beschlossen, ihn den einschlägigen Verbänden zur Stellungnahme zuzuleiten.

- b. *Welche Verbände, Institutionen und Unternehmen wurden bisher in welcher Weise und zu welchem Zeitpunkt an der Entwicklung des Hafenentwicklungsplans 2010 – 2015 beteiligt?*

Folgenden Verbänden und Institutionen wurde schriftlich angeboten, zum Entwurf des Hafenentwicklungsplans Stellung zu nehmen:

- AGA Unternehmensverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistung e.V.
- Brunsbüttel Ports GmbH
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Hamburg e.V.
- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.
- Deutsches Seeverladerkomitee im Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
- Deutscher Gewerkschaftsbund Hamburg
- Flussgebietsgemeinschaft Elbe
- Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.
- Glückstadt Port GmbH & Co. KG
- Hafenbetriebs GmbH & Co. KG (Hafen Stade-Bützfleth)
- Hafenslotsenbrüderschaft Hamburg
- Hafentechnische Gesellschaft e.V.
- Hamburg Hafen Marketing e.V.
- Handelskammer Hamburg
- Industriegewerkschaft Metall – Bezirk Küste
- INDUSTRIEVERBAND HAMBURG E.V.
- Logistik-Initiative Hamburg e.V.
- Naturschutzbund Deutschland - Landesverband Hamburg e.V.

- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG - Niederlassung Cuxhaven
- Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.
- Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft - Landesbezirk Hamburg
- Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
- Verband Deutscher Reeder
- Verband Deutscher Schiffsausrüster e.V.
- Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V.
- Verein Hamburger Spediteure e.V.
- Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e. V.
- Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.
- Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
- WWF World Wide Fund For Nature Deutschland - Internationales WWF-Zentrum für Meeresschutz
- Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

c. *Welche Vorschläge wurden vonseiten der beteiligten Verbände, Institute und Unternehmen eingebracht und wie haben diese Eingang in den Hafenentwicklungsplan gefunden?*

Bisher keine.

d. *Wann wird das jetzige Beteiligungsverfahren abgeschlossen sein?*

Die Stellungnahmefrist ist der 18. Februar 2011.

e. *Warum liegt der Plan der Bürgerschaft nach wie vor nicht vor, und wann wird er ihr zugeleitet?*

Die Erarbeitung des Hafenentwicklungsplans ist noch nicht abgeschlossen. Nach Abschluss der Verbändebeteiligung ist beabsichtigt, eine zweite Senatsbefassung durchzuführen und den Hafenentwicklungsplan anschließend der Bürgerschaft zur Kenntnis zu geben.

2. *Beabsichtigt der Senat wegen der Dringlichkeit der Maßnahmen und vor dem Hintergrund der zeitlichen Enge, unverzüglich zumindest seine bisherigen Überlegungen, die den zugrunde liegenden Studien und die von McKinsey entwickelten verschiedenen Szenarien zu veröffentlichen, um die Diskussion um die Hafenentwicklung voranzubringen?*

Wenn nein, warum nicht?

Die Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025 wurde bereits veröffentlicht (www.hamburg-port-authority.de).

Im Übrigen: Nein. Der Hafenentwicklungsplan ist als Strategieplan nur in seiner Gesamtheit und nach Fertigstellung aussagekräftig. Dies gilt auch für die Ergebnisse der strategischen Beratung durch McKinsey & Company, Inc. (McKinsey), deren Zweck es war, die HPA bei weiterführenden Überlegungen zur Hafenentwicklung zu unterstützen. Im Übrigen siehe Drs. 19/4388.

3. *Welche globalen mittel- und langfristigen Trends aus den Bereichen Ökonomie, Ökologie, Technologie, Energiewirtschaft und Demografie hat die Beratungsfirma McKinsey im Auftrag der HPA analysiert?*

Bei den von McKinsey untersuchten Trends handelt es sich um die Verschiebungen bei der globalen Arbeitsteilung und den damit verbundenen Güterströmen, die Erhöhung der globalen Konsumnachfrage und die Verlagerung der globalen Nachfrage-schwerpunkte, den Ausbau und die Finanzierung der weltweiten Hafen- und Verkehrsinfrastruktur, die wachsende Bedeutung von Umweltschutz und Energieeffizienz, die Zunahme von Digitalisierung und Datenintegration durch technologische Entwicklung sowie die Beeinflussung der Transportkette durch erhöhte Sicherheitsanforderungen.

4. *Welche wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen im weltweiten Gütertransport über See ergeben sich aus Sicht des Senats daraus?*
5. *Welche Chancen und Risiken ergeben sich daraus für Hamburg als Hafen und logistisches Zentrum?*

Die Umschlagspotenzialprognose zeigt für den Hamburger Hafen ein erhebliches Umschlags- und Wachstumspotenzial auf. Es ergibt sich die Chance, den Hamburger Hafen als industrieverbundenen Universalhafen mit Containerschwerpunkt zu stärken und weiterzuentwickeln. Gleichwohl bestehen für den Hamburger Hafen auch Risiken, wozu insbesondere das weltwirtschaftliche Umfeld zählt sowie die Entwicklung der Wettbewerbssituation zwischen den Häfen. Im Übrigen hat sich der Senat hiermit nicht befasst.

6. *Welche infrastrukturellen Voraussetzungen werden notwendig, damit Hamburg die sich bietenden Chancen für nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung nutzen kann?*
 - a. *Welche Projekte der lokalen öffentlichen Infrastruktur – Straße, Eisenbahn, Binnenschifffahrt – werden für die nächsten fünf Jahre für erforderlich gehalten? Welche Notwendigkeiten ergeben sich darüber hinaus längerfristig?*
 - b. *Welche Projekte der regionalen Infrastruktur – Straße, Eisenbahn, Binnenschifffahrt – werden für die nächsten fünf Jahre für erforderlich gehalten? Welche Notwendigkeiten ergeben sich darüber hinaus längerfristig?*
 - c. *Welche Projekte der speziellen Infrastruktur werden die nächsten fünf Jahre für erforderlich gehalten? Welche Notwendigkeiten ergeben sich darüber hinaus längerfristig?*
 - d. *Welche Infrastrukturprojekte in der Verantwortung des Bundes werden für notwendig gehalten und wie werden deren Realisierungsmöglichkeiten eingeschätzt?*

Um bestehende Wachstums- und Beschäftigungschancen zu nutzen, muss im Bereich der allgemeinen Infrastruktur durch geeignete Unterhaltungs- und Ausbauinvestitionen insbesondere in den Bereichen Flächen und Verkehr sichergestellt werden, dass der Hafen in seiner Wettbewerbsfähigkeit gestärkt wird und langfristig leistungs- und angebotsfähig bleibt.

Die Bedarfe zur Verbesserung der Seehafenhinterlandanbindungen in Norddeutschland in Verantwortung des Bundes manifestieren sich vor allem in der sogenannten Ahrensburger Liste, der 2008 in Ahrensburg von den für Wirtschaft und Verkehr zuständigen Ministern/Senatoren der norddeutschen Küstenländer beschlossenen Infrastrukturbedarfsliste. Diese Liste ist auch Basis der gemeinsamen Gespräche der Ministerpräsidenten/Bürgermeister der norddeutschen Küstenländer mit dem Bundesverkehrsminister gewesen. Die Dringlichkeit der Realisierung ist für alle Projekte der Liste mit unmittelbarem Bezug zum Hamburger Hafen weiterhin gegeben. Mit Blick auf die große Revision der „Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes“ hat die genannte Konferenz sich ferner 2009 auf eine Reihe von grenzüberschreitenden Schienenkorridoren zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen der norddeutschen Seehäfen verständigt und diese in die nationale und europäische Diskussion eingebracht. Im Übrigen siehe die Antwort des Senats auf die Große Anfrage Drs. 19/3645 „Wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung des Hamburger Hafens“ sowie Drs. 18/7731.

Der Begriff „spezielle Infrastruktur“ ist nicht bekannt.

7. *Welche Finanzbedarfe werden kurz- und mittelfristig für die unter 6. dargestellten Infrastrukturprojekte erwartet?*

Zu den voraussichtlichen Finanzbedarfen für Investitionen in die allgemeine Hafeninfrastruktur, die den Verkehrsbereich umfasst, siehe Drs. 19/7730.

Soweit es sich um Maßnahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) handelt, wird hinsichtlich der Kosten auf die Angaben im Rahmen der BVWP 2003 sowie auf die Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen verwiesen (Stand: Nov. 2010; abrufbar unter http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Infrastrukturplanung/infrastrukturplanung_node.html).

Bei Straßenbauprojekten, die sich unmittelbar auf Hamburger Staatsgebiet befinden, sind die Haushaltsunterlagen noch nicht beziehungsweise noch nicht abschließend vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) genehmigt. Im Übrigen siehe die Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft Drs. 19/2471 (Ausbau A 7 inklusive städtebaulicher Ergänzungen; 3. März 2009), Drs. 19/2639 (Bericht über Bundesfernstraßenbau in Hamburg; 24. März 2009) und Drs. 19/5475 (Sachstand Hafenspange; Änderung der Linienbestimmung; 23. Februar 2010).

8. *Wie soll die erforderliche Infrastruktur im Hafen nach den Vorstellungen des Senats zukünftig finanziert werden? Welchen Anteil erwartet der Senat von den Unternehmen und Nutzern des Hamburger Hafens und wie soll dieser erbracht werden?*

Es ist vorgesehen, die allgemeine Hafeninfrastruktur auch weiterhin mit öffentlichen Mitteln der Freien und Hansestadt Hamburg zu finanzieren. Die nutzerspezifische Infrastruktur wird auch weiterhin durch Mieten und Nutzungsentgelte finanziert, die von im Hafen tätigen Unternehmen zu entrichten sind.

9. *Welche sonstigen Finanzierungsquellen sollen zukünftig nach Vorstellung des Senats für welche Aufgaben und Projekte herangezogen werden?*

Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.

10. *Steht der Zeitplan für die Fahrrinnenanpassung der Elbe, sodass sich die Hafenvirtschaft in ihren Investitionsplanungen darauf verlassen kann? Wie sieht dieser genau aus? Wann ist insbesondere mit dem Planfeststellungsbeschluss zu rechnen? Wann wird Baubeginn sein?*

Der Bund und Hamburg rechnen derzeit mit einem Planfeststellungsbeschluss noch in 2011. Sofern er vollziehbar ist, wird mit einem Baubeginn Ende 2011 gerechnet. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich 21 Monate. Im Übrigen siehe Drs. 19/6979.

- a. *Sind die Bedenken aus Niedersachsen inzwischen endgültig ausgeräumt?*

Die Planfeststellungsbehörden erörtern derzeit die einvernehmensrelevanten Fragestellungen mit den zuständigen Stellen Niedersachsens.

- b. *Gibt es die schriftliche Zusage aus Niedersachsen, keine Einwände gegen die Planfeststellung zu erheben?*

Wenn nein, wann wird diese erteilt?

Nein. Mit einer derartigen schriftlichen Zusage Niedersachsens vor Erteilung des Einvernehmens zum Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses ist nicht zu rechnen.

- c. *Ist in Zukunft mit abgestimmten Aussagen zwischen dem Bund und den an der Fahrrinnenanpassung beteiligten beziehungsweise von ihren Auswirkungen betroffenen Bundesländern zu rechnen, um die Hafenvirtschaft nicht weiter zu verunsichern?*

Die wesentlichen Eckpunkte der öffentlichen Kommunikation zum Projekt wurden und werden auch weiterhin zwischen dem Bund und Hamburg abgestimmt. Es gilt weiterhin die mit Pressemitteilung vom 9. November 2011 skizzierte Zeitplanung. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat mit Brief vom 14. Dezember 2010 an den Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit bekräftigt, dass er am Ziel eines Baubeginns Ende 2011 festhält. Im Übrigen hat Hamburg keinen Einfluss auf die öffentlichen Äußerungen von Vertretern des Bundes.

- d. *Liegen inzwischen alle erforderlichen Zustimmungen aus der EU vor?*

Wenn nein, warum nicht und wann wird dies der Fall sein? Kommt es durch fehlende Zustimmungen zu weiteren Verzögerungen bei der Fahrrinnenanpassung?

Wenn ja, in welchem Umfang?

Nein.

Der EU-Kommission sind die erforderlichen Unterlagen Ende Dezember 2010 zugeleitet worden. Es ist derzeit nicht absehbar, ob durch die Befassung der EU-Kommission weitere Verzögerungen drohen.

- e. *Wie haben sich die Kosten der Planfeststellung durch immer neue Verzögerungen, Prüfungen, Verfahren und Gutachten gegenüber den ursprünglich veranschlagten Kosten erhöht?*

Die Kosten der Planfeststellung (ausgedrückt in Gebührenbescheiden) werden sich voraussichtlich geringfügig erhöhen. Die genaue Kostenveränderung lässt sich derzeit noch nicht genau beziffern.

11. *Wie geht es Monate nach Abschluss des Markterkundungsverfahrens zum Central Terminal Steinwerder (CTS) mit den Planungen im Mittleren Freihafen weiter? Wann ist mit dem Planfeststellungsverfahren für das Areal und der europaweiten Ausschreibung zu rechnen?*

Die Planungen sind noch nicht abgeschlossen.

12. *Die Unterbringung von Baggergut bereitet zunehmend Schwierigkeiten, da die Unterbringung durch nur noch begrenzte Ablagerungskapazitäten in Hamburg nicht mehr gesichert ist. Wie soll künftig sichergestellt werden, dass die erforderlichen Baggerarbeiten im Hamburger Hafen ungehindert ausgeführt werden können?*

Zur Unterbringung höher belasteter Elbesedimente an Land ist der Bau einer dritten Baggergutdeponie in Hamburg erforderlich. Daneben ist die Umlagerung gering belasteter Sedimente im Gewässer weiterhin ein unverzichtbarer Bestandteil des Sedimentmanagements. Im Übrigen siehe Drs. 18/6207.

13. *Welche Rolle soll die HPA zukünftig einnehmen?*

- a. *Soll sie eigenständig am Markt agieren?*
b. *Wenn ja, wie wird sich dabei ihr Verhältnis zu den privaten Hafenernehmen gestalten?*

Die Hamburg Port Authority handelt als Anstalt öffentlichen Rechts eigenständig im Rahmen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority (HPA). Hier werden Aufgaben und das Verhältnis der HPA zu Hafenernehmen beschrieben. Im Übrigen siehe Drs. 18/2332 und 19/3059.

14. *Wie gestaltet sich bisher die Zusammenarbeit durchaus konkurrierender Häfen in Norddeutschland?*

- a. *An welchen Themenstellungen arbeiten die jeweiligen Hafenagenturen zusammen? Soll diese Zusammenarbeit weiter ausgebaut werden?*

Die deutschen Küstenländer beziehungsweise Seehäfen arbeiten zusammen im Rahmen des „Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen“ des Bundes (alle Bundesländer), der „Hafenkooperation Norddeutschland“ (Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern), des „Hafenkonzepts Deutsche Bucht – Seaports of Germany“ (Hamburg, Bremen, Niedersachsen), der „Hafenkooperation Ostsee“ (Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern) und des „Hafenkonzepts Unterelbe“ (Hamburg, Stade, Glückstadt, Brunsbüttel, Cuxhaven). Die Zusammenarbeit innerhalb dieser Kooperationszusammenhänge ist von unterschiedlicher Intensität und bezieht sich auf verschiedene Themenfelder, wie zum

Beispiel fachliche Zusammenarbeit in technischen Bereichen, Fragen der Hafendifinanzierung, Hafenmarketing, Unternehmensansiedlungen, Umweltfragen sowie die Vertretung gemeinsamer hafenspezifischer Interessen gegenüber dem Bund.

- b. *Hält der Senat einen Zusammenschluss mehrerer Hafentugenden, zum Beispiel der HPA mit bremenports für sinnvoll?*
- c. *Betrachtet der Senat Wilhelmshaven weiterhin als Ergänzungshafen? Gibt es Überlegungen einer Beteiligung?*

Der Senat hat sich damit nicht befasst. Im Übrigen siehe Drs. 19/8257.

15. *Im Rahmen von „Hamburg Summit: China meets Europe“ am 26. November 2010 in Hamburg haben der Vorstandsvorsitzende der COSCO, der siebtgrößten Containerreederei der Welt, Wei Jiafu, und Bürgermeister Ahlhaus umfangreiche Kooperationen im Hafen besprochen.*

- a. *Welche Kooperationen wurden konkret besprochen?*
- b. *Sind insbesondere Beteiligungen an dem geplanten Container Terminal Steinwerder (CTS) oder an der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) vorgesehen? Gibt es hierzu bereits konkrete Vereinbarungen?*

Wenn ja, wie sehen diese aus?

- c. *Gibt es Überlegungen oder konkrete Vereinbarungen zu weiteren Beteiligungen?*

Wenn ja, welche?

Erörtert wurden die Möglichkeiten einer Minderheitsbeteiligung von COSCO bei zukünftigen Ausschreibungen für Terminals wie beispielsweise Central Terminal Steinwerder im Hamburger Hafen sowie die Möglichkeiten zur Ansiedlung chinesischer Unternehmen in Hamburg. Darüber hinaus gab es keine Konkretisierungen.

- d. *Welche Bedeutung misst der Senat insgesamt ostasiatischen Investitionen aus dem Reedereibereich zu?*

Der Senat hat sich damit nicht befasst.

- e. *Wie sollen bei solchen Beteiligungen die Rechte deutscher Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gewahrt werden?*

Geltende arbeitsrechtliche Bestimmungen werden durch Investitionen aus dem Ausland nicht außer Kraft gesetzt.

16. *Welche Standpunkte vertritt der Senat zu den Vorstellungen innerhalb des Europäischen Parlaments und der Europäischen Kommission, die Auswirkungen auf den Hamburger Hafen haben, insbesondere die Neuaufgabe beziehungsweise Fortschreibung der mehrfach gescheiterten Port Packages?*

Siehe Drs. 19/6502 und 19/6787.

17. *Weist der Entwurf des zukünftigen Hafenentwicklungsplans Veränderungen in der Flächenausweisung des Hafens und/oder des Hafenerweiterungsgebietes auf?*

Nein.

18. *Wie soll vor dem Hintergrund extrem zunehmenden Zeitbedarfs für die Realisierung infrastruktureller Projekte ein für einen funktionierenden Wettbewerb notwendiges ausreichendes Flächenangebot an freien Flächen im Hafen- und Hafenerweiterungsgebiet sichergestellt werden?*

Die vorhandenen Flächenreserven und geplanten Flächenprojekte sind gegenwärtig ausreichend, um die Wettbewerbs- und Angebotsfähigkeit des Hafens zu sichern. Künftige zusätzliche Flächenbedarfe können durch die Option, Hafenerweiterungsgebiete in das Hafennutzungsgebiet zu überführen, voraussichtlich gedeckt werden.