

27.04.26**Empfehlungen
der Ausschüsse**

EU - Fz - In - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 1065. Sitzung des Bundesrates am 8. Mai 2026

**Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Strategie für die Häfen der EU
COM(2026) 112 final****A**

Der **federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU)**,
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**,
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)** und
der **Verkehrsausschuss (Vk)**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

- Vk 1. Der Bundesrat begrüßt die Strategie der Kommission für die Häfen der EU, mit der die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der Häfen gestärkt werden soll und die Häfen als Knotenpunkte für die Energiewende, Nachhaltigkeit und saubere Industrien gesehen werden.
- EU 2. Der Bundesrat begrüßt die Strategie für die Häfen der EU der Kommission, mit der die Wettbewerbsfähigkeit, die Sicherheit und die Resilienz der Häfen in der EU gestärkt und die Häfen noch besser in die Lage versetzt werden sollen, ihren Beitrag zur Energiewende und zu einer nachhaltigen Industriepolitik zu leisten.

- EU 3. Der Bundesrat schließt sich in diesem Zusammenhang ausdrücklich der Einschätzung der Kommission an, dass die europäischen Häfen nicht nur ihrem unmittelbaren Umfeld dienen, sondern für die Sicherheit und strategische Autonomie Europas insgesamt von entscheidender Bedeutung sind.
- Vk 4. Der Bundesrat teilt die Einschätzung, dass zur Ertüchtigung der Infrastruktur ein hoher Investitionsbedarf besteht und begrüßt die in der Strategie für die Häfen der EU aufgenommenen Fördermöglichkeiten. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, Initiativen mit dem Ziel einer entsprechenden Ertüchtigung der Hafeninfrastrukturen und Anbindung insbesondere der See- und Binnenhäfen an das Hinterland via Schienen und Binnenschiffahrtswegen aktiv zu unterstützen und hierfür eine ausreichende Kofinanzierung für CEF-Anträge (Connecting Europe Facility) bereitzustellen.
- Vk 5. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass für Nationale Partnerschaftspläne verbindliche Vorgaben gemacht werden, und dass darin die Binnenhäfen des erweiterten transeuropäischen Verkehrsnetzes einen sicheren Zugang zu Fördermitteln erhalten.
- EU 6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Umsetzung der Europäischen Strategie für die Häfen aktiv zu begleiten und sich insbesondere dafür einzusetzen, dass die in der Strategie angesprochenen Finanzierungsinstrumente so ausgestaltet werden, dass sie die Häfen in die Lage versetzen, die zahlreichen von der Kommission benannten Herausforderungen zu bewältigen.
- Vk 7. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich gegenüber der Kommission dafür einzusetzen, die Einhaltung der Binnenmarktvorschriften bei Konzessions- und Pachtverträgen der Häfen durch eine Marktbeobachtung zu begleiten und hierbei die unterschiedliche Größe der See- und Binnenhäfen wie auch die Rolle der öffentlichen Eigentümer zu beachten.
- EU 8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich gegenüber der Kommission dafür einzusetzen, den Erwägungsgrund 15 der Konzessionsrichtlinie 2014/23/EU beizubehalten. Die dort getroffene Abgrenzung, die die Spruchpraxis des EuGH zum Thema wiedergibt, berücksichtigt die Vielfalt vertraglicher Gestaltungen in Häfen und hat sich seit 2014 als Rechtsgrundlage für die Vergabepaxis in der EU bewährt.

- EU 9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zudem, sich gegenüber der Kommission dafür einzusetzen, dass die Dauer von Konzessionslaufzeiten sich am Investitionsvolumen des Konzessionsnehmers zu orientieren hat. Dieses ökonomische Argument für die Berechnung der Laufzeit einer Konzession liegt dem derzeitigen Artikel 18 der Richtlinie 2014/23/EU zugrunde und sollte als Voraussetzung für langfristige Investitionen beibehalten werden.

Begründung zu Ziffern 2, 3, 6, 8 und 9 (nur gegenüber dem Plenum):

Die Europäische Strategie für die Häfen betont richtigerweise die Bedeutung der Häfen für die Versorgungssicherheit von Wirtschaft und Bevölkerung in Europa sowie für die Energiewende und den Klimaschutz. Mit den fünf Säulen Wettbewerbsfähigkeit, Schutz und Sicherheit, Förderung von Energiewende und Nachhaltigkeit, Zugang zu Finanzmitteln und Investitionen sowie Sozialer Zusammenarbeit und hochwertige Arbeitsplätze greift sie zentrale Themenfelder der Hafenpolitik auf und setzt angemessene Schwerpunkte.

Im Kontext des deutschen Föderalismus ist dabei nicht zuletzt die Betonung der überregionalen Relevanz der Häfen wichtig. Obgleich Häfen seit jeher Ländersache sind, erfüllen sie mit ihrer Infrastruktur Aufgaben von nationaler und europaweiter Bedeutung.

Besonderes Augenmerk soll auf die Ausgestaltung der in der Strategie vorgesehenen Finanzierungsinstrumente gelegt werden, um sicherzustellen, dass diese den Häfen die notwendigen Ressourcen bereitstellen, um die vielfältigen Herausforderungen, die in der Strategie benannt sind, erfolgreich zu bewältigen.

Die aktive Mitwirkung der Bundesregierung wird als unerlässlich angesehen, um die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit der europäischen Häfen nachhaltig zu sichern und deren Beitrag zur europäischen Energie- und Industriepolitik zu optimieren.

Erwägungsgrund 15 der Konzessionsrichtlinie 2014/23/EU ist beizubehalten. Die darin getroffene Abgrenzung ist inhaltlich richtig, da sie auf das Vorliegen eines Beschaffungselements als zwingende Voraussetzung für die Anwendung des Vergaberechts abstellt. Sie erkennt die Vielfalt vertraglicher Gestaltungen in Häfen an und ist seit 2014 Rechtsgrundlage für die Vergabepaxis in der EU. Schon allein aus Gründen der Rechtssicherheit ist daher an dieser Regel festzuhalten. Zudem gibt der Erwägungsgrund 15 lediglich die Spruchpraxis des EuGH zum Wesen von Mietverträgen wieder und steht auch aus diesem rechtlichen Grund nicht zur Disposition des Gesetzgebers (siehe EuGH, Rs. 241/83).

Die Dauer von Konzessionslaufzeiten hat sich am Investitionsvolumen des Konzessionsnehmers zu orientieren. Diese Argumentation für die Berechnung der Laufzeit von Konzessionen liegt bereits dem derzeitigen Artikel 18 der Richtlinie 2014/23/EU zugrunde und sollte beibehalten werden, um auch in Zukunft langfristige Investitionen zu ermöglichen. Kürzere Laufzeiten aus po-

litischen Erwägungen sind abzulehnen, da sie einen sachfremden Eingriff in die wirtschaftlichen Erwägungen von Konzessionsgeber und -nehmer darstellen. Die Beendigung einer Konzession aus übergeordneten ordnungspolitischen Gründen kann deutlich besser durch entsprechende Kündigungs- oder Auflösungsrechte erreicht werden und sollte bspw. mit Bestimmungen des Strafrechts oder den Kriterien der Investitionskontrolle verknüpft sein.

- Vk 10. Der Bundesrat stützt die Annahme, dass Häfen als Knotenpunkte für die Energiewende unerlässlich sind, und fordert die Bundesregierung auf, einen Teil der Einnahmen aus dem EU-Emissionshandel in die Dekarbonisierung des Schiffsverkehrs zu investieren. Der Bundesrat sieht die Erforderlichkeit, alsbald eine Untersuchung zu den technischen Möglichkeiten und Grenzen des Transportes von Wasserstoff und Ammoniak in der See- und Binnenschifffahrt zu veranlassen, um in der Branche bestehende Unklarheiten zur Wirtschaftlichkeit des Transportes aufzulösen.
- Vk 11. Der Bundesrat befürwortet die Stärkung der Sicherheit von Häfen durch Nutzung bestehender Rechtsinstrumente wie beispielsweise des ISPS-Codes (International Ship and Port Facility Security Code). Der Bundesrat sieht aber eine undifferenzierte Ausweitung kritisch und besteht auf der Fortgeltung des risiko-basierten Ansatzes sicherheitsrechtlicher Anforderungen, und fordert die Bundesregierung auf, sich hierfür einzusetzen. Der Bundesrat konstatiert die Unverbindlichkeit des Zusammenschlusses der European Ports Alliance und der hierin entwickelten Leitlinien.
- Vk 12. Der Bundesrat schließt sich der Auffassung an, dass Häfen wichtig für die Krisenvorsorge der EU sind sowie eine wichtige Rolle für die militärische Mobilität und zivile Verteidigung spielen. Er bittet die Bundesregierung, dringlich dafür Sorge zu tragen, dass kritische Infrastrukturen mit abgrenzbaren Parametern identifiziert werden können.
- Vk 13. Der Bundesrat teilt die Einschätzung, dass die Digitalisierung in den Häfen vorangetrieben werden muss und unterstützt Bestrebungen zur Datenautonomie, die mit Fördermöglichkeiten zu hinterlegen sind. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung um flankierende Bereitstellung finanzieller Ausgleichsinstrumente für den Ersatz digitaler Infrastruktur von ausländischen Hochrisikoanbietern.

- Vk 14. Der Bundesrat sieht darüber hinaus das Potenzial von Automatisierungsprozessen in den Häfen und fordert die Bundesregierung auf, sich in der CESNI (Europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt) und ZKR (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt) dafür einzusetzen, dass spätestens ab dem Jahr 2029 automatisiertes Fahren (Grad 3) auf den internationalen Binnenschifffahrtsstraßen möglich ist und hierfür zeitnah eine Roadmap für die noch erforderlichen Arbeiten beziehungsweise zu lösenden Fragen erstellt wird.
- U 15. Der Bundesrat begrüßt die Zielsetzung der Kommission, Häfen als zentrale Knotenpunkte einer resilienten, nachhaltigen und dekarbonisierten europäischen Verkehrsinfrastruktur zu stärken. Er nimmt die in der Strategie für die Häfen der EU vorgesehenen Maßnahmen zur Beschleunigung und Vereinfachung von Genehmigungsverfahren, insbesondere die angekündigte Verordnung zur Beschleunigung von Umweltprüfungen, zur Kenntnis.
- U 16. Der Bundesrat begrüßt ausdrücklich die in der EU-Hafenstrategie vorgesehene Stärkung von Maßnahmen zur Reduzierung der Meeresverschmutzung durch die Schifffahrt, insbesondere durch den verstärkten Einsatz sauberer Energien und Kraftstoffe, die Verringerung von Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen sowie die Erhöhung von Sicherheit und Nachhaltigkeit in Häfen.
- U 17. Zugleich stellt der Bundesrat klar, dass eine Beschleunigung von Verfahren nicht zu einer Absenkung der im Unionsrecht und im nationalen Recht verankerten umwelt-, wasser-, natur- und immissionsschutzrechtlichen Standards führen darf. Digitalisierung, Fristverkürzungen, kombinierte Bewertungen oder zentrale Anlaufstellen dürfen nicht zu einer faktischen Aushöhlung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und damit zu einer Schwächung des Meeresumweltschutzes führen.
- U 18. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich auf europäischer Ebene entschieden dafür einzusetzen, dass Verfahrensvereinfachungen oder -beschleunigungen weder die materiellen Anforderungen der UVP noch die Ziele des Meeresumweltschutzes unterlaufen. Insbesondere müssen die frühzeitige und wirksame Öffentlichkeitsbeteiligung, die Einbindung anerkannter Umweltverbände sowie die Berücksichtigung des aktuellen Stands der Wissenschaft uneingeschränkt gewährleistet bleiben.

- U 19. Der Bundesrat warnt davor, Flexibilitätsregelungen – insbesondere für priorisierte Projekte – als Einfallstor für eine systematische Schwächung des Schutzes mariner Lebensräume und der biologischen Vielfalt zu nutzen. Abweichungen von den Umweltzielen der Wasserrahmenrichtlinie, etwa bei der Zulassung negativer Auswirkungen auf den chemischen Zustand von Wasserkörpern, dürfen nicht zur Regel werden.
- U 20. Der Bundesrat weist darauf hin, dass auch bei möglicherweise durch Unionsrecht erweiterten wasserrechtlichen Flexibilitäten andere unions- und nationalrechtliche Anforderungen, insbesondere des Natur- und Gebietsschutzes, weiterhin uneingeschränkt einzuhalten sind.
- U 21. Der Bundesrat unterstreicht die Bedeutung einer funktionsfähigen und hinreichenden Hafeninfrastruktur für Transformationsvorhaben, insbesondere dort, wo diese von Import- oder Exportströmen bestimmter Stoffe oder Energieträger abhängen.
- U 22. Der Bundesrat lehnt pauschale Genehmigungsfiktionen („stillschweigende Genehmigungen“) für Vorhaben in Häfen ab. Solche Instrumente untergraben den materiellen Umweltschutz, beeinträchtigen die Rechte Dritter und führen zu erheblicher Rechts- und Investitionsunsicherheit.
- In 23. Der Bundesrat teilt die Auffassung der Kommission, dass neben der geo-, wirtschafts- und verkehrspolitischen Bedeutung der EU-Häfen diesen auch als „Tor für die Welt“ besondere Bedeutung im Hinblick auf die Gewährleistung der Inneren Sicherheit in der EU zukommt.
- In 24. Der Bundesrat hat allerdings Bedenken, ob bei der normativen Umsetzung der sicherheitsrechtlichen Aspekte dieser Mitteilung die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit gewahrt werden:
- a) Im Hinblick auf die Ankündigung eines EU-Rahmens für Sicherheitsüberprüfungen von Hafenpersonal könnte einem derartigen Bedarf jedenfalls bei Beschäftigten der deutschen Häfen auch bereits ohne EU-Rahmen ausreichend Rechnung getragen werden. Da Hafenmitarbeiter überwiegend national beschäftigt sind und eine europaweite Arbeitnehmerfreizügigkeit kein strukturelles Erfordernis für die Aufnahme der Tätigkeit bildet, besteht kein

hinreichender grenzüberschreitender Bezug, der eine Regelung durch die EU erforderlich macht.

- b) Zur Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen wird regelmäßig Zugang zu polizeilichen oder nachrichtendienstlichen Datenbanken und Erkenntnissen der Mitgliedstaaten benötigt. Insoweit wird für die normative Umsetzung eines EU-Rahmens besonders darauf zu achten sein, dass die Verantwortung der Mitgliedstaaten für die nationale Sicherheit gewahrt bleibt. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich etwaiger organisatorischer Fragen, wer diese Sicherheitsüberprüfungen durchführt.

In 25. Der Bundesrat weist darauf hin, dass eine Verpflichtung der nationalen Sicherheitsbehörden zu Sicherheitsüberprüfungen einen nicht unerheblichen Mehraufwand, gerade auch in personeller Hinsicht, bei den nationalen Sicherheitsbehörden verursachen wird. Dem gilt es bereits bei der Ausgestaltung des EU-Rahmens für die Sicherheitsüberprüfungen entgegenzuwirken.

In 26. Der Bundesrat spricht sich deshalb dafür aus, bei der Umsetzung des EU-Rahmens für Sicherheitsüberprüfungen statt einer normativen Umsetzung auch eine Umsetzung dieses Rahmens durch Empfehlungen oder Leitlinien in Betracht zu ziehen, die einen größeren Ausgestaltungsspielraum für die praktische Umsetzung durch die nationalen Sicherheitsbehörden belassen würden.

In 27. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.

B

28. Der **Finanzausschuss** und
der **Wirtschaftsausschuss**

empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.