

Leinen los für die Nationale Hafenstrategie – Maritime Wirtschaft und Häfen Deutschlands stärken

Für Wertschöpfung, Energiesicherheit und Nachhaltigkeit, nationale Sicherheit, gute Arbeit, Wissenschaft und Innovation

Beschluss der Fraktionsvorsitzenden-Konferenz in Rostock

9./10. März 2026

Die maritime Wirtschaft ist ein für ganz Deutschland prägender Wirtschaftszweig, der einschließlich der maritimen Dienstleister ca. 400.000 Menschen beschäftigt. Die Hebeleffekte dieses Sektors sind enorm. In Deutschland sind 1,35 Millionen Menschen in der hafenbezogenen Wirtschaft beschäftigt. Bundesweit sichern die Häfen direkt und indirekt bis zu 5,6 Millionen Arbeitsplätze in Industrie, Mittelstand und Handel. Dazu gehören auch die für den hauptsächlich an der Küste stattfindenden Schiffbau relevanten, großen- und mittelständischen Unternehmen der Zulieferindustrie, die auch in Süd- und Mitteldeutschland produzieren.

Als international vernetzte Exportnation ist Deutschland auf gut ausgebaute See- und Binnenhäfen sowie auf seine Binnenwasserstraßen angewiesen. Sie sind wichtige Umschlagorte und Transportwege unserer Exporte, wie hochwertig verarbeitete Produkte (Maschinen, Fahrzeuge usw.), aber auch für den Import von Rohstoffen und Vorprodukten für unsere Industrie. Rund 62 Prozent der deutschen Exporte und etwa 60 Prozent der Importe werden über den Seeweg abgewickelt, womit die maritime Logistik essenzielle Handelsströme sichert.

Gleichzeitig kommt den See- und Binnenhäfen in Deutschland und Europa eine zentrale Rolle weit über den klassischen Güterumschlag hinaus zu: Sie sind Knotenpunkte internationaler Lieferketten, kritische Infrastruktur für die Versorgung der Bevölkerung sowie für Industrie und Handel, Drehkreuze für die Energieversorgung, Rückgrat der militärischen Infrastruktur, Logistik, Motoren einer nachhaltigen, ökologischen Transformation und wichtige Standorte für den maritimen Tourismus und Sport.

Nationale Hafenstrategie mit Leben füllen

Die 2024 beschlossene Nationale Hafenstrategie der Bundesregierung beschreibt See- und Binnenhäfen als „wichtige Grundlage und notwendige Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg, Sicherheit, die erfolgreiche Umsetzung der nationalen Energie- und Klimaziele und den allgemeinen Wohlstand in Deutschland“ und betont ihre Bedeutung für Landes- und Bündnisverteidigung.

In den deutschen Seehäfen allein besteht jedoch ein akuter Investitions- und Sanierungsbedarf von mittlerweile rund 15 Milliarden Euro, während die Binnenhäfen zur Ertüchtigung von Kai- und Uferanlagen ebenfalls 3 Milliarden Euro benötigen. Deshalb setzen wir uns für eine aufgabengerechte und dauerhafte Ausfinanzierung der deutschen See- und Binnenhäfen und ihrer vor- und nachgelagerten

Infrastrukturen ein. Wir fordern deswegen: **Die seit 20 Jahren eingefrorene Bundesförderung für Häfen muss auf mindestens 500 Millionen Euro jährlich steigen**, um die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen zu sichern und die Ziele der Nationalen Hafenstrategie zu erreichen. Der Bund stellt alleine in dieser Legislaturperiode über 169 Milliarden für Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung, in dieser Summe muss das Bundesverkehrsministerium die Bundesförderung für Häfen entsprechend abbilden.

Um die Wachstumspotenziale der Verlagerung von Gütern auf das Schiff auszuschöpfen und andere Verkehrsträger und deren Infrastruktur zu entlasten, muss der Investitionsrückstand an Häfen, aber auch an Wasserstraßen rasch abgebaut werden. Eine bedarfsgerechte mittelfristige Finanzierungsperspektive und der Einsatz von Mitteln aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität für die Wasserstraßen ist erforderlich, um den weiteren Verfall der Wasserstraßeninfrastruktur zu stoppen, sowie notwendige Ausbaumaßnahmen, insbesondere von Schleusen, zeitnah durchführen zu können ist dafür essenziell. Wir fordern den Bundesverkehrsminister auf, dies im Rahmen der ihm zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sicherzustellen.

Bestehende Förderinstrumente, die die Digitalisierung und Automatisierung von Hafenprozessen unterstützen, wie das Forschungsprogramm IHATEC, haben sich als wirksame Treiber technologischer Entwicklung bewährt und müssen nicht nur erhalten, sondern inhaltlich und finanziell weiterentwickelt werden.

Darüber hinaus muss die digitale Vernetzung deutscher Häfen mit ihren europäischen Partnerhäfen strategisch ausgebaut werden. Interoperable Port-Community-Systeme und ein durchgängig papierloser Datenaustausch entlang internationaler Lieferketten sind zentrale Wettbewerbsfaktoren für den Industrie- und Logistikstandort Deutschland.

Investitionshemmnisse durch überlange Verwaltungsverfahren müssen konsequent abgebaut werden. Genehmigungsverfahren für Planung, Bau und Betrieb von Hafenanlagen, Umschlaganlagen und Logistikflächen sind zu straffen und zu beschleunigen. Gleichzeitig müssen die personellen Kapazitäten in den zuständigen Behörden ausgebaut werden. Eine wirksame Umsetzung erfordert das koordinierte Zusammenwirken aller beteiligten Bundesministerien und Länderbehörden.

Hafenareale müssen durch rechtsverbindliche Instrumente der Flächenvorsorge langfristig gesichert und vor einer Verdrängung geschützt werden. Ihre Nutzung ist prioritär auf gesamtgesellschaftlich relevante Funktionen auszurichten: Güterumschlag, die Transformation des Energiesystems, ressourcenschonende Kreislaufprozesse sowie logistische Anforderungen der Landesverteidigung.

Industriearbeitsplätze stärken und fairen Wettbewerb sichern

Vor dem Hintergrund wachsender Unsicherheit globaler Handels- und Lieferketten ist die wachsende Abhängigkeit deutscher und europäischer Schiffsflotten von auf dem Weltmarkt dominierenden Produzenten aus Südkorea, Japan und vor allem aus China ein wachsendes Risiko für die europäische Wirtschaft und Souveränität.

Während die europäischen Produktionszahlen 1980 noch 45 Prozent aller Schiffsbauaufträge weltweit betrug, sind sie mittlerweile auf 5 Prozent aller Aufträge gefallen. Chinesische Produzenten konnten dagegen allein in den letzten zwei Dekaden durch vergünstigte Kredite staatseigener Banken ihren Absatz verzwanzigfachen.

Durch zuletzt von der amerikanischen Administration beschlossene Maßnahmen wie den SHIPS Act und den Maritime Action Plan wird die europäische maritime Industrie ohne eigene Strategie auf absehbare Zeit der einzige ungeschützte Markt bleiben - bei weltweit wachsenden ungleichen Wettbewerbsbedingungen.

Die deutsche maritime Industrie ist durch gute, tariflich abgesicherte Arbeit, starke Mitbestimmung und aktive Sozialpartnerschaft geprägt. Ungleicher internationaler Wettbewerb, Digitalisierung, Automatisierung und der Wandel unserer Häfen zu Energie- und Industriehubs dürfen nicht zum Abbau guter Arbeit führen, sondern müssen gemeinsam mit den Beschäftigten im Sinne eines gerechten Übergangs zu einer klimaneutralen und digitalen maritimen Wirtschaft gestaltet werden.

Wir setzen uns deshalb für nationale und europäische Förderprogramme der maritimen Industrie ein, die Mindestquoten heimischer Wertschöpfung erfordern.

Wir werden auch die europäische und deutsche Gesetzgebung für nationale und internationale Vergabeverfahren so anpassen, dass Vergaben ebenfalls an heimische Wertschöpfung gekoppelt und schneller durchgeführt werden als bisher.

Marine- und Behördenschiffe von Bund und Ländern sollen vorrangig an in Deutschland ansässige Werften und Zulieferer aus der maritimen Industrie vergeben werden, um die damit verbundene Wertschöpfung im Land zu stärken, vor allem aber um systemrelevante Produktionskapazitäten zu erhalten. Wo Beschaffungsverträge an ausländische Unternehmen vergeben werden, kann dies durch Lizenzfertigung in Deutschland geschehen.

Nachhaltiger Klimaschutz durch Innovationskraft

Die europäische und deutsche maritime Wirtschaft ist weiterhin sehr leistungsfähig aufgestellt, insbesondere durch die Spezialisierung auf Nischenmärkte wie den Kreuzfahrtschiffbau, den Spezialschiffbau, dem Retrofitting klimafreundlicher Antriebssysteme, Offshore-Technik und den Marineschiffbau. Diese Sektoren stellen hohe Anforderungen an das vorhandene Know-how in Werften und in der Zulieferindustrie. Diesen Vorsprung gilt es durch gezielte Förderung des Bundes und der EU zu stärken und auszubauen. Wir begrüßen deshalb, dass sich die Bundesregierung mit den Ländern auf eine Nationale Hafenstrategie verständigt hat und Investitionen in die Hafeninfrastruktur grundsätzlich auch aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität möglich sind.

Gleichzeitig müssen Binnenwasserstraßen und Hafeninfrastrukturen klimaresilient weiterentwickelt werden. Angesichts zunehmender Extremwetterereignisse und Niedrigwasser ist es notwendig, die ganzjährige Befahrbarkeit sicherzustellen. Dazu gehören infrastrukturelle Anpassungen ebenso wie die Förderung innovativer,

flachgehender Schiffstypen, die eine sichere und effiziente Nutzung der Häfen gewährleisten.

Wir werden die Energiewende vorantreiben, indem wir den Bau von Offshore-Konverterplattformen auf deutschen Werften durch umfangreiche Kreditprogramme und Bürgschaften des Bundes absichern.

Wir werden das Schiffsrecycling in Deutschland entbürokratisieren, indem wir Genehmigungsverfahren verschlanken und beschleunigen. Das ermöglicht der deutschen Stahlindustrie neben nachhaltigen Wertstoffkreisläufen eine klimafreundlichere Produktion durch die Verwendung von recyceltem Altstahl. Durch kurze Transportwege im Rahmen lokaler Vergaben werden wir auch den klimafreundlichen Schiffsbau fördern.

Das UN-Ziel sieht eine klimaneutrale Schifffahrt 2050 vor. Dieser Weg ist noch weit, bietet aber wirtschaftlich große Chancen und positive Klimaeffekte. Wir werden klimafreundliche Vorgaben in allen Bereichen der europäischen Schifffahrt durchsetzen. Diese Maßnahme wird die Technologieführerschaft europäischer Werften, Häfen und Zulieferer bei klimafreundlichen Antriebsformen stärken. Auf EU-Ebene setzen wir uns daher weiterhin dafür ein, dass sowohl die Nachfrage nach klimafreundlichen Energieträgern in der Schifffahrt, deren Produktion als auch die notwendige Bunkerinfrastruktur und Landstromversorgung angeregt und regulatorisch unterstützt werden. Auch die Raffinerien im Land spielen dafür eine entscheidende Rolle und müssen durch entsprechende Vorgaben, Vereinbarungen und Investitionsanreize in die Lage versetzt werden, als Transformationszentren diese Technologieführerschaft bei der Entwicklung und Skalierung nachhaltiger Kraftstoffe in Deutschland anzutreiben.

Hafenstandorte mit bestehender Industrie- und Chemieinfrastruktur bieten zudem besondere Potenziale für die Bündelung zirkulärer Wertschöpfungsketten und das industrielle Recycling strategischer Rohstoffe.

Im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation unterstützen wir mit der Bundesregierung die Bemühungen, mit dem Net-Zero Framework globale Mechanismen für eine klimaneutrale Schifffahrt zu etablieren.

Wir fordern außerdem eine umfangreiche Forschungsförderung für die europäische maritime Wirtschaft, um den Technologie- und Wissensvorsprung in relevanten Märkten zu erhalten. Dies schließt Investitionen in die Ertüchtigung der Forschungsflotte und die Verstärkung der Deutschen Allianz Meeresforschung mit ein.

Energiesicherheit und die Energiewende durch starke Häfen umsetzen

Bis zum Hochlauf einer wettbewerbsfähigen Wasserstoffwirtschaft dienen deutsche Häfen schon jetzt als wichtige Stütze bei der Energieversorgung und der Diversifizierung unserer Handelspartner für unserer Energieversorgung. Seit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine halten Flüssiggas- und Rohölimporte über unsere Häfen unsere Wohnungen warm, Unternehmen am Laufen und unseren Verkehr am Rollen. Investitionen in die hierfür nötige Infrastruktur müssen dazu beitragen, unsere Häfen mittel- und langfristig „Wasserstoff-ready“ zu machen und

somit eine Brücke von der heute in Teilen immer noch fossilen Energieversorgung in die künftige CO₂-neutrale Zukunft zu schaffen.

Den Import von grünem Wasserstoff über Pipelines und in Form flüssiger Derivate durch unsere Häfen begrüßen wir ausdrücklich. Um unsere Häfen zu integrierten Energie- und Industriehubs weiterentwickeln gehört dazu auch der Aufbau von Elektrolysekapazitäten sowie Produktions- und Verteilzentren für klimaneutrale Kraftstoffe unmittelbar in Hafenarealen.

Unsere Häfen sind nicht nur zentraler Bestandteil beim Aufbau von Offshore-Windkraftparks, sondern auch für deren Wartung, den Betrieb und den Schutz vor externen Bedrohungsszenarien. Für den Ausbau, Betrieb und die Sicherung Deutschlands kritischer Energieinfrastruktur in der Nord- und Ostsee werden wir die Häfen künftig zusätzlich unterstützen.

Resilienz und Sicherheit Deutschlands und unserer Bündnispartner stärken

Deutsche maritime Infrastruktur ist nicht nur essenzieller Bestandteil unserer Wirtschaft und Wertschöpfung, sondern auch unersetzlich für die Sicherheit und Resilienz des ganzen Landes als auch für die Sicherheit unserer NATO-Bündnispartner.

Um der Verlegung von militärischem Personal und Material im Rahmen von NATO-Verpflichtungen gerecht zu werden sowie hybride Bedrohungen unserer Häfen effektiv zu verhindern, bedarf es an unseren Seehäfen ausreichend leistungsfähiger Zufahrten und Umschlagskapazitäten für militärisches Großgerät sowie der zügigen Umsetzung von Cybersicherheitskonzepten inklusive nötiger Notfall- und Backupstrukturen. Zugleich wollen wir im Zuge der Umsetzung von Drehscheibe Deutschland und dem Operationsplan Deutschland militärisch relevante Infrastrukturen in und im Vorfeld von Binnenhäfen ertüchtigen, damit diese Hubs im Ernstfall zur Verfügung stehen

Unsere maritime Industrie gewährleistet zusätzlich durch den Marineschiffbau sowie durch Reparatur und Versorgung von Marineschiffen die Aufrechterhaltung der deutschen und europäischen Verteidigungsbereitschaft und ist damit wesentlicher Bestandteil von Deutschlands Sicherheitsinfrastruktur. Diesen Sicherheitsbaustein gilt es auch in Zukunft weiter zu stärken.

Angeichts wachsender Bedrohungsszenarien für sicherheitskritische Hafenanlagen sollten staatliche Stellen und private Betreiber zunächst gemeinsam eine systematische Gefährdungsbewertung vornehmen. Auf dieser Grundlage gilt es, konkret anwendbare Schutzkonzepte und verbindliche Regelwerke zu erarbeiten, die eindeutig festlegen, wer für welche Maßnahmen zuständig ist und wer die entstehenden Kosten trägt. Aufgaben, die dem staatlichen Kernbereich zuzuordnen sind, müssen vollständig aus öffentlichen Mitteln bestritten werden. Darüber hinaus brauchen Hafenunternehmen geeignete Ausgleichsmechanismen, wenn ihnen durch zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen Mehrkosten entstehen.

Häfen als Orte der Begegnung und Tore zur Welt

Wir begrüßen das 2026 neu aufgelegte Förderprogramm „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“, welches helfen kann, unter anderem Schadstoff- und CO₂-Emissionen von Kreuzfahrtschiffen zu reduzieren, besonders im Hafen durch den Bau von Landstromanlagen oder dadurch Schiffsantriebe gleich ganz auf erneuerbare Antriebe umzustellen und die dafür nötigen Bunkeranlagen im Hafen zu finanzieren.

Gleichzeitig erfordern wachsende Passagierzahlen auf Kreuzfahrtschiffen und gestiegene Anforderungen der Gäste eine bessere intermodale Anbindung unserer Häfen an den öffentlichen Personennahverkehr. Neben einer deutlichen Attraktivierung von bisher nur schwer erreichbaren Reisezielen im Hinterland von See- und Binnenhäfen, erreichen wir damit zusätzlich eine bessere Verteilung wachsender Besucherzahlen in der Fläche, stärken dadurch die Akzeptanz bei Anwohnerinnen und Anwohnern und steigern die Attraktivität unserer Häfen für unsere Gäste.