

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Müller, Swantje Henrike Michaelsen, Dr. Konstantin von Notz, Dr. Irene Mihalic, Sara Nanni, Robin Wagener, Leon Eckert, Dr. Kirsten Kappert-Gonthier, Julian Joswig, Dr. Katrin Uhlig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Hafenstrategie der Bundesregierung

Die deutschen Seehäfen haben eine zentrale Bedeutung für ganz Deutschland – verkehrs-, energie-, wirtschafts- und zunehmend auch sicherheitspolitisch.

Sie erfüllen einen Dreiklang von Aufgaben: Sie stellen Import- und Exportstrukturen für Energieträger sicher, sie sind Produktionsstandorte erneuerbarer Energien sowie Ausgangspunkt und Verkehrsknoten für effiziente und energiesparende Gütertransporte. Für die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Bundesgebietes spielen sie eine große Rolle.

Generell ist die Finanzierung der Seehäfen Ländersache. Der Bund beteiligt sich jedoch durch den sogenannten Hafenlastenausgleich bei den Ländern mit jährlich 38 Mio. Euro. Zusätzlich fördert der Bund Infrastrukturmaßnahmen in Seehäfen von nationaler Bedeutung. Die letzte Bundesregierung hatte gemeinsam mit den Bundesländern, der Hafenwirtschaft, den Verbänden und der Gewerkschaft eine nationale Hafenstrategie erarbeitet und in der Hafenpolitik bewusst eine koordinierende Rolle eingenommen.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD der jetzigen Bundesregierung wird die Bedeutung einer „wettbewerbsfähige[n] Hafeninfrastruktur mit guter Hinterlandanbindung“ betont und angekündigt, dass „die nationale Hafenstrategie mit Hochsee- und Binnenhäfen als gesamtstaatliche Aufgabe“ umgesetzt wird, sowie dass sich die Bundesregierung „über die Finanzierung der Maßnahmen mit den Ländern in der ersten Hälfte der Legislaturperiode“ verständigen wird.

Ein neuer Titel im Sondervermögen „Klima- und Transformationsfonds“ (KTF) „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ stellt in den kommenden vier Jahren 400 Mio. Euro für die Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie und des Nationalen Aktionsplans klimafreundliche Schifffahrt bereit. Diese Summe liegt aber weit hinter den identifizierten Bedarfen, z. B. in dem Ergebnisbericht der Studie „Energiehäfen der Zukunft“ der Deutschen Energie-Agentur (dena; www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/ergebnisbericht-energiehaefen-der-zukunft.pdf?__blob=publicationFile). Diese Studie wurde ursprünglich zur weiteren Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie in Auftrag gegeben, um Bedarfe und Kapazitäten der Häfen für die Energiewende, bei Off- und Onshore, für den Import von erneuerbaren Energieträgern sowie für die Antriebswende in der Schifffahrt zu identifizieren. Die dort identifizierten Bedarfe liegen nicht nur weit über den eingestellten 400 Mio. Euro, sie zeigt auch Optionen für Spezialisierungen der Häfen auf. Die Studie verdeutlicht auch die Notwendigkeit einer besseren Koordinierung der Hafenpolitik durch Bund, Länder und Hafen-

betreiber, denn nicht jeder Hafen wird alle Aufgaben vollumfänglich übernehmen können: Die wichtigsten Ressourcen, Geld und Fläche, sind knapp.

Maßnahmen für eine koordinierte Finanzierung und einen gesamtdeutschen strategischen Ausbau der Seehäfen durch die Bundesregierung und die schwarz-rote Koalition der Fraktionen der CDU/CSU und SPD blieben nach Ansicht der fragestellenden Fraktion bislang aus. Zwar wurden mit dem Haushalt 2026 rund 1,35 Mrd. Euro für den Ausbau und die Ertüchtigung der militärisch nutzbaren Infrastruktur in Bremerhaven beschlossen, jedoch ohne jede Einbindung in eine strategische Finanzierung der gesamten deutschen Hafenlandschaft.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern und mit welchen Maßnahmen hat die Bundesregierung, wie in der Nationalen Hafenstrategie (S. 17) beschrieben, „Hafenentwicklungsplanungen und hafenbezogene Infrastrukturinvestitionen zwischen Bund und Ländern“ abgestimmt?
2. Wie plant die Bundesregierung, künftig „Hafenentwicklungsplanungen und hafenbezogene Infrastrukturinvestitionen zwischen Bund und Ländern“ abzustimmen (bitte geplante Termine und zu beteiligende Akteure auflisten)?
3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellenden, dass nicht jeder Hafen alle Aufgaben (Vorhaltung von Import-, Export- und Bunkerstrukturen für Energieträger, Produktionsstandort erneuerbarer Energien und Energieanlagen, Container- und Massengutumschlag) vollumfänglich übernehmen können, und wenn nein, warum nicht?
4. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zusammen mit den Ländern, um die Instandhaltung, die Ertüchtigung und den Ausbau der deutschen Seehäfen stärker zu koordinieren (bitte Maßnahmen, Gesprächskreise etc. auflisten)?
5. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um zusammen mit den Ländern eine stärkere Kooperation und Arbeitsteilung zwischen den deutschen Seehäfen zu fördern, und wenn sie keine Maßnahmen ergreift, warum nicht (bitte nach Themenbereichen Wasserstoff- [H₂] und Wasserstoffderivateimport, Wasserstoff- und Wasserstoffderivatebunkerung und Produktion, Sicherheit, Offshore-Windbau und Wartung, CO₂-Transport und Güterumschlag aufschlüsseln)?
6. Wann und wo soll die Vollversion der dena-Studie „Energiehäfen der Zukunft“ veröffentlicht werden (aktuell als 15-seitiger Ergebnisbericht unter www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/ergebnisbericht-energiehaefen-der-zukunft.pdf?__blob=publicationFile und als 39-seitige Präsentation unter www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/energiehaefen-praesentation.pdf?__blob=publicationFile einsehbar), und wenn sie nicht veröffentlicht werden soll, warum nicht?

7. Wird die Bundesregierung die Handlungsempfehlungen der dena-Studie in ihre Hafenpolitik mit aufnehmen, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht, insbesondere zu den Aspekten
 - a) Ausbau von Onshore- und Offshore-Windenergie (Kapitel 4.1 des Ergebnisberichts),
 - b) Hafenumschlag von erneuerbaren Energieträgern (Kapitel 4.2 des Ergebnisberichts) und
 - c) Finanzielle Unterstützung des Bundes (Kapitel 4.3 des Ergebnisberichts)?
8. Sieht die Bundesregierung vor, den Vorschlägen der Studie zu folgen „wie nationale Redundanzen vermieden und Gelder effektiv genutzt werden können, um schnelle Fortschritte beim Hafeninfrastrukturausbau erzielen zu können“, wenn ja, wie, mit welchen Maßnahmen, und wenn nein, warum nicht?
9. Mit welchen Maßnahmen geht die Bundesregierung vor, um der Empfehlung der dena-Studie zu einer „transnationalen Perspektive, um Ressourceneffizienzen zu heben“ sowie einer „starken Kooperation zwischen den europäischen Seehäfen zur Optimierung der Hafenkapazitäten“ zu folgen, und mit welchen europäischen Ländern an Nord- und Ostsee ist sie diesbezüglich im Austausch (bitte Gesprächstermine der Bundesministerin für Wirtschaft und Energie Katherina Reiche und des Bundesministers für Verkehr Patrick Schnieder auflisten)?
10. Inwiefern und mit welchen Maßnahmen fördert der Bund, wie in der Nationalen Hafenstrategie (S. 21) beschrieben, die „Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und korridorbezogene Ansätze“ für die Transformation der Energie- und Rohstoffimporte?
11. Wie genau sollen die 400 Mio. Euro des neuen KTF-Titels „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ verausgabt werden, welche laut Homepage des Bundesministeriums für Verkehr (BMV; www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/klima.html) u. a. „zum Aufbau von Hafeninfrastrukturen für Landstrom- und Bunkeranlagen, zur Etablierung von grünen Schifffahrtskorridoren, zur Verkehrsverlagerung von ÖPNV [öffentlichem Personennahverkehr] und urbanen Wirtschaftsverkehren auf emissionsarme Wasserfahrzeuge beitragen“ sollen, und wann wird die ersten Förderrichtlinie veröffentlicht werden (bitte nach geplanter Förderung, vorgesehenen Mitteln pro Jahr und pro Förderung sowie geplanter Überjährigkeit und Verpflichtungsermächtigungen auflisten)?
12. Inwiefern kompensieren Finanzierungen aus dem neuen KTF-Titel ausgelaufene Förderprogramme, die bisher zur Weiterentwicklung von Hafeninfrastrukturen zur Verfügung standen (z. B. im Bereich des Landstromausbaus), und wie hoch ist daher der Anteil der 400 Mio. Euro, die den Häfen als tatsächlich neue und zusätzliche finanzielle Mittel zugutekommen?
13. Teilt die Bundesregierung die Schätzung von Branchenverbänden, dass der Gesamtinvestitionsbedarf in den deutschen Seehäfen bei rund 15 Mrd. Euro liege (<https://zds-seehaefen.de/2025/06/23/zds-fordert-investitionsoffensive-fuer-deutsche-seehaefen-mit-3-aus-dem-sondervermoegen-infrastruktur-sanierungsstau-beenden-militaerische-zeitenwende-mitdenken/>), und wenn nein, warum nicht, und welche Schätzungen legt die Bundesregierung ihren Finanzierungsvorschlägen stattdessen zugrunde?

14. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, inwiefern und in welcher Höhe die Bundesländer das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität für die Finanzierung des schrittweisen Abbaus des Investitionsstatus in den deutschen Häfen verwenden, und wenn ja, welche?
15. Wie will die Bundesregierung die Planungssicherheit bei der Fördermittelvergabe für die Häfen erhöhen, insbesondere unter dem Aspekt, dass Mittel des Sondervermögens zeitlich begrenzt verfügbar sind und zu kurzfristig angelegte Programme keine langfristigen Planungen erlauben?
16. Wie viele grüne Schifffahrtskorridore sollen eingerichtet und nach welchen Kriterien sollen die Standorte in Deutschland dafür ausgewählt werden, und wenn schon Häfen eingeplant sind, um welche handelt es sich?
17. Welche Menge an Tonnen CO₂ sollen durch die grünen Schifffahrtskorridore bis wann eingespart werden?
18. Wie viele Handelsschiffe sollen für den Betrieb auf den Korridoren fit gemacht werden, und wie hoch soll die Unterstützung durch den Bund sein?
19. Wie viele Betankungsinfrastrukturen sollen für die grünen Korridore geschaffen werden (bitte nach H₂, Methanol oder Ammoniak sowie geplanter Förderhöhe aufschlüsseln)?
20. Wann soll der Nationale Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt (NAPS) veröffentlicht werden, der laut Webseite des BMV „aktuell unter gemeinsamer Federführung von BMV und BMW [Bundesministerium für Wirtschaft und Energie] erarbeitet wird“ (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/klima.html, Webseite vom 31. Juli 2025) und in dem laut Webseite des BMV (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/048-gruene-schifffahrtskorridore.html) das Thema Grüne Schifffahrtskorridore und damit die kanadische Initiative zum Ausbau grüner Schifffahrtskorridore weiterverfolgt werden soll?
21. Welche Schlussfolgerungen in Bezug auf Fördermaßnahmen und regulatorische Anpassungen zieht die Bundesregierung aus dem Bericht der Now GmbH vom April 2024 „Potenzialstudie zu Betankungsinfrastrukturen für kohlenstoffarme und erneuerbare Schiffskraftstoffe in Deutschland“?
22. Welche Hafeninfrastruktur soll zukünftig an welchen Standorten ausgebaut bzw. neu gebaut werden, um genügend Platz für den steigendem Materialbestand (Fregatten etc.) der Deutschen Marine zu sichern?
23. Wie ist der Umsetzungsstand der Ertüchtigung der deutschen militärischen Hafeninfrastruktur an den jeweiligen Standorten im Rahmen der deutlich veränderten Bedrohungslage?
24. Gibt es Lessons-learned und Best Practices für die zivil-militärische Kooperation bei der Nutzung der deutschen Hafeninfrastruktur, und wenn ja, welche?
25. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Sicherstellung des militärischen Betriebs, zur Nutzung ziviler Hafeninfrastruktur für militärische Zwecke als Drehscheibe der NATO, zur Energieversorgung der Infrastruktur im Spannungs- und Krisenfall sowie zur Regelung der zivil-militärischen Führungsorganisation im Spannungs- und Krisenfall, und wenn ja, welche?
26. Plant die Bundesregierung ein Seesicherheitsgesetz, um Zuständigkeiten und Befugnisse von Polizeien und Marine auch im Fall hybrider Angriffe auf See eindeutiger zu regeln, und wenn nein, warum nicht?

27. Wie viele Angriffe, Spionage- oder Sabotageaktionen sind der Bundesregierung im Kontext Seehäfen bekannt, auch und gerade hinsichtlich der Teile der Seehäfen, die schon heute als kritische Infrastrukturen (KRITIS) definiert sind, und gibt es ein Gesamtlagebild mit Blick auf entsprechende Vorkommnisse in Seehäfen, wenn ja, wer erstellt es in welchen Zyklen, und wenn nein, warum nicht?
28. Gibt es Schätzungen aufseiten der Bundesregierung, wie viele Teilgebiete, Komponenten und Betreiberfirmen durch die im Zuge der Umsetzung der CER- (Critical Entities Resilience) und NIS-2-Richtlinie (NIS = Network and Information Security) in nationales Recht sich abzeichnenden, deutlichen Absenkungen der Schwellenwerte zukünftig unter die KRITIS-Definition fallen, und wenn ja, wie viele konkret (bitte möglichst genau aufschlüsseln), wenn nein, warum nicht, und bis wann sollen diese, auch auf Verordnungsweg zu klärenden Fragen, durch die Bundesregierung beantwortet werden können?
29. Steht die Bundesregierung und bzw. oder stehen die ihr nachgeordneten Behörden wie beispielsweise das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) oder das Bundesamt für Verfassungsschutz (BfV) bereits mit den Betreibern im Austausch, um diese Fragen gemeinsam zu erörtern und Beratung bei der Umsetzung der neuen KRITIS-Gesetzgebung anzubieten, und wenn ja, wie konkret, wenn nein, warum nicht, und ist dies geplant?
30. Welche konkreten Maßnahmen zieht die Bundesregierung aus der Risikoanalyse für den Zivilschutz (Bundestagsdrucksache 21/3600) hinsichtlich des Schutzes von Häfen als Teil der kritischen Infrastruktur insbesondere im Rahmen der zivilen Gesamtverteidigung?
31. Wie beteiligt das Bundesministerium für Verteidigung die Hafenbetreiber in Deutschland, um die für militärische Zwecke notwendige Infrastruktur zu unterhalten und zu sichern, und
 - a) gibt es hierfür regelmäßige Gespräche mit einzelnen Betreibern,
 - b) gibt es hierfür regelmäßige Gespräche mit mehreren Betreibern gemeinsam, sodass eine hafenseitige Koordinierung und gegenseitige Unterstützung ermöglicht wird,
 - c) welche Betreiber welcher Häfen wurden bisher deswegen kontaktiert und eingebunden,
 - d) nach welchen Kriterien wurden sie ausgewählt,
 - e) wurden Vertreterinnen und Vertreter der Häfen Emden, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Cuxhaven, Brunsbüttel, Stade, Hamburg, Kiel, Lübeck, Rostock und Sassnitz eingebunden, und wenn nein, warum nicht (bitte für jeden Hafen einzeln ausführen)?

32. Welche Kapazitäten stünden aktuell in deutschen Häfen zur Verfügung, um Schiffe der sogenannten russischen „Schattenflotte“ u. a. bei Verstoß gegen EU-Umweltauflagen oder falscher Kennung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) festsetzen zu können?
- a) Wie viele Schiffe der sogenannten russischen „Schattenflotte“ sind der Bundesregierung derzeit bekannt (vgl. u. a. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 21/3970), und warum handelt die Bundesregierung trotz vorhandener Möglichkeiten (vgl. www.tagesschau.de/investigativ/ndr-wdr/schattenflotte-russland-104.html) nicht engagierter, wenn es darum geht, entsprechende Schiffe sehr viel stärker als bisher zu kontrollieren, um so u. a. Sanktionsverstöße zu ahnden?
 - b) Wie viele Überprüfungen von Schiffen, bei denen ein Verdacht bestand, dass sie der russischen „Schattenflotte“ zuzurechnen sind, haben im vergangenen Jahr durch wen konkret stattgefunden?

Berlin, den 4. März 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

