



Institut für
Seeverkehrswirtschaft
und Logistik

ISL Thesenpapier

Investitionsbedarf für zukunftsfähige Häfen



Kontakt

Universitätsallee 11/13
28359 Bremen Deutschland
Tel. +49 421 22096-0

www.isl.org

Autoren

Dr. Sönke Maatsch

E-Mail: maatsch@isl.org

Tel.: +49 421 22096-32

Thorsten Friedrich

E-Mail: friedrich@isl.org

Tel.: +49 421 22096-38

Prof. Dr. Burkhard Lemper

E-Mail: lemper@isl.org

Tel.: +49 421 22096-63

© Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik ISL

Alle Inhalte dieses Werkes, insbesondere Texte, Tabellen und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, beim ISL. Jede Art der Vervielfältigung, Verbreitung, öffentlichen Zugänglichmachung oder andere Nutzung bedarf der ausdrücklichen, schriftlichen Zustimmung des ISL.

Satz und Layout: ISL

Bremen, September 2025

Inhalt

Einleitung	1
1 Bedeutung der Häfen für die Energiewende	1
2 Bedeutung der Häfen für die Resilienz	2
3 Investitionsbedarf für zukunftsfähige Häfen	3
4 Potenzial des Sondervermögens „Infrastruktur und Klimaneutralität“	3
5 Zielgerichtete Investitionen in die Hafeninfrastruktur	4
Fazit	6

Einleitung

See- und Binnenschiffe sind für große Gütermengen und für besonders große Stückgüter die mit Abstand günstigsten Transportmittel. Zu den Gütern, die in besonders großen Mengen transportiert werden, gehören Energieträger. Im Zuge der Energiewende müssen die fossilen durch klimaschonendere Energieträger ersetzt werden. Der Import von Kohle wird dabei langfristig fast vollständig entfallen und zumindest teilweise durch den Import flüssiger Energieträger ersetzt werden. Auch im Bereich der Schwerlasttransporte ergeben sich durch die sogenannte „grüne Transformation“ neue Anforderungen. Insbesondere der geplante Ausbau der Onshore- und Offshore-Windenergie generiert ein hohes Aufkommen an besonders großen Komponenten wie Rotorblättern, Turmsegmenten und Maschinenhäusern. Durch den russischen Angriff auf die Ukraine im Februar 2022 rückte darüber hinaus ins Bewusstsein, dass der Seetransport auch für den Transport von Militärgütern unerlässlich ist.

Für den Transport per See- und Binnenschiff werden Häfen benötigt, die für den Umschlag der jeweiligen Güter geeignet sind. Die wirtschaftliche Transformation erfordert dabei nicht nur den Erhalt der bestehenden Infrastruktur, sondern auch Anpassungs- und Neubauinvestitionen. Häfen sind darüber hinaus wichtige Verkehrsknoten und damit Teil der kritischen Infrastruktur, die besonders gegen externe Risiken abzusichern sind.

Die Kosten für Hafeninfrastrukturprojekte sind – insbesondere bei Terminalneubauten – aufgrund deren Größe und Komplexität besonders hoch. Im Gegensatz zu den meisten Straßenbauprojekten ist eine Gegenfinanzierung durch die Verpachtung von Terminals an private Anbieter sowie durch Hafennutzungsgebühren im Nachhinein möglich, sodass die Investitionen langfristig Einnahmen generieren. Eine Finanzierung von größeren Projekten ist dennoch eine Herausforderung. In Deutschland führt die Zuständigkeit der Länder für Hafeninfrastrukturen dazu, dass die positiven gesamtwirtschaftlichen Effekte und die strategische Bedeutung der Häfen bei der finanziellen Bewertung der Projekte nicht angemessen berücksichtigt werden. Die Länder legen den Fokus konsequenterweise auf die regionalen Effekte, die im betreffenden Bundesland ausgelöst werden und die eine Investition rechtfertigen müssen. Die asymmetrische Aufteilung der Nutzen und Lasten birgt somit die Gefahr, dass Investitionen in Hafeninfrastrukturen von nationaler Bedeutung geringer ausfallen als eigentlich notwendig wäre.

1 Bedeutung der Häfen für die Energiewende

Sowohl für den geplanten Ausbau der Windenergie als auch für den Import von Energieträgern auf Basis erneuerbarer Energie werden Häfen eine entscheidende Rolle spielen. Die EU wird trotz des Ausbaus der Produktion erneuerbarer Energien auf absehbare Zeit auf Energieimporte angewiesen sein. Allein die 72,5 Mio. t Kohle, die 2024 in europäischen Häfen gelöscht wurden, hatten einen Energiegehalt von ca. 590 Petawattstunden, was in etwa einem Fünftel des gesamten Energieverbrauchs der privaten Haushalte in der EU entspricht.¹ Aufgrund der geringeren Energiedichte müssten für die gleiche Energiemenge beispielsweise ca. 125 Mio. t Methanol bzw. 180 Mio. t Ammoniak importiert werden – zusätzlich zu den bestehenden Importen flüssiger fossiler Energieträger, die ebenfalls durch alternative Energieträger mit geringerer Dichte ersetzt werden müssen. Trotz eines Rückgangs der Importe von Kohle, Rohöl und Mineralölprodukten werden die Häfen auch in Zukunft zentral für die Energieversorgung der europäischen Volkswirtschaften bleiben und sich dabei an die veränderten Güterstrukturen anpassen müssen.

Für den Ausbau der Windenergie sind insbesondere die Seehäfen von herausragender Bedeutung. Für Windenergie an Land wird ein Großteil der Komponenten importiert, da mit der Skalierung der

¹ Die importierte Kohle wird zum Teil direkt in der Industrie verwendet, auch im Bereich der Stahlproduktion.

Produktion auch eine Konsolidierung bei den Produktionsstätten stattgefunden hat. So werden zum Beispiel in Deutschland seit 2022 keine Rotorblätter mehr hergestellt.² Auch andere Komponenten werden zumindest teilweise importiert und entsprechend möglichst über die am günstigsten gelegenen Seehäfen importiert.

Für die Installation von Offshore-Windanlagen sind außerdem Terminals mit ausreichenden Lagerflächen notwendig. Bei größeren Projekten sind diese Terminals teils für mehr als ein Jahr vollständig mit dem Bau eines einzelnen Windparks ausgelastet. Ohne weitere Investitionen in Terminals mit auf dieses Segment ausgelegten Kaianlagen und Flächen sind die Ausbaupläne für Offshore-Wind aufgrund mangelnder Umschlag- und Vorstaukapazitäten nicht zu realisieren.³

These 1: Die Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschaft kann nur mit erheblichen Investitionen in die Hafeninfrastruktur gelingen.

2 Bedeutung der Häfen für die Resilienz

See- und Binnenhäfen sind und bleiben von herausragender Bedeutung für die Energieversorgung. Allein in deutschen Häfen wurden im Jahr 2024 mehr als 40 Mio. Tonnen fester und flüssiger Energieträger – überwiegend fossile Brennstoffe – importiert.⁴ Weitere 23 Mio. Tonnen wurden über Binnenhäfen im Transit aus den Niederlanden und Belgien eingeführt.⁵ Dabei sind die Umschlagkapazitäten begrenzt, sodass der Ausfall eines größeren Hafens zu Versorgungsengpässen bei den angeschlossenen Unternehmen führen könnte – und damit zu Auswirkungen auf die Energieversorgung insgesamt. Der Transport auf dem Landweg ist keine Alternative, zumal die Importe überwiegend aus Übersee stammen.

Auch für den Export und Import von Halb- und Fertigwaren sind die Seehäfen von herausragender Bedeutung. Aufgrund begrenzter Umschlagkapazitäten wäre auch hier der Ausfall eines größeren Containerhafens nur schwer zu kompensieren und würde in jedem Fall zu einer Verknappung der Kapazitäten führen. Die direkte Folge wären Verzögerungen bei An- und Ablieferungen sowie deutlich höhere Kosten im Hinterlandtransport. Mittelbar kann dies bei längeren Ausfällen auch zu Versorgungsengpässen und einer geringeren Wettbewerbsfähigkeit führen.

Seit dem Großangriff Russlands auf die Ukraine im Februar 2022 sind europäische Häfen auch von zunehmender Bedeutung für die Versorgung der Ukraine mit militärischem Gerät und Munition. Insbesondere aus den USA, aber auch aus anderen Ländern in Übersee sowie aus dem Vereinigten Königreich, wurden und werden größere Mengen über EU-Seehäfen eingeführt und auf dem Landweg in die Ukraine weitergeleitet. Die Bedeutung der Seehäfen für die Verteidigungsfähigkeit ist inzwischen auch einer der Schwerpunkte des Aktionsplans „Military Mobility“ der Europäischen Kommission. Seehäfen benötigen Kapazitäten, die auch für den effizienten und sicheren Umschlag von militärischem Gerät und Ausrüstung genutzt werden können (Dual Use). Dieser Aspekt wurde in den vergangenen Jahrzehnten kaum beachtet.

These 2: Der Erhalt und die Ertüchtigung bestehender Hafeninfrastruktur ist von herausragender Bedeutung für die Energieversorgung sowie für die wirtschaftliche und geopolitische Resilienz Deutschlands und Europas.

² s. Kahle, C. (2022): „Deutschland verliert auch sein letztes Rotorblatt-Werk“, <https://winfuture.de/news.130518.html> (abgerufen am 21.07.2025)

³ Zu den Ausbauzielen im Zusammenspiel mit der Flächenverfügbarkeit in den Häfen siehe u.a. Deutsche WindGuard (2023): Potenziale der Windenergie für die niedersächsischen Seehäfen“, https://www.windguard.de/veroeffentlichungen.html?file=files/cto_layout/img/unternehmen/veroeffentlichungen/2023/Potenziale%20der%20Windenergie%20fuer%20die%20niedersaechsischen%20Seehaefen.pdf (abgerufen am 22.08.2025)

⁴ Quelle: Berechnung des ISL auf Basis von Eurostat

⁵ Quelle: Berechnung des ISL auf Basis von Daten des Statistischen Bundesamtes

3 Investitionsbedarf für zukunftsfähige Häfen

See- und Binnenhäfen sehen sich durch die Transformation der Wirtschaft einem besonders hohen Anpassungsdruck gegenüber und sind somit der am stärksten von der Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschaft betroffene Teil der Verkehrsinfrastruktur. Während Straßen, Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen gleichermaßen für den Transport trockener und flüssiger Massengüter sowie für Container und Stückgüter genutzt werden können, sind Kaianlagen und Liegewannen auf bestimmte Schiffstypen ausgelegt. In der Seeschifffahrt variieren die Schiffsgrößen je nach Gutart und Herkunfts- bzw. Bestimmungsgebiet stark, sodass die Länge der Kaianlagen sowie der maximal mögliche bzw. notwendige Tiefgang ebenfalls stark variieren. Auch Parameter wie die Belastbarkeit der Kaimauer und der Fläche unterscheiden sich stark.

Der bevorstehende Wandel der Güterstruktur hin zu einem verstärkten Import von aus erneuerbaren Energien gewonnenen flüssigen oder verflüssigten Energieträgern erfordert daher Investitionen in entsprechende Terminals. Die Nutzung bestehender Terminals für den Import von Mineralölprodukten ist nicht ohne weiteres möglich. So muss beispielsweise Ammoniak auf -33°C gekühlt werden, damit es sich nicht verflüchtigt, und Methanol ist besonders korrosiv. Zwar können langfristig Umschlaganlagen umgerüstet werden, jedoch wird der Import alternativer Energieträger noch mehrere Jahrzehnte parallel zum Import fossiler Energieträger erfolgen, sodass gegebenenfalls zusätzliche neue Terminals notwendig sind.

Für den Ausbau der Onshore- und der Offshore-Windenergie sind ebenfalls zusätzliche Terminalanlagen notwendig. Die Umnutzung bestehender Anlagen ist im Einzelfall zu prüfen. Bereits heute gibt es Terminalanlagen, die auf den Import von Kohle ausgerichtet waren und die nicht mehr benötigt werden, weil z.B. ein angeschlossenes Kraftwerk stillgelegt wurde. Hinsichtlich Schiffslänge und Tiefgang sind diese Terminals normalerweise ausreichend für die Mehrzweck- oder Spezialschiffe, die für den Transport von Komponenten für Windenergieanlagen genutzt werden, jedoch ist die Belastbarkeit der Kaje und auch der dahinterliegenden Fläche gegebenenfalls nicht ausreichend und konstruktionsbedingt auch oft nicht ohne größere Investitionen wie z.B. eine neue Spundwand herstellbar. Da in den meisten Häfen der Import fossiler Brennstoffe ohnehin noch viele Jahre weitergeführt wird, werden zum Erreichen der kurz- und mittelfristigen Ausbauziele auch neue Terminalanlagen notwendig sein.

Der Transport von Militärgütern ist dagegen bereits heute an vielen RoRo-Anlagen in Europa möglich. Gegenüber dem Umschlag von Pkw unterscheidet sich der Transport von Militärgütern sowie von schwerem Gerät für Katastrophenschutz und -hilfe vor allem hinsichtlich der eingesetzten Schiffe sowie hinsichtlich Abmessungen und Gewicht der Ladung. Während moderne Autotransporter vornehmlich über schräge oder schwenkbare Heckrampen verfügen und darüber seitlich be- und entladen werden, werden für größere Maschinen und Militärtransporte Schiffe mit geraden Heckrampen eingesetzt, wie sie im RoRo-Güterverkehr per Lkw oder Trailer typisch sind. Viele Häfen in Europa eignen sich bereits für diesen Schiffstyp und durch gezielte Investitionen in Flächen und Rampen kann deren Zahl mit vergleichsweise geringem Aufwand weiter erhöht werden. Dabei bestehen ggf. Synergieeffekte mit dem geplanten Ausbau der erneuerbaren Energien und der damit einhergehenden zunehmenden Verschiffung größerer Komponenten.

These 3: Häfen sind am stärksten von der wirtschaftlichen Transformation betroffen und stehen daher unter einem besonders hohen Investitionsdruck.

4 Potenzial des Sondervermögens „Infrastruktur und Klimaneutralität“

Die Begründung der Bundesregierung zum Gesetzesentwurf zur Errichtung eines bis zu 500 Mrd. Euro großen Sondervermögens „Infrastruktur und Klimaneutralität“ legt einen starken Fokus auf den Erhalt der öffentlichen Infrastruktur und den Nachholbedarf, der sich aus zu geringen Investitionen in

vergangenen Jahren aufgestaut hat. Es besteht die Gefahr, dass ein Großteil der Mittel für den Erhalt bestehender Infrastruktur eingesetzt wird, der zwar wirtschaftliche Aktivitäten im Status quo erhält und die Resilienz stärkt, jedoch keinen zusätzlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung bzw. zur wirtschaftlichen Transformation leistet.

Die vorgeschlagene Verteilung der Mittel wirkt vor dem Hintergrund der Verantwortung der Bundesländer für die Finanzierung von Hafeninvestitionen zu Ungunsten der Seehäfen. Die Länder (einschließlich Kommunen) erhalten insgesamt nur 100 Milliarden der insgesamt 400 Milliarden Euro, die für Infrastrukturinvestitionen vorgesehen sind.⁶ Der Anteil der einzelnen Bundesländer bemisst sich nach dem Königsteiner Schlüssel, der das Steueraufkommen und die Bevölkerungszahl einbezieht. Die Küstenländer enthalten demnach zwischen 0,9% (Bremen) und 9,4% (Niedersachsen).⁷ Die anderen Länder profitieren auch von Investitionen in die Seehäfen, während ihre eigenen Investitionen in die landeseigene oder kommunale Infrastruktur in der Regel auch nur regionale Effekte auslösen. Insgesamt stehen den Küstenländern aus dem Sondervermögen für sämtliche zusätzlichen Infrastrukturinvestitionen⁸ über die gesamte Laufzeit knapp 18,4 Mrd. Euro zur Verfügung.

Sofern die 300 Milliarden Euro an Infrastrukturmitteln des Bundes ausschließlich für bundeseigene Infrastruktur eingesetzt würden, läge der Anteil für die landeseigene Infrastruktur der Küstenländer bei weniger als 5% der insgesamt 400 Mrd. Euro. Wieviel davon in zukunfts-trächtige Hafeninfrastruktur investiert wird, wird einzeln von jedem Bundesland entschieden. Auf die Gefahr einer trotz des Sondervermögens fortwährenden Unterfinanzierung der Häfen hat jüngst auch der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Christoph Ploß, hingewiesen und eine Beteiligung des Bundes in Aussicht gestellt.⁹ Nur mit einer solchen zusätzlichen finanziellen Beteiligung des Bundes kann der gesamtwirtschaftlichen und bundesweiten strategischen Bedeutung der Seehäfen Rechnung getragen werden.

These 4: Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Investitionen in die Hafeninfrastruktur für die wirtschaftliche Transformation und den Bevölkerungsschutz wurde im Gesetzgebungsprozess zum Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ nicht ausreichend berücksichtigt. Die Investitionen in gesamtwirtschaftlich und strategisch bedeutende Hafeninfrastruktur sollten maßgeblich durch Bundesmittel finanziert werden.

5 Zielgerichtete Investitionen in die Hafeninfrastruktur

Das vornehmliche Ziel des Sondervermögens für Infrastruktur ist die Förderung des Wirtschaftswachstums durch eine verbesserte Infrastruktur¹⁰, während das Hauptziel des Klima- und Transformationsfonds die Förderung der „Transformation Deutschlands zu einer nachhaltigen und klimaneutralen Volkswirtschaft“¹¹ ist. Zur Erreichung beider Ziele sind weitere Investitionen in die Hafeninfrastruktur notwendig. Angesichts der knappen Investitionsmittel sind die Projekte zu identifizieren, die in Relation zu den Investitionskosten besonders stark zu diesen Zielen beitragen.

Für Infrastrukturprojekte auf Bundesebene wurde im Rahmen früherer Bundesverkehrswegepläne eine Bewertungsmethodik für die Priorisierung von Projekten entwickelt. Die Methodik berücksichtigt sowohl finanzielle als auch ökologische und raumordnerische Aspekte in verschiedenen Bewertungsmodulen¹²,

⁶ Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG-E), BT-Drucksache 21/779, <https://dserver.bundestag.de/btd/21/007/2100779.pdf> (abgerufen am 14.08.2025), §3

⁷ Entwurf eines Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen (LuKIFG-E), BT-Drucksache 21/1085, <https://dserver.bundestag.de/btd/21/010/2101085.pdf> (abgerufen am 14.08.2025), §2

⁸ Förderfähig sind neben Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur unter anderem auch Investitionen in den Bevölkerungsschutz sowie in die Infrastruktur für Gesundheit, Pflege, Bildung, Forschung und Digitalisierung (s. LuKIFG-E, a.a.O., §3).

⁹ s. Jann, Timo (2025): „Häfen-Studie: Chance für die Energiewende“, in: Täglicher Hafenbericht, <https://www.thb.info/rubriken/maritime-wirtschaft/detail/news/haefen-studie-chancen-durch-energiewende.html> (abgerufen am 14.08.2025)

¹⁰ s. SVIKG-E, a.a.O., §10(1)

¹¹ s. Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens „Klima- und Transformationsfonds“ (KTFG) vom 8.12.2010, zuletzt geändert durch Art. 3 G vom 22.12.2023, <https://www.gesetze-im-internet.de/ekfg/KTFG.pdf> (abgerufen am 14.08.2025), §2

¹² s. PTV Group et al. (2016): Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf> (abgerufen am 14.08.2025)

wobei für die Einstufung der Dringlichkeit in der Vergangenheit vor allem die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse – die im sogenannten Nutzen-Kosten-Verhältnis zusammengefasst sind – genutzt wurden.

Seitens der Länder gibt es keine einheitliche Bewertungsmethodik. Investitionsbedarfe werden in der Regel aus den Häfen an die zuständigen Landesbehörden gemeldet, die schließlich eine Auswahl der zu fördernden Projekte treffen. Auch die Auswahl der Projekte, die aus dem Anteil der Länder am Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ zu fördern sind, wird auf diese Weise zu entscheiden sein. Im Fokus der aus Landesmitteln zu finanzierenden Infrastruktur sollten Projekte stehen, die ausschließlich oder überwiegend der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung dienen. Beispiele hierfür sind die Terminalanpassungen oder -neubauten, die für die Ansiedlung oder Ausbaupläne von Industrieunternehmen notwendig sind. Als erster Bewertungsmaßstab bieten sich Kennzahlen wie die potenzielle Wertschöpfung und – insbesondere in strukturschwachen Regionen – die Zahl der Arbeitsplätze an. Eine ausführliche Berechnung gemäß der Bewertungsmethodik zur Bundesverkehrswegeplanung ist nicht notwendig, könnte aber in Zweifelsfällen für größere Projekte zusätzliche Erkenntnisse für die Priorisierung hervorbringen.

Darüber hinaus können aus den Landesmitteln auch Projekte, die einen Beitrag zum Schutz der lokalen oder regionalen Bevölkerung dienen, gefördert werden. Denkbar ist hier z.B. die Anpassung von Hafeninfrastrukturen, die für die Versorgung von Inseln oder den lokalen Hochwasserschutz notwendig sind.

Projekte von vorwiegend überregionaler wirtschaftlicher und strategischer Bedeutung sollten dagegen durch Bundesmittel finanziert oder kofinanziert werden. Die wirtschaftlichen Effekte, die durch eine Terminalansiedlung im Hafen entstehen, sind im Vergleich zu den wirtschaftlichen Effekten im Hinterland vergleichsweise gering. So sind Häfen unerlässlich für den Export von Fahrzeugen nach Übersee und sichern somit rechnerisch allein in der Automobilindustrie mehrere hunderttausend Arbeitsplätze, während auf den Terminals nur wenige hundert Personen arbeiten.¹³ Besonders groß ist der Unterschied zwischen lokaler und überregionaler Beschäftigungswirkung bei RoRo-Terminals mit begleitetem Verkehr, da die Verladung an diesen Terminals durch die Lkw-Fahrer und nicht durch Terminalbeschäftigte erfolgt.

Zu den Projekten von überregionaler Bedeutung gehören naturgemäß auch Hafeninfrastrukturprojekte, die zur Energieversorgung oder zur Verteidigungsfähigkeit beitragen. Hierzu zählt beispielsweise die Anpassung von Terminals an den Umschlag von alternativen, nicht-fossilen Energieträgern, den Umschlag von Komponenten für Windenergieanlagen und die Förderung von Terminalanpassungen zur Erhöhung der Umschlagkapazitäten für Militärgüter (Dual Use). Marinestützpunkte und militärische Anlagen in deutschen Häfen sind ohnehin in Bundeseigentum und somit aus Bundesmitteln instand zu setzen oder auszubauen.

¹³ Detailliertere Analysen finden sich beispielsweise in ISL et al. (2019), a.a.O., und ISL et al. (2021): Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens, https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/BeschaeftigungsstudieHafenHamburg2019_ManagementSummary_final.pdf (abgerufen am 14.08.2025). Im Durchschnitt sichert ein Beschäftigter im Terminalbetrieb des Hamburger Hafens bundesweit mehr als 100 Beschäftigte in der Industrie.

Tabelle: Vorschlag zur Zuständigkeit für die Finanzierung ausgewählter Hafeninfrastrukturprojekte aus Mitteln des Infrastruktur- sowie des Klima- und Transformationsfonds (Sondervermögen)

Zuständigkeit	Infrastrukturfonds	Klima- und Transformationsfonds
Länder	• Terminalneu- oder -ausbau für Industrieansiedlung¹⁴ einschließlich Hinterlandanbindung • Erneuerung von Anlegern auf Inseln	[keine Mittel für die Länder]
Bund	• Ausbau von Terminals mit einem hohen Anteil überregionaler Verkehre (z.B. Container- oder RoRo-Terminals) • Ausbau der Hinterlandanbindung solcher Terminals • Anpassung von RoRo-Terminals für den Umschlag von Militärgütern	• Terminalneubau oder -anpassung für den Umschlag von alternativen Energieträgern • Terminalneubau oder -anpassung für den Umschlag von Komponenten für Windenergieanlagen • Terminalneubau oder -anpassung für die Errichtung von Offshore-Windenergieanlagen

Quelle: ISL

Neben den Mitteln aus dem Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ sollten auch Fördermittel aus Programmen der Europäischen Kommission genutzt werden, um die für Hafeninvestitionen verfügbaren Mittel weiter zu erhöhen.

These 5: Aufgrund der weiterhin knappen Investitionsmittel sind Investitionen vorzuziehen, die eine besonders hohe wirtschaftliche oder ökologische Hebelwirkung haben oder die für die Resilienz und den Bevölkerungsschutz von hoher Bedeutung sind. Für Projekte mit überregionaler Bedeutung sollten Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden. Auch Fördermöglichkeiten auf EU-Ebene sollten genutzt werden.

Fazit

In einer global vernetzten Welt kommt den Häfen eine besondere Bedeutung für die Energieversorgung sowie für den Im- und Export von Halb- und Fertigwaren zu. Die bevorstehende Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschaftsweise erfordert daher auch erhebliche Investitionen in die Anpassung der Hafeninfrastruktur.

Neben der Anpassung der Infrastruktur ist auch deren umfassende Resilienz von wachsender Bedeutung. Verschiedene Entwicklungen der vergangenen Jahre – die Covid-19-Pandemie, der russische Krieg gegen die Ukraine, die Sabotage von Unterwasserinfrastrukturen sowie die Zunahme von Extremwetterereignissen aufgrund des Klimawandels – haben das Bewusstsein für die Notwendigkeit des Schutzes der maritimen Infrastrukturen gestärkt.

Aufgrund der hohen Kosten von Hafeninfrastrukturen und deren langer Planungs- und Bauzeit ist deren Anpassung an das sich wandelnde Umfeld eine Herausforderung. In Deutschland böte sich mit dem Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ die Chance, die notwendigen Investitionen anzustoßen. Die konkrete Ausgestaltung des Sondervermögens sowie die Verteilung der Mittel läuft diesem Ziel jedoch zuwider, da weniger als 5% der für Infrastrukturinvestitionen vorgesehenen Mittel an die für die Seehäfen zuständigen Küstenländer gehen, die daneben, wie alle anderen Bundesländer

¹⁴ Bei Ansiedlungen, die für die Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschaft oder für die Energieversorgung notwendig sind, sollte eine Finanzierung bzw. Kofinanzierung aus dem Klima- und Transformationsfonds erwogen werden.

auch, weitere dringende Investitionsbedarfe haben und somit nur ein geringer Spielraum für Investitionen in die Häfen besteht.

Der Bund sollte dies durch eine Beteiligung an Hafenprojekten von überregionaler oder bundesweiter Bedeutung teilweise ausgleichen. Zusätzlich sollten Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds genutzt werden, um Hafenprojekte zu fördern, die für das Erreichen der Klimaziele und die Energiewende notwendig sind.

Aufgrund der hohen Dringlichkeit mancher Hafenprojekte für das Gelingen der wirtschaftlichen Transformation sollte umgehend mit der Priorisierung strategisch bedeutsamer Projekte begonnen werden. Darüber hinaus sind Möglichkeiten für beschleunigte Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeiten zu nutzen und ggf. weitere zu schaffen, damit die für die Wettbewerbsfähigkeit, die Klimaziele und die Resilienz des Standortes Deutschland verfügbaren Mittel zeitnah in die dafür dringend notwendigen Infrastrukturen investiert werden können.



Institut für
Seeverkehrswirtschaft
und Logistik

