

## Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

### Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zusagen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die deutsche Wirtschaft ist abhängig von einem florierenden Export. Gute Löhne, Steuereinnahmen und Wohlstand basieren auf der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Produkte und deren reibungslosem Export. Etwa zwei Drittel des deutschen Außenhandels werden über die Seehäfen abgewickelt. Dennoch ist festzustellen, dass die deutschen Seehäfen gegenüber der europäischen Konkurrenz an Wettbewerbsfähigkeit und Marktanteilen einbüßen, insbesondere der mit Abstand wichtigste deutsche Hafen, der Hamburger Hafen. Veraltete Kai- und Uferanlagen, zunehmende Verschlickung von Wasserstraßen und Häfen und in der Folge schlechte Befahrbarkeit, hoher bürokratischer Aufwand, zunehmender Investitionsstau, höhere Kosten und massive steuerliche Nachteile im Vergleich zu den europäischen Konkurrenten sind wesentliche Gründe für eine sich sukzessive verschlechternde Position der deutschen Häfen.

Die Bundesregierung ist gefordert, die deutschen Häfen und die Schifffahrt endlich in ihrer nationalen Bedeutung anzuerkennen, als nationale Aufgabe zu entwickeln und zu finanzieren. Die Bundesregierung hatte in Aussicht gestellt, eine umfassende Nationale Hafenstrategie noch im Jahr 2023 auszuarbeiten. Diese Nationale Hafenstrategie hat die Bundesregierung noch immer nicht vorgelegt. Die Bundesregierung ist dringend gefordert, die notwendigen Antworten auf die Herausforderungen der Zukunft zu finden und die Häfen sowie die Schifffahrt bestmöglich zu unterstützen. Die Benachteiligung und die leidende Wettbewerbsfähigkeit deutscher Häfen muss enden. Nötig dafür ist ein europaweit einheitliches System bei Zollmodalitäten und Besteuerung. Ferner sind technologieoffene Lösungen für die Defossilisierung der Schifffahrt erforderlich, damit die klimafreundliche Entwicklung der Schifffahrt ohne Wohlstandsverluste erreicht wird. Erforderlich sind zudem Erweiterungsflächen und finanzielle Mittel, um die deutschen Häfen zu zentralen Drehkreuzen der Energiewende zu machen, sowohl für den Ausbau der Windkraft als auch für den Import flüssiger und verflüssigter Rohstoffe. Ferner sind endlich verlässliche Finanzierungszusagen erforderlich, um den Investitionsstau an Hafenanlagen und Wasserstraßen abzubauen und diese für die Zukunft aufzustellen. Erforderlich sind insbesondere ein Förderprogramm für Kai- und Uferanlagen und die signifikante Anhebung der Mittel des Hafenlastenausgleichs von derzeit 38 Mio. Euro auf eine Höhe von mindestens 400 Mio. Euro im Jahr. Die deutschen Häfen sind von überragender Bedeutung für das ganze Land – die Bundesregierung sollte die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen daher als nationale Aufgabe begreifen.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. die seit langem von der Bundesregierung angekündigte Nationale Hafenstrategie endlich vorzulegen, um die deutschen Häfen weiterzuentwickeln und im internationalen Wettbewerb zu stärken;
  2. sich in der Nationalen Hafenstrategie zu einer umfassenden Finanzierung der deutschen Häfen und Wasserstraßen zu bekennen und dabei insbesondere ein bundeseigenes oder in Kofinanzierung mit den Ländern aufgelegtes Förderprogramm für Kai- und Uferanlagen einzurichten und den Hafenlastenausgleich auf mindestens 400 Mio. Euro pro Jahr anzuheben;
  3. die deutschen Häfen zu den zentralen Drehkreuzen der Energiewende und des Ausbaus von Onshore- und Offshore-Windenergie zu entwickeln, dabei speziell den Hafen von Cuxhaven als Errichterhafen für die Offshore-Windenergie auszubauen, und sie für den Import von flüssigen und verflüssigten Energieträgern auszurüsten dazu kurzfristig die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen und die Bereitstellung erforderlicher Flächen zu gewährleisten;
  4. die Forschung und Entwicklung nachhaltiger Wasserstoff- und PtX-Technologien in deutschen Häfen anzusiedeln, die Häfen für den Handel, Nutzung und Transport von Wasserstoff- und PtX-Kraftstoffen auszustatten;
  5. Maßnahmen zur technologieoffenen, schiffsgrößenunabhängigen Defossilisierung der Schifffahrt zu fördern und dabei die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen zu stärken;
  6. sich international und auf europäischer Ebene für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen und in der maritimen Wirtschaft und für die Schaffung eines internationalen level playing fields einzusetzen;
  7. sicherzustellen, dass die Tonnagesteuer für den Betrieb von Seeschiffen in Europa einheitlich angewandt wird;
  8. die Einfuhrumsatzsteuer hin zum sogenannten Verrechnungsmodell zu reformieren, um Wettbewerbsnachteile für die deutschen Seehäfen zu vermeiden;
  9. die Hinterlandanbindungen über die Schiene, die Straße und die Binnenwasserstraße zu stärken, in deren Erhalt und Ausbau zu investieren, dabei besonders die Umsetzung der Alpha-E-Trasse, der A 26 Ost, der A 20, der A 39, der A 281 und der E 233 zu gewährleisten, eine tragfähige Lösung für die Köhlbrandquerung zu unterstützen und die Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals auf hohem Niveau sicherzustellen;
  10. die seeseitige Erreichbarkeit der Seehäfen sicherzustellen, dazu unter anderem die Fahrrinnen in der Außenweser, der Unterweser und der Ems anzupassen und die Schlickproblematik an der Nordseeküste und Unterelbe durch einen von BMDV und GWDS erstellten Aktionsplan zur Schlickbeseitigung und ein länderübergreifendes, langfristig angelegtes Sedimentmanagement zu lösen und so auch die Solltiefen in der Fahrrinne der Elbe sicherzustellen;
  11. für flächendeckendes 5G-Netz an den Bundeswasserstraßen, in Seehäfen, in den Binnenhäfen und im Küstenbereich als Grundlage digitalisierter und zunehmend autonomer Schifffahrt zu sorgen;
  12. die WSV mit ausreichend Personal auszustatten und sich für den Erhalt des See-lotsenwesens und die Förderung der nautischen Hochschulen und Seefahrtsschulen und der nautisch-technischen Ausbildungsberufe einzusetzen.

Berlin, den 20. Februar 2024

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**