

Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen



Die
Bundesregierung



**DIE NATIONALE
HAFENSTRATEGIE**

Die Nationale Hafenstrategie



Moderne, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete, sichere und leistungsfähige Häfen sind eine wichtige Grundlage und notwendige Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg, Sicherheit, die erfolgreiche Umsetzung der nationalen Energie- und Klimaziele und den allgemeinen Wohlstand in Deutschland. Um die Herausforderungen unserer Zeit zu meistern und die Resilienz unserer Volkswirtschaft zu stärken, braucht es zukunftsfähige See- und Binnenhäfen.

Die Nationale Hafenstrategie formuliert Rahmenbedingungen und setzt strategische Ziele, um die Häfen im anstehenden Transformationsprozess zu unterstützen.

Die deutschen Häfen der Zukunft sind:

- national und international wettbewerbsfähig,
- Teil der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung,
- nachhaltige Knotenpunkte für die Energiewende,
- Wegbereiter für eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie,
- wichtige Drehkreuze für die Verkehrsverlagerung,
- Garanten für legalen Warenumschat und transparente Handelsströme,
- leistungsfähig und effizient durch innovative Technologien und Verfahren,
- resilient gegenüber inneren und äußeren Bedrohungen sowie den Folgen des Klimawandels,

- robust gegenüber physischen und Cyberangriffen,
- widerstandsfähig gegen kriminelle Einflussnahmen,
- attraktive, vielfältige und zukunftsorientierte Arbeitgeber,
- optimal vernetzt – über die Schiene, die Straße und die Wasserstraße, aber auch über ein flächendeckendes Glasfaser- und Mobilfunknetz.

Die deutschen See- und Binnenhäfen fit für die Zukunft zu machen, ist eine gemeinsame Aufgabe aller beteiligten Akteure. Notwendig sind eine nachhaltige Hafen- und Infrastrukturpolitik, die in enger Abstimmung zwischen Bund und Ländern, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten, umgesetzt wird, sowie konkrete Handlungsoptionen für die Beteiligten in den Hafenbetrieben und -verwaltungen, Reedereien, Speditionen, Logistikunternehmen und der Industrie.

Im Folgenden wird erläutert, wo die deutschen Häfen heute stehen, welche Herausforderungen und Chancen sich ergeben und wie diese durch ein abgestimmtes strategisches Handeln bewältigt und genutzt werden können. Nur wenn alle an einem Strang ziehen, kann der Hafenstandort Deutschland langfristig gestärkt werden.

Inhaltsverzeichnis



I. Motivation und Ziel der Nationalen Hafenstrategie	6
II. Strategischer Teil	12
1. Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken	13
1.1 Ausgangslage	13
1.2 Strategische Ziele	16
2. Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten für die Energiewende, eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie sowie zu Drehkreuzen für die Verkehrsverlagerung entwickeln	18
2.1 Ausgangslage	18
2.1.1 Nachhaltige Knotenpunkte für die Energiewende und eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie	18
2.1.2 Häfen als Drehkreuze für die Verkehrsverlagerung	20
2.2 Strategische Ziele	21
3. Digitale Transformation aktiv gestalten und voranbringen	23
3.1 Ausgangslage	23
3.2 Strategische Ziele	24
4. Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten	24
4.1 Ausgangslage	24
4.2 Strategische Ziele	25

5. Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten, ausbauen und schützen.....	26
5.1 Ausgangslage.....	26
5.2 Strategische Ziele	28
Glossar	30
III. Maßnahmenteil	34
1. Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken	35
2. Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten für die Energiewende, eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie sowie zu Drehkreuzen für die Verkehrsverlagerung entwickeln	42
3. Digitale Transformation aktiv gestalten und voranbringen	50
4. Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten	55
5. Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten, ausbauen und schützen.....	59
Impressum.....	66





Motivation und Ziel der Nationalen Hafenstrategie



Deutschland ist eine herausragende Wirtschaftsnation mit einer hohen globalen Vernetzung und einer starken industriellen Basis. Trotz seiner vergleichsweise kleinen Fläche und geringen Rohstoffvorkommen zählt Deutschland zu den größten Wirtschaftsmächten der Welt und ist die stärkste Volkswirtschaft der Europäischen Union.

Im Gegensatz zu den USA und China, die über große Heimatmärkte verfügen, hängt der Erfolg deutscher Unternehmen jedoch maßgeblich vom Import von Rohstoffen und Vorprodukten sowie vom Export von Gütern ab.

Die deutschen See- und Binnenhäfen haben als Knotenpunkte der maritimen und kontinentalen Lieferketten eine sehr hohe wirtschaftliche und strategische Bedeutung. Sie versorgen Deutschland und Teile Europas, ermöglichen den wichtigen Außenhandel und bilden damit eine unverzichtbare Grundlage für unseren Wohlstand. Daneben sind sie eine wichtige Infrastruktur und ein Anziehungspunkt für den Tourismus aus Deutschland und aus der ganzen Welt. Der wirtschaftliche Erfolg unserer Häfen hängt maßgeblich davon ab, dass sie und ihr Umfeld optimal gestaltet sind. Eine nachhaltige und soziale Ausrichtung der Transporte und Lieferketten einschließlich der Häfen als Knotenpunkte ist dabei unverzichtbar.

Der bedarfsgerechte Ausbau der Häfen am Standort Deutschland muss auf nationaler und europäischer Ebene die notwendige Aufmerksamkeit erhalten. Der Bund und die 16 Länder räumen dem Erfolg der Häfen am Standort Deutschland dauerhaft höchste Priorität ein.

Mit 20 Seehäfen an Nord- und Ostsee und rund 100 öffentlichen Binnenhäfen verfügt Deutschland über ein leistungsfähiges Güterverkehrsnetz

und eine starke Hafenwirtschaft. Mehrere Hundert Hafenunternehmen erledigen den Umschlag, die Lagerung und den Weitertransport von Gütern. See- und Binnenhäfen verknüpfen verschiedene Verkehrsträger für den Güter- und Warenverkehr und sichern so die Versorgung von Industrie, Handel und Bevölkerung. Zu Zwecken der Landes- und Bündnisverteidigung, insbesondere im Krisen-, Spannungs- und Verteidigungsfall, sind Häfen ein entscheidender Teil der Verkehrsinfrastruktur, der einerseits zur Aufrechterhaltung des regulären und ungehinderten Verkehrsflusses sowie Umschlags von zivilen Gütern beiträgt, andererseits für die Verlegung von Personal und Material der Bundeswehr und verbündeter Streitkräfte zwingend erforderlich ist. Daher kommt ihnen vor dem Hintergrund der aktuellen sicherheitspolitischen Lage, aber auch für die langfristige nationale Resilienz im Bündnis eine besondere Bedeutung zu.

Traditionell sind See- und Binnenhäfen auch Zentren der Energieerzeugung und Umschlagplätze für Energieträger. Seit 2023 ist gesetzlich verankert, dass am Ausbau der erneuerbaren Energien im Allgemeinen und der Windenergie auf See im Speziellen ein überragendes öffentliches Interesse besteht. Ein Ausbau der deutschen Seehäfen, abgestimmt auf die vielfältigen Bedarfe und notwendigen Funktionen für die Energiewende-Technologien, ist somit ein zentrales Ziel der Nationalen Hafenstrategie. Die daraus resultierende

Wertschöpfung für die Seehäfen, insbesondere durch die Offshore-Windenergie, schafft wiederum nachhaltiges Betätigungsfeld für die deutschen Seehäfen mit nationalen wie europäischen Marktrealisierungspotenzialen. Dies gilt analog für die noch aufzubauende Infrastruktur für die Wasserstoffwirtschaft.

See- und Binnenhäfen sorgen außerdem für die Konzentration von Logistik- und Wertschöpfungsprozessen sowie für gute und moderne Arbeitsplätze vor Ort und in den umliegenden Regionen. Insgesamt sind in Deutschland 1,35 Millionen Menschen in der hafenbezogenen Wirtschaft beschäftigt. Bundesweit sichern die Häfen direkt und indirekt bis zu 5,6 Millionen Arbeitsplätze.¹

Die deutschen Häfen befinden sich in einem tiefgreifenden Transformationsprozess. Die Krisen der vergangenen drei Jahre, wie der Brexit, die Covid-19-Pandemie in Verbindung mit der Null-Covid-Strategie Chinas und der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, haben deutlich gemacht, dass Verwerfungen in den globalen Logistikketten zu erheblichen Markterschütterungen und Wohlstandsverlusten führen. Die vom Im- und Export abhängige deutsche Volkswirtschaft ist hiervon in besonderem Maße betroffen.

Der wirtschaftliche, geoökonomische und insbesondere der geopolitisch-systemische Wettbewerb erfordern starke, konkrete und kurzfristige Antworten. Um die Resilienz der Gesamtwirtschaft weiter zu erhöhen, ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum zu gewährleisten und im Bedarfsfall zur Unterstützung von staatlichen Verteidigungsaufgaben beitragen zu können, müssen die deutschen Häfen national und international wettbewerbsfähig sein und frei von kritischen Abhängigkeiten agieren können. Hierfür müssen die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen

werden, unter anderem durch einheitliche Wettbewerbsbedingungen, eine verstärkte Kooperation der Häfen untereinander, die Erforschung und Entwicklung innovativer Hafentechnologien und nicht zuletzt durch eine konsistente Hafen- und Infrastrukturpolitik.

Die Bundeswehr leistet einen wesentlichen Beitrag zum Schutz und zur Verteidigung Deutschlands sowie seiner Partner und Verbündeten. Damit die Bundeswehr und Deutschland auch künftig ein verlässlicher Partner bleiben, gilt es, Rahmenbedingungen zu schaffen, die Deutschlands Handlungsfähigkeit auch in Krisen sicherstellen und insbesondere Verlegung von Personal sowie Material der Bundeswehr und verbündeter Streitkräfte verzugslos und bedarfsgerecht ermöglichen.

Umwelt-, Natur- und Klimaschutz sowie Klimaanpassung sind zu existenziellen Menschheitsaufgaben geworden. Um der globalen Dreifachkrise aus Klimawandel, Artensterben und Umweltverschmutzung zu begegnen, müssen alle Sektoren, einschließlich Transport und Logistik, nachhaltig ausgerichtet werden. Dies umfasst auch den umweltverträglichen Ausbau der erneuerbaren Energien, der Stromnetze und der Importinfrastruktur für grüne Energieträger (Wasserstoff und seine Derivate gemäß der Nationalen Wasserstoffstrategie, hier zentral die Berücksichtigung von Umweltgefahren von Ammoniak). Dieser Prozess muss beschleunigt werden, um die Industrie in den bestehenden Reinvestitionsfenstern klimaneutral umbauen zu können. Die deutschen Häfen können hier als logistische Hubs dienen. Um die nachhaltige Defossilisierung der nationalen See- und Binnenschifffahrt zu flankieren, wird ein „Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt“ als strategischer Rahmen erarbeitet und mit der Hafenstrategie verzahnt.

¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung, 2019.

Die digitale Transformation verändert bestehende Geschäftsmodelle. In der Hafenwirtschaft können Logistikprozesse durch innovative Technologien und Verfahren noch effizienter, schneller und nachhaltiger gestaltet werden. Es gilt, die Potenziale dieses digitalen Transformationsprozesses voll auszuschöpfen und sie zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, zur Sicherung von Arbeitsplätzen und zum Schutz der Umwelt zu nutzen. Dazu müssen neben den notwendigen digitalen Infrastrukturen auch die rechtlichen Rahmenbedingungen mit Fokus auf Daten- und Cybersicherheit geschaffen und eine anwendungsorientierte Forschung und Entwicklung gefördert werden. Die digitale Transformation hat auch Auswirkungen auf die Beschäftigung in der Hafenwirtschaft: Es entstehen neue zukunftsorientierte Berufsbilder. Auch der demografische Wandel in Deutschland stellt veränderte Anforderungen an den Arbeitsmarkt. Um diesen Veränderungen gerecht zu werden und die Hafenwirtschaft als modernen und vielfältigen Arbeitgeber zu stärken, sind unter anderem Anpassungen in der Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung der Beschäftigten notwendig.

Zugleich wächst die Weltbevölkerung weiter, von derzeit acht Milliarden auf voraussichtlich rund zehn Milliarden Menschen im Jahr 2050. Aus diesem globalen Bevölkerungswachstum ergeben sich zusätzliche Anforderungen an Verkehr und Logistik für die weltweite Versorgung der Menschen und der Wirtschaft durch den internationalen Handel, an dem Deutschland stark beteiligt ist. Die Infrastrukturen für den Transport von Gütern, Daten und Personen müssen erhalten, angepasst und erneuert werden.

Die großen Herausforderungen, vor denen Deutschland steht, eröffnen jedoch auch große Chancen. Das spüren auch die Häfen. Einerseits sind sie von Problemen betroffen, die mit dem Wandel, globalen Krisen und wirtschaftlichen

Beeinträchtigungen einhergehen, andererseits können sie zur Lösung derselben beitragen, unter anderem, indem sie zu Drehscheiben einer nachhaltigen grünen Logistik werden und als Wegbereiter der Energiewende und des industriellen Wandels eine entscheidende Rolle spielen.

Bei allen zu realisierenden Maßnahmen gilt es, die negativen Auswirkungen auf Umwelt und Beschäftigung weitestgehend zu minimieren und die positiven Auswirkungen auf Wohlstand und soziale Gerechtigkeit zu maximieren. Strukturwandel und Transformationsprozesse sind aktiv zu gestalten und die dafür notwendigen umfangreichen öffentlichen und privaten Investitionen in die Energiewende sowie in die digitale Transformation an Nord- und Ostsee sowie in den Binnenhäfen zu ermöglichen bzw. zu unterstützen.

Vor dem Hintergrund der neuen Herausforderungen und Chancen haben die Regierungsparteien in ihrem Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode den Auftrag zur Erarbeitung einer Nationalen Hafenstrategie erteilt:

„Wir werden eine Nationale Hafenstrategie entwickeln und die enge Zusammenarbeit unserer Häfen fördern. Der Bund steht zur gemeinsamen Verantwortung für die notwendigen Hafeninfrastrukturen.“

(Zeilen 1707 und 1708)

Bereits seit 2009 nutzt der Bund die Nationalen Hafenkonzepte als maßgebliches Instrument der Hafenpolitik. Das aktuell gültige Nationale Hafenkonzept aus dem Jahr 2015 wurde am 20. Januar 2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Es ist auf zehn Jahre angelegt und enthält sieben Handlungsfelder mit 155 Einzelmaßnahmen, die von Bund, Ländern und Hafenwirtschaft zu einem großen Teil umgesetzt wurden oder sich als dauerhafte Maßnahmen in der Umsetzung befinden.

Mit der Nationalen Hafenstrategie werden strategische Ziele formuliert und Maßnahmen erarbeitet, um die deutschen Häfen weiter zu stärken und sie zukunftsfähig zu machen. Dabei sollen die Maßnahmen kurzfristig wesentliche Veränderungen anstoßen, um die strategischen Ziele möglichst schnell und konkret zu erreichen. Alle Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Bei der Erarbeitung der Leitlinien, die als Grundlage für die Entwicklung der Nationalen Hafenstrategie dienen, wurden **fünf Handlungsfelder** identifiziert, an denen sich die Nationale Hafenstrategie orientieren soll:

- 1. Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken**
- 2. Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten für die Energiewende, eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie sowie zu Drehkreuzen für die Verkehrsverlagerung entwickeln**
- 3. Digitale Transformation aktiv gestalten und voranbringen**
- 4. Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten**
- 5. Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten, ausbauen und schützen**

Bei der Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie sind vier wichtige Aspekte zu berücksichtigen:

- **Mit der Nationalen Hafenstrategie soll ein einheitliches Zielbild entwickelt werden.** Die handelnden Akteure sind vielfältig: EU, Bund, Länder, Kommunen, Hafenbehörden und Hafenbetriebe sind in der einen oder anderen

Form direkt an der Entwicklung der See- und Binnenhäfen beteiligt. Weitere Akteure wie Reedereien, Speditionen, Handel, Industrie und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind wiederum direkt vom Hafengeschehen abhängig. Sie alle haben ein Interesse am Erfolg der Häfen.

- **Die Nationale Hafenstrategie muss der Vielfalt der Häfen an Nord- und Ostsee sowie im Binnenland gerecht werden.**

Es gibt unterschiedliche Hafenregionen, jeder Hafen ist anders organisiert und strukturiert, und auch die Tätigkeitsfelder der Häfen sind vielfältig: Sie umfassen den Umschlag und die Lagerung von Gütern ebenso wie die Passagierabfertigung, die Energieversorgung der Verkehrsträger und die Unterstützung bei der Erschließung natürlicher Ressourcen.

- **Die Nationale Hafenstrategie formuliert zahlreiche Maßnahmen zur Erreichung der nationalen und internationalen Klima- und Umweltziele.** Sie bekennt sich zum Grundsatz der Nachhaltigkeit und wird einen Beitrag zur Erreichung der Pariser Klimaziele leisten. Sie orientiert sich dabei an den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs), zu deren Erreichung bis spätestens 2030 sich die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen verpflichtet haben.

- **Die Nationale Hafenstrategie formuliert Maßnahmen, die zu einer verbesserten Resilienz der Häfen gegen Bedrohungen führen.** Aufgrund der sich verändernden geopolitischen Sicherheitslage erlangen Häfen erneut einen besonderen Stellenwert im Rahmen von Krisen und der Landes- und Bündnisverteidigung. Der Schutz der Häfen erfordert bereits im Vorfeld Maßnahmen, die es ermöglichen, Häfen gegenüber etwaiger Bedrohung widerstandsfähig aufzustellen.

Unser Zielbild:

- Die See- und Binnenhäfen werden in Zukunft immer emissionsärmer, digitaler und leistungsfähiger.
- Sie stehen in einem gesunden Wettbewerb der Standorte und Unternehmen. Wo möglich und sinnvoll, kooperieren die deutschen Häfen verstärkt miteinander.
- Bund, Länder und Hafenwirtschaft erhöhen die Sicherheit und Resilienz der Häfen als kritische Infrastruktur zur Versorgung der Bevölkerung in Deutschland und Europa sowie als logistische Hubs für die sozial-ökologische Transformation.
- Die Häfen passen sich an die Folgen des Klimawandels an und sind bis 2045 treibhausgasneutral. Sie tragen damit zur Erreichung der Klimaziele bei und tragen zudem Sorge dafür, dass ihre Aktivitäten nicht zulasten der Umwelt und insbesondere des Gewässer- und Meeresschutzes gehen.
- Die Hafenbetriebe richten ihr Leistungsspektrum nachhaltig aus und erweitern und vertiefen es vom Standort Deutschland aus.
- Neue Berufsbilder entstehen. Die Hafenlogistik schafft und sichert attraktive tarifgebundene Arbeitsplätze und sichert die Teilhabe Deutschlands und Europas am voraussichtlich weiter wachsenden Welthandel.
- Die Hafenwirtschaft setzt moderne Umschlag-, Transport- und Informationstechnologien ein und bedient zusätzliche Handelsrouten.
- Die Hafenbetriebe sind sich bewusst, aufgrund ihrer logistischen Bedeutung auch Ziele für die Unterwanderung durch kriminelle Netzwerke und Korruption zu sein und ergreifen geeignete Maßnahmen, um diese zu reduzieren.
- Die Häfen sind in der Lage, einen Beitrag zur Krisenbewältigung und Verteidigung Deutschlands sowie seiner Partner und Verbündeten zu leisten, indem sie u. a. Konzepte und Routinen entwickeln und umsetzen, die es ermöglichen, handlungsfähig und resilient gegenüber inneren und äußeren Bedrohungen zu sein.
- Die deutsche Hafenwirtschaft leistet ihren Beitrag zur Bewältigung der großen gesellschaftlichen Herausforderungen. Dabei wird sie unterstützt durch eine Politik von Bund und Ländern, die Wettbewerbsnachteile für die maritime Wirtschaft beseitigt und Innovationen fördert. Dies sollte auf der Grundlage konkreter, ambitionierter und auf Nachhaltigkeit ausgerichteter Ziele geschehen. Die Zukunftsstrategie Forschung und Innovation der Bundesregierung beispielsweise unterstützt dies bereits.
- In Zusammenarbeit mit allen Beteiligten wollen die deutschen See- und Binnenhäfen im nächsten Jahrzehnt eine weltweit führende Rolle hinsichtlich Wirtschaftsleistung, Innovation und Nachhaltigkeit übernehmen.

Die Nationale Hafenstrategie, die zur Erreichung des oben beschriebenen Zielbildes führen soll, besteht aus zwei Teilen: einem strategischen Teil und einem operativen Teil, dem Maßnahmenanteil.



Strategischer Teil



1. Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken



1.1 Ausgangslage

Die deutschen See- und Binnenhäfen sind leistungsfähige und flexible Umschlagplätze. Sie haben eine herausragende Bedeutung für die deutsche Wirtschaft und die Krisenbewältigung und Verteidigung Deutschlands sowie seiner Partner und Verbündeten. Es gibt ein breites Angebot an Umschlaganlagen für alle Ladungsarten, allerdings kaum freie Schwerlastflächen, die unter anderem für den Bau von Offshore-Windpark-Komponenten (beispielsweise Konverterplattformen) oder den Umschlag von Windenergieanlagen-Komponenten benötigt werden.

Seehäfen sind von Marktanteils- und Produktivitätsverlusten betroffen.

In den vergangenen Jahren haben die deutschen Seehäfen in wichtigen Segmenten wie dem Containerumschlag, aber auch im Bereich Stückgut Marktanteile verloren. Zudem haben exogene Einflussfaktoren wie die Covid-19-Pandemie gezeigt, wie schnell weitere Engpässe in den operativen Abläufen entstehen können. Dies hat die Produktivität zusätzlich reduziert und globale Lieferketten unterbrochen. Eine Herausforderung besteht darin, dass im Gegensatz zu den Häfen viele Unternehmen im Hinterland nicht rund um die Uhr arbeiten.

Binnenhäfen benötigen mehr Flächen und vereinfachte Genehmigungsverfahren.

In den Binnenhäfen nimmt der Güterumschlag im kombinierten Verkehr und auf der Schiene stetig zu. Der wasserseitige Umschlag ist dagegen seit einigen Jahren rückläufig. Gründe dafür sind neben güterstrukturellen Effekten im Zuge der Energiewende vor allem Konflikte zwischen Städtebau und Hafenentwicklung, die in den letzten Jahrzehnten zu einer Verknappung von Hafenumflächen geführt haben.

Zudem nehmen die genehmigungsrechtlichen Auflagen für die Lagerung und den Umschlag von Gütern in den Häfen stetig zu. Auch die Komplexität und der Umfang der Genehmigungsverfahren für den Einsatz neuer Umschlagtechnologien, den Umgang mit Brach- und Abstellflächen sowie die Erfüllung von Nutzerwünschen hinsichtlich neuer Produkte oder Mengenänderungen haben inzwischen stark zugenommen. Die Verfahren sind teilweise so zeit- und kostenintensiv, dass sie mit der hafenlogistischen Praxis kollidieren und Vorhaben unwirtschaftlich machen können. Hiervon ist auch die Abwicklung des Schienengüterverkehrs in den Binnenhäfen betroffen. Dies führt dazu, dass die Verlagerungspotenziale der Binnenhäfen nicht vollständig ausgeschöpft werden können und es zu Rückverlagerungen auf den Lkw kommt.

Häfen sind längst mehr als nur Umschlagplätze.

Häfen verändern sich: Die Entwicklung von reinen Umschlag- und Logistikstandorten zu Industrie- und Gewerbestandorten setzt sich fort. Neuan-siedlungen von hafenaffinen Industrie-, Gewerbe- und Logistikunternehmen erfordern zusätzliche Flächen in den Häfen und im hafennahen Um-feld, auch für Schwerlastverkehr. Bei der Ent-wicklung der Häfen sind neben zahlreichen qualitativen Anforderungen, etwa einer leistungs-fähigen Infrastruktur zur verbrauchsnahe Ver-sorgung mit erneuerbaren Energien und Roh-stoffen, auch die Belange des Umwelt-, Natur- und Klimaschutzes sowie positive Beschäftigungs-effekte für die Regionen zu berücksichtigen.

Häfen sind wichtig für die Krisenbewältigung und Verteidigung Deutschlands sowie seiner Partner und Verbündeten.

Aufgrund seiner geografischen Lage ist Deutsch-land ein Transferland inmitten von Europa. Deutschland stellt einen zentralen und damit wesentlichen Knotenpunkt im Waren- und Güterverkehr dar. Dies gilt grundsätzlich, aber eben auch in Krisenzeiten, darüber hinaus im Spannungs- bzw. Verteidigungsfall, bspw. beim Verlegen von militärischem Material und Kräften innerhalb Europas. Unter den vorgenannten Umständen kommt der Fähigkeit zur Aufrecht-erhaltung logistischer Abläufe eine besondere Bedeutung zu. Der Zulauf von großen Mengen an Personal und Material, inklusive des Umschlags und somit Überführung in den Straßen- und Schienentransport, sind mitzudenken.

Organisierte Kriminalität an deutschen Häfen nimmt zu.

Als Knotenpunkte des internationalen Waren-verkehrs sind die Häfen immer auch Einfallstore für den Schmuggel illegaler Güter wie Drogen, Waffen und gefälschter Waren. Sie sind damit auch Ziele für die Unterwanderung durch kriminelle Netzwerke. Kriminelle Organisationen versuchen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Terminals in den Linienagenturen, bei den Speditionen oder sonstigen Dienstleistungsbetrieben anzu-sprechen, um diese mit Bestechungsgeldern oder Drohungen zur Mitarbeit zu bewegen.

Beim Schutz der Sicherheit von Häfen spielen zahlreiche öffentliche und private Akteure, von Hafenbehörden bis hin zu Schifffahrtsunter-nehmen und anderen Dienstleistern, eine wich-tige Rolle. Sie müssen sich daher ihrer Rolle bei der Bekämpfung von Drogen- und Waffen-schmuggel sowie krimineller Unterwanderung bewusst sein. Sie sollten über die erforderlichen Mittel verfügen, um Container zu verfolgen und Hafengebiete zu sichern. Zudem sollten sie Möglichkeiten für eine ordnungsgemäße Über-prüfung ihrer Mitarbeiter haben, damit Versuche von Bestechung durch kriminelle Netzwerke und ausländische Mächte verhindert werden können.

Da Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit einzelner Häfen die Gefahr von Verdrängungs-effekten in sich bergen, bedarf es hier nach Mög-lichkeit einer über einzelne Häfen und nationale Grenzen hinweg abgestimmten Vorgehensweise. Verschiedene Vorschläge, u. a. die Einrichtung einer europäischen Hafenal-lianz, enthält der von der EU-Kommission vorgestellte Fahrplan zur Bekämpfung des Drogenhandels und der or-ganisierten Kriminalität. Deutschland ist darü-ber hinaus Mitglied der „Coalition of European



countries against serious and organised crime“, deren Ziel es u. a. ist, die Widerstandsfähigkeit logistischer Knotenpunkte wie Häfen über nationale Grenzen hinweg zu stärken.

Wettbewerb zwischen den Hafenstandorten und weiteren Beteiligten

Es müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass sich die deutschen See- und Binnenhäfen mit ihren Angeboten auf einem Level Playing Field mit anderen Hafenstandorten in Europa behaupten können. Die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland muss gestärkt werden. Um hierfür geeignete Maßnahmen entwickeln zu können, ist es jedoch zunächst erforderlich, die verschiedenen Wettbewerbsebenen sowie die verschiedenen Faktoren, die die Wettbewerbsfähigkeit eines Hafenstandorts ausmachen, näher zu betrachten.

Der Wettbewerb der Häfen findet vor allem an der Küste statt. Hier konkurrieren regional benachbarte Häfen um den Umschlag von vor allem überregionaler Waren, aber auch zwischen verschiedenen Fahrtrouten und Hafenregionen (Ranges) herrscht Konkurrenz. Differenzierter stellt sich der Wettbewerb im Binnenland dar. Hier konkurrieren die Binnenhäfen nicht nur mit den nahe gelegenen Seehäfen, sondern auch mit Industrie- und Logistikstandorten auf der „grünen Wiese“, die zumeist nur über die Straße angebunden sind. Die strategische Entwicklung von Binnenhäfen kann daher wichtige Beiträge zur Vermeidung weiterer Flächenversiegelung, zur Verlagerung von Transporten auf das Binnenschiff und die Schiene sowie zur Entlastung der Straßeninfrastruktur und damit auch zum Klimaschutz leisten. Dies setzt voraus, dass durch übergeordnete bzw. aufeinander abgestimmte Maßnahmen tatsächlich eine Verlagerung auf Wasserstraße und Schiene und somit eine Verringerung von Verkehren auf der Straße erfolgt.

Darüber hinaus konkurrieren auch hafenübergreifende Unternehmen der Hafenwirtschaft, Terminalbetreiber, Hafendienstleister wie Reedereien, Speditionen oder Zollagenturen um Kundschaft und Aufträge. Sie bieten ihre Dienstleistungen an verschiedenen Hafenstandorten an.

Einflussfaktoren auf die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen

Die Wettbewerbsfähigkeit von Hafenstandorten hängt von vielen Faktoren ab. Neben einer guten Hafeninfrastruktur (etwa Kaimauern, Flächen und Gleisanlagen) und einer entsprechenden Suprastruktur (zum Beispiel Krane, Lagerhallen und Umschlaggeräte) sind sowohl die Hinterlandanbindung als auch die Erreichbarkeit eines Hafens über See- und Wasserstraßen entscheidend. Aber auch die Umschlagkosten und die Effizienz der Hafenumschlagbetriebe sind ausschlaggebend, wenn es darum geht, sich gegenüber anderen Hafenstandorten durchzusetzen.

Weitere Kosten- und Zeitfaktoren liegen in der Ausgestaltung der Prozesse bei der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben wie Zollabwicklung, Veterinärschutz, Lebensmittel- und Futtermittelsicherheit und Gefahrenabwehr. Die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen wird zudem durch die Höhe der erhobenen Transportwegkosten wie Hafentgelte, Schifffahrtsabgaben (Nord-Ostsee-Kanal) und Lotstarife bestimmt.

All dies trägt zur Preisbildung bei und bestimmt die Attraktivität der Konditionen, die die deutschen Hafenstandorte und die in den Häfen tätigen Unternehmen ihrer häufig global agierenden Kundschaft anbieten können. Auch hohe Qualität, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit wirken sich attraktivitätssteigernd aus. Dazu bedarf es qualifizierter Ausbildungen und guter Arbeitsbedingungen.

Aber auch der Stärkung der Widerstandsfähigkeit logistischer Knotenpunkte gegen die Einflussnahme durch kriminelle Organisationen wird künftig bei der Frage der Wettbewerbsfähigkeit von Häfen eine immer stärkere Bedeutung zukommen.

Zentrale Aufgabe: die kritische Infrastruktur Häfen nachhaltig stärken

Häfen werden teilweise als kritische Infrastrukturen eingestuft. Bei Investitionen und Beteiligungen aus Drittstaaten sind deshalb nicht nur die nationalen Sicherheitsinteressen, Interessen des jeweiligen Staates zu prüfen, sondern es ist auch eine enge europäische Koordinierung im Hinblick auf die Sicherung der europäischen Hafeninfrastruktur vorzunehmen. Als zentrale logistische Hubs für die Versorgung der Bevölkerung mit Waren und als logistische Hubs für die sozialökologische Transformation erfüllen die Häfen, insbesondere die Seehäfen, kritische Funktionen für die deutsche und die europäische Volkswirtschaft.

Um die Aufrechterhaltung dieser kritischen Versorgungsfunktion zu gewährleisten, müssen die Häfen – ebenso wie die Hinterlandinfrastruktur – vor physischen und Cyberangriffen geschützt werden. Dies gilt umso mehr im Hinblick auf die geopolitische Zeitenwende und findet seinen Ausdruck auch in der Europäischen Strategie zur wirtschaftlichen Sicherheit vom 20. Juni 2023. Hierzu sind regelmäßige Risikoanalysen durch Hafenbetreiber und Aufsichtsbehörden erforderlich. Sie setzen die identifizierten Maßnahmen zur Risikobewältigung unverzüglich um.

Eine zentrale Aufgabe der Nationalen Hafenstrategie ist es, im Einklang mit der Europäischen Strategie für wirtschaftliche Sicherheit die wirtschaftlichen, regulativen und infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die

globalen Transportketten über die deutschen See- und Binnenhäfen abgewickelt und nachhaltig im Interesse der deutschen Wirtschaft ausgerichtet werden. Die Häfen sollen auf allen Wettbewerbsebenen und in ihrer breiten Vielfalt unterstützt werden. Grundvoraussetzung hierfür ist eine ihrer strategischen Bedeutung angemessene Finanzierung der See- und Binnenhäfen einschließlich ihrer Hinterlandanbindungen.

Generell gilt es, die Wertschöpfung zu erhöhen, Sicherheit, Umwelt-, Natur- und Klimaschutzbelange angemessen zu berücksichtigen, Arbeitsplätze zu sichern und qualitativ weiterzuentwickeln. Auch gilt es, neue Geschäftsfelder – unter Berücksichtigung ökologischer Erfordernisse – zu erschließen, ein effizientes und koordiniertes Verwaltungshandeln zu gewährleisten und die Kooperation der Häfen zu stärken. Nicht zuletzt muss die Hafen- und Hinterlandinfrastruktur erhalten und modernisiert werden. Eine zukunfts-fähige und nachhaltige maritime Politik in Deutschland braucht eine klare gemeinsame Linie und ein abgestimmtes strategisches Handeln im nationalen Interesse.

1.2 Strategische Ziele

Nutzen steigern, Kosten senken, Rahmenbedingungen vereinheitlichen – Deutschland hat die effizientesten Kosten- und Leistungsstrukturen in allen Umschlagsegmenten.

Schaffung und Erhaltung einheitlicher und fairer Wettbewerbsbedingungen

- Einheitliche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene schaffen und erhalten, insbesondere im Hinblick auf steuerliche Regelungen, auch in ihrer Anwendung auf die verschiedenen Akteure der maritimen Lieferketten

- Qualitative, umweltverträgliche Verbesserung, Entbürokratisierung und Beschleunigung von hafenrelevanten Planungs- und Genehmigungsverfahren sowohl im Infrastrukturbereich als auch im operativen Geschäft – etwa beim Güterumschlag. Dies umfasst u. a. auch die Beschleunigung und Vereinfachung von auf die Straße umgeschlagenen Groß- und Schwerlasttransporten.

Aufbau und Nutzung von Kooperationen

- Bekenntnis der Beteiligten zur Zusammenarbeit und zu Hafenkooperationen dort, wo dies wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll und wettbewerbsrechtlich zulässig ist
- Kooperation und Koordination auf nationaler und internationaler Ebene zur Stärkung des Hafen- und Wirtschaftsstandorts sowie mit Blick auf den Klimawandel nutzen, zum Beispiel harmonisiertes einheitliches Vorgehen der Häfen bei der Einführung von ambitionierten Umwelt- und Klimaschutzauflagen sowie Anreizsystemen zum Klima- und Umweltschutz
- Umsetzung von (EU-)Vorschriften nach einheitlichen Standards
- Hafenspezifische Regelungen, Vorgaben und Vorschriften auf kommunaler und auf Länderebene harmonisieren, damit die Kundschaft und die Unternehmen der Hafenwirtschaft ihre Stärken bestmöglich einsetzen und so ihre Position im europäischen Wettbewerb und im internationalen Handel behaupten und stärken können

Förderung von Flächenvorsorge und -entwicklung

- Vorausschauende Flächenbevorratung für Umschlag, Logistik sowie hafenaffine Industrie- und Gewerbeansiedlungen

- Berücksichtigung von aufwuchsfähigen Absicherungsmaßnahmen zum Schutz wichtiger Infrastruktur
- Ressortübergreifende Abstimmung zur Aufnahme und Katalogisierung von Hafeninfrastruktur und Binnenwasserwegen im Rahmen gesamtstaatlicher Verteidigung

Krisenbewältigung und Verteidigung

- Schulterschluss zwischen Betreibern, Kommunen, Ländern und Bund mit dem Ziel der Steigerung der Resilienz und des Schutzes von Häfen und Hafenanlagen sowie der Aufrechterhaltung logistischer Abläufe grundsätzlich, im Speziellen aber auch in Krisenzeiten sowie im Spannungs- bzw. Verteidigungsfall

Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern sowie der Länder untereinander

- Enger Schulterschluss zwischen Bund und Ländern (EU-Hafenpolitik, EU-Infrastrukturpolitik und Abstimmung bei Förderprogrammen), um die bestehenden Standortvorteile der deutschen Häfen zu erhalten und weiter zu stärken (zum Beispiel die Hinterlandanbindung)
- Hafentwicklungsplanungen und hafenbezogene Infrastrukturinvestitionen zwischen Bund und Ländern abstimmen
- Kooperation zwischen Küsten- und Binnenländern stärken sowie die Möglichkeiten zur Zusammenarbeit ausloten
- In enger Zusammenarbeit den Drogenhandel bekämpfen und die organisierte Kriminalität zurückdrängen

2. Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten für die Energiewende, eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie sowie zu Drehkreuzen für die Verkehrsverlagerung entwickeln



2.1 Ausgangslage

Die Häfen in Deutschland spielen eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung der Energiewende, der Transformation der Wirtschaft sowie der Defossilisierung des Seeverkehrs und der Hinterlandverkehre auf Straße, Schiene und Wasserstraße.

2.1.1 Nachhaltige Knotenpunkte für die Energiewende und eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie

Energiewende bedeutet die Abkehr von klima- und umweltschädlichen fossilen Energieträgern hin zu erneuerbaren Energien. Im Klimaschutzgesetz verpflichtet sich Deutschland, bis zum Jahr 2045 Treibhausgasneutralität zu erreichen. Zudem müssen die Emissionen bis 2030 um mindestens 65 Prozent und bis 2040 um mindestens 88 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 sinken. Für die verschiedenen Sektoren (unter anderem Energiewirtschaft, Verkehr und Gebäude) legt das Klimaschutzgesetz jährliche Emissionsmengen bis 2030 fest. Die Ausbauziele für erneuerbare Energien wurden im vergangenen Jahr deutlich angehoben, so wurden etwa die gesetzlichen Ausbauziele für die Windenergie auf See auf mindestens 30 Gigawatt (GW) bis zum Jahr 2030, mindestens 40 GW bis zum Jahr 2035 und mindestens 70 GW bis zum Jahr 2045 erhöht. Fast 30 Prozent der Bruttostromerzeugung sollen im

Klimaneutralitätsjahr 2045 durch die Windenergie auf See erzeugt werden. Um die Ausbauziele der Bundesregierung für 2030 zu erreichen, muss die bisher installierte Leistung vervierfacht, somit 22 GW zugebaut werden. In Europa insgesamt sollen 300 GW Offshore-Wind bis 2050 realisiert werden. In der Nationalen Wasserstoffstrategie wird der deutsche Bedarf an Wasserstoff im Jahr 2030 auf bis zu 130 TWh geschätzt. Es ergibt sich also bereits für 2030 auch bei Berücksichtigung des fossilen Wasserstoffverbrauchs, der nicht vollständig durch grünen bzw. CO₂-freien Wasserstoff ersetzt werden kann, ein erheblicher Importbedarf, um den inländischen Bedarf zu decken (je nach Rechnung rd. 45 bis 90 TWh Wasserstoff). Dies entspricht einem Importanteil von 50 bis 70 Prozent am nationalen Verbrauch.

Die Zusammensetzung der Energieimporte wird sich aufgrund klimapolitischer Entwicklungen verändern. Dies wird eine Anpassung der Hafeninfrastrukturen erforderlich machen, da jeder über den Hafen importierte Energieträger spezifische Anforderungen an die Infrastruktur stellt. Langfristig ist davon auszugehen, dass der Import fossiler Energieträger über deutsche Häfen zugunsten des Imports von Wasserstoff und seiner Derivate zurückgehen wird. Für die deutschen Häfen bedeutet die Energiewende einen massiven und vielschichtigen Transformationsprozess. Die aktuell verfügbare und ertüchtigbaren schwerlastfähigen Flächen und Kaikanten in

den Seehäfen reichen perspektivisch weder national noch europäisch aus, um die vielfältigen und gegen Ende des Jahrzehnts massiv zunehmenden Bedarfe der Energiewende zu decken. Neben hohen Flächenbedarfen für den Neubau von Windparks bestehen Flächenbedarfe für Produktionsstätten der Übertragungsnetzbetreiber, für den Betrieb und Rückbau von Offshore-Windparks sowie für eine entstehende Wasserstoffwirtschaft.

Auch vor dem Hintergrund der im Sommer 2023 auf Ebene der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) verabschiedeten Klimaziele, nach denen auch die internationale Seeschiffahrt bis etwa 2050 das Ziel der Klimaneutralität erreichen muss, und der relevanten Regulierungen auf EU-Ebene (unter anderem FuelEU-Maritime-Verordnung, EU-Emissionshandelssystem (ETS)) und der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) stehen tiefgreifende Veränderungen an.

Häfen als Umschlagplätze für Energieträger

Deutschland verfügt nicht über ausreichende eigene Vorkommen an fossilen Energieträgern. Die deshalb noch notwendigen Importe von beispielsweise Erdöl oder Kohle erfolgen zu einem großen Teil über die Schifffahrt und die Häfen. Damit sind die Häfen bereits heute logistische Knotenpunkte der Energiewirtschaft und Industrie, aber auch relevante Akteure der Energiewende und des industriellen Wandels. Ihre Bedeutung wird auf dem Weg zur Klimaneutralität weiter zunehmen, etwa bei der Anlieferung grüner Energieträger (Wasserstoff und seine Derivate gemäß der Nationalen Wasserstoffstrategie) und beim Umschlag von Komponenten für Windenergieanlagen und anderen für die Energiewende dringend benötigten Gütern wie Kabelrollen und Großtransformatoren für den Stromnetzausbau.

Auch für die Transformation der Industrie gilt es, die Versorgung mit Energie und Rohstoffen über die Häfen langfristig sicherzustellen. Aktuell wird zudem eine Carbon-Management-Strategie (CMS) der Bundesregierung ausgearbeitet, bei der Häfen eine wichtige Rolle spielen können. Die frühzeitige Anbindung an die geplante europäische CO₂-Infrastruktur ist daher im Sinne dieser CMS zu berücksichtigen, um die damit verbundenen Chancen für die deutsche Industrie und die Häfen zu ermöglichen.

Häfen als Energielieferanten für die Schifffahrt und als Energienutzer

Neben ihrer Funktion als Umschlagplatz für Energieträger und Komponenten für den Ausbau der erneuerbaren Energien und des Stromnetzes spielen Häfen eine weitere Rolle bei der Energiewende: Sie sind Versorgungsstellen für die Schifffahrt. Aus den Klimazielen ergeben sich neue Anforderungen an die Rolle als Energieversorger. Es müssen geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit die Häfen in Deutschland dieser Versorgungsaufgabe mit Landstrom und nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen und erneuerbaren Energien nachkommen können, um zur Stärkung des Hafenstandorts Deutschland beizutragen und die Defossilisierung der Schifffahrt zu beschleunigen.

Hierbei spielen auch die Impulse der Kreuz- und Passagierschifffahrt eine wichtige Rolle für nachhaltige technologische Innovationen – sowohl an Bord als auch in den Häfen. Die Entwicklung von batterie- und wasserstoffbasierten Energieversorgungssystemen sowie der Ausbau der entsprechenden hafenseitigen Infrastruktur im Kreuzfahrtsektor wird auch der Handelsschifffahrt wichtige Anstöße geben und kann regionalökonomische, touristische und imagefördernde Effekte für die deutschen Häfen erzielen. Die AFIR schreibt die Ausstattung der Liegeplätze bis 2030

und die FuelEU Maritime die Nutzung von Landstrom ab 2030 für Container- und Passagierschiffe mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) größer als 5000 vor.

Häfen sind nicht zuletzt auch Energienutzer. Hier gilt es, Einsparpotenziale zu identifizieren und die hafenseitigen Möglichkeiten zur Eigenerzeugung und Bereitstellung erneuerbarer Energien voll auszuschöpfen. Die deutschen Häfen sollen zu den effizientesten und damit wettbewerbsfähigsten sowie klima- und umweltfreundlichsten Energienutzern der weltweiten Hafenwirtschaft werden. Emissionen, zu denen neben Luftschadstoffen auch Geräuschemissionen zählen, sollen weiter deutlich reduziert werden. Die Treibhausgasneutralität soll bis 2045 erreicht werden.

2.1.2 Häfen als Drehkreuze für die Verkehrsverlagerung

Die Verlagerung von Verkehren auf alternative, treibhausgasneutrale Verkehrsträger soll einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der deutschen Klimaziele leisten. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil der Schiene am Modal Split bis 2030 auf 25 Prozent und den der Wasserstraße im gleichen Zeitraum auf 12 Prozent zu erhöhen. Die See- und Binnenhäfen als multimodale Drehscheiben des Güter- und Warenverkehrs sind Motor und Rückgrat dieser Verkehrswende. Bereits heute wird rund ein Viertel des Schienengüterverkehrs in Deutschland in den Häfen umgeschlagen.

Verlagerungsmöglichkeiten auf Schiene und Wasserstraße nutzen

Sowohl die Schiene als auch die Wasserstraße bieten herausragende Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung, die in den letzten 15 Jahren kaum genutzt wurden. Die Einbeziehung der Häfen in eine Short-Sea-Shipping-Strategie für den Kurzstreckenseeverkehr ist daher wichtig.

Neben den notwendigen Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung der Bundesschienenwege, um Güter insbesondere im kombinierten Verkehr auf die Schiene zu bringen, verfügen auch die Bundeswasserstraßen noch über erhebliche Kapazitätsreserven, die es zu erschließen gilt. Dies gilt nicht zuletzt auch für die Verlagerung des Hauptlaufs von Großraum- und Schwertransporten. So könnten eine Vielfalt von Großprodukten der deutschen Industrie umweltverträglicher über die Wasserstraßen von den Produktionsstandorten abtransportiert werden. Gleiches gilt für die Verlegung von großen Truppenkörpern im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung.

Häfen unterstützen Ausbau von Windenergie und Stromnetzen.

Da die See- und Binnenhäfen sowie die Wasserstraßen wichtige Bausteine zur Erreichung der Ausbauziele der Windenergie und der Stromnetze sind, besteht auch in diesem Bereich ein großes Potenzial zur Entlastung der Straßeninfrastruktur. Insbesondere der Ausbau der Windkraft bringt eine Vielzahl von Transporten mit großen Komponenten mit sich, unter anderem für Windenergieanlagen. Diese Güter eignen sich hervorragend für den Hauptlauf auf der Wasserstraße und stellen für die Häfen ein wichtiges Umschlaggut mit großem Zukunftspotenzial dar.

Nach dem ersten veröffentlichten Entwurf einer Windenergie-an-Land-Strategie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom 22. März 2023 sollen Windenergieanlagenbauteile nach Möglichkeit auf der Wasserstraße transportiert werden. Dazu sind eventuell umwelt- und naturverträglich zu gestaltende Maßnahmen im Bereich der Umschlagplätze für Komponenten dieser Anlagen und Kabeltrommeln sowie die Einrichtung von Hubs für Windenergieanlagen und Kabeltrommeln an den Wasserstraßen erforderlich. Damit würden

die im Schlussbericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten von der Straße auf die Wasserstraße und die Schiene empfohlenen Maßnahmen weiter umgesetzt.

Eine bedarfsgerecht ausgebaute Infrastruktur (siehe hierzu Handlungsfeld 5.) und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für eine umweltfreundliche Verkehrsverlagerung (siehe hierzu Handlungsfeld 1.) sind neben weiteren flankierenden Maßnahmen Voraussetzungen, um die Potenziale von Schiene und Wasserstraße zu erschließen und voll auszuschöpfen, neue Gütergruppen zu akquirieren und neue Geschäftsfelder bzw. Geschäftsmodelle aufbauen zu können.

2.2 Strategische Ziele

Transformation der Energie- und Rohstoffimporte unterstützen, Energieverbrauch reduzieren, Nachhaltigkeit steigern, umweltfreundliche Verkehrsverlagerung fördern – in der weltweiten Hafenvirtschaft sind die deutschen Häfen die klima- und umweltfreundlichsten.

Transformation der Energie- und Rohstoffimporte und Unterstützung der Defossilisierung der Schifffahrt

- Kooperation zwischen den potenziellen deutschen Hafenstandorten im TEN-V-Kernnetz für Terminals und Infrastrukturen fördern, wobei die tatsächliche Nachfrage auf dem Markt, sowohl kurz- als auch langfristig, neben anderen Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Standortentscheidungen aus nationaler Sicht nach einer Bedarfsanalyse und transparenten Kriterien treffen. Als Kriterien kommen zum Beispiel die Anbindung an das Gas- bzw. Wasserstoffnetz, Fragen des Umwelt-, Natur-, Gewässer- und Meeresschutzes, des Flächenverbrauchs sowie

bei fossilen Infrastrukturen die Sicherstellung einer Nachnutzung im Hinblick auf erneuerbare Treibstoffe nichtbiogenen Ursprungs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, RFNBO) und Wasserstoff sowie seine Derivate gemäß der Nationalen Wasserstoffstrategie, die über die Nutzung von e-LNG hinausgeht, infrage.

- Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und korridorbezogene Ansätze durch den Bund fördern und Hemmnisse für den Aufbau der erforderlichen Infrastrukturen beseitigen
- Häfen als logistische Knotenpunkte für den Import von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten gemäß der Nationalen Wasserstoffstrategie und den Ausbau der Windenergie weiterentwickeln (als Lager- und Verladeort, als Ausgangspunkt für den Aufbau und ab 2030 für den Rückbau von Offshore-Windparks sowie als Stützpunkt für Service- und Wartungsarbeiten)
- Defossilisierung der Schifffahrt durch die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für nachhaltig erneuerbare Energieträger und Kraftstoffe ermöglichen. Vorreiterrolle der deutschen Häfen beim Bau von Landstromanlagen ausbauen
- Anreizsysteme zur Steigerung des Umwelt- und Klimaschutzes in der Schifffahrt weiterentwickeln und harmonisieren

Reduzierung des Energieverbrauchs, Defossilisierung und Verbesserung der Nachhaltigkeit in den Häfen

- Häfen tragen zur Reduzierung von Luftschadstoffen bei und streben bei ihrer Defossilisierung Treibhausgasneutralität bis 2045 an.

- Rolle der Häfen in einer umfassenden Kreislaufwirtschaft definieren und umsetzen. Potenziale der Häfen im Zusammenhang mit der Kreislaufwirtschaft (insbesondere Schiffsabfälle und -abwasser sowie Ladungsrückstände) entwickeln und ausschöpfen
- Lokale Biodiversität auf Brachflächen und in Hafenbecken steigern

Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsverlagerung, Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten entwickeln

- Häfen zu Knotenpunkten für die Energie- und Rohstoffsicherung und für die Versorgung mit erneuerbaren Energien und Rohstoffen entwickeln
 - Häfen als logistische Knotenpunkte für den Ausbau der Windenergie weiterentwickeln (als Lager- und Verladeort, als Ausgangspunkt für den Aufbau und ab 2030 für den Rückbau von Offshore-Windparks sowie als Stützpunkt für Service- und Wartungsarbeiten)
 - Häfen im Rahmen der Carbon-Management-Strategie (CMS) der Bundesregierung zu Knotenpunkten der geplanten europäischen CO₂-Infrastruktur entwickeln
 - Marktführerschaft der deutschen Häfen bei Technologien für Transport, Umschlag, Speicherung und Bunkerung von nachhaltigen erneuerbaren Energieträgern und erneuerbaren Kraftstoffen erreichen
- Nationale Hafenstrategie eng mit den relevanten energie- und umweltpolitischen Strategien und Defossilisierungskonzepten der verschiedenen Verkehrsträger verzahnen (darunter Systementwicklungsstrategie, Importstrategie, Nationale Wasserstoffstrategie, Rohstoffstrategie, Carbon-Management-Strategie, Nationale Wasserstrategie, zukünftige Nationale Meeresstrategie etc.) und eine funktionsgerechte Einbindung der See- und Binnenhäfen in diese garantieren. Dabei soll auf bestehende Forschungsprogramme und -erkenntnisse aufgebaut werden.
 - Moderne, praxisorientierte Regelwerke für den Bau, den Betrieb und die Genehmigung von Anlagen sowie passgenaue Finanzierungsinstrumente für den Hochlauf des Ausbaus der erforderlichen Technologien in den deutschen Häfen entwickeln
 - Verkehr verstärkt auf Wasserstraße und Schiene verlagern sowie multimodale Potenziale der Häfen stärken. Vorfeld- und Hafeninfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für die Verlagerung auf Wasserstraße und Schiene schaffen



3. Digitale Transformation aktiv gestalten und voranbringen



3.1 Ausgangslage

Die digitale Transformation führt – auch durch das Aufkommen immer leistungsfähigerer digitaler Technologien – zu kontinuierlichen und tiefgreifenden Veränderungsprozessen in Wirtschaft und Gesellschaft. Die rasante Entwicklung der Informationstechnologie in den letzten Jahren hat zum Teil radikale Veränderungen von Geräten, Prozessen und Geschäftsmodellen ermöglicht. Effizienz, Produktivität und Qualität von Abläufen, Produkten und Dienstleistungen konnten zum Teil erheblich gesteigert werden. Unternehmen in allen Wirtschaftszweigen stehen im Wettbewerb um die beste Nutzung der neuen Möglichkeiten. Für Regierungen weltweit gilt es, an ihren Standorten die besten Rahmenbedingungen dafür zu schaffen. Dies gilt auch für die Digitalisierung der maritimen Logistik.

Die Prozesse der digitalen Transformation müssen so gestaltet werden, dass sie den größtmöglichen Nutzen für den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland und die hier beschäftigten Menschen bringen. Das bedeutet auch, gute Arbeitsplätze zu sichern und die Vorteile gezielt für Umwelt- und Klimaschutz zu nutzen.

Weichenstellung für die weitere Digitalisierung der Häfen

Die Häfen befinden sich mitten in der digitalen Transformation. Verschiedene Einzelverfahren werden zunehmend vernetzt. Dabei ist es wichtig, die Potenziale der Digitalisierung zu erschließen

und konkrete Anwendungsmöglichkeiten (weiter) zu entwickeln. Wirtschaft und Politik müssen hierzu entsprechende Rahmenbedingungen schaffen. Es bedarf einer leistungsfähigen und vor Übergriffen gesicherten digitalen Infrastruktur, förderlicher rechtlicher Rahmenbedingungen für digitale Anwendungen (etwa in den Bereichen Datenverarbeitung und Vernetzung), aber auch technischer Normen und Standards.

Mit zunehmender Automatisierung in der Hafentlogistik sind Mitbestimmungsprozesse ein wichtiges Element, um moderne Arbeitswelten zu gestalten, gut ausgebildete Arbeitskräfte zu gewinnen und belastende und gefährliche Arbeitsbereiche erfolgreich umzugestalten. Die Automatisierung erfordert aufbereitete und gesicherte Daten der einzelnen Arbeitsprozesse und eine stabile und sichere Datenkommunikation einschließlich einer lückenlosen Datensicherung.

Die digitale Dekade soll auch in den Häfen wirken.

Moderne, innovative Hafentechnologien und die dazugehörige Hafeninfrastruktur können nur entstehen, wenn Forschungseinrichtungen mit potenziellen Anwendern und Anwenderinnen aus der Hafenwirtschaft bei der Forschung und Entwicklung kooperieren. Erfolgreich umgesetzte Forschungs- und Entwicklungsergebnisse können den Weg für die digitale Transformation in den Häfen ebnen und so die Fortschrittlichkeit und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland sichern.

Die Bundesregierung hat in ihrer Digitalstrategie eine konkrete Zukunftsvision für den gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Transformationsprozess entworfen. Im Einklang mit dem Politikprogramm 2030 für die digitale Dekade der Europäischen Union formuliert die Digitalstrategie auch das Zielbild für den digitalen Fortschritt bis 2030: flächendeckende Versorgung mit Glasfaseranschlüssen und dem neuesten Mobilfunkstandard, digitale Verwaltungsdienste für einen modernen und inklusiven Staat sowie Innovationen aus Wirtschaft und Forschung zum Nutzen aller Menschen. Die Nationale Hafenstrategie wird eng mit der Digitalstrategie der Bundesregierung sowie dem EU-Politikprogramm 2030 für die digitale Dekade verzahnt.

3.2 Strategische Ziele

Infrastruktur, Rechtsrahmen – die Rahmenbedingungen für die deutsche Hafenwirtschaft und ihre Geschäftsmodelle spiegeln den neuesten Stand von Technik und Innovation wider.

- Erforschung und Entwicklung hafenbezogener Technologien, Logistik und Dienstleistungen unter Berücksichtigung der sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen fortführen und vertiefen. Förderprogramme für innovative Hafentechnologien und digitale Testfelder in Häfen fortsetzen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse in reguläre und standardisierte Anwendungen überführen
- Die Innovations- und Optimierungspotenziale in der immer komplexer werdenden Logistik durch neue digitale Dienstleistungen und Prozessinnovationen sowie deren intelligente Verknüpfung nutzbar machen. Die Innovationsgeschwindigkeiten in den Häfen, bei den Prozesspartnern und an den Schnittstellen erhöhen
- Rechtliche Rahmenbedingungen laufend an die absehbare technische Entwicklung anpassen und ggf. neue schaffen
- Hafenseitig flexible und wirkungsvolle Strukturen schaffen, um Cyberrisiken und hybriden Angriffen entgegenzuwirken und Maßnahmen der Cybersecurity zu gewährleisten

4. Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten



4.1 Ausgangslage

Die deutschen Häfen, Umschlagbetriebe und anderen hafennahen Dienstleister bieten gute Arbeitsplätze in einem anspruchsvollen und dyna-

mischen Umfeld. Doch die Arbeitswelt in den Häfen verändert sich stetig: durch Digitalisierung und Automatisierung, durch den Wandel der Häfen hin zu Energiedrehscheiben, durch die Veränderung von Antrieben, Kraftstoffen

und Logistikprozessen sowie durch die demografische Entwicklung. Gleichzeitig gibt es Arbeitskräfteengpässe in der Logistik der Häfen. Der Strukturwandel in den See- und Binnenhäfen stellt hohe Anforderungen an die Beschäftigten, bietet aber auch neue Chancen.

Den Wandel der Arbeitswelt mitgestalten

Die Qualifikation der Beschäftigten muss entsprechend angepasst werden. Es gibt immer weniger manuelle Tätigkeiten und immer mehr Überwachungs- und Kontrolltätigkeiten. Es bedarf erheblicher Anstrengungen mit dem gemeinsamen Ziel, die Beschäftigungsbilanz des technologischen Wandels positiv zu gestalten und gute Arbeitsplätze für die Beschäftigten zu sichern. Gute, tariflich abgesicherte Bedingungen müssen erhalten und weiterentwickelt werden. Den Sozialpartnern kommt dabei die wichtige Rolle zu, den Transformationsprozess in den Häfen zu nutzen, um die Entwicklungen im Interesse der Beschäftigten und eines zukunftsfähigen Hafens zu gestalten.

4.2 Strategische Ziele

Arbeitskräftepool erweitern, Häfen als zukunftsfähige Arbeitsorte positionieren, Nachwuchsförderung, Qualifizierung – die Unternehmen und ihre Beschäftigten leben den ständigen Wandel und treiben technische Innovationen voran.

- Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung der Arbeitskräfte unterstützen und an die Transformations-, Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse sowie an den demografischen Wandel anpassen

- Bildungs- und Ausbildungssysteme sowie -einrichtungen erhalten, stärken und die zu vermittelnden Inhalte auf die Herausforderungen der Zukunft ausrichten. ma-co (maritimes kompetenzzentrum GmbH) als gemeinsame Weiterbildungseinrichtung der Sozialpartner stärken
- Erarbeitung von Anforderungs- und Qualifizierungsstandards für die Arbeitsplätze der Zukunft
- Das „Arbeiten im Hafen“ attraktiver gestalten und bewerben. Die öffentliche Wahrnehmung der Hafenwirtschaft als vielfältiger und zukunftsorientierter Arbeitgeber verbessern
- Mitbestimmungsträger frühzeitig in die Planung und Durchführung technologischer Innovationsprozesse einbeziehen
- Perspektiven für Werftstandorte entwickeln, um zukünftig Arbeitsplätze im Bereich Green Tech (inkl. Wind- und Wasserstoffwirtschaft) und klimaneutraler Schiffbau zu sichern

5. Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten, ausbauen und schützen



5.1 Ausgangslage

Leistungsfähige Verkehrs-, Hafen- und Kommunikationsinfrastrukturen bilden die Grundlage für eine erfolgreiche Hafenentwicklung. Die vorhandenen Infrastrukturen müssen weiterentwickelt werden. Leistungsfähige Hinterlandverbindungen über Schiene, Straße und Wasserstraße sind Voraussetzung für die seewärtige und landseitige Erreichbarkeit der Häfen in den globalen Transportketten.

Ein Viertel des Güterverkehrs in Deutschland wurde 2020 mit der Bahn (17,9 Prozent) und dem Binnenschiff (6,9 Prozent) abgewickelt. Mit ihren Umschlaganlagen und ihren hafeneigenen Gleisanschlüssen sind die deutschen Binnenhäfen – wie auch die deutschen Seehäfen – intermodale Knotenpunkte des Güterverkehrs. Der Hafenhinterlandverkehr macht derzeit knapp ein Viertel des Schienengüterverkehrs aus und wird absehbar weiter zunehmen. Maßnahmen zur Hinterlandanbindung von Schiene und Wasserstraße sind daher von besonderer Bedeutung.

Insbesondere im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung und der „logistischen Drehscheibe Deutschland“ kommt den Seehäfen und deren Hinterlandanbindung eine strategische Bedeutung zu.

Hafeninfrastrukturen in strukturschwachen Regionen können bereits heute im Rahmen der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert werden. Seit der Reform der GRW 2022

können Länder höhere Fördersätze für Infrastrukturvorhaben gewähren, die einen Beitrag zur notwendigen Transformation zu einer klimaneutralen und insgesamt nachhaltigen Wirtschaft leisten.

Effiziente Vernetzung ist ein Wettbewerbsvorteil

Der Hafenstandort Deutschland profitiert von seiner sehr guten Anbindung an das Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetz. Für die deutschen Seehäfen ist eine leistungsfähige Straßen- und Schienenanbindung ein entscheidender Wettbewerbsvorteil, den es zu erhalten und zu stärken gilt. Die deutschen Seehäfen sind zugleich die größten Güterbahnhöfe Europas. Dieses Netz in stand zu halten, bedarfsgerecht auszubauen und in seiner Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit zu stärken, liegt im Interesse der Wirtschaft und des Umwelt- und Klimaschutzes, wobei auch die notwendige Umstellung der Fahrzeuge auf alternative Antriebe und eine notwendige Elektrifizierung von Schienennetzen zu berücksichtigen ist.

Die Leistungsfähigkeit der seewärtigen Zufahrten zu den deutschen Seehäfen und ihren Hinterlandanbindungen ist ein Schlüsselfaktor für den Erfolg der Häfen. Die Realisierung von Ausbauprojekten an den seewärtigen Zufahrten ist daher von großer Bedeutung für die Entwicklung der Häfen. Auch die Binnenhäfen werden aktuell durch eine unzureichende Belastbarkeit und Stabilität der Verkehrswege beeinträchtigt. Die Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen müssen deutlich beschleunigt, umweltverträglich gestaltet und die

Zuverlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur muss deutlich verbessert werden.

Umwelt- und Klimaeinflüsse beeinträchtigen die Funktionsfähigkeit der Häfen.

Die bereits heute spürbaren Folgen des Klimawandels, etwa der Anstieg des Meeresspiegels, Sturmfluten sowie Hoch- und Niedrigwasser infolge von Hitzeperioden, können die Funktionsfähigkeit der See- und Binnenhäfen erheblich beeinträchtigen und damit auch negative wirtschaftliche Auswirkungen haben.

Hafeninfrastrukturen sind in der Regel auf eine Nutzungsdauer von 80 bis 100 Jahren ausgelegt. Innerhalb dieser Nutzungsdauer treten umwelt- und klimabedingte Veränderungen auf. Die umwelt- und klimabedingten technischen Anforderungen an die Infrastrukturen müssen in die Planungs-, Erhaltungs-, Unterhaltungs- und Ausbaukonzepte integriert und notwendige Anpassungen frühzeitig vorgenommen werden.

Leistungsfähige Hinterlandanbindungen ausbauen

Das Handlungsfeld der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur ist ganzheitlich und verkehrsträgerübergreifend zu betrachten und bedarfsgerecht zu planen. Mit Blick auf die zukünftig zu erwartenden weiter steigenden Gütermengen gehört dazu auch der Ausbau der Hinterlandanbindungen, insbesondere der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen sowie die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Fernstraßennetzes mit besonderem Augenmerk auf die Sanierung und Modernisierung der Brücken. Dabei sind ebenfalls die Anforderungen an die Verlegung von Personal und Material der Bundeswehr und verbündeter Streitkräfte im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung zu berücksichtigen. Ebenso gilt es, die aktuellen

Herausforderungen im Hinblick auf die derzeit begrenzten Kapazitäten der Verkehrsträger klar zu benennen, Optimierungspotenziale möglichst konkret zu identifizieren und die Ziele mit einem ambitionierten Zeitrahmen zu versehen. Der Schienengüterverkehr ist 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 Deutschlandtaktes.

Die Binnen- und Seehäfen sind auch für die Fähr-, Ausflugs- und Tourismusschifffahrt von großer Bedeutung. Der Verkehr mit Schweden, Norwegen und Finnland wird über Fracht- und Personenfähren abgewickelt. Die Hinterlandanbindungen für den Güter- und Personenstraßenverkehr sind entsprechend zu sichern.

Erreichbarkeit der Häfen gewährleisten

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag verpflichtet, eine umfassende Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen in Deutschland zu schaffen. Dies wurde durch den Kabinettsbeschluss zur „Bundesinitiative Barrierefreiheit – Deutschland wird barrierefrei“ bekräftigt. In diesem Sinne sollte für den Bereich Mobilität auch bei Aus-, Um- und Neubauten von Kreuzfahrtterminals und Anlegestellen der Ausflugschifffahrt sowie bei Serviceangeboten die Barrierefreiheit für alle reisenden Personen berücksichtigt werden.

5.2 Strategische Ziele

Finanzierung sichern, Umsetzung beschleunigen – Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen haben höchste Priorität.

Gemeinsame Verantwortung von Bund und Ländern für die Hafeninfrastuktur wahrnehmen

- Erhalt, Ersatz und Ausbau der Hafeninfrastuktur im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten sichern
- Hafeninfrastuktur schützen und Nutzung in den Szenarien Frieden, Krise und Krieg gewährleisten
- Unnötige Mehrfachinfrastrukturen vermeiden, aber systemsichernde Redundanzen gewährleisten
- Resilienz der Häfen erhöhen
- Die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen bei allen baulichen Maßnahmen in deutschen Häfen mit Personenverkehr berücksichtigen

Verkehrsinfrastruktur erhalten und ausbauen

- Substanzerhaltung, Optimierung sowie bedarfsgerechter und umweltverträglicher Aus- und Neubau der wasserstraßen-, straßen- und schienenseitigen Hinterlandanbindungen sowie der seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen zur Gewährleistung einer zuverlässigen und resilienten Anbindung der Häfen unter Berücksichtigung der Auswirkungen zukünftiger Klimaveränderungen (Niedrigwasser)

- Planungs- und Genehmigungsverfahren so weit wie möglich straffen und beschleunigen sowie umweltverträglich gestalten, damit baureife Projekte zügig realisiert werden können. Zur Beschleunigung der Verfahren mögliche Betroffene noch vor Beginn der offiziellen Planungsverfahren in die Projekte einbeziehen

- Hohe Beteiligung deutscher Häfen an europäischen Förderprogrammen wie der Connecting Europe Facility (CEF) unterstützen, um möglichst hohe Rückflüsse aus der CEF nach Deutschland zu erzielen. Beteiligung an EU-Partnerschaften wie Zero-Emission Waterborne Transport Platform und Smart Networks and Services, um von internationalem Know-how zu profitieren und die Forschungsergebnisse auf nationaler Ebene zu etablieren

- Bedarf, Notwendigkeit und Finanzierung aller für die deutschen See- und Binnenhäfen relevanten Vorhaben aus der Düsseldorfer und der Ahrensburger Liste überprüfen und neu bewerten

Klimaresiliente und umweltfreundliche Häfen entwickeln

- Klimaresilienz sowie die Umwelt- und Klimaverträglichkeit vorhandener und geplanter Hafeninfrastuktur und des Hafenmanagements als maßgebliche Faktoren für die Zukunftsfähigkeit der Häfen verbessern
- Nachhaltige Konzepte zur Unterhaltung zuverlässiger und leistungsfähiger Zufahrten zu den Seehäfen in Abstimmung mit den Ländern weiterentwickeln, auf Reduzierung der zu entsorgenden Sedimentmenge sowie der Schadstoffeinträge in Sedimenten hinwirken

- Forschung und Entwicklung für klimaneutrale, klimaresiliente und umweltfreundliche Häfen sowie die Anwendung von Forschungsergebnissen und neuen Technologien (beispielsweise den Einsatz von Elektroschleppern) in den Häfen unterstützen
- Hafenbahnen durch den Bund stärken als Voraussetzung für eine Erhöhung des Schienenanteils am Modal Split in Deutschland insgesamt

Digitale Infrastruktur erweitern

- Die Netzinfrastruktur, insbesondere die flächendeckende Verfügbarkeit einer Glasfaserinfrastruktur sowie modernster Mobilfunkstandards in den Häfen und entlang der Bundeswasserstraßen, auch unter Berücksichtigung von IT-Sicherheitsaspekten, anstreben und damit den verstärkten Einsatz von IT-Systemen in der Schifffahrt sowie deren Schutz vor Cyberangriffen fördern

Die hier formulierten strategischen Ziele für die einzelnen Handlungsfelder sollen dazu beitragen, die Vision eines leistungsfähigen, innovativen und umweltfreundlichen Hafenstandorts zu realisieren.

An erster Stelle steht die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen auf der Grundlage nachhaltiger Gestaltung, d. h. unter Beachtung des einschlägigen nationalen, europäischen und internationalen Acquis zu Umwelt- und Gewässer- sowie Meeresschutz. Nur unter international und national einheitlichen und fairen Wettbewerbsbedingungen können die Häfen ihre Leistungspotenziale im gesamtgesellschaftlichen Interesse voll entfalten und ihrer strategischen Bedeutung gerecht werden. Darüber hinaus müssen sie in ihrer Rolle als wichtige Akteure der Energie- und Verkehrswende gestärkt werden, ihre Geschäftsmodelle

und operativen Prozesse digitalisieren, sich als attraktive und zukunftsorientierte Arbeitgeber positionieren und in der Lage sein, eine optimale multimodale Verkehrsinfrastruktur zu realisieren.

Die strategischen Ziele geben den Rahmen vor. Um diese effektiv zu erreichen und Veränderungen herbeizuführen, bedarf es konkreter Maßnahmen. Diese werden im folgenden Maßnahmenokument aufgelistet. Es ist als „lebendes Dokument“ konzipiert und wird stetig weiterentwickelt und aktualisiert: Neue Maßnahmen können hinzugefügt und bereits umgesetzte Maßnahmen gestrichen werden, um eine größtmögliche Aktualität und Relevanz zu erreichen.



Glossar



Ahrensburger Liste

Die Ahrensburger Liste, auf die sich die Verkehrsministerinnen und -minister der norddeutschen Länder im September 2008 verständigt haben, definiert Infrastrukturmaßnahmen, die für die norddeutschen Länder von großer Bedeutung sind. Dazu gehören der Ausbau von hoch belasteten Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptverkehrsachsen.

Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR)

EU-Verordnung, deren Hauptziel es ist, ausreichend Zugang zu einem Netz von Lade- und Betankungsinfrastrukturen für Straßenfahrzeuge und Schiffe, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, zu gewährleisten.

Bunkerung

Die Übernahme und Lagerung von Kraftstoffen für den Schiffsantrieb und für den Eigenbedarf des Schiffes.

Carbon Capture and Storage

Die dauerhafte Speicherung von CO₂ in tief liegenden geologischen Gesteinsschichten mit dem Ziel, CO₂ in der Atmosphäre zu reduzieren.

Clydebank Declaration

Wurde 2021 auf der UN-Klimakonferenz COP26 in Glasgow von mehr als 20 Staaten – darunter Deutschland – unterzeichnet. Ziel der Deklaration ist es, emissionsfreie Schifffahrtskorridore zu schaffen.

Connecting Europe Facility (CEF)

Ein wichtiges Finanzierungsinstrument der EU zur Förderung von Wachstum, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit durch Infrastrukturinvestitionen auf europäischer Ebene. CEF umfasst drei Sektorprogramme in den Bereichen Energie, Verkehr und Digitales.

Düsseldorfer Liste

Die Düsseldorfer Liste enthält Infrastrukturprojekte, von denen sich die Länder Nordrhein-Westfalen, Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg einen Beitrag zur Stärkung der Seehafenhinterlandanbindungen erwarten. Sie wurde erstmals im November 2013 an das damalige BMVBS übersandt. Eine aktualisierte Fassung wurde dem BMDV im Mai 2023 übermittelt.

Erneuerbare Treibstoffe nichtbiogenen Ursprungs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, RFNBO)

Bezeichnet flüssige oder gasförmige Kraftstoffe nichtbiogenen Ursprungs, die mittels erneuerbarer Energie hergestellt wurden. Zu dieser Kategorie gehört zum Beispiel auch grüner Wasserstoff.

ETS-Regularien

Das EU-Emissionshandelssystem (EU Emissions Trading System, EU-ETS) ist ein zentrales marktwirtschaftliches Instrument zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in der EU. Die Regularien des EU-ETS werden ab 2024 auf den maritimen Sektor ausgeweitet.

Europäische CO₂-Infrastruktur

Infrastruktur, die in der EU im Rahmen von Carbon-Capture-and-Storage-Bestrebungen (s. Carbon Capture and Storage) den Transport von CO₂ vom Ort der Emission (zum Beispiel Industriestandorte) zu entsprechenden Speicherorten gewährleistet.

FuelEU Maritime

EU-Verordnung über die Verwendung erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe im Seeverkehr; zielt darauf ab, die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie bis 2050 um bis zu 75 Prozent zu senken, indem die Verwendung umweltfreundlicherer Kraftstoffe auf Schiffen gefördert wird.

Hauptlauf

Hauptabschnitt in einer Transportkette im Güterverkehr – befindet sich zwischen dem Vor- und Nachlauf. Diese Einteilung der Logistikkette gilt nur für kombinierte (gebrochene) Verkehre und Sammelguttransporte, die nicht direkt abgewickelt werden.

Hinterlandverkehr

Auch Seehafenhinterlandverkehr, bezieht sich auf den Transport von Exportgütern zu Seehäfen und den Abtransport von Importgütern in umgekehrter Richtung über Straße, Schiene und Binnenschifffahrt.

IMO-Strategie zur Reduktion von Treibhausgasen (2023)

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die weltweite Regeln für die Schifffahrt erlässt. Im Juli 2023 haben die 175 Mitgliedstaaten der IMO im Konsens eine neue Strategie zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen verabschiedet.

Diese gibt vor, dass die internationale Seeschifffahrt das Ziel der Klimaneutralität bis etwa 2050 erreichen muss („2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships“).

Konverterplattformen

Umspannwerke, die häufig im Zusammenhang mit Offshore-Windparks auf hoher See installiert werden. Sie werden benötigt, um über längere Entfernungen eine Stromübertragung mittels Gleichstrom zu ermöglichen und Übertragungsverluste zu minimieren.

Landstrom/Landstromanlagen

Die Versorgung eines Schiffes durch externen Strom während der Liegezeit. Dieser wird aus lokalen Stromnetzen bezogen. Schiffe, die Landstrom beziehen, beanspruchen während der Liegezeit nicht ihre Schiffsmotoren, die häufig fossilen Brennstoff verbrauchen. Der Ausbau von Landstromanlagen, also notwendige Infrastruktur zum Bezug von Landstrom, kann daher einen Beitrag zur Emissionsminderung leisten.

Level Playing Field

Gemeinsame Regeln und Standards, die gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmende sicherstellen.

Modal Split

Anteil der einzelnen Verkehrsträger an der gesamten Verkehrsleistung. Der Modal Split, auch als Marktanteil bezeichnet, gibt Auskunft über die Verkehrsmittelnutzung und die damit zurückgelegten Kilometer pro Person oder Tonne.

Range/Hafenrange

Häfen, die innerhalb einer Region zu einer Gruppe zusammengefasst sind. Die Häfen einer Range stehen in Konkurrenz zueinander.

Retentionsflächen

Flächen, die zur Rückhaltung von Regenwasser oder zur Abschwächung einer Hochwasserwelle an Gewässern dienen. Sie stehen im Zusammenhang mit einer Versiegelung von Flächen und Bebauung, besonders in städtischen Bereichen und an Gewässern. Retentionsflächen tragen dazu bei, die Auswirkungen von Überflutungen zu vermindern.

Short Sea Shipping (Kurzstreckenseeverkehr)

Bezeichnet den Güterseeverkehr zwischen Häfen in Europa sowie zwischen Häfen in Europa und Häfen in außereuropäischen Ländern mit Küsten an den an Europa grenzenden Binnenmeeren.

Smart Networks and Services Joint Undertaking (SNS JU)

Wurde 2021 als Rechts- und Finanzierungseinrichtung im Rahmen der zehn Europäischen Partnerschaften zur Stärkung des ökologischen und digitalen Wandels gegründet. Ermöglicht die Bündelung der Ressourcen der EU und der Industrie im Bereich der intelligenten Netze und Dienste. Außerdem fördert es die Konvergenz der Forschungs- und Innovationsanstrengungen der Mitgliedstaaten im Bereich der 6G-Technologie und den Aufbau fortschrittlicher 5G-Netze. Dabei verfügt das Gemeinschaftsunternehmen für den Zeitraum 2021 bis 2027 über ein EU-Budget von 900 Millionen Euro.

Zero-Emission Waterborne Transport Platform

Eine von der EU kofinanzierte Partnerschaft mit dem Ziel, durch Forschung disruptive und wirtschaftlich tragfähige Lösungen zu entwickeln, um die Treibhausgasemissionen sowie Luft- und Wasserverschmutzung durch den Schiffsverkehr zu reduzieren.





Maßnahmenteil

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen stehen unter den Vorbehalten der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und der Finanzierungszuständigkeit.



1. Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken



Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Schaffung und Erhaltung einheitlicher und fairer Wettbewerbsbedingungen			
Einheitliche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene schaffen und erhalten, insbesondere im Hinblick auf steuerliche Regelungen, auch in ihrer Anwendung auf die verschiedenen Akteure der maritimen Lieferketten	1.1 Einfuhrumsatzsteuer: Evaluierung der seit Dezember 2020 geltenden „großen Fristenlösung“ und Auswertung der Studie des DMZ. Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Erhebungsverfahrens der Einfuhrumsatzsteuer erörtern	so schnell wie möglich	Bund/Länder
	1.2 Auf EU-Ebene für eine einheitliche EU-weite Auslegung der Tonnagesteuer eintreten und diese ausschließlich auf den reinen Schiffstransport zwischen zwei Häfen beschränken	bis spätestens 2028	Bund
	1.3 Vereinfachung des EU-Beihilferechts zur Schaffung der Möglichkeit zur Förderung von Hafensuprastruktur anstreben; derzeitige AGVO verhindert bspw. die Förderung von Schwerlastkrananlagen (da Suprastruktur) und beeinträchtigt somit u. a. die Zielsetzung der Verkehrsverlagerung		Bund/ EU-Kommission
	1.4 Erarbeitung einer europäischen Hafenstrategie (Anmerkung: BT-Beschluss)		Bund
	1.5 Konzentration von Genehmigungsvorhaben für bzw. in Häfen in einer auf Hafenvorhaben spezialisierten Genehmigungsbehörde je Bundesland, um Kompetenzaufbau und damit schnellere, qualitativ bessere und damit rechtssichere Entscheidungen zu fördern	fortlaufend	Länder

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	<p>1.6 Sicherstellen, dass bestehende Hürden und Fehlanreize für die umweltfreundliche Modernisierung mobiler Umschlagtechnik in Häfen abgebaut werden. Dafür muss die Bündelung umweltrechtlicher Genehmigungen von der Kann-Bestimmung zum Regelfall werden. Zudem muss es eine Freistellung von der Genehmigungspflicht im Rahmen des Verkehrsrechts und den in der Konsequenz folgenden Rechtsgebieten für den Einsatz von mobilen Umschlagmaschinen im Hafengebiet geben.</p>		Bund/Länder
	<p>1.7 Immissionsschutzrechtliche und wasserrechtliche Vorgaben für den Güterumschlag in Häfen überprüfen mit der Zielsetzung, Hürden für den Umschlag hafenaaffiner Güter in Häfen zu reduzieren, ohne dabei umweltrechtliche Standards abzusenken. Dazu ist insbesondere die Einstufung von wassergefährdenden Stoffen in Wassergefährdungsklassen (§ 3 sowie Anlage 1 AwSV) zu überprüfen.</p>	2025	Bund
<p>Qualitative, umweltverträgliche Verbesserung, Entbürokratisierung und Beschleunigung von hafenrelevanten Planungs- und Genehmungsverfahren sowohl im Infrastrukturbereich als auch im operativen Geschäft – etwa beim Güterumschlag. Dies umfasst u. a. auch die Beschleunigung und Vereinfachung von auf die Straße umgeschlagenen Groß- und Schwertransporten.</p>	<p>1.8 Die Planungs- und Genehmungsverfahren überprüfen und vereinheitlichen sowie die Bearbeitungszeiten reduzieren. Dies umfasst u. a. auch die Beschleunigung und Vereinfachung der auf die Straße umgeschlagenen Groß- und Schwerlasttransporte zwecks Verkürzung der Zwischenlagerungsdauer im Hafen.</p>	2024	Bund/Länder

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Aufbau und Nutzung von Kooperationen			
Bekanntnis der Beteiligten zur Zusammenarbeit und zu Hafenkooperationen dort, wo dies wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll sowie wettbewerbsrechtlich zulässig ist	1.9 Eine Machbarkeitsstudie zur Kooperation von Häfen unter rechtlichen und finanziellen Aspekten erstellen	2028	Bund/Länder
Kooperation und Koordination auf nationaler und internationaler Ebene zur Stärkung des Hafen- und Wirtschaftsstandorts sowie mit Blick auf den Klimawandel nutzen, zum Beispiel harmonisiertes einheitliches Vorgehen der Häfen bei der Einführung von ambitionierten Umwelt- und Klimaschutzauflagen sowie Anreizsystemen zum Klima- und Umweltschutz	1.10 (Rechtliche) Spielräume für Vereinheitlichung ausloten. Vereinheitlichung und Kooperation beschleunigen	ab sofort	Bund
	1.11 Umwelt-, Arbeits- und Sozialstandards der Hafenverordnungen auf einen zukunfts-sicheren Stand vereinheitlichen		Länder
	1.12 Hafenverordnungen und Hafengesetzgebung auf Landesebene harmonisieren mit dem Ziel länderübergreifend einheitlicher Vorgaben (bspw. bei der Umsetzung von neuen Umwelt- und Klimaschutzauflagen).		Länder
Umsetzung von (EU-)Vorschriften nach einheitlichen Standards	1.13 Bund-Küstenländer-AK setzt Schwerpunkt auf die Verzahnung von EU-Bundes-Landes-Gesetzgebung bei der nationalen Umsetzung im Hafenbereich.	fortlaufend	Bund/Länder
Hafenspezifische Regelungen, Vorgaben und Vorschriften auf kommunaler und auf Länderebene harmonisieren, damit die Kundschaft und die Unternehmen der Hafewirtschaft ihre Stärken bestmöglich einsetzen und so ihre Position im europäischen Wettbewerb und im internationalen Handel behaupten und stärken können	1.14 Gemeinsame Rahmenstandards erarbeiten, um einen qualitativen Wettbewerb zu fördern und Synergieeffekte zwischen den Häfen zu nutzen	fortlaufend	Länder/Bund

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Förderung von Flächenvorsorge und -entwicklung			
Vorausschauende Flächenbevorratung für Umschlag, Logistik sowie hafenauffine Industrie- und Gewerbeansiedlungen ²	1.15 Prioritär für energiewende- und verkehrswenderelevante Unternehmen Flächen bevorraten , wobei mit den kommunalen Vorkaufsrechten dazu geeignete Instrumente zur Verfügung stehen	ab sofort	Länder
	1.16 Eine generelle Ausnahmeregelung für Flächen innerhalb (öffentlicher) Häfen in §§ 78 und 78a WHG prüfen, die diese von den Festsetzungen als Überschwemmungsgebiete generell ausnimmt oder von Planungs- und Nutzungs-verbieten dispensiert	2025	Bund
	1.17 Eine Bagatellgrenze für den Retentionsraumausgleich prüfen für Baumaßnahmen in Bereichen innerhalb des Hafengebiets, die bei Hochwasserereignis keine strömungstechnische Relevanz haben	2025	Länder/Bund
	1.18 Fortlaufende Sicherstellung, dass die Nutzung von in der BauNVO als Sondergebiete definierten Hafentflächen der Hafenwirtschaft und dem auf dem Hafengebiet ansässigen Gewerbe weiter vollumfänglich ermöglicht und nicht durch heranrückende Wohnbebauung und damit einhergehende Auflagen bspw. im Emissionsrecht erschwert wird	2025	Länder/Bund

² Soweit das räumliche Planungsrecht betroffen ist, stehen die Maßnahmen unter dem Vorbehalt, dass eine Gewichtung oder Priorisierung bestimmter Raumnutzungen – hier Häfen – erst im Zuge eines einzelfallbezogenen, ortsspezifischen, alle widerstreitenden Belange abwägenden Planungsakts erfolgt, nicht aber durch Bundesgesetze. Insofern ist auch die Planungshoheit der Länder und Kommunen zu beachten.

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	1.19 Binnenhäfen bundesweit harmonisiert als „ landesweit bedeutsam “ einordnen, entsprechend in die Landesplanung übernehmen, um Hafengebiete für hafenauffine Nutzung zu sichern. Die Erarbeitung sollte sich an den bestehenden Regelungen bzw. laufenden Prozessen in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen orientieren.	2028	Länder
	1.20 Flächenbedarf ermitteln, Flächen bereitstellen. Zusätzliche Flächenreserven im Zusammenhang mit nationalen Aufgaben an allen Hafenstandorten ermitteln lassen. Ermittlung der für LNG benötigten Flächen		
	1.21 Bestehende Hafenumflächen sichern , hierbei auch Entwicklungspotenziale und mögliche Erweiterungen/geänderte Emissionen berücksichtigen durch (planungs)rechtliche Verankerung	bis 2025	Länder/Bund/ Kommunen
	1.22 Bestand und Ausbaupotenziale stärken und nachhaltig gegenüber konkurrierenden Nutzungen sichern. Hierbei zukunftsorientierte Nutzungen, falls erforderlich mit Tiefseezugang, wie die relevante Nutzung für Energiewende, Energieversorgung und Kreislaufwirtschaft priorisieren		
	1.23 Mit den betreffenden Ländern und Kommunen gemeinsame Überführung von Schutzhäfen des Bundes , die nicht mehr als solche genutzt werden, in eine Nachnutzung	ab sofort	Länder/Bund

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	1.24 Einbindung hafenaffiner Unternehmen an gewerblich geprägten Hafenstandorten bei raumbedeutsamen Planungen, Vorhaben und Nutzungen und Berücksichtigung ihrer Interessen	fortlaufend	Länder
	1.25 Schutz umschlaggeeigneter Flächen gegen nicht hafenaffine Nutzung	fortlaufend	Bund/Länder/ Kommunen
	1.26 Aufwuchsfähiger Schutz von Häfen und Hafenanlagen durch geeignete Absicherungsmaßnahmen im Rahmen der Betrachtung von Flächennutzung, ggf. Flächenerweiterung	fortlaufend	Betreiber

Krisenbewältigung und Verteidigung

Schulterschluss zwischen Betreibern, Kommunen, Ländern und Bund mit dem Ziel der Steigerung der Resilienz und des Schutzes von Häfen und Hafenanlagen sowie der Aufrechterhaltung logistischer Abläufe grundsätzlich, im Speziellen, aber auch in Krisenzeiten sowie im Spannungs- bzw. Verteidigungsfall	1.27 Basierend auf jetzigen sowie zukünftigen gesetzlichen Grundlagen (bspw. KRITIS-Dachgesetz) sind betroffene Betreiber von Einrichtungen und Anlagen aufgerufen, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, umzusetzen und nachzuweisen.	fortlaufend	Betreiber, Kommunen, Länder, Bund
---	--	-------------	---

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern sowie der Länder untereinander			
<p>Enger Schulterschluss zwischen Bund und Ländern (EU-Hafenpolitik, EU-Infrastrukturpolitik, Abstimmung bei Förderprogrammen), um die bestehenden Standortvorteile der deutschen Häfen zu erhalten und weiter zu stärken (zum Beispiel die Hinterlandanbindung)</p>	<p>1.28 Bund und Länder treten bei Konsultationsprozessen zu EU-Verordnungen und EU-Richtlinien, die die Errichtung von Anlagen bzw. Infrastrukturen in Häfen vorsehen (bspw. Landstromanlagen oder Auffangeinrichtungen und Entgasungseinrichtungen für Schiffe), gegenüber der EU-Kommission kontinuierlich und nachdrücklich für einen korridorbezogenen und damit bedarfsgerechten Ansatz ein, damit Fehlinvestitionen in Form von redundanten, ungenutzten Anlagen (unnötigen Mehrfachinfrastrukturen) vermieden werden können.</p>	fortlaufend	Bund/Länder
<p>Kooperation zwischen Küsten- und Binnenländern stärken sowie die Möglichkeiten zur Zusammenarbeit ausloten</p>	<p>1.29 Einen Bund-Länder-Stab für Häfen unter FF BMDV einrichten. In einem solchen Gremium könnten Möglichkeiten von Hafenkooperationen und die Finanzierungsfrage, ebenso wie die Energiethemen besprochen und Lösungen erarbeitet werden, ggf. Ausweitung des Bund-Küstenländer-AK.</p>	ab sofort	Bund/Länder

2. Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten für die Energiewende, eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie sowie zu Drehkreuzen für die Verkehrsverlagerung entwickeln



Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Transformation der Energie- und Rohstoffimporte und Unterstützung der Defossilisierung der Schifffahrt			
Energie- und Rohstoffimporte Kooperation zwischen den potenziellen deutschen Hafenstandorten im TEN-V-Kernnetz für Terminals und Infrastrukturen fördern, wobei die tatsächliche Nachfrage auf dem Markt, sowohl kurz- als auch langfristig, neben anderen Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Standortentscheidungen aus nationaler Sicht nach einer Bedarfsanalyse und transparenten Kriterien treffen. Als Kriterien kommen zum Beispiel die Anbindung an das Gas- bzw. Wasserstoffnetz, Fragen des Umwelt-, Natur-, Gewässer- und Meeresschutzes, des Flächenverbrauchs sowie bei fossilen Infrastrukturen die Sicherstellung einer Nachnutzung im Hinblick auf erneuerbare Treibstoffe nichtbiogenen Ursprungs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, RFNBO) und Wasserstoff sowie seine Derivate gemäß der Nationalen Wasserstoffstrategie, die über die Nutzung von e-LNG hinausgeht, infrage.	2.1 Bereitstellung ausreichender Flächen für Lager und Tanklager , in denen Energieträger gespeichert werden, und für die Erzeugung von grünen Energieträgern (Elektrolyseure)	fortlaufend	Länder/ Kommunen
	2.2 Bereitstellung der Flächen und Anleger , welche für Energieträger (RFNBOs etc.) benötigt werden. Umnutzungskonzepte der für konventionelle Rohstoffe (u. a. Kohle, Öl, Erze) verwendeten Flächen im Sinne der Transformation der Energieversorgung erstellen	fortlaufend	Länder
	2.3 Bedarfsermittlung, welche Hafeninfrastruktur notwendig ist, um Energiewendeziele zu erreichen – welche ist schon vorhanden? Studie Energiehafen der Zukunft	ab sofort	Bund

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Unterstützung der Defossilisierung der Schifffahrt Defossilisierung der Schifffahrt durch die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für nachhaltig erneuerbare Energieträger und Kraftstoffe ermöglichen. Vorreiterrolle der deutschen Häfen beim Bau von Landstromanlagen ausbauen	2.4 Frühzeitiger Ausbau von Speicher- und Bebungungs-kapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe nichtbiogenen Ursprungs (RFNBO), um die Defossilisierung der Schifffahrt zu ermöglichen	fortlaufend	Infrastrukturbetreiber
	2.5 Häfen setzen die Anforderungen der europäischen Regulierungen, z. B. AFIR, FuelEU Maritime, RED, frühzeitig um.	fortlaufend	Infrastrukturbetreiber
	2.6 Mitwirkung an der Schaffung harmonisierter und hoher Umwelt- und Klimastandards und Abstimmung der Erarbeitungsprozesse verschiedener Regelwerke sowie der Regelwerke selbst unter Berücksichtigung branchen- und verkehrsträgerimmanenter Unterschiede	fortlaufend	Bund/Länder
Anreizsysteme zur Steigerung des Umwelt- und Klimaschutzes in der Schifffahrt weiterentwickeln und harmonisieren	2.7 Beteiligung von Häfen an grünen Schifffahrtsskorridoren (Clydebank Declaration und commitment G7/Climate, Energy and Environment Ministers' Communiqué von 2023)		

Reduzierung des Energieverbrauchs, Defossilisierung und Verbesserung der Nachhaltigkeit in Häfen

Häfen tragen zur Reduzierung von Luftschadstoffen bei und streben bei ihrer Defossilisierung Treibhausgasneutralität bis 2045 an.	2.8 Verkehrsinfrastrukturen für alternative Antriebe in den Häfen ausbauen, um die Hafentlogistik zu dekarbonisieren. Aufbau einer flächendeckenden Schnellladeinfrastruktur nebst parallelem Netzausbau (Anmerkung: z. B. für LKW oder Terminals)	Orientierung an entsprechender Strategie	Länder/ Kommunen/ Hafenbetreiber
---	---	--	----------------------------------

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Rolle der Häfen in einer umfassenden Kreislaufwirtschaft definieren und umsetzen. Potenziale der Häfen im Zusammenhang mit der Kreislaufwirtschaft (insbesondere Schiffsabfälle und -abwasser sowie Ladungsrückstände) entwickeln und ausschöpfen	2.9 Ausstattung der Häfen mit hochentwickelten Systemen zur Sammlung und Entsorgung von Schiffsabfällen und -abwässer, einschließlich Sludge und Abwasser aus Scrubbersystemen sowie insbesondere gasförmigen Ladungsrückständen; Bereitstellung von Flächen; Beschleunigung der Genehmigungsverfahren	ab sofort	Länder/ Kommunen/ Hafenbetreiber
	2.10 Bestehende Regelwerke umsetzen ; Einhaltung der Verpflichtungen kontrollieren, damit die angebotenen Entsorgungseinrichtungen auch genutzt werden	ab sofort	Länder/Bund
Lokale Biodiversität auf Brachflächen und in Hafenbecken steigern	2.11 Naturnähere Gestaltung von Uferböschungen soweit möglich (ökologisch sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar) mit alternativen Ufersicherungen	fortlaufend	Länder/ Kommunen/ Hafenbetreiber

Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsverlagerung, Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten entwickeln

Häfen zu Knotenpunkten für die Energie- und Rohstoffsicherung und für die Versorgung mit erneuerbaren Energien und Rohstoffen entwickeln	2.12 Strategische Planung zur zeitnahen Erstellung der erforderlichen Hafeninfrastruktur zur Anlandung und zum Weitertransport von Wasserstoffderivaten gemäß der Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie und erneuerbaren Kraftstoffen in deutschen Häfen und Einrichtung eines Stakeholderdialogs	fortlaufend	Bund
Häfen als logistische Knotenpunkte für den Ausbau der Windenergie weiterentwickeln (als Lager- und Verladeort, als Ausgangspunkt für den Aufbau und ab 2030 für den Rückbau von Offshore-Windparks sowie als Stützpunkt für Service- und Wartungsarbeiten)	2.13 Umsetzung des BMWK-Eckpunktepapiers „Windenergie an Land – Strategie“ , wie z. B. Erarbeitung der Streckennetze der Wasserstraße inklusive Umschlagstellen für WEA und Kabeltrommeln im Hauptlauf sowie Einrichtung von Hubs für Windenergieanlagen und Kabeltrommeln an der Wasserstraße	ab sofort	Bund/Länder

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	2.14 Investition in Häfen für Service und Wartung von Offshore-Windanlagen	ab sofort	Bund/Länder/ Wirtschaft
	2.15 Investition in Errichter-Häfen zur Implementierung von 70 GW Offshore-Wind in der Nordsee (300 GW Nordsee-anrainer)	ab sofort	Bund/Länder/ Wirtschaft
	2.16 Investition in geeignete Häfen für den Bau von Konverterstationen für Offshore-Windanlagen	ab sofort	Bund/Länder/ Wirtschaft
Häfen im Rahmen der Carbon-Management-Strategie (CMS) der Bundesregierung zu Knotenpunkten der geplanten europäischen CO ₂ -Infrastruktur entwickeln	2.17 Schaffung eines standortübergreifenden regulatorischen Rahmens für den Transport und den Umschlag aller absehbaren alternativen Energieträger . Auch im Zuge der Carbon-Management-Strategie (CMS) der Bundesregierung können Häfen eine wichtige Rolle für den Transport spielen.	bis 2028	Länder
	2.18. Planung von Häfen als Knotenpunkte des Carbon-Managements im Rahmen der Carbon-Management-Strategie durch entsprechende Anschlüsse an europäische CO ₂ -Netze		
Marktführerschaft der deutschen Häfen bei Technologien für Transport, Umschlag, Speicherung und Bunkerung von nachhaltigen erneuerbaren Energieträgern und erneuerbaren Kraftstoffen erreichen	2.19 Bundesweit einheitliche Regelungen zum Umgang (Erzeugung, Lagerung, Transport, Betankung, Sicherheits- und Abstandsregelungen) mit Kraftstoffen (Bürokratieabbau) unter Berücksichtigung internationaler und europäischer Vorschriften. Dabei auch Prüfung von Vereinfachungen bestehender nationaler Vorschriften (z. B. DIN, BImSchV, Arbeitsrecht), Vergleich mit Wettbewerbern (u. a. NL, BE)	ab sofort	Länder/Bund

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	2.20 Zulassung von Bebunkerungsanlagen für RFNBO-Kraftstoffe	ab sofort	Länder
	2.21 Ausbau von Ladeinfrastruktur und Betankungs-/Bunkerinfrastrukturen für mobiles Hafenequipment sowie für alle Hinterlandverkehrsträger vorantreiben	fortlaufend	Länder
	2.22 Strategische Aufbau- und Entwicklungsplanungen im Bereich der Hafeninfrastrukturen für alternative Kraftstoffe in eine Novellierung des Nationalen Strategierahmens für den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (NSR) im Rahmen der AFIR-Umsetzung aufnehmen	fortlaufend	Bund
Nationale Hafenstrategie eng mit den relevanten energie- und umweltpolitischen Strategien und Defossilisierungskonzepten der verschiedenen Verkehrsträger verzahnen (darunter Systementwicklungsstrategie, Importstrategie, Nationale Wasserstoffstrategie, Rohstoffstrategie, Carbon-Management-Strategie, Nationale Wasserstrategie, zukünftige Nationale Meeresstrategie etc.) und eine funktionsgerechte Einbindung der See- und Binnenhäfen in diese garantieren. Dabei soll auf bestehende Forschungsprogramme und -erkenntnisse aufgebaut werden.	2.23 Angemessene Einbindung der Hafenwirtschaft in die Erarbeitungsprozesse anderer Strategien der Bundesregierung organisieren	fortlaufend	Bund
	2.24 Ermittlung von Quellen und Senken für den künftigen Import und die Verteilung neuer Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen (z. B. Ammoniak, LOHC, Methanol) und Untersuchung der für deren Transport zur Verfügung stehenden Netzkapazitäten auf Schiene und Wasserstraße	2025/2026	Bund
	2.25 Aufbau einer Importinfrastruktur für Wasserstoff mit Terminals und Leitungen (Bsp. HyPerLink) und Weitertransport über Wasserweg, auch unter Beachtung von Nachhaltigkeitsaspekten gemäß der Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie. Förderung von Pilotprojekten für die konkrete Umsetzung und Anwendung	fortlaufend	Bund/Länder

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	2.26 Einsetzen für klare, EU-weite und an ambitionierten Nachhaltigkeitskriterien ausgerichteten Rahmenbedingungen für den Umschlag und die Lagerung von Wasserstoff, Ammoniak, LOHC und Methanol	fortlaufend	Bund
Moderne, praxisorientierte Regelwerke für den Bau, den Betrieb und die Genehmigung von Anlagen sowie passgenaue Finanzierungsinstrumente für den Hochlauf des Ausbaus der erforderlichen Technologien in den deutschen Häfen entwickeln	2.27 Einheitliche Anpassung des Rechtsrahmens für den Umschlag, die Nutzung und den Transport von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten unter Beachtung von Nachhaltigkeitsstandards gemäß der Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie	so schnell wie möglich	Länder/ Kommunen/ Bund
	2.28 Erarbeitung eines Finanzierungskonzepts für die Ertüchtigung der Hafeninfrastruktur zur Unterstützung der Energie-wende , ggf. in dem einzu-richtenden Bund-Länder-Stab (Maßnahme 1.29)	zeitnah	Bund/Länder

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
<p>Verkehr verstärkt auf Wasserstraße und Schiene verlagern sowie multimodale Potenziale stärken. Vorfeld- und Hafeninfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen sowie infrastrukturelle Voraussetzungen für die verstärkte Verlagerung auf Wasserstraße und Schiene schaffen</p>	<p>2.29 Umsetzung von Maßnahmen zur Optimierung des Genehmigungsverfahrens im Großraum- und Schwergutverkehr (GST), z. B. Integration der Wasserstraßen- und Hafendaten in das Genehmigungssystem für Großraum- und Schwerguttransporte auf der Straße (VEMAGS)</p> <p>Umsetzung von Maßnahmen zur Setzung finanzieller Anreize für die am Großraum- und Schwergutverkehr Beteiligten für die Verlagerung auf die Wasserstraße und Schiene</p> <p>Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung im Bereich Infrastruktur, z. B. Ausweisung von Mikrokorridoren für Schwergut- und Großraumtransporte als sichere Anbindung von Häfen an das überregionale Straßennetz in allen Bundesländern</p> <p>Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung im Bereich Informationsangebot, z. B. Aktuelle Datenbank für GST-geeignete Umschlagsanlagen an Bundeswasserstraßen und in Häfen</p>		Bund/Länder
	<p>2.30 Übertragung der Ausnahmeverordnung zu § 36 Absatz 6 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) auch auf bestimmte Massengutverkehre im Vor- und Nachlauf von Häfen. Zunächst Auswertung der gutachterlichen Untersuchung im Auftrag des BMDV und Überführungsversuche zwecks Evaluation</p>	bis 2025	Bund

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	2.31 Festlegung von Mikrokorridoren der Straße vom Hafen zum übergeordneten Verkehrsnetz im Dialog mit den Häfen und Ländern (Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens für den Straßenvor- und -nachlauf)	ab sofort	Bund/Länder/ Infrastruktur- betreiber
	2.32 Eröffnung des Strategiedialogs „multimodaler Güterverkehr“ zur Stärkung intermodaler Verkehre	ab sofort	Bund/ Güterverkehrs- Verbände/ Unternehmen
	2.33 Stärkung gebrochener Verkehre mit Hauptlauf auf der Wasserstraße zur Durchsetzung von vorhandenen ordnungspolitischen Regelungen <i>Anmerkung: Wasserstraße (StVO für GST) und Schiene (Hafenbahn)</i>	fortlaufend	Bund/Länder
	2.34 Entwicklung einer Short-Sea-Strategie unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt mit dem Fokus auf der Ermittlung von Verlagerungspotenzialen paralleler Straßengüterverkehre auf Küsten- und Binnenwasserstraßen	ab sofort	Bund/Länder

3. Digitale Transformation aktiv gestalten und voranbringen



Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Erforschung und Entwicklung hafenbezogener Technologien, Logistik und Dienstleistungen unter Berücksichtigung der sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen fortführen und vertiefen. Förderprogramme Innovative Hafentechnologien und digitale Testfelder in Häfen fortsetzen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse in reguläre, standardisierte Anwendungen überführen	3.1 Förderung von Breitenanwendung erprobter, innovativer Digitaltechnologien	fortlaufend	Bund/Länder
	3.2 Förderprogramme vereinfachen und so aufstellen bzw. fortschreiben, dass auch KMU bzw. kleinere Häfen daran teilnehmen können	fortlaufend	Bund/Länder
	3.3 Unterstützung von Projekten im Bereich der (hoch) automatisierten/autonomen Schifffahrt im Hafen-, Binnen- und Seebereich durch Bereitstellung der dafür erforderlichen maritimen Infrastruktur	fortlaufend	Länder/Bund
	3.4 Überprüfen, inwieweit erweiterte oder neue digitale Anwendungen für eine verstärkte Kooperation der Häfen genutzt werden können, und verabreden, mögliche und sinnvolle Maßnahmen zu realisieren, die den Grad der horizontalen Vernetzung und Koordinierung der einzelnen Standorte auch länderübergreifend – z. B. über eine bessere Verknüpfung der einzelnen Port-Community-Systeme – erhöhen	fortlaufend	Länder
	3.5 Durchführung regelmäßiger Fachaustausche über geförderte Vorhaben, um Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten besser zu vernetzen und zielgerichtet und bedarfsgerecht steuern zu können	fortlaufend	Hafenwirtschaft/wissenschaftliche Institute bzw. Anstalten

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
<p>Die Innovations- und Optimierungspotenziale in der immer komplexer werdenden Logistik durch neue digitale Dienstleistungen und Prozessinnovationen sowie deren intelligente Verknüpfung miteinander nutzbar machen. Die Innovationsgeschwindigkeit in den Häfen, bei den Prozesspartnern und an den Schnittstellen erhöhen</p>	<p>3.6 Digitale Austauschformate zwischen den verschiedenen Stakeholdern im Hafenumschlagprozess sowie die Entwicklung von Softwarelösungen für den digitalen Austausch der Informationen zwischen den Stakeholdern definieren und standardisieren (analog zur Digitalstrategie des Bundes; https://digitalstrategie-deutschland.de/static/fcf23bbf9736d543d02b79ccad34b729/Digitalstrategie_Aktualisierung_25.04.2023.pdf)</p>	fortlaufend	Hafenwirtschaft/Länder/Bund
	<p>3.7 Datenaustausch durch umfassende Digitalisierung ganzer auch multimodaler Logistikketten, inklusive Terminals und Schifffahrts-/Fährlinien; z. B. zwischen Supply-Chain-Beteiligten verstärken</p>	fortlaufend	Hafenwirtschaft/Logistikdienstleister/Verwaltung
	<p>3.8 Digitalisierung und Vernetzung der Hafenlogistik, um Möglichkeit der frühzeitigen Buchung von Liegeplätzen zu schaffen und flexibel auf Ablaufänderungen reagieren zu können, um z. B. „Just-in-time arrival“ zu verbessern und so durch optimierte Fahrtgeschwindigkeit im Hafenanlauf Kraftstoff und CO₂-Emissionen einzusparen</p>	fortlaufend	Hafenwirtschaft
	<p>3.9 Offene Schnittstellen und standardisierte Datenaustauschformate (open source) zur datentechnischen Realisierung der digitalen Durchgängigkeit definieren</p>	zeitnah	Hafenwirtschaft/Länder/Bund
	<p>3.10 Bereitstellen einer gemeinsamen verkehrsträgerübergreifenden Plattform entsprechend EU-VO 2020/1056 „Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI)“ (siehe auch eFTI4EU, D als Projektpartner)</p>	bis 2026	Bund/Länder

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	3.11 Feststellen der für die elektronische Ladedokumentation (eFTI) der öffentlichen Stellen, Hafenwirtschaft, Logistik und Transportunternehmen zuständigen Stellen (siehe auch eFTI4EU, D als Projektpartner)	bis 2026	Bund/Länder/ Hafenwirtschaft
	3.12 Aufbau eines gemeinsamen Informationsmanagements , um über Störungen bzw. Reparaturarbeiten frühzeitig zu informieren	zeitnah	Infrastrukturbetreiber
	3.13 Die Projekte der Digitalstrategie der Bundesregierung mit Bezugspunkten zu den Häfen, z. B. Zoll, Polizei und Hafenverwaltungen, umsetzen und fortschreiben	zeitnah	Bund/Länder
	3.14 Öffentliche Verwaltungen der Häfen werden in die digitalen Strukturen der Hafenlogistik eingebunden.	zeitnah	Hafenverwaltung/ Länder
Rechtliche Rahmenbedingungen laufend an die absehbare technische Entwicklung anpassen und ggf. neue schaffen	3.15 Schaffung der rechtlichen und technischen Voraussetzungen für die Nutzung der im NSW ³ / EMSW ⁴ vorhandenen Daten auch für private Wirtschaftsteilnehmer	zeitnah	Länder/Bund

³ National Single Window; <https://www.national-single-window.de/public/home>.

⁴ European Maritime Single Window; https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-wide-digital-maritime-system-and-services/european-maritime-single-window-environment_en.

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	<p>3.16 Schaffung eines Rechtsrahmens für Smart-Shipping-Anwendungen und perspektivisch die autonome Schifffahrt, der insbesondere Abweichungen von den geltenden Personalvorschriften für Binnenschiffe ermöglicht. Dafür sind insbesondere Änderungen bei der Festsetzung der Mindestbesatzung in der Binnenschiffahrtspersonalverordnung und bei der Zulassung von Schiffen in der Binnenschiffsuntersuchungsverordnung zu treffen.</p>	bis 2025	Bund
	<p>3.17 Schaffung eines Rechtsrahmens, um die Umschlagstätigkeit im Hafengelände zukünftig automatisiert bzw. autonom zu realisieren. Dies betrifft u. a. Bau- bzw. Ausrüstungsvorgaben sowie Zulassungsverfahren von Umschlagsequipment wie Kräne oder Reachstacker.</p>	zeitnah	Länder/Bund
	<p>3.18 Erfassung, Überprüfung und Anpassung der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen, damit sich die positiven Wirkungen der Digitalisierung und damit einhergehender neuer Geschäftsmodelle entfalten können, Ziel sind digitalkompatible Gesetze, die einen verlässlichen Rechtsrahmen für die digitale Transformation und damit auch Rechtssicherheit im Hinblick auf Datenzugriffs- und -austauschrechte (einschl. Haftungsfragen) gewährleisten.</p>	fortlaufend	Bund/Länder
	<p>3.19 Standards der digitalen Infrastruktur und Verfahren unter Einbeziehung der Telekommunikation und der Netzsicherheit – unter Beachtung der vorhandenen Systeme – weiterentwickeln und etablieren</p>	fortlaufend	Bund/Länder

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
<p>Hafenseitig flexible und wirkungsvolle Strukturen schaffen, um Cyberrisiken und hybriden Angriffen entgegenzuwirken und Maßnahmen der Cybersecurity⁵ zu gewährleisten</p>	<p>3.20 Ausbau und angemessene standortübergreifende Vernetzung der Port Cyber Security Officer in den Häfen</p>	fortlaufend	Hafenverwaltung/ Länder
	<p>3.21 Weiterentwicklung der Kompetenz, der IT und der Schnittstellen mit Blick auf die Cybersicherheit der Häfen. Proaktive Umsetzung der Anforderungen zur Abwehr von Cyberrisiken durch die Hafenvirtschaft</p>	fortlaufend	Länder/ Bund/ Hafenverwaltung/ Hafenvirtschaft
	<p>3.22 Berücksichtigung von Cybersecurity-Aspekten der Häfen in neuen und existierenden Forschungs- und Förderprogrammen, unter besonderer Berücksichtigung von KMU und Mittelstand</p>	fortlaufend	Bund/Länder
	<p>3.23 Beteiligung der Wirtschaft und der Länder bei der Ausgestaltung neuer Anforderungen der NIS2-Richtlinie und dem Kritis-Dachgesetz in Bezug auf Anwendung der Häfen. Unterstützung der Wirtschaft und der Länder bei der Umsetzung der neuen Anforderungen</p> <p>Relevante Punkte: Abgrenzung der betroffenen Unternehmen und Tätigkeiten; Risikobewertung; Kosten-Nutzen-Abwägung; Arbeitsteilung zwischen Behörden und Unternehmen; Bereitstellung von Ressourcen für die Umsetzung; Harmonisierung; Bereitstellung einer einheitlichen Ansprechstelle für die Unternehmen und Bündelung behördlicher Zuständigkeiten, soweit sachlich möglich</p>	fortlaufend	Bund/Länder/ Hafenverwaltung/ Hafenvirtschaft

⁵ Der Begriff Cybersicherheit steht für Maßnahmen, die dazu dienen, Computer, Server, Mobilgeräte, elektronische Systeme, Netzwerke und Daten gegen böswillige Angriffe zu verteidigen.

4. Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten



Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung der Arbeitskräfte unterstützen und an die Transformations-, Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse sowie an den demografischen Wandel anpassen	4.1 Nachwuchsgewinnung durch Werbung und Förderung von MINT-Fächern in den Schulen, MINT-Ausbildungen und MINT-Studiengängen	Daueraufgabe	Länder/Hafenwirtschaft
	4.2 Einen Fachkräftepool aufbauen und Patentprogramme aufsetzen	ab sofort	Länder/Hafenwirtschaft
	4.3 Duale Berufsausbildungen promoten	Daueraufgabe	Länder/Hafenwirtschaft
	4.4 Dialogformate/-plattformen und Kooperationen zwischen Häfen und Schulen entwickeln und intensivieren.	Daueraufgabe	Länder/Hafenwirtschaft
	4.5 Lehrerfortbildungen mit Blick auf Berufe im Hafen und die volkswirtschaftliche Bedeutung der Häfen anbieten	Daueraufgabe	Länder/Hafenwirtschaft
	4.6 Berufsgrundbildungs-Programme für Schulabbrecher und Schulabbrecherinnen entwickeln	ab sofort	Länder/Hafenwirtschaft
	4.7 Branchenspezifische Fachkräftestrategie entwickeln und umsetzen. Dabei die ganze Bandbreite von einfachen Ausbildungsformen bis zum Hochschulabschluss berücksichtigen sowie praktische Fragen der Rekrutierung in Zeiten von knapper werdendem qualifiziertem Personal	ab sofort	Länder/Hafenwirtschaft

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	<p>4.8 Eine operativ orientierte Dialog- und Transformationsplattform für Beschäftigte in der Hafenwirtschaft einrichten, unter Beteiligung der Arbeitgeber der Hafenwirtschaft, der Bundesagentur für Arbeit, der Sozialpartner (Ver.di und ZDS), der Handelskammern, von politischen Vertretern und durch die Sozialpartner getragenen Bildungsträgern der deutschen Hafenwirtschaft</p> <p>Aufgaben u. a.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erhebung des überbetrieblichen Kompetenz- und Qualifikationsbedarfs und paralleles Screening der Bestandsbeschäftigten hinsichtlich ihrer Qualifizierungsfähigkeit – Ableitung möglicher unmittelbarer direkter und mittel- langfristiger Personalaustauschpotenziale zwischen den beteiligten Unternehmen (kein bis geringer/mittlerer bis hoher Qualifizierungsbedarf) und Koordination/Durchführung von entsprechenden Qualifizierungsmaßnahmen – Zusätzliche gemeinsame Ausbildung und Qualifikation von grundlegenden Zukunftskompetenzen über die betrieblichen Bedarfe hinaus zur Sicherung einer hohen Anpassungsfähigkeit der Beschäftigten und Betriebe – Bei kleinen Partnerbetrieben Unterstützung und Zusammenführung mit gemeinsamer Koordination von Qualifizierungsmaßnahmen 	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Sozialpartner, Handelskammern, Bund und Länder

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
<p>Bildungs- und Ausbildungssysteme sowie -einrichtungen erhalten, stärken und die zu vermittelnden Inhalte auf die Herausforderungen der Zukunft ausrichten. ma-co (maritimes kompetenzzentrum GmbH) als gemeinsame Weiterbildungseinrichtung der Sozialpartner stärken</p>	<p>4.9 Das IHATEC-Projekt „Portskill 4.0“ mit besonderem Fokus auf die sozioökonomischen Auswirkungen von technologischen Prozessen fortführen</p>	ab sofort	Bund, Hafenwirtschaft, Gewerkschaft, ma-co
	<p>4.10 Qualifizierung und Weiterbildung weiterentwickeln, um den Herausforderungen des digitalen Wandels besser begegnen zu können</p>	ab sofort	Hafenwirtschaft, Länder, Bund
	<p>4.11 Ausbildungsbedarfe ermitteln. Ausbildungsinhalte nach Bedarf anpassen (duale Berufsausbildung und Studium)</p>	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Länder, ggf. Bund
	<p>4.12 Zukünftigen Personalbedarf von Lehrkräften (Hoch- und Berufsschule) ermitteln und Strategien zur Deckung der Bedarfe entwickeln</p>	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Länder
	<p>4.13 Eine zu den Hafeneinzelbetrieben synchrone Supra- und Infrastruktur bei den Bildungsträgern der deutschen Seehäfen entwickeln, mit der praxisnahe Trainings und Weiterbildungen durchgeführt werden können</p>	ab sofort	Hafenwirtschaft, ma-co
	<p>4.14 Unternehmensübergreifende Bildungszentren für Führungskräfteentwicklung und Clusterkompetenzen einrichten, bspw. unter Beteiligung des maritimen Kompetenzzentrums ma-co</p>	ab sofort	Hafenwirtschaft
	<p>4.15 Einen überregionalen, strukturierten Dialog/Netzwerk zwischen den Beteiligten zu folgenden Themen einrichten: Knappheit an Fachkräften, Entwicklung von neuen relevanten Studiengängen und Ausbildungsberufen, Kooperation mit Universitäten, insbesondere zu Berufsbildern im Bereich der Ingenieurwissenschaften</p>	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Gewerkschaft, Länder, Bund

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Erarbeitung von Anforderungsstandards/Qualifizierungsstandards für die Arbeitsplätze der Zukunft	4.16 Anforderungs-/Qualifizierungsstandards für die Arbeitsplätze der Zukunft erarbeiten und festschreiben (Hinweis auf Bundesprogramm INOTEC)	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Länder
Das „Arbeiten im Hafen“ attraktiver gestalten und bewerben. Öffentliche Wahrnehmung der Hafenwirtschaft als vielfältiger, zukunftsorientierter Arbeitgeber verbessern	4.17 Kampagnen und Formate zur direkten Ansprache der Studierenden an Universitäten , einschl. Social Media, entwickeln	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Länder
	4.18 Präsenz bei Recruiting-Days und Jobmessen	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft
	4.19 Praktika niedrigschwellig anbieten	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft
	4.20 Berufsgrundbildungsjahr „Häfen“ entwickeln	ab sofort	Hafenwirtschaft, Länder
	4.21 Gemeinsamer Außenauftritt der beteiligten Unternehmen als hafenspezifischer, attraktiver und innovativer Partnerverbund der Hafenwirtschaft – sozialpartnerschaftlich organisiert	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft
Mitbestimmungsträger frühzeitig in die Planung und Durchführung technologischer Innovationsprozesse einbeziehen	4.22 Einen „ sozialen Dialog “ im Hafensektor auf nationaler Ebene konzipieren und etablieren	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Sozialpartner
Perspektiven für Wertstandorte entwickeln, um zukünftig Arbeitsplätze im Bereich Green Tech und Grüner Schiffbau zu sichern	4.23 Ausbau von speziellen Standorten der überbetrieblichen Lehrlingsunterrichtung (ÜLU Bundes/Landesförderung) für den Bereich Schifffahrt/ Offshore-Wind. Ausbau von maritimen Fachhochschulen in Kooperation mit den Ländern	ab sofort	Wirtschaft/ Länder

5. Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten, ausbauen und schützen



Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Gemeinsame Verantwortung von Bund und Ländern für die Hafeninfrastruktur wahrnehmen			
Erhalt, Ersatz und Ausbau der Hafeninfrastruktur im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten sichern	5.1 Konzept für die Finanzierung von Hafeninfrastrukturen zur Erfüllung nationaler Aufgaben erarbeiten, ggf. in dem einzu-richtenden Bund-Länder-Stab (Maßnahme 1.29)	bis zum Ende der Legislaturperiode	Bund/Länder/Wirtschaft
	5.2 Neben den Häfen, die sich im globalen Handel auf den Umschlag von Gütern fokussieren, auch die Insel- und Hallighäfen sowie deren Korrespondenzhäfen berücksichtigen , die vorwiegend der Daseinsvorsorge dienen und diese mit gesonder-ten Maßnahmen unterstützen. Zukunft der bundeseigenen Häfen abstecken	fortlaufend	Länder
	5.3 Rechtliche Rahmenbedingungen für Unterhaltungsmaßnahmen zum Beispiel unter Umweltgesichtspunkten verbessern, ohne dabei Umweltstandards abzubauen	fortlaufend	Bund
Hafeninfrastruktur schützen und Nutzung in den Szenarien in Frieden, Krise und Krieg gewährleisten	5.4 Den Schutz der Infrastruktur überprüfen und für den dauerhaften Zustand sicherstellen	fortlaufend	Infrastrukturbetreiber/Länder/ Bund
	5.5 Schutz des Personals sowie der Nutzer der Häfen überprüfen und für den dauerhaften Zustand sicherstellen	fortlaufend	Infrastrukturbetreiber/Länder/ Bund

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Resilienz der Häfen erhöhen	5.6 Die Klimawirkungen auf die Häfen prüfen und Anpassungskonzepte an den Klimawandel auf Basis einheitlicher Datengrundlagen (KWRA und aktuelle Datengrundlage, z. B. aus dem DAS-Basisdienst) durch die Häfen entwickeln. Dabei die Anforderungen für Klima-, Natur-, Umwelt-, Zivil- und Katastrophenschutz sowie militärischer Verteidigungsbelange, insbesondere verbündeter Streitkräfte im Transit, berücksichtigen	zeitnah	Infrastrukturbetreiber
	5.7 Verbesserung der Resilienz bestehender und geplanter Hafeninfrastruktur sowie des Hafenmanagements und der Wasserstraßeninfrastruktur gegenüber den Folgen des Klimawandels im Kontext des gesamten gesellschaftlichen Dialogs zur Klimaresilienz und Naturschutz bei Wasserstraßen	fortlaufend	Infrastrukturbetreiber/ Länder/Bund

Verkehrsinfrastruktur erhalten und ausbauen

Substanzerhaltung, Optimierung sowie bedarfsgerechter Aus- und Neubau der wasserstraßen-, straßen- und schienenseitigen Hinterlandverbindungen sowie der seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen zur Gewährleistung einer zuverlässigen und resilienten Anbindung der Häfen unter Berücksichtigung der Auswirkungen zukünftiger Klimaveränderungen (Niedrigwasser)	5.8 Netzzustandsbericht erstellen	ab sofort	Bund
	5.9 Gemeinsame nachhaltige Strategie zur Verbringung und Reduzierung von Sedimenten entwickeln	ab sofort	Bund/Länder
	5.10 Erreichbarkeit und Anbindung der deutschen See- und Binnenhäfen sowie Notankerplätze zu Verteidigungszwecken an internationale Seewege sichern und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs als wichtigen Grundpfeiler der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen in Abwägungsprozessen angemessen berücksichtigen	fortlaufend	Bund/Länder

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Planungs- und Genehmigungsverfahren soweit wie möglich straffen und beschleunigen, damit baureife Projekte zügig realisiert werden können. Zur Beschleunigung der Verfahren mögliche Betroffene noch vor Beginn der offiziellen Planungsverfahren in die Projekte einbeziehen	5.11 Umsetzung des „ Pakts für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung “ zwischen Bund und Ländern	ab sofort	Bund/Länder
	5.12 Standardisierung fachlicher Anforderungen. Prüfung einer Stichtagsregelung für die Aktualität von Umweltdaten und Umweltprüfverfahren	ab sofort	Bund
	5.13 Die durchschnittliche Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturvorhaben in Deutschland um 50 Prozent reduzieren.	bis spätestens 2030	Bund/Länder
	5.14 Ein europarechtkonformes Planrecht verabschieden, das Wettbewerbsverzerrungen gegenüber den Mitgliedstaaten der EU beseitigt	bis Herbst 2025/bis zum Ende der aktuellen Legislaturperiode	Bund
	5.15 Building Information Modeling (BIM) einsetzen, auch über Bundes- und Länderzuständigkeiten hinweg	ab sofort	Bund/Länder/ Kommunen
	5.16 Beschleunigungspotenziale im bestehenden rechtlichen Rahmen nutzen und dafür mit einer positiven Fehlerkultur, moderner Verwaltungsführung und dem aktiven Fördern von Entscheidungen die Grundlagen legen.	fortlaufend	Bund, Länder, Verbände
	5.17 Personalkapazitäten für Planungs- und Genehmigungsverfahren verbessern. Einsatz von interdisziplinären Teams , um die Kompetenz der Behörden zu erhöhen und fehlerhafte und damit rechtlich angreifbare Genehmigungsentscheide zu vermeiden	fortlaufend	Bund/Länder

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	5.18 Bei Ersatzneubauten prüfen, ob sequenzielles Planen und Genehmigen gleichartig gelagerter Vorhaben (etwa Ersatzneubauten sehr ähnlicher Brückenbauwerke) Zeit und personelle Kapazitäten sparen kann	fortlaufend	GDWS/ Vorhabenträger
Hohe Beteiligung deutscher Häfen an europäischen Förderprogrammen wie der Connecting Europe Facility (CEF) unterstützen, um möglichst hohe Rückflüsse aus der CEF nach Deutschland zu erzielen. Beteiligung an EU-Partnerschaften wie Zero-emission Waterborne Transport Platform und Smart Networks and Services, um von internationalem Know-how zu profitieren und die Forschungsergebnisse auf nationaler Ebene zu etablieren	5.19 Unterstützung der Häfen bei der Antragstellung	fortlaufend	Länder
Bedarf, Notwendigkeit und Finanzierung aller für die deutschen Seehäfen relevanten Vorhaben aus der Düsseldorfer und der Ahrensburger Liste überprüfen und neu bewerten	5.20 Projekte zur Engpassbeseitigung priorisieren	ab sofort	Bund

Klimaresiliente und umweltfreundliche Häfen entwickeln

Klimaresilienz sowie die Umwelt- und Klimaverträglichkeit vorhandener und geplanter Hafeninfrasturktur und des Hafenmanagements als maßgebliche Faktoren für die Zukunftsfähigkeit der Häfen verbessern	5.21 Individuelle Anpassungskonzepte entwickeln, die Klimarisiken und -gefahren auf Basis einer einheitlichen Datengrundlage (z. B. dem BMDV-DAS-Basisdienst „Klima und Wasser“) identifizieren. Maßnahmen aufzeigen, wie diesen begegnet werden kann	fortlaufend	Infrastrukturbetreiber
	5.22 Reserven im Transportsystem (Redundanz) schaffen	fortlaufend	Wirtschaft
	5.23 Aktuelle Klimawirkungs- und Risikoanalyse des Bundes (KWRA) sowie die darin adressierten Klimarisiken und Empfehlungen zum Umgang mit diesen Risiken berücksichtigen	ab sofort	alle für ihren Verantwortungsbereich

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
Forschung und Entwicklung für klimaneutrale, klimaresiliente und umweltfreundliche Häfen sowie die Anwendung von Forschungsergebnissen und neuen Technologien (beispielsweise den Einsatz von Elektroschleppern) in den Häfen unterstützen	5.24 Neue Forschungsergebnisse schneller in die (Test-)Anwendung bringen	bis spätestens Mitte 2024	Bund
Hafenbahnen durch den Bund stärken als Voraussetzung für eine Erhöhung des Schienenanteils am Modal Split in Deutschland insgesamt	5.25 Das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) novellieren , um den Aus- und Neubau von Hafenbahnen EU-konform zu ermöglichen. Die Voraussetzungen für die Unbedenklichkeit vorzeitigen Baubeginns erleichtern	so schnell wie möglich	Bund
	5.26 Die Kofinanzierung durch die Länder beibehalten und auf die Länder ausweiten, die bisher noch nicht kofinanzieren	fortlaufend	Länder
	5.27 Häfen partnerschaftlich an der für diese relevante Infrastrukturplanung beteiligen, insbesondere bei vorgelagerter Infrastruktur wie Rangiergleisen und -bahnhöfen	ab sofort	Bund
	5.28 Konsequente Umsetzung der prioritären Projekte zur Engpassbeseitigung bei den Schienenhinterlandanbindungen der Häfen	ab sofort	Bund/DB

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit
	5.29 Zur bedarfsgerechten grenzüberschreitenden Infrastruktur und technischer Interoperabilität beitragen. Auf Grundlage der Ergebnisse der Bundesverkehrswegeplanung die Entwicklung und den Aufbau der transeuropäischen Verkehrsnetze – unter besonderer Berücksichtigung der Häfen als zentrale Bestandteile – weiter unterstützen. Grenzüberschreitende Projekte zur Kooperation der Häfen in den Grenzregionen fördern	fortlaufend	Bund

Digitale Infrastruktur erweitern

Die Netzinfrastruktur, insbesondere die flächendeckende Verfügbarkeit einer Glasfaserinfrastruktur sowie modernster Mobilfunkstandards in den Häfen und entlang der Bundeswasserstraßen, auch unter Berücksichtigung von IT-Sicherheitsaspekten, anstreben und damit den verstärkten Einsatz von IT-Systemen in der Schifffahrt fördern	5.30 Cybersecurity in Bezug auf die Netze schaffen und gewährleisten	fortlaufend	Bund/ Wirtschaft
---	---	-------------	---------------------



Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

Inhalt

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
unter Beteiligung aller Ressorts der Bundesregierung.

Koordinierende Stelle:

BMDV Abteilung WS Wasserstraßen, Schifffahrt
Referat WS 21

Bezugsquelle

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
www.bmdv.bund.de/DE/Service/Publikationen/publikationen

Stand

Februar 2024

Druck

Bundesministerium für Digitales und Verkehr |
Hausdruckerei

Gestaltung

Scholz & Friends Berlin GmbH
10178 Berlin

Bildnachweis





getty images

*Weitere Publikationen der Bundesregierung zum
Herunterladen und zum Bestellen finden Sie ebenfalls unter
www.bundesregierung.de/publikationen*

Diese Publikation wird von der Bundesregierung im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.



www.bundesregierung.de

-  facebook.com/Bundesregierung
-  twitter.com/RegSprecher
-  youtube.com/bundesregierung
-  instagram.com/bundestkanzler