

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 20/10385 –**

### **Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zusagen**

#### **A. Problem**

Ein erheblicher Teil der deutschen Exporte wird über die Seehäfen abgewickelt. Die deutschen Seehäfen, insbesondere der Hamburger Hafen, büßen jedoch gegenüber der europäischen Konkurrenz an Wettbewerbsfähigkeit ein und verlieren Marktanteile. Wesentliche Gründe dafür sind nach Auffassung der Fraktion der CDU/CSU veraltete Kai- und Uferanlagen, schlechte Befahrbarkeit von Wasserstraßen und Häfen aufgrund von zunehmender Verschlickung, hoher bürokratischer Aufwand und massive steuerliche Nachteile im Vergleich zu den europäischen Konkurrenten.

#### **B. Lösung**

Die Antragsteller fordern die Bundesregierung auf, die von ihr angekündigte umfassende Nationale Hafenstrategie zu erstellen. Die deutschen Häfen und die Schifffahrt müssten in ihrer nationalen Bedeutung anerkannt und als nationale Aufgabe entwickelt und finanziert werden.

**Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD.**

#### **C. Alternativen**

Annahme des Antrags.

#### **D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 20/10385 abzulehnen.

Berlin, den 24. April 2024

**Der Verkehrsausschuss**

**Udo Schiefner**  
Vorsitzender

**Mathias Stein**  
Berichterstatler

## Bericht des Abgeordneten Mathias Stein

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 20/10385** in seiner 154. Sitzung am 22. Februar 2024 beraten und dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Wirtschaftsausschuss, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz und dem Ausschuss für Klimaschutz und Energie zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung auffordern, die Nationale Hafenstrategie vorzulegen und sich zu einer umfassenden Finanzierung der deutschen Häfen und Wasserstraßen zu bekennen. Die deutschen Häfen sollten zu zentralen Drehkreuzen der Energiewende und des Ausbaus von Onshore- und Offshore-Windenergie weiterentwickelt werden. Nachhaltige Wasserstoff- und PtX-Technologien sollten in deutschen Häfen angesiedelt werden. Die Bundesregierung solle sich auf internationaler und europäischer Ebene für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen und in der maritimen Wirtschaft einsetzen. So müssten bestimmte steuerrechtliche Vorgaben auf europäischer und nationaler Ebene angepasst werden. Weiterhin seien die Infrastruktur im Hinblick auf die seeseitige sowie die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen zu stärken und Maßnahmen zu ergreifen, um die Personalsituation bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu verbessern.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Wirtschaftsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 20/10385 sowie den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)258 in seiner 75. Sitzung am 24. April 2024 beraten. Er beschließt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD zu empfehlen, den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 20(15)258 abzulehnen. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 20/10385.

**Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 20/10385 sowie den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)258 in seiner 70. Sitzung am 24. April 2024 beraten. Er beschließt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Abwesenheit der Gruppe BSW die Ablehnung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 20(15)258. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke und bei Abwesenheit der Gruppe BSW die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 20/10385.

**Der Ausschuss für Klimaschutz und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 20/10385 sowie den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)258 in seiner 107. Sitzung am 24. April 2024 beraten. Er beschließt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD die Ablehnung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 20(15)258. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 20/10385.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat in seiner 67. Sitzung am 20. März 2024 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zum Antrag auf Drucksache 20/10385 beschlossen. Im Verlauf der Anhörung, die der Verkehrsausschuss in seiner 68. Sitzung am 8. April 2024 durchgeführt hat, wurde folgenden Auskunftspersonen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

- Dr. Alexander Geisler, Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e. V. (ZVDS);
- Daniel Hosseus, ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.;
- Malte Klingforth, ver.di Landesbezirksfachvorstand Maritime Wirtschaft Hamburg;
- Marcel Lohbeck, Bundesverband Öffentliche Binnenhäfen e. V.;
- Klaus Mewes, Kapitän und Dipl.-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr;
- Michael de Reese, Rhenus Cuxport;
- Maya Schwiegershausen-Güth, Bundesgeschäftsstelle ver.di.;
- Dipl.-Ing. Jessica Wegener, Maritimes Cluster Norddeutschland e. V.

Die vorab eingereichten, schriftlichen Stellungnahmen der Auskunftspersonen sind auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar. Wegen der Ergebnisse der öffentlichen Anhörung wird auf das entsprechende Protokoll verwiesen, das ebenfalls auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar ist.

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag auf Drucksache 20/10385 in seiner 70. Sitzung am 24. April 2024 abschließend beraten.

Dazu hat die Fraktion der AfD den nachfolgend aufgeführten Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 20(15)258 eingebracht:

*„Änderungsantrag der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und Mike Moncsek*

*zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zusagen“ auf Bundestagsdrucksache 20/10385*

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

*Der empfiehlt die Zustimmung zum o. a. Antrag unter Weglassung der folgenden Punkte:*

- 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;*

*sowie die Sätze der Begründung:*

*„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“*

**Begründung**

*Die wegzulassenden Punkte stehen einer effizienten und zeitnahen Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie entgegen und sind deshalb nicht geeignet, zügig eine Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen für deutsche Häfen herbeizuführen.*

*Für die Defossilisierung der Schifffahrt ohne Wohlstandsverluste gibt es keinerlei praktische Beispiele in anderen Ländern, die sogenannte Energiewende ist einer der Gründe für die aktuellen Wohlstandsverluste und das gegenüber vergleichbaren Industrienationen geringe Wachstum in Deutschland.*

*Berlin, den 23. April 2024*

*Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und Mike Moncsek“.*

Die **Fraktion der SPD** führte aus, mit der vorgelegten Nationalen Hafenstrategie habe sich die Bundesregierung eine Arbeitsgrundlage gegeben und für Gesamtdeutschland wichtige Punkte adressiert. Das Thema der Hafentarbeit als gute und gesicherte Beschäftigung müsse noch stärker in den Blick genommen werden. Gleiches gelte für die Frage, wie die gegenüber den Häfen in Rotterdam und Antwerpen bestehenden Wettbewerbsnachteile ausgeglichen werden könnten. Begrüßenswert sei, dass sich die Nationale Hafenstrategie nicht nur mit den deutschen Seehäfen, sondern auch mit den Binnenhäfen beschäftige. Dass sich die Maßnahmen der Nationalen Hafenstrategie an die Bundesregierung, aber auch an die Länder, Kommunen und die Häfen selbst richteten, sei richtig und zeuge von der umfassenden Perspektive auf die Themen. Lobenswert sei, dass die Fraktion der CDU/CSU die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stärken wolle.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, die öffentliche Anhörung sei beeindruckend gewesen. Anders als üblich hätten alle Auskunftspersonen, unabhängig davon, welche Fraktion oder Gruppe sie benannt hätten, unisono die Auffassung vertreten, mit der Nationalen Hafenstrategie würden die Probleme der deutschen Seehäfen nicht gelöst. Die Forderung des eigenen Antrags, den Hafenlastenausgleich auf mindestens 400 Mio. Euro pro Jahr anzuheben, müsse erfüllt werden, damit die deutschen Seehäfen im Vergleich mit Rotterdam, Antwerpen, Danzig oder anderen europäischen Häfen auf Dauer wettbewerbsfähig seien. Andernfalls dürfe man sich nicht darüber beklagen, dass die deutschen Seehäfen zurückfielen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob hervor, der Antrag gehe weder auf die Resilienz im Schienennetz noch auf sozialbeschäftigungsrelevante und ökologische Aspekte oder das Thema der Hinterlandanbindung ein. In der öffentlichen Anhörung sei deutlich geworden, dass das Thema der leistungsfähigen Hinterlandanbindung durch die Schiene im Fokus derjenigen stehe, die in der Hafenindustrie tätig seien. Der Anteil der Bahn beim Weitertransport der Güter aus den deutschen Seehäfen sei im europäischen Vergleich in Deutschland hoch. Im Falle von Hamburg und Bremen liege dieser bei über 50 bzw. rund 60 Prozent. Dieser Anteil müsse steigen. Vor dem Hintergrund der mit der Nationalen Hafenstrategie verfolgten Stärkung der deutschen Seehäfen und der übergeordneten verkehrs- und klimapolitischen Ziele bestünden für eine zukunftsfähige Eisenbahninfrastruktur im Hinterland der deutschen Seehäfen die nachfolgenden Herausforderungen und Handlungsfelder: Die Hauptabfuhrstrecken des Seehafenhinterlandverkehrs müssten aus- und neugebaut werden. Engpässe im Schienennetz müssten beseitigt, zusätzliche Kapazitäten für die Verlagerung des Lkw-Verkehrs zwecks Erreichung der Klimaziele müssten geschaffen werden. Weiterhin müssten Ausweich- und Entlastungsstrecken ausgebaut werden. Damit sei die Verbesserung der Resilienz im Schienennetz verbunden. Für die Fälle von Großstörungen im Netz oder baustellenbedingten Sperrungen brauche es leistungsfähige Ausweichstrecken. Wie es in der Nationalen Hafenstrategie heiße, sei der Schienengüterverkehr als zentraler Wettbewerbsvorteil der deutschen Seehäfen in allen zentralen verkehrspolitischen Instrumenten des Bundes und der Länder explizit zu verankern, insbesondere auch bei der Ausgestaltung des Deutschlandtakts.

Die **Fraktion der FDP** verwies darauf, der Antrag fordere, eine Nationale Hafenstrategie vorzulegen, was die Bundesregierung aber bereits getan habe. Unabhängig davon, welche Parteien die Bundesregierung trügen, werde dieses Instrument regelmäßig dazu genutzt, in einem Politikfeld, in dem vor allem die Bundesländer zuständig seien, einen übergeordneten Rahmen und damit eine gute Perspektive für die Häfen Deutschlands zu schaffen. Die letzten fünf Jahre hätten die Bedeutung der Häfen für die Abwendung von Krisen gezeigt. Während der Corona-Krise hätten die Häfen einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung von Lieferketten geleistet. In der Energie-Krise, ausgelöst durch den russischen Angriff auf die Ukraine, hätten die Häfen dazu beigetragen,

Deutschlands Energieprobleme zu lösen. Die Häfen seien für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland von sehr großer Bedeutung.

Die Nationale Hafenstrategie werde dieser Bedeutung gerecht. Sie adressiere viele wesentliche Themen wie die Infrastrukturentwicklung und die Abstimmung zwischen Bund und Ländern beim Sedimentmanagement. Letzteres stehe exemplarisch für die Möglichkeit, durch verbesserte Kooperation zwischen den Verwaltungen von Bund und Ländern hunderte Millionen Euro einsparen zu können. Auch auf anderen Politikfeldern, die die Menschen in Deutschland stark beschäftigten, habe man mit der Nationalen Hafenstrategie wichtige Fortschritte erzielt. Das treffe etwa auf die Themen „Organisierte Kriminalität“ und „Drogenschmuggel“ zu, bei denen bereits in den letzten Wochen und Monaten große Erfolge erzielt worden seien.

Im Hinblick auf die Finanzierung sei es verwunderlich, dass die Rahmenezuweisungen an die Länder in den vergangenen 16 Jahren, in denen die Fraktion der CDU/CSU in Regierungsverantwortung gewesen sei, nicht erhöht worden seien. Demgegenüber sei die jetzige Bundesregierung immer zur Stelle, wenn es um konkrete Maßnahmen gehe.

Die **Fraktion der AfD** meinte, der vorliegende Antrag gehe in die richtige Richtung, indem er eine tragfähige Lösung für die Köhlbrandquerung und die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals auf hohem Niveau in den Blick nehme. Die in den Punkten 3 bis 5 enthaltenen Forderungen würden kritisch gesehen und seien Gegenstand des Änderungsantrags der Fraktion. Der Antrag sei dennoch überwiegend geeignet, die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen und Häfen zu stärken. Das Seelotsenwesen, die Förderung der nautischen Hochschulen, der Seefahrtsschulen und der nautisch-technischen Ausbildungsberufe müssten erhalten und weiter gefördert werden. Diesbezüglich unternehme die Bundesregierung zu wenig.

Die **Gruppe Die Linke** stimmte der zentralen Forderung des vorliegenden Antrags, die Häfen bräuchten dringend mehr Unterstützung des Bundes, zu. Es sei nicht klar, warum der Bund zwar an verschiedenen Flughäfen, nicht aber an der bedeutenden Infrastruktur der Häfen beteiligt sei. Zu befürchten sei, dass 400 Millionen Euro nicht ausreichen. Wie bei der Bahn gebe es einen enormen Sanierungsstau. Viele Wehre und Hafengebäude seien veraltet und müssten grundlegend saniert werden.

Der vorliegende Antrag werde den Erfordernissen und den Herausforderungen, vor denen die Häfen zukünftig stünden, nicht gerecht. So komme das Thema der Beschäftigung außer im Hinblick auf die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht vor. Die Arbeitsbedingungen und die Berufe insgesamt attraktiver zu machen, sei aber eines der wichtigsten Themen in diesem Bereich. Als falsch werde auch die starke Wettbewerbsorientierung angesehen. Vielmehr sei notwendig, dass die Häfen stärker auf Kooperation setzten. Diesbezüglich enthalte der Antrag keine Vorschläge. Richtig sei die Forderung nach der einheitlichen Anwendung der Tonnagesteuer. Diese Vereinheitlichung müsse zur Überwindung von Privilegien bei der Tonnagesteuer führen. Darauf gehe der Antrag nicht ein. Bei der Verbesserung der Hinterlandanbindungen der Seehäfen bestehe weiterhin zwar Einigkeit, aber dass der Antrag dabei fast ausschließlich auf den Straßen- und Autobahnbau setze, sei nicht mehr zeitgemäß.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)258 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt.

**Der Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 20/10385.

Berlin, den 24. April 2024

**Mathias Stein**  
Berichterstatter



