

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Hafenstandort Deutschland stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Seehäfen sichern – im Zusammenspiel mit dem Nord-Ostsee-Kanal – Wohlstand, Beschäftigung und Versorgungssicherheit in Deutschland. Zwei Drittel des deutschen Außenhandels werden über die Seehäfen abgewickelt. Rund 70 Prozent seines Energieaufkommens deckt Deutschland durch den Import verschiedener Energieträger über die Häfen.

Damit die deutschen Häfen im internationalen Wettbewerb nicht weiter zurückfallen, resiliente und effiziente Energie- und Rohstoffdrehkreuze entstehen und Abhängigkeiten von anderen Staaten reduziert werden, müssen neben der Entwicklung einer langfristig angelegten Nationalen Hafenstrategie umgehend Maßnahmen ergriffen werden. Diese müssen den geostrategischen Interessen Deutschlands und der Europäischen Union dienen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Nationale Hafenstrategie bereits im Jahr 2023 fertigzustellen;
2. mehr finanzielle Mittel als bisher für den Aufbau der im nationalen Interesse liegenden Hafeninfrastrukturen zur Verfügung zu stellen, wie finanzielle Mittel für Infrastrukturen für den Import von verflüssigten Energieträgern und für Offshore-Windkraft;
3. den Ausbau der Hinterlandanbindungen der Häfen voranzutreiben, wozu insbesondere die A 26 Ost, die A 20, die A 39 und die Köhlbrandquerung gehören, sowie ferner den langfristigen Finanzierungsbedarf für den Ausbau des Schienennetzes sicherzustellen und flexibel nutzbare Trassen einzurichten;
4. die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen sicherzustellen, indem Realisierungszeiträume von Infrastrukturprojekten dadurch beschleunigt werden, dass eine dem LNG-Beschleunigungsgesetz vergleichbare gesetzliche Regelung bei anderen Infrastrukturprojekten angewandt wird;
5. durch Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen und die Initiierung eines Austausches zwischen Häfen und Genehmigungsbehörden dafür zu sorgen, dass die deutschen Häfen für alternative Schiffskraftstoffe und -antriebe gerüstet sind;

6. die Schlickproblematik zu lösen, indem das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit den Ländern und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zeitnah einen Aktionsplan zur Schlickbeseitigung erstellt und ein länderübergreifendes, langfristig angelegtes Sedimentmanagement entwickelt;
7. die seeseitige Erreichbarkeit der Seehäfen sicherzustellen. Dazu gehört, die Fahrrinnen in der Außenweser, Unterweser und Ems anzupassen und die Solltiefen in der Fahrrinne der Elbe sicherzustellen;
8. die Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals sicherzustellen. Dazu gehört, den erforderlichen Tiefgang von 9,5 m vor den Brunsbütteler Schleusen wiederherzustellen, die Baumaßnahmen an der Oststrecke und der Levensauer Hochbrücke zu forcieren sowie die Ersatztore für die Brunsbütteler und Kiel-Holtener Schleusen zur Verfügung zu stellen;
9. zeitnah ein Bund-Länder-Förderprogramm zur Sanierung von Ufer- und Kaimauern auf den Weg zu bringen;
10. pauschale Stellenstreichungen in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) auszuschließen;
11. die Einfuhrumsatzsteuer hin zum sogenannten Verrechnungsmodell zu reformieren, um Wettbewerbsnachteile für die deutschen Seehäfen zu vermeiden;
12. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Industrieemissionsrichtlinie so angepasst wird, dass der Anwendungsbereich für Elektrolyseure mit einer Leistung von bis zu 50 MW herausgenommen wird, damit im Rahmen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vereinfachte Genehmigungsverfahren umgesetzt werden können und der Markthochlauf von Wasserstoff vorangetrieben wird;
13. sicherzustellen, dass in Europa die Tonnagesteuer auf den Betrieb von Seeschiffen einheitlich angewandt wird;
14. auf EU-Ebene über eine gemeinsame europäische Hafenstrategie zu beraten, die verstärkt den Schutz kritischer Hafeninfrastruktur in den Blick nimmt und eine Investitionsstrategie umfasst;
15. Beteiligungen von Unternehmen aus Drittstaaten an kritischer Hafeninfrastruktur der EU einem Stresstest zu unterziehen, um zu analysieren, ob sich hierdurch Abhängigkeiten oder Risiken für die nationale Sicherheit oder die Aufrechterhaltung kritischer Infrastrukturen ergeben;
16. zu prüfen, ob zum Schutz kritischer Hafeninfrastruktur vor ausländischen Investitionen, die die nationale Sicherheit oder Ordnung beeinträchtigen könnten, eine Verschärfung der entsprechenden Regelungen in der Außenwirtschaftsverordnung erforderlich ist.

Berlin, den 17. Januar 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion