

Anmerkung: Wir bitten um Benennung der entsprechenden Zuständigkeiten für die jeweiligen strategischen Ziele.

Die Nationale Hafenstrategie

Moderne, nachhaltig ausgerichtete und leistungsfähige Häfen sind eine wichtige Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg 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 Politik steht an der Seite der Hafenwirtschaft. Die Nationale Hafenstrategie formuliert Rahmenbedingungen und setzt strategische Ziele, um die Häfen im anstehenden Transformationsprozess zu unterstützen.

Die Häfen der Zukunft sind:

- national und international wettbewerbsfähig,
- nachhaltige Knotenpunkte für die Energiewende und eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie,
- wichtige Drehkreuze für die Verkehrsverlagerung,
- leistungsfähig und effizient durch innovative Technologien und Verfahren,
- resilient gegenüber den Folgen des Klimawandels,
- 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 Gemeinschaftsaufgabe. Notwendig sind eine nachhaltige Hafen- und Infrastrukturpolitik, die in enger Abstimmung zwischen Bund und Ländern umgesetzt wird, sowie konkrete Handlungsoptionen für die Beteiligten in den Hafenbetrieben und -verwaltungen, Reedereien, Speditionen, Logistikunternehmen und der Industrie.

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, wird im Folgenden erläutert. Nur wenn alle an einem Strang ziehen, kann dieses Zielbild Realität werden und der Hafenstandort Deutschland langfristig gestärkt werden.

Inhaltsverzeichnis

I. Motivation und Ziel der Nationalen Hafenstrategie

II. Strategischer Teil

1. Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken

1.a. Ausgangslage

1.b. Strategische Ziele

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

2.a. Ausgangslage

2.a.a.) Nachhaltige Knotenpunkte für die Energiewende und eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie

2.a.b.) Häfen als Drehkreuze für die Verkehrsverlagerung

2.b. Strategische Ziele

3. Digitale Transformation aktiv gestalten und voranbringen

3.a. Ausgangslage

3.b. Strategische Ziele

4. Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten

4.a. Ausgangslage

4.b. Strategische Ziele

5. Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten und ausbauen

5.a. Ausgangslage

5.b. Strategische Ziele

Glossar

III. Maßnahmenteil

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 und ausbauen

I. 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. 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 sechzehn Länder wollen dem Erfolg der Häfen am Standort Deutschland dauerhaft höchste Priorität einräumen.

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. Insbesondere im Krisen-, Spannungs- und Verteidigungsfall sind Häfen ein entscheidender Teil der Verkehrsinfrastruktur, der für die Verlegung von Personal und Material der Bundeswehr und verbündeter Streitkräfte erforderlich ist. Daher kommt ihnen vor dem Hintergrund der aktuellen sicherheitspolitischen Lage eine besondere Bedeutung zu.

Traditionell sind See- und Binnenhäfen auch Zentren der Energieerzeugung und Umschlagplätze für Energieträger. Sie 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, der Brexit, die Coronapandemie 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 und insbesondere der geopolitisch-systemische Wettbewerb erfordern starke, konkrete und kurzfristige Antworten. Um die Resilienz der Gesamtwirtschaft wieder zu erhöhen und ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum zu gewährleisten, müssen die deutschen Häfen national und international wettbewerbsfähig sein. 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 geschlossene Hafen- und Infrastrukturpolitik.

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). Dieser Prozess

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

muss beschleunigt werden, um die Industrie in den bestehenden Reinvestitionsfenstern klimaneutral umbauen zu können.

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 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. Es gilt, den Strukturwandel und die Transformationsprozesse zu gestalten und die dafür notwendigen umfangreichen öffentlichen und privaten Investitionen in die Energiewende sowie in die digitale Transformation an Nord- und Ostsee 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.

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 und ausbauen**

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

- **Mit der Nationalen Hafenstrategie soll ein einheitliches Zielbild entwickelt werden.**
Die handelnden Akteure sind vielfältig: 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 trägt mit zahlreichen Maßnahmen zur Umsetzung der nationalen und internationalen Klima- und Umweltziele bei.**
Die Nationale Hafenstrategie steht ganz im Zeichen der Nachhaltigkeit und wird einen Beitrag zur Umsetzung 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.

Unser Zielbild:

- In einem gesunden Wettbewerb der Standorte und Unternehmen sind die See- und Binnenhäfen in Zukunft immer emissionsärmer, digitaler und leistungsfähiger.
- Wo möglich und sinnvoll, kooperieren die deutschen Häfen verstärkt miteinander.
- Die Häfen passen sich an die Folgen des Klimawandels an und sind bis 2045 treibhausgasneutral. Sie tragen zur Erreichung der Klima- und Umweltschutzziele einschließlich des Meeres- und Gewässerschutzes bei.
- 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.
- Damit die deutsche Hafenwirtschaft ihren Beitrag zur Bewältigung der großen gesellschaftlichen Herausforderungen leisten kann, braucht sie 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 Maßnahmenteil.

II. Strategischer Teil

1. Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken

1.a.) Ausgangslage

Die deutschen See- und Binnenhäfen sind leistungsfähige und flexible Umschlagplätze und haben eine herausragende Bedeutung für die deutsche Wirtschaft. 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 die besonderen Umstände während der Coronapandemie 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. Besonders deutlich wird der Unterschied im Vergleich zu den USA: Als Reaktion auf die Engpasssituation während der Pandemie arbeiteten dort nicht nur die Häfen rund um die Uhr, sondern alle Unternehmen entlang der Lieferkette ins Hinterland. Allein durch diese Maßnahme konnte die Produktivität der US-Häfen deutlich gesteigert werden. Ein 24/7-Ansatz in der Lieferkette könnte auch in Deutschland dazu beitragen, Staus durch eine bessere Nutzung der Infrastruktur zu vermeiden und so den Hinterlandverkehr zu beschleunigen.

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 drastisch 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. Neuansiedlungen von hafenaffinen Industrie-, Gewerbe- und Logistikunternehmen erfordern zusätzliche Flächen in den Häfen und im hafennahen Umfeld, auch für Schwerlastverkehr. Bei der Entwicklung der Häfen sind neben zahlreichen qualitativen Anforderungen, etwa einer leistungsfähigen Infrastruktur zur verbrauchsnahe Versorgung mit erneuerbaren Energien und Rohstoffen, auch die Belange des Umweltschutzes sowie positive Beschäftigungseffekte für die Regionen zu berücksichtigen.

Organisierte Kriminalität an deutschen Häfen nimmt zu.

Als Knotenpunkte des internationalen Warenverkehrs sind die Häfen immer auch Einfallstore für den Schmuggel illegaler Güter wie Drogen und Waffen. Sie sind von besonderem Interesse für die organisierte Kriminalität. In den letzten Jahren ist ein Anstieg der kriminellen Aktivitäten in den europäischen Häfen zu beobachten, der sich etwa in der Zunahme der beschlagnahmten Drogenmengen zeigt. Darüber hinaus sind vermehrt Versuche krimineller Organisationen zu beobachten, gezielt Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Terminals, in den

Linienagenturen, bei den Speditionen oder sonstigen Dienstleistungsbetrieben anzusprechen und mit Bestechungsgeldern oder Drohungen zur Mitarbeit zu bewegen.

Seit der Ankündigung von Politik und Verwaltung in Antwerpen und Rotterdam, solche kriminellen Aktivitäten in den dortigen Häfen nicht mehr zu dulden und härter dagegen vorzugehen, ist ein Anstieg dieser Kriminalitätsform in den deutschen Häfen zu beobachten. Dieser Verlagerung muss nun konsequent und offensiv entgegengetreten werden, auch um die Beschäftigten in der Hafenwirtschaft vor den Aktivitäten krimineller Organisationen zu schützen.

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 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 Kunden 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 von der öffentlichen Hand erhobenen Transportwegkosten wie Hafententgelte, 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 ihren häufig global agierenden Kunden anbieten können. Auch hohe Qualität, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit wirken sich attraktivitätssteigernd aus. Dazu bedarf es qualifizierter Ausbildungen und guter Arbeitsbedingungen.

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 Interessen des jeweiligen Staates und die lokalen Standortinteressen zu prüfen, sondern es ist auch eine europäische Gesamtschau im Hinblick auf die Sicherung der europäischen Hafeninfrastruktur vorzunehmen. Dabei sollte

auch der Aspekt der Reziprozität stärker berücksichtigt werden, das heißt, dass Investitionen und Beteiligungen auf der Basis der Gegenseitigkeit und zum gegenseitigen Nutzen erfolgen müssen.

Eine zentrale Aufgabe der Nationalen Hafenstrategie ist es, 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, 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 zukunftsfähige und nachhaltige maritime Politik in Deutschland braucht eine klare, gemeinsame Linie und ein abgestimmtes strategisches Handeln im nationalen Interesse.

1.b.) 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 und wettbewerbsrechtliche Regelungen, auch in ihrer Anwendung auf die verschiedenen Akteure der maritimen Lieferketten

- Qualitative Verbesserung, Entbürokratisierung und Beschleunigung von hafenrelevanten Planungs- und Genehmigungsverfahren sowohl im Infrastrukturbereich als auch im operativen Geschäft – etwa beim Güterumschlag

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

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)

- Hafenenwicklungsplanungen 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.a.) 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.a.a.) 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 bis zum Jahr 2030, mindestens 40 Gigawatt bis zum Jahr 2035 und mindestens 70 Gigawatt bis zum Jahr 2045 erhöht.

Die Zusammensetzung der Energieimporte wird sich aufgrund gesellschaftspolitischer 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.

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, Emissionshandelssystem (ETS) oder 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 Knotenpunkte der Energiewirtschaft und Industrie, aber auch 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) und beim Umschlag von Komponenten für Windenergieanlagen und anderen für die Energiewende dringend benötigten Gütern wie Kabelrollen und Großtransformatoren für den Netzausbau.

Auch für die Transformation der Industrie gilt es, die Versorgung mit Energie und Rohstoffen über die Häfen langfristig sicherzustellen. Selbst wenn die Industrie eines Tages ausschließlich erneuerbare Energien nutzt, werden bei einigen Produktionsprozessen unvermeidbare CO₂-Emissionen entstehen. Diese Emissionen müssen genutzt oder gespeichert werden – und dazu müssen sie transportiert werden, zum Beispiel per Schiff. Die frühzeitige Anbindung an die geplante europäische CO₂-Infrastruktur ist daher 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 Netzes 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 nachhaltigen alternativen Kraftstoffen nachkommen können, um zur Stärkung des Hafenstandorts Deutschland beizutragen und die Defossilisierung der Schifffahrt zu beschleunigen.

Die Kreuz- und Passagierschifffahrt ist eine wichtige Impulsgeberin für technologische Innovationen – sowohl an Bord als auch in den Häfen. Immer mehr Kreuzfahrtschiffe werden mit Landstromanschlüssen ausgestattet. Darüber hinaus sind batterie- und wasserstoffbasierte Energieversorgungssysteme in der Entwicklung. 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.

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 Lärmbelastungen zählen, sollen weiter deutlich reduziert werden. Die Treibhausgasneutralität soll bis 2045 erreicht werden.

2.a.b.) Häfen als Drehkreuze für die Verkehrsverlagerung

Die Verlagerung von Verkehren auf alternative, CO₂-neutrale 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 wäre 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 von Großraum- und Schwertransporten. So könnten Großprodukte der deutschen Industrie umweltverträglicher über die Wasserstraßen von den Produktionsstandorten abtransportiert werden.

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

Windenergieanlagen nach Möglichkeit auf der Wasserstraße transportiert werden. Dazu sind eventuell 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.b.) Strategische Ziele: **Transformation der Energie- und Rohstoffimporte unterstützen, Energieverbrauch reduzieren, Nachhaltigkeit steigern, umweltfreundliche Verkehrsverlagerung fördern – in der weltweiten Hafenwirtschaft 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 für LNG-Terminals fördern. Standortentscheidungen aus nationaler Sicht nach transparenten Kriterien, zum Beispiel Qualität der Gas- und Wasserstoffnetzanbindung, Bedarfsanalyse, Fragen des Umweltschutzes und des Flächenverbrauchs sowie Sicherung der Nachnutzung im Hinblick auf erneuerbare Treibstoffe nicht biogenen Ursprungs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, RFNBO)
- Defossilisierung der Schifffahrt durch die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur ermöglichen. Vorreiterrolle der deutschen Häfen beim Bau von Landstromanlagen ausbauen

- Anreizsysteme zur Steigerung des Umwelt- und Klimaschutzes in der Schifffahrt weiterentwickeln und harmonisieren
- Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und korridorbezogene Ansätze durch den Bund fördern und Hemmnisse für den Aufbau der erforderlichen Infrastrukturen beseitigen

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) 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 Knotenpunkte 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)
- Häfen zu Knotenpunkten der geplanten europäischen CO₂-Infrastruktur entwickeln
- Marktführerschaft der deutschen Häfen bei Technologien für Transport, Umschlag, Speicherung und Bunkerung von alternativen Energieträgern und erneuerbaren Kraftstoffen erreichen
- 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) und eine funktionsgerechte Einbindung der See- und Binnenhäfen in diese garantieren

- 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.a.) 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 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 Hafenlogistik 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.b.) 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 hafenzugewandelter 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 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
- 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.a.) Ausgangslage

Die deutschen Häfen, Umschlagbetriebe und anderen hafennahen Dienstleister bieten gute Arbeitsplätze in einem anspruchsvollen und dynamischen 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 nimmt der Fach- und Arbeitskräftemangel in der gesamten Logistik zu. 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.b.) 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 Wertstandorte entwickeln, um zukünftig Arbeitsplätze im Bereich Green Tech und Grüner Schiffbau zu sichern

5. Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten und ausbauen

5.a.) Ausgangslage

Leistungsfähige Verkehrs-, Hafen- und Kommunikationsinfrastrukturen bilden die Grundlage für eine erfolgreiche Hafenentwicklung. Die vorhandenen Infrastrukturen müssen weiterentwickelt werden. Leistungsfähige Hinterlandanbindungen 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.

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 instand 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 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 Ausbauvorhaben 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 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 Modernisierung der Brücken. 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, laut Statistischem Bundesamt Deutschlands wichtigster Handelspartner, sowie mit 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 Ausflugsschifffahrt sowie bei Serviceangeboten die Barrierefreiheit für alle reisenden Personen berücksichtigt werden.

5.b.) Strategische Ziele: **Finanzierung sichern, Umsetzung beschleunigen – Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen haben höchste Priorität.**

Gemeinsame Verantwortung von Bund und Ländern für die Hafeninfrastruktur

- Erhalt, Ersatz und Ausbau der Hafeninfrastruktur sichern
- 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 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
- Planungs- und Genehmigungsverfahren so weit 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
- 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 Hafeninfrastruktur 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 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 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. Nur unter international und national einheitlichen und fairen Wettbewerbsbedingungen können die Häfen ihre Leistungspotenziale 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 Maßnahmendokument 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 nicht biogenen Ursprungs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, RFNBO)**

Bezeichnet flüssige oder gasförmige Kraftstoffe nicht biogenen 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 EUR.

- **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.