

Nationale Hafenstrategie – Maßnahmenteil

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt zur Verfügung stehender Haushaltsmittel.

1. Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit	Autor der Maßnahme
Schaffung und Erhaltung einheitlicher und fairer Wettbewerbsbedingungen				
Einheitliche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene schaffen und erhalten, insbesondere im Hinblick auf steuerliche und wettbewerbsrechtliche Regelungen, auch in ihrer Anwendung auf die verschiedenen Akteure der maritimen Lieferketten.	1. Bei der Überarbeitung der GVO Schaffung eines Level-Playing-Fields anstreben.	Bis 2024	Bund/EU Kommission	
	2. Einfuhrumsatzsteuer: Evaluierung der seit Dezember 2020 geltenden „großen Fristenlösung“ und Auswertung der Studie des DMZ bis Ende 2023. Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Erhebungsverfahrens der Einfuhrumsatzsteuer erörtern.	so schnell wie möglich	Bund/Länder	
	3. Schaffung von Standards und maximalen Schiffsgrößenklassen im Kontext von G7/20.		Bund/EU-Kommission	BMWK
	4. 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	
	5. Vereinfachung des EU-Beihilferechts hinsichtlich der Möglichkeit zur Förderung von Hafensuprastruktur anstreben; derzeitige AGVO verhindert bspw. die		Bund/EU-Kommission	

	Förderung von Schwerlastkrananlagen (da Suprastruktur) und beeinträchtigt somit u.a. die Zielsetzung der Verkehrsverlagerung.			
	6. Erarbeitung einer europäischen Hafenstrategie . (Anmerkung: BT Beschluss).		Bund	
	7. Konzentration von Genehmigungsvorhaben für bzw. in Häfen in einer auf Hafenvorhaben spezialisierten Genehmigungsbehörde je Bundesland (Koalitionsvertrag 2021 – 2025: „Wir werden die personellen und technischen Kapazitäten bei Behörden und Gerichten erhöhen.“), um Kompetenzaufbau und damit schnellere, qualitativ bessere und damit rechtssichere Entscheidungen zu fördern.	fortlaufend	Länder	BÖB
	8. 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 Umschlagsmaschinen im Hafengebiet geben.		Bund/Länder	BÖB
	9. Immissionsschutzrechtliche und wasserrechtliche Vorgaben für den Güterumschlag in Häfen überprüfen mit der Zielsetzung, Hürden für den Umschlag hafenaufnahmer Güter in Häfen zu reduzieren. Dazu ist insbesondere die Einstufung von wassergefährdenden Stoffen in	2025	Bund	BÖB

	Wassergefährdungsklassen (§ 3 sowie Anlage 1 AwSV) zu überprüfen.			
	10. Klare, nachvollziehbare Kriterien für die Beteiligung an Hafener Unternehmen durch Drittstaatsangehörige definieren.	Herbst 2025	Bund	
Qualitative Verbesserung und Entbürokratisierung von hafenrelevanten Planungs- und Genehmigungsverfahren sowohl im Infrastrukturbereich als auch im operativen Geschäft – etwa beim Güterumschlag.	11. Die Planungs- und Genehmigungsverfahren überprüfen und vereinheitlichen sowie die Bearbeitungszeiten reduzieren.	2028	Bund/Länder	
Aufbau und Nutzung von Kooperationen				
Bekanntnis der Beteiligten zur Zusammenarbeit und zu Hafenkooperationen dort, wo es wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll sowie wettbewerbsrechtlich zulässig ist.	12. 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.	13. (Rechtliche) Spielräume für Vereinheitlichung ausloten. Vereinheitlichung und Kooperation beschleunigen (Zoll, Lotswesen).	Ab sofort	Bund	
	14. Hafenverordnungen hinsichtlich Umwelt-, Arbeits- und Sozialstandards vereinheitlichen.		Länder	
	15. Hafenverordnungen und Hafengesetzgebung auf Landesebene harmonisieren, mit dem Ziel länderübergreifend einheitlicher Vorgaben (bspw. zu Kraftstoff-Bunkerung oder Umsetzung von neuen Umwelt- und Klimaschutzauflagen).		Länder	
Umsetzung von (EU-) Vorschriften nach einheitlichen Standards	16. Anwendung und Umsetzung der WRRL in Deutschland im Vergleich zu seinen europäischen Nachbarstaaten evaluieren, dabei mögliche Übererfüllungen	Herbst 2025	Bund	BÖB

	von Vorgaben identifizieren und im künftigen Verwaltungshandeln entsprechend abstellen.			
	17. 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 Hafenvirtschaft ihre Stärken bestmöglich einsetzen und so ihre Position im europäischen Wettbewerb und im internationalen Handel behaupten und stärken können.	18. Gemeinsame Rahmenstandards erarbeiten, um einen qualitativen Wettbewerb zu fördern und Synergieeffekte zwischen den Häfen zu nutzen.	fortlaufend	Länder/Bund	
	19. Transportwegkosten im gebrochenen Transport reduzieren.	Ab sofort	Bund/Länder	
Förderung von Flächenvorsorge und -entwicklung				
Vorausschauende Flächenbevorratung für Umschlag, Logistik sowie hafenauffine Industrie- und Gewerbeansiedlungen	20. Prioritär für energiewende-, und verkehrswende-relevanten Unternehmen Flächen bevorraten , wobei mit den kommunalen Vorkaufsrechten dazu geeignete Instrumente zur Verfügung stehen.	ab sofort	Länder	
	21. Eine generelle Ausnahmeregelung für Flächen innerhalb (öffentlicher) Häfen in §§78 und 78a WHG schaffen, die diese von den Festsetzungen als Überschwemmungsgebiete generell ausnimmt oder von Planungs- und Nutzungsverboten dispensiert.	2025	Bund	
	22. Eine Bagatellgrenze für den Retentionsraumausgleich einführen für Baumaßnahmen in Bereichen	2025	Länder/Bund	Binnenländer

	innerhalb des Hafengebiets, die bei Hochwasserereignis keine strömungstechnische Relevanz haben.			
	23. Fortlaufende Sicherstellung, dass Nutzung von in der BauNVO als Sondergebiete definierten Hafenumflächen 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	
	24. Temporäre Brachflächen im Hafengebiet von einer Neubewertung ausschließen, indem brachgefallene, aber zukünftig wieder für hafenumwirtschaftliche bzw. umschlagsbezogene Zwecke vorgesehene Flächen nicht als Eingriffe i.S.v. §14 BNatSchG bzw. Landesrecht (§30 Abs. 2 LNatSchG NRW oder gleichlautenden Vorschriften) gelten bzw. die Ausnahmeregelungen in § 14 Abs. 3 BNatSchG um die Hafenwirtschaft und deren Tätigkeiten ergänzt werden. <i>(Anmerkung: Natur auf Zeit)</i>	2025	Bund/Länder	BÖB
	25. Binnenhäfen bundesweit harmonisiert als „ landesweit bedeutsam “ einordnen, entsprechend in die Landesplanung übernehmen, um Hafengebiete für hafenumaffine 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	BÖB

	<p>26. Rechtliche Hemmnisse durch Natur- und Artenschutzrecht bei der Wiederinbetriebnahme von Brachen abbauen, damit auf temporär ungenutzten Brachflächen spontane Vegetationsentwicklung zugelassen werden kann, um zur Verbesserung der Biodiversität beizutragen.</p>		Bund/Länder	
	<p>27. Flächenbedarf ermitteln, Flächen bereitstellen. Zusätzliche Flächenreserven im Zusammenhang mit nationalen Aufgaben an allen Hafenstandorten ermitteln lassen. Ermittlung der für LNG benötigten Flächen.</p>			
	<p>28. Rechtliche Klärung des Verhältnisses zwischen Bauleitplanung und Hafenanplanung mit dem Ziel, Häfen sowohl vor einer kommunalen hafenaversen Überplanung zu schützen als auch rechtliche Konfliktlagen zum Beispiel zwischen Wohnbebauung und Hafennutzungen zugunsten der Häfen zu lösen.</p>	ab sofort	Bund/Länder	
	<p>29. Bestehende Hafenterrassen sichern, hierbei auch Entwicklungspotentiale und mögliche Erweiterungen/geänderte Emissionen berücksichtigen durch (planungs-) rechtliche Verankerung.</p>	bis 2025	Länder/ Bund/Kommunen	
	<p>30. Belange der Häfen und der Werftindustrie bei der Aufstellung von Raumordnungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanungen sowie bei der Ausweisung von wirtsch angemessen berücksichtigen, den Bestand und Ausbaupotentiale stärken und nachhaltig gegenüber konkurrierenden Nutzungen sichern. Hierbei zukunftsorientierte Nutzungen, falls erforderlich mit Tiefseezugang, wie die relevante Nutzung für Energiewende, Energieversorgung und Kreislaufwirtschaft priorisieren.</p>			

	31. Ausreichende Flächen für Lager und Tanklager , in denen Energieträger gespeichert werden, und für Erzeugung von alternativen Energien (Elektrolyseure) bereitstellen.		Länder/Hafenbetreiber	
	32. 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	
	33. Einbindung hafenaffiner Unternehmen an gewerblich geprägten Hafenstandorten bei raumbedeutsamen Planungen, Vorhaben und Nutzungen und Berücksichtigung ihrer Interessen.			
	34. Schutz umschlaggeeigneter Flächen gegen <i>nicht hafenaffine</i> Nutzung.	fortlaufend	Bund/Länder/Kommunen	
Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern sowie der Länder untereinander				
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).	35. 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 bedarfsgerechneten Ansatz ein, damit Fehlinvestitionen in Form von redundanten, ungenutzten Anlagen (unnötigen Mehrfachinfrastrukturen) vermieden werden können.	fortlaufend	Bund/Länder	
Kooperation zwischen Küsten- und Binnenländern stärken. Möglichkeiten zur Zusammenarbeit ausloten	36. Einen Bund-Länder-Stab für Häfen unter FF BMDV einrichten. In einem solchen Gremium könnten	ab sofort	Bund/Länder	

	Möglichkeiten von Hafenkooperationen und die Finanzierungsfrage, ebenso wie die Energiethemen besprochen und Lösungen erarbeitet werden, ggf. Ausweitung des Bund-Küstenländer-AK.			
--	--	--	--	--

2. Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten der Energiewende, einer klimaneutralen Schifffahrt und Industrie sowie Drehkreuzen der Verkehrsverlagerung entwickeln

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit	Autor der Maßnahme
Transformation der Energie- und Rohstoffimporte und Unterstützung der Defossilisierung der Schifffahrt				
Transformation Kooperation zwischen den potenziellen deutschen Hafenstandorten für LNG-Terminals fördern. Standortentscheidungen aus nationaler Sicht nach transparenten Kriterien, zum Beispiel Qualität der Gas- bzw. Wasserstoffanbindung, Bedarfsanalyse, Fragen des Umweltschutzes und des Flächenverbrauchs sowie Sicherstellung einer Nachnutzung im Hinblick auf erneuerbare Treibstoffe nichtbiogenen Ursprungs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, RFNBO)	1. Bereitstellung ausreichender Flächen für Lager und Tanklager , in denen Energieträger gespeichert werden, und für Erzeugung von alternativen Energien (Elektrolyseure).	fortlaufend	Länder/Kommunen	
	2. Bereitstellung der für LNG-Terminals benötigten Flächen.	fortlaufend	Länder	
Defossilisierung der Schifffahrt Defossilisierung der Schifffahrt durch die Bereitstellung der notwendigen Infrastrukturen ermöglichen Vorreiterrolle der deutschen Häfen beim Bau von Landstromanlagen ausbauen.	3. Frühzeitiger Ausbau von Speicher- und Beunkerungskapazitäten für erneuerbare Treibstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBOs), um die Dekarbonisierung der Schifffahrt zu ermöglichen.	Fortlaufend	Infrastrukturbetreiber	
	4. Häfen setzen die Anforderungen der europäischen Regulierungen z.B. AFIR, FuelEU Maritime, RED frühzeitig um.	Fortlaufend	Infrastrukturbetreiber	

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständig-keit	Autor der Maß-nahme
	5. Fortsetzung der Bundesfinanzhilfen für Landesförderprogramme zum Ausbau von Landstromanlagen (landseitige Infrastruktur, Klima- und Transformationsfonds)	fortlaufend	Bund/Län-der	
	6. Rechtssichere Etablierung einer Anschluss- und Benutzungsverpflichtung für Schiffe in Häfen.	bis 2025	Länder	
	7. 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. Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unterschiedlicher Umweltstandards in verschiedenen Fahrtgebieten.	fortlaufend	Bund/ Län-der	
	8. Entwurf eines „Aktionsplans klimafreundliche Schifffahrt“ als strategischen Rahmen zur Defossilisierung der Schifffahrt, Verzahnung des Aktionsplans mit der Nationalen Hafenstrategie.	zeitnah	Bund/BMDV	
Anreizsysteme zur Steigerung des Umwelt- und Klimaschutzes in der Schifffahrt weiterentwickeln und harmonisieren.	9. Beteiligung von Häfen an grünen Schifffahrtskorridoren (Clydebank Declaration).			
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.	10. Schaffung von Förderprogrammen für nicht straßenzugelassene Flurförderfahrzeuge und Umschlaggeräte im Hafengebiet.	bis 2025	Bund/ Län-der	ZDS

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständig-keit	Autor der Maß-nahme
	11. Schaffung eines Förderprogramms für „alternative Antriebe Hafenfahrzeuge“.	so schnell wie möglich/ab so- fort	Bund	ZDS
	12. Verkehrsinfrastrukturen für alternative Antriebe in den Häfen ausbauen, um die Hafenlogistik zu dekarbonisieren. Aufbau einer flächendeckenden Schnellladeinfrastruktur nebst parallelem Netzausbau. (Anmerkung: z.B. für LKW, oder Terminals)	Orientierung an entspre- chender Strate- gie	Länder/ Kommunen/ Hafenbe- treiber	
Rolle der Häfen in einer umfassenden Kreislaufwirt- schaft definieren und umsetzen. Potenziale der Hä- fen im Zusammenhang mit der Kreislaufwirtschaft (insbesondere Schiffsabfälle und -abwasser sowie Ladungsrückstände) ausschöpfen.	13. Ausstattung der Häfen mit hochentwickelten Systeme- n zur Sammlung und Entsorgung von Schiffsabfällen und -abwässer sowie insbesondere gasförmigen La- dungsrückständen; Bereitstellung von Flächen; Beschleu- nigung der Genehmigungsverfahren.	So schnell wie möglich	Länder/ Kommunen/ Hafenbe- treiber	
	14. Anreizsysteme schaffen ; bestehende Regelwerke umsetzen; Einhaltung der Verpflichtungen kontrollieren, damit die angebotenen Entsorgungseinrichtungen auch genutzt werden.	So schnell wie möglich	Länder/ Bund	
Lokale Biodiversität auf Brachflächen und in Hafent- becken steigern.	15. Naturnähere Gestaltung von Uferböschungen so- weit möglich (ökologisch sinnvoll und wirtschaftlich ver- tretbar) mit alternativen Ufersicherungen.	Fortlaufend	Länder/ Kommunen/ Hafenbe- treiber	
Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsverlagerung, Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten entwickeln				
Häfen zu Knotenpunkten für die Energie- und Roh- stoffsicherung und für die Versorgung mit erneuer- baren Energien und Rohstoffen entwickeln.	16. Ausbau der Investitionen zur Ertüchtigung der Hafe- ninfrastruktur für die Energiewende .	fortlaufend	Bund/Län- der	
	17. Strategische Planung zur zeitnahen Bereitstellung von Wasserstoffderivaten und erneuerbaren	fortlaufend	Bund	

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständig-keit	Autor der Maß-nahme
	Kraftstoffen in deutschen Häfen und Einrichtung eines Stakeholderdialogs?			
	18. Schaffung von Rahmenbedingungen für die Errichtung von Terminals / Übergabepunkten für alternative Energieträger (H2, Ammoniak, Methanol, etc.).	fortlaufend	Bund/Län-der	
Häfen als Knotenpunkt für die Windenergie ausbauen (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).	19. 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.	so schnell wie möglich/ab so- fort	Bund/ Län-der	
	20. Investition in Häfen für Service und Wartung von Offshore Windanlagen.	so schnell wie möglich/ab so- fort	Bund/Län-der/ Wirt-schaft	
	21. Investition in Errichter-Häfen zur Implementierung von 70 GW Offshore Wind in der Nordsee (300 GW Nordseeanrainer).	so schnell wie möglich/ab so- fort	Bund/Län-der/Wirt-schaft	
	22. Investition in geeignete Häfen für den Bau von Konverterstationen für Offshore Wind Anlagen.	so schnell wie möglich/ab so- fort	Bund/Län-der/ Wirt-schaft	
Häfen zu Knotenpunkten der geplanten europäischen CO2-Infrastruktur entwickeln. (Anmerkung: (CCS / CCU) und rechtliche Rahmenbedingungen schaffen)	23. Schaffung eines standortübergreifenden regulatorischen Rahmens für den Transport und den Umschlag aller absehbaren alternativen Energieträger und nicht vermeidbaren CO2s im Rahmen der Carbon Management Strategie des Bundes. Dabei die Möglichkeit des Transports auf der Wasserstraße berücksichtigen.	bis 2028	Länder	

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständig-keit	Autor der Maß-nahme
	24. Planung von Häfen als Knotenpunkte des Carbon Managements im Rahmen der Carbon-Management Strategie durch entsprechende Anschlüsse an europäi-sche CO2-Netze.			BMWK
	25. Die als Carbon Capture and Storage bekannte Ab-scheidung und unterirdische Speicherung von CO2 vo-ranbringen.			
Marktführerschaft der deutschen Häfen bei Tech-nologien für Transport, Umschlag, Speicherung und Bunkerung von alternativen Energieträgern und er-neuerbaren Kraftstoffen erreichen.	26. Bundesweit einheitliche Regelungen zum Umgang (Erzeugung, Lagerung, Transport, Betankung, Sicherheits- und Abstandsregelungen) mit Wasserstoff bzw. PtX-Treibstoffen (Bürokratieabbau) unter Berücksichtigung internationaler und europäischer Vorschriften.	Ab sofort	Länder/ Bund	
	27. Zulassung von Testbetrieben von Beunkerungsan-lagen für H ₂ und PtX-Kraftstoffe.	so schnell wie möglich	Länder	
	28. Ausbau von Ladeinfrastruktur und Betankungs-/Bunkerinfrastrukturen für mobiles Hafenequipment so-wie für alle Hinterlandverkehrsträger fördern.	fortlaufend	Länder	
	29. Strategische Aufbau- und Entwicklungsplanungen im Bereich der Hafeninfrastrukturen für alternative Kraft-stoffe in eine Novellierung des Nationalen Strategierah-mens für den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (NSR) im Rahmen der AFIR-Umsetzung auf-nehmen.	fortlaufend	Bund	

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständig-keit	Autor der Maß-nahme
<p>Nationale Hafenstrategie eng mit den relevanten energiepolitischen Strategien und Defossilisierungskonzepten der verschiedenen Verkehrsträger verzahnen (darunter Systementwicklungsstrategie, Importstrategie, Nationale Wasserstoffstrategie, Rohstoffstrategie, Carbon-Management-Strategie, Nationale Wasserstrategie etc.) und eine funktionsgerechte Einbindung der See- und Binnenhäfen in diese garantieren.</p>	<p>30. Hafenbelange in die Energiestrategie Deutschlands einbringen, angemessene Einbindung der Hafenwirtschaft in diese Prozesse organisieren.</p>	Fortlaufend	Bund	
	<p>31. Ermittlung von Quellen und Senken für den künftigen Import und die Verteilung neuer Kraftstoffe aus regenerativen Quellen (z.B. Ammoniak, LOHC, Methanol) und Untersuchung der für deren Transport zur Verfügung stehenden Netzkapazitäten auf Schiene und Wasserstraße. Erstellung eines verbindlichen Ausbauplans gemeinsam mit DB-NETZ AG und GDWS</p>	2025/2026	Bund	BÖB
	<p>32. Aufbau einer Importinfrastruktur für Wasserstoff mit Terminals und Leitungen (Bsp. HyPerLink) und Weitertransport über Wasserweg. Förderung von Pilotprojekten für die konkrete Umsetzung und Anwendung.</p>	Fortlaufend	Bund/ Länder	
	<p>33. Einsetzen für klare, EU-weite Rahmenbedingungen für den Umschlag und die Lagerung an Wasserstoff, Ammoniak, LOHC und Methanol.</p>	Fortlaufende	Bund	
<p>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</p>	<p>34. Einheitliche und unbürokratische Anpassung des Rechtsrahmens für den Umschlag, die Nutzung und den Transport von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten.</p>	so schnell wie möglich	Länder/ Kommunen/ Bund	
	<p>35. Erarbeitung eines Finanzierungskonzepts für die Er-tüchtigung der Hafeninfrastruktur zur Unterstützung der Energiewende.</p>	zeitnah	Bund/ Länder	

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständig-keit	Autor der Maß-nahme
Verkehr verstärkt auf Wasserstraße und Schiene verlagern sowie multimodale Potenziale stärken. Vorfeld- und Hafeninfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für die Verlagerung auf Wasserstraße und Schiene schaffen.	36. Umsetzung der Maßnahmen des BMDV-Berichts zur GST-Verlagerung .	So schnell wie möglich	Bund/Län-der	
	37. 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 Überführung versuche zwecks Evaluation.	bis 2025?	Bund	
	38. Festlegung von Mikrokorridoren der Straße vom Ha-fen zum übergeordneten Verkehrsnetz im Dialog mit den Häfen und Ländern.	Ab sofort	Bund/Län-der/Infra-strukturbe-treiber	
	39. Eröffnung des Strategiedialogs „multimodaler Gü-terverkehr“ zur Stärkung intermodaler Verkehre .	ab sofort	Bund/ Gü-terverkehrs-Verbände / Unterneh-men	G 14
	40. Förderrichtlinie für eine Bundesförderung zur Verla-gerung von GST von der Straße auf die Wasserstraße auf Grundlage des bestehenden Haushaltstitels 1210-68304.	fortlaufend		
	41. Stärkung gebrochener Verkehre mit Hauptlauf auf der Wasserstraße durch finanzielle Anreize zur Durchset-zung von vorhandenen ordnungspolitischen Regelungen <i>Anmerkung: Wasserstraße (StVO für GST) und Schiene (Hafenbahn)</i>	fortlaufend	Bund/ Län-der	
	42. Entwicklung einer Short Sea-Strategie unter Einbe-ziehung der Binnenschifffahrt mit dem Fokus der	ab sofort	Bund/Län-der	SPC

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständig- keit	Autor der Maß- nahme
	Ermittlung von Verlagerungspotenzialen Küsten- und Binnenwasserstraßen paralleler Straßengüterverkehre.			

ENTWURF

3. Digitale Transformation aktiv gestalten und voranbringen

Strategisches Ziel	Maßnahme	Bis wann?	Wer?	Autor der Maßnahme
Erforschung und Entwicklung hafenbezogener Technologien, Logistik und Dienstleistungen unter Berücksichtigung der sozioökonomischen Auswirkungen fortführen und vertiefen. Förderprogramme für innovative Hafentechnologien und Digitale Testfelder in Häfen fortsetzen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse in reguläre, standardisierte Anwendungen überführen	1. Förderung von Breitenanwendung erprobter, innovativer Digitaltechnologien.	fortlaufend	Bund/Länder	DVF
	2. Förderprogrammen so aufstellen bzw. fortschreiben, dass auch KMU bzw. kleinere Häfen, die besondere Schwierigkeiten haben die Herausforderungen des Digitalzeitalters allein zu stemmen, profitieren können.	fortlaufend	Bund/Länder	Küstenländer
	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	
	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 Koordination der einzelnen Standorte auch länderübergreifend – z. B. über eine bessere Verknüpfung der einzelnen Port Community Systems – erhöhen.	fortlaufend	Länder	NI
	5. Haushaltsmittel in den Bereichen Forschung und Entwicklung, sowie Erprobung innovativer Technologien in Häfen aufstocken und verstetigen. Bedarfsgerechte Fortschreibung bestehender	fortlaufend	Bund/Länder	

	Förderprogramme, notwendige Verpflichtungsermächtigungen für Projektlaufzeiten von mehr als zwei Jahren in den öffentlichen Haushalten berücksichtigen.			
	6. Durchführung regelmäßiger Fachaustausche über geförderte Vorhaben, um Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten besser zu vernetzen und zielgerichtet am Bedarf steuern zu können.	fortlaufend	Hafenwirtschaft/wissenschaftliche Institute bzw. Anstalten	BÖB
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.	7. 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)	fortlaufend	Hafenwirtschaft/Länder/Bund	IHK Nord/NABU
	8. Datenaustausch durch umfassende Digitalisierung ganzer auch multimodaler Logistikketten, inklusive Terminals und Schifffahrts-/Fährlinien; z. B. zwischen Supply Chain-Beteiligten verstärken.	fortlaufend	Hafenwirtschaft/Logistikdienstleister/Verwaltung	IHK Nord/NABU
	9. Digitalisierung der Hafenlogistik, um Möglichkeit der frühzeitigen Buchung von Liegeplätzen und Umschichten bei Entladung zu erleichtern.	fortlaufend	Hafenwirtschaft	BMWK
	10. Offene Schnittstellen und standardisierte Datenaustauschformate (open source) zur	zeitnah	Hafenwirtschaft/Länder/Bund	IHK Nord/NABU

	datentechnischen Realisierung der digitalen Durchgängigkeit definieren.			
	11. Bereitstellen einer gemeinsamen verkehrsträgerübergreifenden Plattform entsprechend EU-VO 2020/1056 „Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI)“. (siehe auch eFTI4EU, D als Projektpartner)	bis 2026	Bund/Länder	BÖB
	12. 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	BÖB
	13. Aufbau eines gemeinsamen Informationsmanagements, um über Störungen bzw. Reparaturarbeiten frühzeitig zu informieren.	zeitnah	Infrastrukturbetreiber	BÖB Binnenländer
	14. Die Projekte der Digitalstrategie der Bundesregierung mit Bezugspunkten zu den Häfen, z. B. Zoll, Polizei und Hafenverwaltungen umsetzen und fortschreiben.	zeitnah	Bund/Länder	
	15. Öffentliche Verwaltungen der Häfen werden in die digitalen Strukturen der Hafenlogistik eingebunden.	zeitnah	Hafenverwaltung/Länder	NI
	16. Schaffung der rechtlichen und technischen Voraussetzungen für die Nutzung der im NSW ¹ /EMSW ²	zeitnah	Länder/Bund	

¹ National Single Window; <https://www.national-single-window.de/public/home>

² 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

<p>Rechtliche Rahmenbedingungen laufend an die absehbare technische Entwicklung anpassen und ggf. neue schaffen.</p>	<p>vorhandenen Daten auch für private Wirtschaftsteilnehmer.</p>			
	<p>17. 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>	<p>bis 2025</p>	<p>Bund</p>	<p>BÖB, NI, DVF</p>
	<p>18. 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>	<p>zeitnah</p>	<p>Länder/Bund</p>	<p>BÖB, NI</p>
	<p>19. 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>	<p>fortlaufend</p>	<p>Bund/Länder</p>	<p>NI</p>
	<p>20. Standards der digitalen Infrastruktur und Verfahren unter Einbeziehung der Telekommunikation und der Netzsicherheit - unter Beachtung der vorhandenen Systeme - weiterentwickeln, und etablieren</p>	<p>fortlaufend</p>	<p>Bund/Länder</p>	

<p>Flexible und wirkungsvolle Strukturen schaffen, um Cyberrisiken und hybriden Angriffen entgegenzuwirken und Maßnahmen der Cybersecurity³ zu gewährleisten.</p>	<p>21. Ausbau und angemessene standortübergreifende Vernetzung der Port Cyber Security Officer in den Häfen.</p>	<p>fortlaufend</p>	<p>Hafenverwaltung/Länder</p>	
	<p>22. Weiterentwicklung der Kompetenz, der IT und der Schnittstellen und Aufbau entsprechender personeller Ressourcen auf Behördenseite mit Blick auf die Cybersicherheit der Häfen. Proaktive Umsetzung der Anforderungen zur Abwehr von Cyber-Risiken durch die Hafenwirtschaft.</p>	<p>fortlaufend</p>	<p>Länder/ Bund/Hafenverwaltung/Hafenwirtschaft</p>	<p>NI</p>
	<p>23. Berücksichtigung von Cybersecurity-Aspekten der Häfen in neuen und existierenden Forschungs- und Förderprogrammen, unter besonderer Berücksichtigung KMU und Mittelstand.</p>	<p>fortlaufend</p>	<p>Bund/Länder</p>	<p>BÖB / IHK Nord / NABU</p>
	<p>24. 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</p>	<p>fortlaufend</p>	<p>Bund/Länder /Hafenverwaltung/Hafenwirtschaft</p>	

³ Der Begriff Cybersicherheit steht für Maßnahmen, die dazu dienen Computer, Server, Mobilgeräte, elektronische Systeme, Netzwerke und Daten gegen böswillige Angriffe zu verteidigen.

	Bündelung behördlicher Zuständigkeiten, soweit sachlich möglich.			
	25. Berücksichtigung von Cybersecurity-Aspekten der Häfen in Forschungs- und Förderprogrammen, unter besonderer Berücksichtigung KMU und Mittelstand.	fortlaufend	Bund/Länder	

ENTWURF

4. Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit	Autor der Maßnahme
Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung der Arbeitskräfte unterstützen und an die Transformations-, Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse sowie an den demografischen Wandel anpassen.	1. Nachwuchsgewinnung durch Werbung und Förderung von MINT-Fächern in den Schulen, MINT-Ausbildungen und MINT-Studiengängen.	Daueraufgabe	Länder, Hafengewirtschaft	Ver.di
	2. Einen Fachkräftepool aufbauen und Patentprogramme aufsetzen.	ab sofort	Länder, Hafengewirtschaft	Ver.di
	3. Duale Berufsausbildungen promoten.	Daueraufgabe	Hafengewirtschaft, Länder	DMZ
	4. Dialogformate/-plattformen und Kooperationen zwischen Häfen und Schulen entwickeln und intensivieren.	Daueraufgabe	Hafengewirtschaft, Länder	DMZ, Ver.di
	5. Lehrerfortbildungen mit Blick auf Berufe im Hafen und die volkswirtschaftliche Bedeutung der Häfen anbieten.	Daueraufgabe	Hafengewirtschaft, Länder	DMZ
	6. Berufsgrundbildungs-Programme für Schulabbrecher und Schulabbrecherinnen entwickeln.	ab sofort	Hafengewirtschaft, Länder	DMZ
	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	Hafengewirtschaft, Länder	Küstenländer

	<p>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 & ZDS), der Handelskammern, von politischen Vertretern und durch die Sozialpartner getragenen Bildungsträger 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 - Paralleles Screening der Bestandsbeschäftigten hinsichtlich ihrer Qualifizierungsfähigkeit - Ableitung möglicher unmittelbarer direkten und mittel- langfristiger Personalaustauschpotentiale 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	ZDS
<p>Bildungs- und Ausbildungssysteme sowie -einrichtungen erhalten, stärken und die zu vermittelnden Inhalte auf die Herausforderungen der</p>	<p>9. Das IHATEC-Projekt „Portskill 4.0“ mit besonderem Fokus auf die sozio-ökonomischen Auswirkungen von technologischen Prozessen fortführen.</p>	ab 1.12.2025	Bund (Finanzierung), Hafenwirtschaft,	Ma-co

Zukunft ausrichten. ma-co (maritimes kompetenzzentrum GmbH) als gemeinsame Weiterbildungseinrichtung der Sozialpartner stärken			Gewerkschaft, Ma-co	
	10. Qualifizierung und Weiterbildung weiterentwickeln, um den Herausforderungen des digitalen Wandels besser begegnen zu können.	ab sofort	Hafenwirtschaft, Länder, Bund (BMBF?)	ZDS
	11. Förderkulisse für die zukunftsorientierte Modernisierung der Infra- und Suprastruktur des Bildungsträgers der deutschen Seehäfen , die hafennahe Logistik und die internationale Seeschifffahrt & Offshore (ma-co maritimes kompetenzzentrum) im Bundeshaushalt abbilden.	ab sofort	Hafenwirtschaft, Ma-co, Bund?	ZDS
	12. Ausbildungsbedarfe ermitteln. Ausbildungsinhalte nach Bedarf anpassen (duale Berufsausbildung und Studium).	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Länder, ggf. Bund (BMBF)	DMZ, Ver.di
	13. Zukünftigen Personalbedarf von Lehrkräften (Hoch- und Berufsschule) ermitteln und Strategien zur Deckung der Bedarfe entwickeln.	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Länder	DMZ
	14. Eine zu den Hafeneinzelbetrieben synchrone Supra- und Infrastruktur bei den Bildungsträgern der deutschen Seehäfen entwickeln, mit der praxisnahe Trainings und Weiterbildungen durchgeführt werden können.	ab sofort	Hafenwirtschaft, Ma-co	Ver.di
	15. Staatliche Unterstützung für Maßnahmen zur Sicherung der Anschlussfähigkeit der Beschäftigten in regionalen Arbeitsmärkten.	zeitnah	Bund/BMAS/BA	Ver.di

	16. Unternehmensübergreifende Bildungscenter für Führungskräfteentwicklung und Clusterkompetenzen einrichten, bspw. unter Beteiligung des maritimen Kompetenzzentrums ma-co.	ab sofort	Hafenwirtschaft	Ver.di, ZDS
	17. 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.	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Gewerkschaft, Länder, Bund	Ver.di, ZDS
Erarbeitung von Anforderungsstandards/ Qualifizierungsstandards für die Arbeitsplätze der Zukunft.	18. Anforderungs-/Qualifizierungsstandards für die Arbeitsplätze der Zukunft erarbeiten und festschreiben (Hinweis auf Bundesprogramm INOTEC).	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Länder	DMZ/ver.di
Das „Arbeiten im Hafen“ attraktiver gestalten und bewerben. Öffentliche Wahrnehmung der Hafenwirtschaft als vielfältiger, zukunftsorientierter Arbeitgeber verbessern.	19. Kampagnen und Formate zur direkten Ansprache der Studierenden an Universitäten , einschl. Social Media entwickeln.	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft, Länder	Ver.di
	20. Präsenz bei Recruiting Days und Jobmessen .	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft	Binnenländer (Sachsen-Anhalt)
	21. Praktika niedrigschwellig anbieten.	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft	DMZ
	22. Berufsgrundbildungsjahr „Häfen“ entwickeln.	ab sofort	Hafenwirtschaft, Länder	DMZ
	23. Gemeinsamer Außenauftritt der beteiligten Unternehmen als hafenspezifischer, attraktiver und innovativer Partnerverbund der Hafenwirtschaft – sozialpartnerschaftlich organisiert.	Daueraufgabe	Hafenwirtschaft	ZDS

<p>Mitbestimmungsträger frühzeitig in die Planung und Durchführung technologischer Innovationsprozesse einbeziehen.</p>	<p>24. Einen „Sozialen Dialog“, im Hafensektor auf nationaler Ebene konzipieren und etablieren.</p>	<p>Daueraufgabe</p>	<p>Hafenwirtschaft, Sozialpartner</p>	<p>Ver.di</p>
<p>Perspektiven für <u>Werftstandorte</u> (<i>Anmerkung: eventuell rausnehmen</i>) entwickeln, um zukünftig Arbeitsplätze im Bereich Green Tech/ und Grüner Schiffbau zu sichern.</p>	<p>25. Ausbau von speziellen Standorten der überbetrieblichen <u>Lehrlingsunterrichtung (ÜLU Bundes/Landesförderung) für den Bereich Schifffahrt/Offshore Wind.</u> Ausbau von maritimen Fachhochschulen in Kooperation mit den Ländern.</p>	<p>ab sofort</p>	<p>Wirtschaft/Länder</p>	<p>BMWK</p>
	<p>26. Fortführung/Ausbau von Förderprogrammen im Bereich Schiffbau, z.B. RL „innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des BMWK, RL „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ des BMDV</p>	<p>Daueraufgabe</p>	<p>Bund</p>	

5. Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten und ausbauen

Strategisches Ziel	Maßnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit	Absender der Maßnahme
Gemeinsame Verantwortung von Bund und Ländern für die Hafeninfrastruktur				
Erhalt, Ersatz und Ausbau der Hafeninfrastrukturen sichern	1. Konzept für die Finanzierung von Hafeninfrastrukturen zur Erfüllung nationaler Aufgaben erarbeiten. Dabei Einnahmen aus der LKW-Maut und aus dem Emissionshandel für die Schifffahrt berücksichtigen. (Bspw. Auflage eine Förderprogramms zur Sanierung von Kai- und Ufermauern in Häfen, um die wasserseitige Umschlagstätigkeit der Häfen zu erhalten.)	bis zum Ende der Legislaturperiode?	Bund/Länder/ Wirtschaft	
	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 gesonderten Maßnahmen unterstützen. Zukunft der bundeseigenen Häfen abstecken.	fortlaufend	Länder	
	3. Rechtliche Rahmenbedingungen für Unterhaltungsmaßnahmen zum Beispiel unter Umweltgesichtspunkten verbessern.	fortlaufend	Bund	
Resilienz der Häfen erhöhen	4. 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.	zeitnah	Infrastrukturbetreiber	

	<p>5. 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.</p>	fortlaufend	Infrastrukturbetreiber/ Länder/ Bund	
	<p>6. Kreis der durch die BSI-Kritis-Verordnung erfassten Häfen auf mittlere und ausgewählte kleinere Häfen ausweiten.</p>	ab sofort	Bund	
	<p>7. Standortbezogene Anpassungskonzepte zur Stärkung der Resilienz und Anpassung an die klimawandelbedingten Veränderungen erarbeiten. Dabei die Anforderungen für Klima-, Natur-, Umwelt-, Zivil- und Katastrophenschutz sowie militärischer Verteidigungsbelange berücksichtigen.</p>	ab sofort	Länder	
Verkehrsinfrastruktur erhalten und ausbauen				
<p>Substanzerhaltung, Optimierung sowie bedarfsgerechter 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.</p>	<p>8. Netzzustandsbericht erstellen.</p>	ab sofort	Bund	
	<p>9. Wasserstraßenhaushalt des Bundes strukturell ausfinanzieren. Die Bundesmittel für Erhalt und Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen müssen sich künftig aus dem konkreten Bedarf, den der Netzzustandsbericht ausweist, ergeben.</p>	ab sofort	Bund	
	<p>10. Personalaufwuchs in der WSV im Einklang mit deren Aufgabenportfolio. Fachkräftemangel bekämpfen. Die WSV analog zu nachgeordneten Behörden des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz von Personalkürzungserlassen des Bundesfinanzministerium ausnehmen. Ausreichende Personalausstattung,</p>	intern abstimmen	Bund	

	insbesondere mit Blick auf neue Aufgaben in den Bereichen Digitalisierung, wasserwirtschaftliche Aufgaben und Umweltschutz gewährleisten			
	11. Infrastrukturmaßnahmen im Westdeutschen Kanalsystem kurzfristig umsetzen (vgl. GDWS, Aktionsplan Westdeutsche Kanäle, Mai 2021).	fortlaufend	Bund	
	12. Aus- und Neubau klimafreundlicher Verkehrsinfrastrukturen (Wasser- und Schienenwege) unter Berücksichtigung und Vermeidung umweltrelevanter Emissionen, z.B. Lärm, über vorhandene Instrumente wie die Bundesverkehrswegeplanung konsequent umsetzen und ausreichend finanzieren.	zeitnah	Bund	
	13. Gemeinsame, nachhaltige Strategie zur Verbringung und Reduzierung von Sedimenten entwickeln.	ab sofort	Bund/ Länder	
	14. Erreichbarkeit und Anbindung der deutschen See- und Binnenhäfen sowie Notankerplätze zu Verteidigungszecken an internationale Seewege sichern und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs als wichtigen Grundpfeiler der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen in Abwägungsprozessen angemessen berücksichtigen, z. B. bei der Genehmigung von Offshore Windenergieanlagen	fortlaufend	Bund/ Länder	BMDV
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.	15. Abschließende Abstimmung und Unterzeichnung des „Pakts für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ zwischen Bund und Ländern.	ab sofort	Bund/Länder	
	16. Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes: Festlegung, dass der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der fest disponiert ist oder für den	ab sofort	Bund	

	der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf feststellt, im überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient.			
	17. Standardisierung fachlicher Anforderungen. Stichtagsregelung für die Aktualität von Umweltdaten und Umweltprüfverfahren einführen. Vorzeitigen Vorhabenbeginn ermöglichen.	ab sofort	Bund	
	18. Die durchschnittliche Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturvorhaben in Deutschland um 50 Prozent reduzieren.	bis spätestens 2030	Bund/Länder	
	19. Ein europarechtkonformes Planrecht verabschieden, das Wettbewerbsverzerrung gegenüber den Mitgliedstaaten der EU beseitigt.	bis Herbst 2025/bis zum Ende der aktuellen Legislaturperiode	Bund	
	20. Building Information Modeling (BIM) einsetzen, auch über Bundes- und Länderzuständigkeiten hinweg.	ab sofort	Bund/ Länder/ Kommunen	
	21. 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	
	22. Auskömmliche Personalausstattung der Genehmigungsbehörden. Einsatz von interdisziplinären Teams , um die Kompetenz der Behörden zu erhöhen und fehlerhafte und damit rechtlich angreifbare Genehmigungsentscheide zu vermeiden.	Fortlaufend	Bund/Länder	

	23. Bei Ersatzneubauten prüfen, ob sequenzielles Planen und Genehmigen gleichartig gelagerter Vorhaben (etwa Ersatzneubauten sehr ähnlicher Brückenbauwerke) Zeit und personelle Kapazitäten sparen kann.	Fortlaufend	GDWS/ Vorhaben- träger	
	24. Prüfen, inwieweit Stichtagsregelungen bei Einführung neuer technischer Standards Verfahren, EU-Recht und die Aarhus-Konvention wahren, beschleunigen können.	fortlaufend	Bund	
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.	25. Unterstützung der Häfen bei 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.	26. Projekte zur Engpassbeseitigung priorisieren.	ab sofort	Bund	
Klimaresiliente und umweltfreundliche Häfen entwickeln				
Klimaresilienz sowie die Umwelt- und Klimaverträglichkeit vorhandener und geplanter Hafeninfrastruktur und des Hafenmanagements als maßgebliche Faktoren für die Zukunftsfähigkeit der Häfen verbessern.	27. 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	
	28. Reserven im Transportsystem (Redundanz) schaffen.	fortlaufend	Wirtschaft	

	29. 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	
Nachhaltige Konzepte zur Unterhaltung zuverlässiger und leistungsfähiger Zufahrten zu den Seehäfen in Abstimmung mit den Ländern weiterentwickeln, auf Reduzierung der Schadstoffeinträge in Sedimenten hinwirken.	30. Im Rahmen der Flussgebietsgemeinschaft (FGG) Elbe einen Fonds zur Finanzierung von überregional wirkenden Maßnahmen zur Sanierung von Schadstoff-Quellen einrichten.	fortlaufend		
Forschung und Entwicklung für klimaneutrale, klimaresiliente und umweltfreundliche Häfen sowie die Anwendung von Forschungsergebnissen und neuen Technologien (beispielsweise den Einsatz von Elektro-schleppern) in den Häfen unterstützen.	31. Entsprechende Forschungsinstitute vorrangig im Umfeld der Seehäfen ansiedeln.	zeitnah	Bund/Länder	
	32. 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.	33. Das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) novellieren , um den Aus- und Neubau von Hafenbahnen zweifelsfrei förderfähig zu gestalten. Die Zuwendungshöchstgrenzen von 2 Mio. Euro für Binnenhäfen und 5 Mio. Euro für Seehäfen streichen, um den Kreis der förderfähigen Vorhaben deutlich auszuweiten und so die Verlagerungsziele schneller zu erreichen. Die Voraussetzungen für die Unbedenklichkeit vorzeitigen Baubeginns erleichtern	so schnell wie möglich	Bund	
	34. Die CO-Finanzierung durch die Länder beibehalten und auf die Länder ausweiten, die bisher noch nicht co-finanzieren.	fortlaufend	Länder	

	35. Rasche Umsetzung der Hochleistungskorridore (HLK).	zeitnah	Bund	
	36. Konsequente Digitalisierung und Optimierung des Kapazitätsmanagements.	ab sofort	Bund	
	37. Maßnahmen zur schnellen Kapazitätserweiterung in Ergänzung zum Bedarfsplan Schiene, wie zusätzliche Weichen, Signale, Elektrifizierungen, Überholgleise, Bahnsteigkanten.	ab sofort?	Bund	
	38. Einführung eines „ Vorrang der Schiene “ im Planungsrecht.	zeitnah	Bund	
	39. Verabschiedung eines Moderne-Schiene-Gesetzes.	fortlaufend	Bund	
	40. Häfen partnerschaftlich an der für diese relevante Infrastrukturplanung beteiligen, insbesondere bei vorgelegter Infrastruktur wie Rangiergleisen und -bahnhöfen.	ab sofort	Bund	
	41. Konsequente Umsetzung der prioritären Projekte zur Engpassbeseitigung bei den Schienenhinterlandanbindungen der Häfen.	ab sofort	Bund / DB	
	42. Ein Sonderprogramm „Beseitigung von Engpassstellen bei der Anbindung der Häfen an das Schienennetz“ auflegen.	fortlaufend	Bund	
	43. Schiene konsequent digitalisieren.	ab sofort	Bund	
	44. Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene möglichst weitgehend umsetzen.		Bund	

	45. Masterplan Schienengüterverkehr umsetzen.	fortlaufend	Bund	
	46. 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.	47. Cybersecurity in Bezug auf die Netze schaffen und gewährleisten.	fortlaufend	Bund/ Wirtschaft	