

## **Koalitionsvertrag: ZDS begrüßt Bekenntnis zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland**

**D**er heute ausgehandelte Koalitionsvertrag „Deutschlands Zukunft gestalten“ zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode enthält auch Bekenntnisse zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschlands:

- Um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen zu stärken, entwickeln wir das Nationale Hafenkonzept unter Berücksichtigung des Bundesverkehrswegeplans 2015 weiter und beseitigen Engpässe bei den land- und seeseitigen Anbindungen deutscher See- und Binnenhäfen mit internationaler Bedeutung.
- Die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 – 2030 (BVWP) als verkehrsträgerübergreifende Netzplanung werden wir zügig, transparent und unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorantreiben. Dabei werden wir auf eine bedarfsgerechte Dimensionierung von Neu- und Ausbauprojekten achten. Nicht jeder Wunsch ist erfüllbar. Für besonders dringende und schnell umzusetzende überregional bedeutsame Vorhaben wird im neuen BVWP und in den Ausbaugesetzen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ein „nationales Prioritätenkonzept“ definiert. In diese Projekte sollen künftig als Zielgröße 80% der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen. Dazu gehören der Ausbau hochbelasteter Knoten, **Seehafenhinterlandanbindungen** und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutender Netzlücken sowie die Einbindung

transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen.

Zur Aufstockung der Investitionsmittel für den Verkehrswegebau heißt es insbesondere im Koalitionsvertrag:

- Für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes schaffen wir eine verlässliche Finanzierungsgrundlage. Wir werden in den nächsten vier Jahren die Bundesmittel für Verkehrsinfrastruktur substantiell erhöhen.

Zur Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sowie zur Gewährleistung überjähriger Planungs- und Finanzierungssicherheit werden im Bundeshaushalt die notwendigen haushaltsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen. Nicht verbrauchte Investitionsmittel im Verkehrsbereich werden überjährig und ungekürzt zur Verfügung gestellt. Zwischen den Verkehrsträgern wird eine wechselseitige Deckungsfähigkeit mit Ausgleichspflicht ermöglicht. Die Nettoeinnahmen aus der Nutzerfinanzierung werden ohne Abstriche der Verkehrsinfrastruktur zugeführt.

In dem Kapitel „Solide Finanzen“ heißt es hinsichtlich der prioritären Maßnahmen:

- Die Koalition aus CDU, CSU und SPD setzt insbesondere folgende finanzielle Prioritäten für die laufende Legislaturperiode, die nicht unter einem Finanzierungsvorbehalt stehen:
  - Für die dringend notwendigen Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur werden insgesamt 5 Mrd. € zusätzlich mobilisiert.

Daraus ist zu schließen, dass an zusätzlichen Mitteln aus dem Bundeshaushalt (Steuermitteln) jährlich 1,25 Mrd. € für den Verkehrswegebau vorgesehen sind. Im Hinblick auf den Bedarf (siehe Bodewig-Kommission) ist dies ein erster wichtiger Schritt, dem weitere allerdings folgen müssen.

Zu den Bundeswasserstraßen heißt es:

- Auf Grundlage des neuen BVWP und der Verkehrsinfrastrukturberichte werden wir in regelmäßigen Abständen einen nach Dringlichkeitsstufen geordneten Maßnahmenplan für den Erhalt der Bundeswasserstraßen erarbeiten. Neben der Tonnage werden weitere Kriterien für die Prioritäteneinstufung berücksichtigt.

Zur WSV-Reform heißt es:

- Den angestoßenen Reformprozess der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes werden wir unter Einbindung der Beschäftigten so entwickeln, dass die notwendigen regionalen Kompetenzen gesichert werden.

Das Gebührensystem für die Nutzung der (technischen) Anlagen der Bundeswasserstraßen werden wir wettbewerbsneutral vereinheitlichen. Die Gebühren für den Nord-Ostsee-Kanal werden wir anpassen.

Zu SECA:

- Wir wollen den Schadstoffausstoß der Schifffahrt in Nord- und Ostsee wirksam begrenzen, ohne dabei Verkehr von ökologisch vorteilhaften Wasserwegen auf Landwege zu verdrängen. Dabei spielt ein funktionsfähiger Nord-Ostsee-Kanal eine zentrale Rolle. Die Schifffahrt unterstützen wir dabei, die Anforderungen zu Schiffsemissionen in Nord- und Ostsee (SECA) zu erreichen.

Zur Offshore-Windparklogistik:

- Das Sonderprogramm „Offshore-Windenergie“ der KfW Bankengruppe öffnen wir für den Bereich der Hafen- und

Schiffskapazitäten. Darüber hinaus werden wir ein gesondertes Kreditprogramm der KfW Bankengruppe zur Finanzierung von Spezialschiffen und Offshore-Strukturen prüfen, um den Ausbau der Offshore-Windenergie zu flankieren.