

Brüssel, den 5. März 2026
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 4. März 2026

Empfänger: Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Betr.: 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

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 112 final.

Anl.: COM(2026) 112 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**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

{SWD(2026) 81 final}

1. EINLEITUNG

Seit Jahrtausenden sind Häfen Orte des Austauschs für Menschen, Waren und Ideen. Die umfangreichen Aktivitäten, die sich rund um Häfen abspielen, haben zur Entstehung unserer heutigen Hafenstädte geführt, und der Einflussbereich der Häfen wurde immer größer, wodurch regionaler und globaler Handel ermöglicht wurden. Heute **hängen die industrielle Stärke und die Exportkapazität der EU von ihrer Fähigkeit ab, eng an die globalen Handelsströme angebunden zu sein**. Häfen sind wesentliche Schnittstellen zwischen der europäischen Wirtschaft und den internationalen Märkten. Häfen sind auch **Lebensadern für Inseln, Küstenregionen und Gebiete in äußerster Randlage, die es zu erhalten gilt**.

Die Geopolitik verläuft direkt durch unsere Lieferketten, und unsere Häfen sind für **die Sicherheit und strategische Autonomie Europas** von entscheidender Bedeutung. Die Häfen müssen gleichzeitig und in großem Maßstab ihre Kapazitäten ausbauen, die Dekarbonisierung und die Digitalisierung vorantreiben und sicherer werden. **Sie haben das Potenzial, neue Industrien, saubere Energie und Innovationscluster zu beherbergen, und spielen bereits heute eine entscheidende Rolle für die Energieversorgung, die Verteidigung und die blaue Wirtschaft der EU**.

Der Wandel bietet Chancen für Häfen und die EU-Wirtschaft. Gleichzeitig jedoch ergeben sich für Häfen neue Anfälligkeiten und Verantwortlichkeiten – von der Bekämpfung organisierter krimineller Netze über Cyber- und Drohnenbedrohungen bis hin zu Problemen im Zusammenhang mit ausländischer Beteiligung und der Intensivierung des Wettbewerbs aus Drittländern. Da die Weltmächte darum ringen, ihre Einflusssphären auszuweiten beziehungsweise zu verteidigen, können Häfen zu umkämpften Gebieten werden. Wir müssen die Häfen in ihrer Rolle als wettbewerbsfähige Handelsknotenpunkte stärken und sie als kritische Infrastrukturen für die wirtschaftliche Sicherheit der EU und als öffentliche Dienstleister für die Resilienz unserer Gesellschaft unterstützen.

In den **EU-Häfen** werden jährlich mehr als 3,4 Mrd. t bzw. 74 % der Güter, die nach Europa gelangen oder Europa verlassen, und rund 395 Mio. Fahrgäste abgefertigt¹. Mit fast drei Millionen Hafenaufhalten pro Jahr entfallen 23 % der weltweiten Hafenaufhalte auf die EU. Der wirtschaftliche Fußabdruck dieser Hafenaufhalte schlug sich 2022 in einem Umsatz von rund 90 Mrd. EUR und rund 423 000 direkten Arbeitsplätzen nieder². Das transeuropäische Verkehrsnetz umfasst 283 Seehäfen, 223 Binnenhäfen und 44 gemischte Häfen. Kleine und mittlere Häfen bieten in Gebieten in äußerster Randlage, abgelegenen Gebieten, Inseln und hochspezialisierten Märkten wichtige Dienste an. Zu den in Häfen tätigen Akteuren, die Dienstleistungen für Schifffahrts- und Logistikunternehmen sowie andere Interessenträger anbieten, gehören Hafenbehörden, Terminalbetreiber, Schleppreedereien, Seelotsen, Anbieter von Bunkerdiensten und Hafenauffangeinrichtungen.

In einer breit angelegten Konsultation³ bestätigten die Industrie, die Mitgliedstaaten und andere Interessenträger die Notwendigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, die Häfen bei der Energiewende zu unterstützen, die Dekarbonisierung voranzutreiben, die Sicherheit und Resilienz zu verbessern, den Zugang zu Finanzmitteln zu erleichtern und Häfen zu sichereren Arbeitsstätten zu machen. Die Vielfalt der Häfen in Bezug auf ihre Größe, ihren Standort, die

¹[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime transport of goods - annual data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data).

² <https://data.europa.eu/doi/10.2771/2333701>.

³https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-EU-Hafenstrategie_de.

von ihnen bedienten Marktsegmente, ihre Governance-Modelle und ihre Interessenträger erfordert einen breiten und flexiblen Ansatz.

Aufbauend auf der EU-Hafenpolitik von 2013 wird **die EU jetzt handeln** und einen Rahmen für die Zukunft der europäischen Häfen schaffen. In der Strategie für die Häfen der EU werden laufende und neue Initiativen, Vereinfachungsmaßnahmen und Leitlinien für die Umsetzung der geltenden Rechtsvorschriften gebündelt⁴.

Strategie für die Häfen der EU: Fünf Säulen



2. STÄRKUNG VON WETTBEWERBSFÄHIGKEIT, INNOVATION UND DIGITALISIERUNG

2.1. Aufrechterhaltung des globalen Wettbewerbs

Diese Strategie unterstützt die EU-Häfen bei der Erhaltung und Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit. Der Schwerpunkt liegt auf Innovation und Digitalisierung, verbesserten Hinterlandverbindungen, gemeinsamen EU-Finanzierungsprioritäten, der Vereinfachung der Rechtsvorschriften und der Entwicklung neuer Geschäftsmöglichkeiten.

Der Seehandel ist seinem Wesen nach global. Die EU-Häfen arbeiten daher weltweit mit Häfen zusammen, stehen aber auch im Wettbewerb zu ihnen, was diese Beziehungen komplex und vielschichtig macht. EU-Häfen und -Unternehmen kooperieren mit Häfen in Drittländern in Bereichen wie saubere Energie und alternative Kraftstoffe und investieren im Ausland als Teil globaler Logistikketten. Diese Aktivitäten werden durch verschiedene EU- und internationale Initiativen unterstützt.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen wird durch Kostenfaktoren (u. a. Energie, Arbeit, staatlich geförderte Investitionen) und nicht kostenbezogene Faktoren (insbesondere geltende Normen und Gesetze) beeinflusst. Ungleiche rechtliche Rahmenbedingungen (für ökologische, soziale und andere Aspekte) sowie aggressive Investitionsstrategien stellen große Hindernisse für gleiche Wettbewerbsbedingungen dar. Die Kommission bereitet derzeit die Aktualisierung des EU-Emissionshandelssystems im dritten Quartal 2026 vor, gefolgt von der geplanten Überarbeitung der Verordnung „FuelEU Maritime“. Bei dieser Aktualisierung werden unter

⁴ Die Strategie für die Häfen der EU befasst sich mit den verkehrstechnischen Aspekten von See- und Binnenhäfen. Andere Sektoren der blauen Wirtschaft, insbesondere Tourismus, Fischerei und Jachthäfen, fallen unter den Europäischen Pakt für die Meere, die EU-Strategie für nachhaltigen Tourismus und die europäischen Strategien für die Gebiete in äußerster Randlage, Küstenregionen und Inseln.

anderem etwaige Umsetzungsprobleme berücksichtigt, die sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Häfen auswirken, insbesondere das Risiko einer Umleitung des Verkehrs in Umladehäfen außerhalb der EU.

Über die Preisgestaltung hinaus sind die Dienstleistungsqualität und effiziente Hinterlandverbindungen nach wie vor Schlüsselfaktoren für die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen. Außerdem unterstützt die EU den Sektor durch die Festlegung von Finanzierungsprioritäten (siehe Anhang 1). Im Rahmen ihrer Programme unterstützt die Union Investitionen, die Nachhaltigkeit, Wettbewerbsfähigkeit, Konnektivität und Resilienz stärken⁵. In der Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft sind zusätzliche Maßnahmen für die maritime Fertigung und die Seeschifffahrt vorgesehen.

In bestimmten Fällen stellt die EU zu verschiedenen Aspekten auch Finanzmittel für Häfen in Kandidatenländern sowie für Hafenprojekte in Drittländern bereit. Mit dieser Strategie legt die Kommission klare Grundsätze fest (Anhang 1), die die Grundlage für die **Priorisierung von für beide Seiten vorteilhaften Initiativen in Häfen von Drittländern** bilden werden. Die Kommission, der EAD, die EU-Finanzinstitutionen und die Mitgliedstaaten sollten diese Grundsätze bei ihren Initiativen anwenden und die Koordinierung und den Informationsaustausch im Einklang mit den EU-Wettbewerbsvorschriften verbessern.

Der Zugang zu den Hafenmärkten in Drittländern sollte auf fairen und diskriminierungsfreien Bedingungen für Betreiber aus der EU und aus Partnerländern beruhen; insbesondere wird die EU prüfen, ob sie weiterhin den Zugang zu ausländischen Märkten in sensiblen Sektoren – wie Hafendiensten – gewähren soll, wenn EU-Betreiber in einem Drittland keinen vergleichbaren Zugang erhalten. **Die Kommission wird die Grundsätze dieser Strategie bei Verhandlungen über internationale Abkommen und Kooperationsrahmen anwenden.** Sie wird sich im Rahmen von Freihandelsabkommen weiterhin für den Marktzugang einsetzen und – **gemeinsam mit dem Europäischen Auswärtigen Dienst (EAD) – mit Drittländern zusammenarbeiten, um faire Investitionsbedingungen und den Zugang von EU-Unternehmen** im Bereich der Hafeninfrastruktur und des Hafenbetriebs **zu fördern.** Bieter aus Ländern, die EU-Betreiber ausschließen, oder aus Ländern, mit denen die EU keine Abkommen geschlossen hat, die einen fairen und diskriminierungsfreien Zugang gewährleisten würden, sollten keinen uneingeschränkten Zugang zu EU-Hafenkonzessionen und öffentlichen Aufträgen erhalten.

Schließlich **sollten die Mitgliedstaaten und ihre Normungsgremien eine führende Rolle bei der Festlegung globaler technischer Normen in den einschlägigen internationalen Foren, einschließlich der ISO, spielen.** Die **Kommission wird diese Bemühungen durch**

⁵ Die Kommission unterstützt über die Global-Gateway-Strategie und die Ministertagung zum Thema saubere Energie Initiativen wie „Global Gateway Green Shipping Corridors and Hubs“ (GGGSCH) (grüne Global-Gateway-Schifffahrtskorridore und -hubs) und den Wirtschaftskorridor Indien–Naher Osten–Europa (IMEC) sowie Vorhaben wie „Future-Ready Shipping in Africa“ und potenzielle neue Initiativen im Rahmen des Pakts für den Mittelmeerraum. Der strategische Ansatz der EU für den Schwarzmeerraum wird die Zusammenarbeit mit Drittländern sowie multilateralen Organisationen und Finanzinstitutionen stärken und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der EU erhalten.

einen neuen Arbeitsbereich zu innovativen Häfen und Terminals im Rahmen des Hochrangigen Forums für europäische Normung unterstützen⁶.

2.2. Gewährleistung der wirtschaftlichen Sicherheit der EU-Häfen

Als weltweit führende Akteure im Seeverkehr und in der Logistikkette sind die europäischen Häfen Anziehungspunkte für Investitionen. Investitionen sind zwar willkommen und notwendig, können aber je nach Herkunft mit Sicherheitsrisiken verbunden sein. Ausländische Beteiligungen oder Einflussnahme auf strategische Hafenanlagen können berechnete Fragen hinsichtlich der langfristigen Vereinbarkeit mit den wirtschaftlichen Sicherheitsinteressen der EU aufwerfen, insbesondere wenn staatlich unterstützte Akteure beteiligt sind. Die Kommission geht bereits im Rahmen mehrerer horizontaler Instrumente⁷ gegen ausländische Einflussnahme und Bedrohungen der wirtschaftlichen Sicherheit vor, um sicherzustellen, dass Unternehmen, die staatliche Unterstützung aus dem Ausland erhalten, keine unfairen Wettbewerbsvorteile auf dem EU-Binnenmarkt erlangen.

In der Gemeinsamen Mitteilung über die Stärkung der wirtschaftlichen Sicherheit der EU⁸ werden entschlossener Maßnahmen der EU zur Beschränkung des Eigentums, der Kontrolle und des Betriebs kritischer Infrastrukturen durch Hochrisikoeinrichtungen gefordert. Diese können das Risiko der technologischen Bindung oder der Abhängigkeit von (Hochrisiko-)Anbietern verringern. Auf diese Weise kann auch der Zugang für Hochrisikoeinrichtungen zu von der EU finanzierten Initiativen verhindert und die Entwicklung vertrauenswürdiger Lieferanten kritischer Unterkomponenten unterstützt werden.

Um sicherzustellen, dass die Vorschriften einheitlich umgesetzt werden, **wird die Kommission Leitlinien für die Mitgliedstaaten zur Bewertung ausländischer Investitionen im Einklang mit den internationalen Verpflichtungen der EU ausarbeiten.** Dies wird auf einem systemischen Ansatz beruhen, der alle einschlägigen Hafenbetreiber entsprechend ihrer Rolle in kritischen Lieferketten und insbesondere für Häfen, die unter die Anforderungen der Verordnung über die militärische Mobilität fallen, einbezieht. Insbesondere würden Schwellenwerte und Kriterien für die Einflussnahme aus dem Ausland festgelegt, wie z. B. für die Einflussnahme auf strategische Entscheidungen, die Kontrolle von Operationen und die Abhängigkeit von Hochrisikoeinrichtern von Ausrüstung. Im Einklang mit der Verordnung über die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen und der EU-Mitteilung über die wirtschaftliche Sicherheit wird ein **Rahmen für die Erfassung und Überwachung ausländischer Investitionen in EU-Häfen** folgen.

Aus verteidigungspolitischer Sicht sollten die Mitgliedstaaten im Einklang mit dem Vorschlag für eine Verordnung über die militärische Mobilität⁹ **die Risiken im Zusammenhang mit der ausländischen Beteiligung an oder der ausländischen Kontrolle von strategischen Hafeninfrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck und den damit verbundenen Tätigkeiten verhindern, mindern und beseitigen.** Die betreffenden Häfen sollten von den

⁶ https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy_en?prefLang=de&etrans=de.

⁷ Dazu gehören die Verordnung über die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen, die Verordnung über drittstaatliche Subventionen, die Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen und die NIS-2-Richtlinie, die auch Aspekte der Cybersicherheit abdeckt.

⁸ JOIN (2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 final.

Mitgliedstaaten einer gründlichen Bewertung unterzogen werden, um die Risiken zu mindern, die von ausländischer Beteiligung, operativer Kontrolle und Ausrüstung von Hochrisikoanbietern ausgehen. Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten Rahmenbedingungen für den zeitnahen Zugang zu kritischen Verkehrsressourcen, einschließlich Häfen, schaffen, wenn alternative Maßnahmen wie die Auftragsvergabe nicht innerhalb des erforderlichen Zeitrahmens mobilisiert werden können. **Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass nach nationalem Recht die Möglichkeit besteht, strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck, Vermögenswerte oder Ausrüstungen vorübergehend unter öffentliche Kontrolle zu stellen oder ein öffentliches Nutzungsrecht daran zu erlangen.** Die Kommission erinnert daran, wie wichtig die rasche Annahme des Vorschlags für eine Verordnung über die militärische Mobilität ist, und fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Maßnahmen vollständig und rasch umgesetzt werden.

2.3. Innovation in die Häfen der EU bringen

Innovation hat überall im Hafensektor zu Effizienzgewinnen und Wettbewerbsvorteilen geführt. Der zunehmende Einsatz neuer Technologien wie künstlicher Intelligenz öffnet in Verbindung mit der Nachfrage nach innovativen Lösungen zur Bewältigung der Herausforderungen unserer Zeit (Nachhaltigkeit, Energieeffizienz, Sicherheit und Gefahrenabwehr) den Weg für innovativere europäische Lösungen in Häfen. Trotz umfangreicher EU-Forschung und langfristiger FuI-Finanzierung schaffen es europäische innovative Lösungen jedoch nicht bis zu einer breiteren Markteinführung. Um Entwicklungen über die Pilotphase hinaus sicherzustellen, **wird die Kommission in künftigen Initiativen im Rahmen des Programms „Horizont Europa“ mehr Gewicht auf dieses Ziel legen; zu diesen Initiativen gehört auch das mit 21 Mio. EUR ausgestattete Leuchtturmthema „Häfen der Zukunft“¹⁰** sowie künftige Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen von „Horizont Europa“.

Um dieses Ziel zu unterstützen, wird die Kommission **die technologische Führungsposition der Union in der Nutzung alternativer Kraftstoffe, der Elektrifizierung, der Konzeption und Nachrüstung von Ausrüstung, der Energieeffizienz und der Digitalisierung stärken und dabei Energieumwandlungssysteme, Kreislaufwirtschaft und digitale Lösungen berücksichtigen.** Die Kommission wird sich darum bemühen, auf der Grundlage eines Portfolio-Ansatzes **die öffentlich-private Zusammenarbeit innerhalb des Rahmenprogramms „Horizont Europa“ für den Zeitraum 2028-2034 in vorrangigen Bereichen auszubauen.** Im Bereich des Schiffsverkehrs wird dabei auf den Errungenschaften der derzeitigen ko-programmierten Partnerschaft für den emissionsfreien Seeverkehr **„Zero Emission Waterborne Transport Partnership“ (ZEWTP)** aufgebaut, um **die Maßnahmen der EU in diesem Bereich zu stärken und auszuweiten** und Synergien sowie Skaleneffekte zwischen Dekarbonisierung, Digitalisierung, Automatisierung und Kreislaufwirtschaft im gesamten Ökosystem des Schiffsverkehrs zu fördern.

¹⁰ „Häfen der Zukunft“ im Arbeitsprogramm 2026/27 von Horizont Europa fördert die Replikation bei kleinen und mittleren Häfen. Das Vorzeigeprojekt „Strategieplan für Energietechnologie“ trägt dazu bei, die Risiken von Technologien für erneuerbare Kraftstoffe zu verringern. Im Rahmen von „Horizont 2020“ und „Horizont Europa“ wurden insgesamt 218 Mio. EUR zur Förderung von Innovationen in Häfen bereitgestellt.

Mit speziellen Workshops und technischer Unterstützung kann BlueInvest¹¹ insbesondere kleinen und mittleren Häfen dabei helfen, neue Technologien zu erproben, deren Markttauglichkeit zu prüfen, technische Hilfe zu leisten sowie die Mittelbeschaffung und die Marktakzeptanz zu fördern. Darüber hinaus wird die neue „Wissens- und Innovationsgemeinschaft“ für Wasser-, Meeres- und maritime Sektoren und Ökosysteme im Rahmen des Europäischen Innovations- und Technologieinstituts (EIT) Häfen in das „Innovations-Wissensdreieck“ zwischen Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen integrieren.

Die Interessenträger des Sektors sollten **die Aufnahme und Verbreitung von EU-finanzierter Forschung unterstützen, bewährte Verfahren austauschen und Partnerschaften und neue Geschäftsmodelle entwickeln, die über spezifische/lokale Herausforderungen hinausgehen**. Sie sollten sich mit den Marktanforderungen insgesamt befassen, auch bezüglich kleiner und mittlerer Häfen. Die Mitgliedstaaten werden ferner aufgefordert, **ihre Planungs- und Genehmigungsverfahren zu straffen, um eine rasche Einführung von Innovationen in Häfen zu ermöglichen**.

2.4. Effizienter und digitaler Hafetrieb und effiziente und digitale Logistikketten

Der 2024 verzeichnete Anstieg der durchschnittlichen Wartezeiten in wichtigen EU-Häfen¹² hat gezeigt, dass die Konnektivität im Seeverkehr nicht nur durch den Zugang zum Meer, sondern zunehmend aufgrund der Produktivität der Terminals und der Hinterlandverbindungen eingeschränkt wird¹³. Ineffiziente Schienen- und Binnenwasserstraßenverbindungen in Kombination mit immer größeren Schiffen und Platzmangel behindern die Betriebsabläufe. Durch eine Stärkung dieser Verbindungen könnte man die Transitzeiten und -kosten verringern, die Lieferketten verbessern und den Handel innerhalb der EU und mit Partnern fördern, auch in den Mittelmeerhäfen.

Der Europäische Seeverkehrsraum (European Maritime Space – EMS) ist ein Schlüsselement des transeuropäischen Verkehrsnetzes. **Im kommenden Arbeitsplan des Europäischen Seeverkehrsraums wird der EMS-Koordinator die Entwicklung nachhaltiger und grüner Knotenpunkte und Verbindungen im Kurzstreckenseeverkehr priorisieren und die Zusammenarbeit zwischen Häfen fördern, wobei der Schwerpunkt auf kleineren Häfen, der Modernisierung der Seeverkehrsinfrastruktur und der Anbindung an den Schienen- und Binnenschiffsverkehr liegen wird**. Um die Verkehrsverlagerung weiter zu unterstützen, wird die Kommission die **Vorschriften für den Zugang zu Serviceeinrichtungen im Schienenverkehr verschärfen**¹⁴ und einen **Aktionsplan für den Binnenschiffsverkehr für den Zeitraum 2028-2034** vorschlagen, der auch besonders auf Binnenhäfen eingehen wird.

Dies muss von den **Mitgliedstaaten und Interessenträgern aus der Branche** ergänzt werden, **die den Hinterlandverbindungen auf der Schiene und auf Binnenwasserstraßen höhere Priorität einräumen sollten**¹⁵. Die Fähigkeit, sich rasch an die Herausforderungen der heutigen Zeit anzupassen und darauf zu reagieren, ist ein entscheidender Faktor für die

¹¹ https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest_en?prefLang=de&etrans=de.

¹² <https://www.beacon.com/resources/global-port-congestion-2024-year-in-review>.

¹³ Drewry, Ports & Terminals Insight, 1. Quartal 2025, 28.2.2025.

¹⁴ http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj.

¹⁵ Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2024/1679, Artikel 29 der Verordnung über die Fahrwegkapazität der Eisenbahn und unter Anwendung der Konsultationsbestimmungen der Verordnung über Hafendienste.

Wettbewerbsfähigkeit, weshalb **Hafenkonzessionen und Pachtverträge für Land ausreichend Flexibilität ermöglichen sollten**. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die **Verfahren der Flächennutzungsplanung und Genehmigungserteilung zu straffen, um eine rasche Erschließung zusätzlicher Gebiete für die Hafennutzung zu ermöglichen** und gleichzeitig die Umwelt und die menschliche Gesundheit im Einklang mit der vorgeschlagenen Verordnung zur Beschleunigung von Umweltprüfungen¹⁶ zu schützen.

Durch digitale Anwendungen können Hafenaufenthalte optimiert, Abfertigungszeiten verbessert, Wartezeiten verkürzt und die Ressourcennutzung optimiert werden, während gleichzeitig Emissionen verringert und die Sicherheit verbessert werden. Durch digitale Initiativen der EU¹⁷ werden die Berichterstattung im B2G-Bereich und die Zollverfahren erleichtert werden. Darüber hinaus wird im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ – Digitales der Ausbau von 5G-Technologien in Häfen unterstützt.

Der Datenaustausch zwischen Unternehmen (B2B) ist fragmentiert und häufig an proprietäre Software gebunden. Eine bessere Integration der Systeme kann die Lieferkettentransparenz verbessern, ohne zentrale Plattformen vorzuschreiben, und schützt bestehende IT-Investitionen. Die Kommission wird zusammen mit den Maßnahmen der Mitgliedstaaten **EU-Leitlinien für einen effizienten Datenaustausch in der Transportkette festlegen**¹⁸.

2.5. Ein funktionierender Binnenmarkt und fairer Wettbewerb

Ein funktionierender Binnenmarkt ist für die EU-Häfen ein Wettbewerbsvorteil. Er unterstützt auch die strategische Autonomie Europas und sichert die Beschäftigung im Hafensektor. Im Mittelpunkt der EU-Hafenpolitik von 2013¹⁹ standen der Handel und der Binnenmarkt. Zwar sind Fortschritte erkennbar, doch gefährden die uneinheitliche Umsetzung der Binnenmarktvorschriften in den Mitgliedstaaten, die sich wandelnden Hafenmarktstrukturen und die langsamen Genehmigungsverfahren die Wettbewerbsvorteile der EU.

Die EU-Beihilfavorschriften bilden den Rahmen für die Finanzierung von Häfen durch die Mitgliedstaaten und sorgen für Rechtsklarheit, Transparenz und Vorhersehbarkeit. Die überarbeiteten Vorschriften für Häfen und Seeverkehrsverbindungen im Beschluss über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) ermöglichen es den Mitgliedstaaten, kleinere Häfen auf Inseln, in Küstenregionen und in Gebieten in äußerster Randlage effizienter zu unterstützen²⁰. Die Häfen müssen sich auch neuen Herausforderungen stellen (Sicherheit, Cybersicherheit, Digitalisierung, militärische Mobilität und Umschulung von Hafearbeitern für neue Technologien), und die Finanzierung von Investitionen zu diesem Zweck sollte den Wettbewerb nicht verzerren. Die Kommission **überprüft** derzeit **die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission („Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung“ – AGVO)**. In diesem Zusammenhang wird die Kommission gegebenenfalls, auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der öffentlichen

¹⁶ COM(2025) 391 final.

¹⁷ Wie beispielsweise das europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (EMSWe), die elektronischen Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) und die bevorstehende Überarbeitung des Zollkodex der Union.

¹⁸ Im Rahmen des Konsortiums für eine europäische digitale Infrastruktur <https://digital-strategy.ec.europa.eu/de/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

²⁰ <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj>.

Konsultation, prüfen, **ob eine Änderung der Schwellenwerte erforderlich ist**, und **weitere Leitlinien vorlegen**, in denen Beispiele und Auslegungshinweise zu den AGVO-Vorschriften genannt werden, auch für Investitionen in Hafeninfrastrukturen. Zusammen mit den in Kürze erscheinenden Leitlinien für den Land- und multimodalen **Verkehr** wird die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den **Verkehr** die öffentliche Unterstützung für multimodale Verkehrseinrichtungen erleichtern, die sich in Seehäfen befinden und über Anbindungen an das Schienen- oder Binnenschiffahrtsnetz verfügen, wodurch die Hinterlandverbindungen verbessert werden.

Konzessions- und Pachtverträge mit Hafenterminalbetreibern spielen eine entscheidende Rolle, wenn es darum geht, Kapital anzuziehen und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Häfen zu steigern. Diese Verträge bilden den Rahmen für langfristige Investitionen, die es den Häfen ermöglichen, zu florieren und die dringenden Bedürfnisse der Gesellschaft zu erfüllen. Die Mitgliedstaaten und die Hafenbehörden sollten ein **Gleichgewicht zwischen der Kapitalrendite für private Betreiber und geeigneten vertraglichen Verpflichtungen** (Dauer, transparente und faire Bedingungen für Verlängerungen, Flexibilitätsklauseln) anstreben, um Resilienz, Sicherheit und Emissionsminderungen zu gewährleisten. Die Kommission wird die Einhaltung der Binnenmarktvorschriften in allen EU-Häfen sicherstellen.

Die zunehmende vertikale Integration großer Logistik- und Schiffahrtsunternehmen verändert die traditionelle Hafenlandschaft. Vertikale Integration kann die Vorhersehbarkeit der Verkehrsentwicklung verbessern und dadurch langfristige Investitionspläne unterstützen, Effizienzgewinne und Innovationen entlang von Logistikketten bewirken, Transaktionskosten senken und die Dienstleistungsqualität für die Nutzer verbessern. Gleichzeitig sollte im Einklang mit den geltenden EU-Vorschriften bezüglich Kartellen und Fusionen ein wirksamer Wettbewerb zwischen den Betreibern aufrechterhalten werden. Die Kommission wird **die EU-Fusionskontroll-Leitlinien überarbeiten**, um klare und aktualisierte Leitlinien für die Anwendung der EU-Fusionskontrollvorschriften sowohl auf horizontale als auch auf nichthorizontale Auswirkungen von Fusionen bereitzustellen.

Leitinitiativen

- *Anwendung von Leitprinzipien für EU-Finanzierungen und -Investitionen in Häfen von Drittländern (Anhang 1).*
- *Ausarbeitung von Leitlinien für die Mitgliedstaaten mit Kriterien für die Bewertung ausländischer Investitionen in Häfen im Einklang mit den internationalen Verpflichtungen der EU.*
- *Unterstützung des digitalen und ökologischen Wandels der europäischen Häfen durch Innovation und Förderung des Ausbaus, der Replikation und der Einführung innovativer Hafenausrüstungen und -technologien.*

3. FÖRDERUNG VON ENERGIEWENDE, NACHHALTIGKEIT UND SAUBEREN INDUSTRIEN

3.1. Häfen als Wegbereiter der Energiewende

Da rund 40 % der umgeschlagenen Waren mit Energie zu tun haben, werden Häfen zu strategischen Energie- und Industriezentren.

Elektrifizierung von Häfen: Eckpfeiler der Dekarbonisierung

62 % der untersuchten europäischen Seehäfen bieten an einem oder mehreren Liegeplätzen Landstrom an²¹, doch sind die Fortschritte uneinheitlich²², und es bestehen nach wie vor Kapazitätsengpässe, während die Nachfrage voraussichtlich steigen wird²³. Die Kommission wird weiterhin den Ausbau der Landstromversorgung (Onshore Power Supply – OPS) über die EMSA und die Europäische Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe überwachen. Mit dem bevorstehenden **Aktionsplan für Elektrifizierung** wird die Kommission **neue Maßnahmen zur Förderung der Elektrifizierung von Häfen einführen**. Darüber hinaus wird die Kommission **für mehr Transparenz bei der Preisgestaltung für die Landstromversorgung** und für eine bessere Prognose der Nachfrage **sorgen**.

Angesichts des steigenden Strombedarfs in den Häfen wird eine ausreichende Netzkapazität von entscheidender Bedeutung sein. **Die Mitgliedstaaten sollten drahtlose Technologien und Lösungen für intelligente Stromnetze, digitalisierte Verfahren sowie eine bessere Nutzung vorhandener Netzinfrastrukturen unterstützen**. Darüber hinaus sollten insbesondere für kleine und mittlere Häfen Lösungen für die Nachfragesteuerung gefördert werden. Der überarbeitete TEN-E-Vorschlag²⁴ unterstützt zusammen mit der TEN-V-Verordnung den Ausbau der Hafeninfrastruktur und die Integration erneuerbarer Energien aus Offshore-Anlagen. **Die Mitgliedstaaten sollten die Synergien zwischen dem TEN-V und dem TEN-E und anderen Stromnetzplanungen stärken**, insbesondere für Offshore-Korridore für erneuerbare Energien. Die künftigen Offshore-Netzentwicklungspläne sollten in diesem Zusammenhang den Onshore-Bedarf berücksichtigen, der auch in nationalen Netzentwicklungsplänen bezüglich der Übertragungs- und Verteilungsebene zum Ausdruck kommen sollte.

Genehmigung und beschleunigte Netzanschlüsse

Offshore-Windkraftanlagen und schwimmende Anlagen erfordern größere und verstärkte Hafenanlagen für die Montage, Speicherung und Bereitstellung, größere Flächen und eine bessere Netzanbindung. Das **Paket „Europäische Netze“**²⁵ und die **Leitlinien für effiziente und zeitnahe Netzanschlüsse**²⁶ werden die **Netzanschlüsse für tragfähige Projekte beschleunigen**, und zwar in Häfen aller Größen. Durch die Zusammenarbeit in den Bereichen erneuerbare Energie und saubere Technologien im Mittelmeerraum (T-MED) wird die Konnektivität bezüglich nachhaltiger Energie in den Mittelmeerhäfen gefördert. Eine neue Plattform für die EU-Verteilernetzplanung und ein Dialog mit Übertragungsnetzbetreibern (ÜNB), Verteilernetzbetreibern (VNB) und nationalen Regulierungsbehörden werden sich mit bewährten Verfahren für die zeitliche Abfolge des Netzausbaus befassen, einschließlich spezifischer Arbeitsgruppen zur Netzplanung zusammen mit Netznutzern, u. a. Häfen. Bei ihren Einzelfallbewertungen **sollten die Mitgliedstaaten zudem die Vermutung zugrunde legen**²⁷, dass die **Stromübertragungs- und -verteilungsinfrastruktur, einschließlich der**

²¹ ESPO, [Environmental Report 2025 – EcoPorts in Sights 2025](#).

²² Hauptsächlich Niederspannungs-OPS, während Hochspannungs-OPS für größere Schiffe nach wie vor knapp ist.

²³ <https://data.europa.eu/doi/10.2833/7036399>.

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ Das Paket „Europäische Netze“, COM(2025) 1005 final.

²⁶ Bekanntmachung der Kommission „Leitlinien für effiziente und zeitnahe Netzanschlüsse“ (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

Landstromversorgung in Häfen, von überragendem öffentlichem Interesse ist, wodurch der Netzausbau in Hafengebieten vereinfacht wird.

Häfen als Mehrstoff-Produktions- und -Versorgungsknotenpunkte

Im EU-Rechtsrahmen²⁸ und im Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr wird die Bedeutung von Häfen für den verstärkten Einsatz sauberer Kraftstoffe hervorgehoben. Während ein Mehrstoffansatz Flexibilität und Resilienz gewährleistet, verzögert die unsichere Nachfrage nach Kraftstoffen Investitionen; daher ist es wichtig, diese beiden Marktkräfte aufeinander abzustimmen. Während sich die Initiative FuelEU Maritime und die im Rahmen der Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft geförderten Maßnahmen mit der Nachfrageseite befassen, wird bezüglich der Angebotsseite die **Kommission im Zusammenhang mit dem anstehenden Energieunionspaket prüfen, wie die Verfügbarkeit nachhaltiger Kraftstoffe in Häfen gefördert werden kann.** Bei der bevorstehenden Überarbeitung der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe²⁹ werden **Maßnahmen zur Beschleunigung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Schifffahrt geprüft.** Parallel dazu sollten die Vorschriften für das Bunkern erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe EU-weit harmonisiert und an die Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU angeglichen werden, um Diskrepanzen und eine Verzerrung des Wettbewerbs im EU-Binnenmarkt zu vermeiden. Im Zusammenspiel mit einer wirksamen Unionsdatenbank werden internationale Schifffahrtsunternehmen in der Lage sein, erneuerbare und CO₂-arme Kraftstoffe zurückzuverfolgen, wodurch ein robustes EU-weites Zertifizierungs- und Rückverfolgungssystem ermöglicht wird, das das Risiko von Unregelmäßigkeiten und Betrug wirksam mindert.

Der Pakt für den Mittelmeerraum wird zur Einführung CO₂-armer und erneuerbarer Kraftstoffe für den Seeverkehr beitragen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Häfen wahren. Beträchtliche und zweckgebundene Mittel zur Finanzierung der Dekarbonisierung können durch die Einnahmen aus dem EU-Emissionshandelssystem (EHS) mobilisiert werden, die von den EU-Mitgliedstaaten nach der Ausweitung des Systems auf den Seeverkehr durch Versteigerungen erzielt werden. Da die Mitgliedstaaten rechtlich verpflichtet sind, Einnahmen aus dem EU-EHS für Investitionen in Klimaschutzmaßnahmen zu verwenden, **fordert die Kommission die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, einen Teil der EHS-Einnahmen** für Investitionen in die Dekarbonisierung des Seeverkehrs im gesamten maritimen Cluster in Europa zur Verfügung zu stellen³⁰. Um die Wirkung zu maximieren und Synergieeffekte auf EU-Ebene zu erzielen, u. a. zwischen Reedern, Werften, Technologie- und Kraftstoffanbietern sowie Akteuren im Hafenbereich, wird die Kommission **die Bemühungen der Mitgliedstaaten koordinieren und den Austausch bewährter Verfahren erleichtern,** möglicherweise auch durch Leitlinien.

Als Orientierungshilfe für die Investitionsplanung wird die **Allianz für erneuerbare und CO₂-arme Kraftstoffe** bis Ende 2026 **die Infrastrukturkapazität und den künftigen Bedarf für**

²⁸ Umfasst die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die FuelEU Maritime-Verordnung, die Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-EHS sowie die TEN-V-Verordnung und die TEN-E-Verordnung.

²⁹ <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

³⁰ Dazu gehören die Herstellung und der Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe, die Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen, die Erneuerung der Flotte, Investitionen in innovative saubere Meerestechnologien sowie nachhaltige Infrastruktur und Landstromversorgung in Häfen.

die Versorgung der Häfen mit erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen bewerten. Darüber hinaus wird die Allianz für erneuerbare und CO₂-arme Kraftstoffe Gespräche zwischen Reedern, der Industrie für nachhaltige Kraftstoffe und Finanzinstituten anregen, um die Produktion und die Versorgung mit erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen im Seeverkehrssektor voranzutreiben. Häfen können für Wasserstofftöler³¹ mit grenzüberschreitenden Wasserstoffeinfuhrterminals im Rahmen von TEN-E von entscheidender Bedeutung sein. Die Kommission wird im Rahmen des Gemeinsamen Unternehmens für sauberen Wasserstoff **Anfang 2026 eine Studie in Auftrag geben, um die Aktivitäten der Kommission in der Wasserstoff-Koalition der globalen Häfen** im Rahmen der Ministertagung zum Thema saubere Energie **zu unterstützen.**

Industriecluster und gemeinsame Energienutzung in Hafengebieten

Häfen sind wichtige Wegbereiter für die auf sauberen Energien basierende Industrie in Europa. Eine fragmentierte Planung, eine zu geringe Koordinierung der Häfen untereinander und mit Industrieclustern sowie die Unsicherheit über den zukünftigen Energieinfrastrukturbedarf können jedoch Investitionen ausbremsen und die Systemeffizienz verringern. Die **Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, eine strukturierte Zusammenarbeit zwischen Häfen und lokalen Industrieclustern zu unterstützen** und dadurch den Ausbau erneuerbarer Energien, die gemeinsame Nutzung von Energie, die Wiederverwendung von Abwärme, Speicherlösungen und die Entwicklung hafenzentrierter Energiegemeinschaften sowie die Integration mit lokalen Wärme- und Kältenetzen zu fördern. Die Kommission wird **Partnerschaften mit Häfen, lokalen Behörden und Industrieclustern fördern.** Aus dem **LIFE-Teilprogramm „Energiewende“** werden Projekte zur Förderung der lokalen Zusammenarbeit im Energiebereich finanziert, und Häfen können an den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen teilnehmen, die für das Frühjahr 2026 und 2027 geplant sind.

Die Kommission **regt eine engere Zusammenarbeit zwischen Häfen, Energieunternehmen, Netzbetreibern und lokalen Behörden an** und ist bereit, unter Berücksichtigung der Leitlinien der Kommission zu Vereinbarungen über horizontale Zusammenarbeit³² informelle Orientierungshilfen in Kartellfragen³³ zu geben. Die Kommission **wird eine Reihe gezielter Workshops für Häfen** zur praktischen Anwendung wichtiger EU-Rechtsvorschriften im Energiebereich, zur Integration erneuerbarer Energien, zur Energieeffizienz, zu grünem Wasserstoff und alternativen Kraftstoffen³⁴ sowie zum Ausbau von Offshore- und Netto-Null-Technologien, einschließlich CO₂-Management und -Speicherung, **organisieren.**

³¹ Seit 2019 wurden 21 Projekte mit 253 Mio. EUR unterstützt. [Clean Hydrogen Partnership, Study on Hydrogen, Ports and Industrial Coastal Areas.](#)

³² ABl. 2023/C 259/01.

³³ Dies geschah in der Sache AT.40976 – APM Terminals, Beratungsschreiben vom 9.7.2025 (COM(2025) 4523 final).

³⁴ Einschließlich Biokraftstoffen und erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs.

3.2. *Stärkung der ökologischen Nachhaltigkeit und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren*

Häfen sind sowohl bedeutende wirtschaftliche Vermögenswerte als auch ökologisch sensible Gebiete³⁵, weshalb Wettbewerbsfähigkeit mit Umweltschutz und Dekarbonisierung in Einklang gebracht werden muss. Mit dem Rechtsrahmen der EU³⁶ wird dieses Gleichgewicht angestrebt, unter anderem indem in Fällen von überragendem öffentlichem Interesse spezifische Flexibilitätsregelungen vorgesehen werden. Weitere politische Maßnahmen der EU unterstützen die Verringerung der Umweltverschmutzung, die Wiederherstellung von Ökosystemen, naturbasierte Lösungen und die nachhaltige blaue Wirtschaft. Im Europäischen Pakt für die Meere³⁷ und in der Wasserresilienzstrategie wird die Rolle der Häfen beim Schutz der Meeresökosysteme zusammen mit der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie und dem Rahmen der EU-Taxonomieverordnung³⁸ anerkannt. Im Rahmen umfassenderer Bemühungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in der EU **wird die Kommission mehrere Maßnahmen ergreifen, um den Regelungsaufwand zu verringern und gleichzeitig den Umweltschutz zu wahren. Die Kommission wird den delegierten Rechtsakt zur Klimataxonomie überarbeiten, um die Nutzbarkeit der technischen Bewertungskriterien zu verbessern und sie zu vereinfachen und zu aktualisieren, um politischen, legislativen und technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen.**

Die vorgeschlagene **Verordnung zur Beschleunigung von Umweltprüfungen**³⁹ wird die Bewertungen durch Digitalisierung, kürzere Fristen, kombinierte Bewertungen und zentrale Anlaufstellen beschleunigen. **Projekte zur Dekarbonisierung von Häfen, die für die EU von strategischer Bedeutung sind, können von stillschweigender Genehmigung und verfahrensrechtlicher und juristischer Priorisierung profitieren.**

Der Aktionsplan RESourceEU unterstützt Häfen dabei, zu strategischen Knotenpunkten für kreislauforientierte Tätigkeiten zu werden, beispielsweise für das groß angelegte Recycling von Altmetallen bzw. Verbundwerkstoffen oder für die Verarbeitung und das Recycling fortgeschrittener Werkstoffe mithilfe sauberer Energie⁴⁰. Mit dem Übergang zu sauberen Brennstoffen verändern sich die Ströme von Sondermüll und erfordern geeignete Auffangeinrichtungen. Die überarbeitete Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)⁴¹ bietet den Mitgliedstaaten Flexibilität bei der Genehmigung von Projekten mit kurzfristigen Auswirkungen oder Tätigkeiten, die den chemischen Zustand von Wasserkörpern verschlechtern, ohne die Gesamtverschmutzung zu erhöhen⁴². Die Kommission wird 2026 weitere Leitlinien zur Genehmigung im Rahmen der WRRL herausgeben. **Die Mitgliedstaaten sollten gegebenenfalls die mit der Hafententwicklung zusammenhängenden Bestimmungen der WRRL anwenden und für eine rechtzeitige Umsetzung neuer Umweltvorschriften zur Meeresverschmutzung durch die Schifffahrt in Häfen sorgen.**

³⁵ <https://data.europa.eu/doi/10.2832/3479075>.

³⁶ Auf der Grundlage der Habitat- und der Vogelschutzrichtlinie, der Luftqualitätsrichtlinie, der Verordnung über die Wiederherstellung der Natur und ergänzt durch die Richtlinie über die maritime Raumplanung und die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie.

³⁷ Der Europäische Pakt für die Meere, COM(2025) 281 final.

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (insbesondere Aktivität 6.16).

³⁹ COM(2025) 0391 final.

⁴⁰ Aktionsplan „RESourceEU“, COM(2025) 945 final.

⁴¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj>.

⁴² Zum Beispiel die Verlagerung von bereits verschmutztem Wasser oder Sedimenten.

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, bei der Umsetzung ihrer nationalen Energie- und Klimapläne und ihrer nationalen Luftreinhalteprogramme die Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe in Häfen zu berücksichtigen. Die Ermittlung und Bewertung der Quellen für Emissionen und andere Schadstoffe ist aufgrund der Komplexität der Hafentätigkeiten eine Herausforderung⁴³. Bei EU-finanzierten Projekten wurde die Notwendigkeit eines abgestimmten Vorgehens, einer gemeinsamen Methodik und einer gemeinsamen Anwendung hervorgehoben. Die Kommission wird **eine kohärentere Emissionsmessung und -meldung in Häfen anstreben**, die durch weitere Forschung und Innovation unterstützt wird.

Leitinitiative

- *Beschleunigung der Genehmigungsverfahren und Bereitstellung schnellerer Bewertungsverfahren für strategische Projekte in den Bereichen Energie, Recycling und Dekarbonisierung von Häfen durch das Paket „Europäische Netze“ und das Omnibus-Pakets für den Umweltbereich.*
- *Beschleunigung der Elektrifizierung von Häfen und Gewährleistung eines zeitnahen und diskriminierungsfreien Zugangs zu den Netzen.*
- *Förderung von Partnerschaften für die Zusammenarbeit im Energiebereich in und um Hafengebiete im Hinblick auf die nachhaltige Nutzung von Energie, einschließlich Wasserstoff.*

4. SCHUTZ UND SICHERHEIT VON HÄFEN

4.1. Innere Sicherheit

Die sich verändernde geopolitische Landschaft hat zu einer Verstärkung von Terrorismus, Sabotage, organisierter Kriminalität und Korruption und zu Cyber- bzw. Hybridbedrohungen sowie Luft- und Wasserdrohnen in ganz Europa geführt. Eine wachsende Zahl von Sabotageakten und hybriden Aktionen Russlands unterhalb der Schwelle eines bewaffneten Angriffs weist zunehmend Merkmale auf, die mit staatlich geförderten Terrorismus vergleichbar sind. Der Ostseeraum und seine Häfen sind nach wie vor in besonderem Maße der hybriden Kriegsführung Russlands ausgesetzt. Die Rechtsrahmen der EU und der Mitgliedstaaten zur Bekämpfung von Terrorismus und hybrider Kriegsführung sollten systematisch genutzt und gegebenenfalls überarbeitet werden⁴⁴. Die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden ist erforderlich, um die Umgehung restriktiver Maßnahmen verstärkt zu bekämpfen und wirksame Reaktionen der EU zu unterstützen.

Die Kommission wird mit Unterstützung von Agenturen wie der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) und der Agentur der Europäischen Union für Cybersicherheit (ENISA) **die bestehenden Leitlinien für Rechtsvorschriften zur maritimen Sicherheit aktualisieren, um alle einschlägigen Bedrohungen, einschließlich Cyberbedrohungen und hybrider Bedrohungen, des illegalen Handels und der böswilligen Nutzung nichtmilitärischer Drohnen, angemessen abzudecken. Um auf globaler Ebene die Sicherheit der Häfen vor solchen Bedrohungen zu gewährleisten, wird die Kommission**

⁴³ Mangel an Daten zur Luftqualität: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

⁴⁴ Mitteilung zu den östlichen Regionen der EU an der Grenze zu Russland, Belarus und der Ukraine, COM(2026) 82 final.

mit den EU-Mitgliedstaaten auf aktualisierte internationale Leitlinien im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hinarbeiten. Eine bessere Datenerhebung und -analyse sind erforderlich, um den Risiken von Terrorismus und organisierter Kriminalität im Zusammenhang mit Schmuggel über Passagierterminals und den gewerblichen Seeverkehr zu begegnen. Hafenbedienstete müssen als Partner im Kampf gegen das organisierte Verbrechen sowie gegen Cyber- und hybride Bedrohungen besser geschult und geschützt werden.

In der **Europäischen Strategie für die innere Sicherheit „ProtectEU“⁴⁵** wird hervorgehoben, dass Häfen zu vorrangigen Zielen für externe Bedrohungen geworden sind; mit Vorkehrungen der maritimen Sicherheit sollen Drohnen und Sabotageakte an Unterseekabeln bekämpft werden, und die Sicherheit der Häfen und Lieferketten, auch in den Nachbarländern, soll verbessert werden. In der **EU-Strategie für maritime Sicherheit** geht es um die Resilienz und den Schutz von Häfen als kritischer maritimer Infrastruktur. Um gegen kriminelle Unterwanderung vorzugehen, wird die Kommission 2026 **eine EU-Strategie zur Korruptionsbekämpfung vorlegen**, die auf der Richtlinie zur Korruptionsbekämpfung aufbaut.

Die Europäische Hafenallianz bekämpft den Drogenhandel und die organisierte Kriminalität, indem sie Strafverfolgungsbehörden, Zollbehörden, Hafenbehörden und die Industrie zusammenbringt. Sie stärkt die Resilienz der Häfen durch Zusammenarbeit, den Austausch bewährter Verfahren und die Ermittlung operativer Lücken. Aufbauend auf diesen Arbeiten **wird die Kommission einen EU-Rahmen für die Sicherheitsüberprüfung von Hafenpersonal vorschlagen. Die Sicherheitsbemühungen werden in Zusammenarbeit mit den Flussschiffahrtskommissionen auch auf Binnenhäfen ausgeweitet, einschließlich solcher, die nicht unter den ISPS-Code fallen. Die Kommission wird bewährte Verfahren zur Verhinderung des Drogenhandels veröffentlichen und die weitere Zusammenarbeit mit den Kandidatenländern prüfen.**

Die Verhütung und Aufdeckung von Frachtkontaminierungen und krimineller Unterwanderung muss bereits in abfliegenden Häfen außerhalb der EU erfolgen. Dies erfordert, dass **die Kommission und der EAD gemeinsam regionale Rahmen entwickeln, um auf der Grundlage der gemeinsamen Verantwortung und nach Möglichkeit mit Unterstützung durch Global Gateway oder andere Kooperationsinstrumente mit Drittländern zusammenarbeiten, um die Hafensicherheit zu verbessern. In diesem Zusammenhang werden in Drittländern mit hohem Risiko gezielte Bewertungen von Häfen durchgeführt, um Sicherheitslücken zu ermitteln und zu schließen, den Informationsaustausch zu verbessern und mögliche Reaktionsmaßnahmen für den Fall festzulegen, dass schwerwiegende Mängel nicht behoben werden.** Dieses System kann zum Aufbau einer vertrauenswürdigen Partnerschaft mit Drittländern bei der Bekämpfung von Sicherheitsbedrohungen in Häfen beitragen.

Eine stärkere Angleichung der Zollkontrollen in allen EU-Häfen kann in Verbindung mit besseren Sicherheitsprotokollen weltweit durch Instrumente wie „Do Not Load“ die EU-Parteien und kritische Infrastrukturen der EU schützen. Die Kommission wird an einem öffentlich-privaten Informationsaustausch über Drogenhandel und illegalen Handel

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

zwischen Zollbehörden und maritimer Logistikunternehmen arbeiten. Darüber hinaus ist die Kommission bereit zu prüfen, inwieweit kartellrechtliche Instrumente die Anwendung der von der Europäischen Hafenallianz entwickelten Leitlinien oder bewährten Verfahren unterstützen können. Gemäß dem Vorschlag für eine EU-Zollreform werden die neue EU-Zollbehörde und die EU-Zolldatenplattform den Zoll in die Lage versetzen, Risikoanalysen auf EU-Ebene durchzuführen und internationale Lieferketten, einschließlich des elektronischen Handels, durch Zollbehörden und andere Strafverfolgungsbehörden mittels wirksamer Kontrollen und Konformitätsprüfungen zu überwachen.

Darüber hinaus unterstützt die Kommission die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung solider gesundheitspolizeilicher und pflanzenschutzrechtlicher Maßnahmen in Häfen. Die Kommission ist entschlossen, diese Mechanismen auszuweiten, und fordert die Mitgliedstaaten auf, die Kontrollmaßnahmen für eingeführte Waren zu verstärken und zu verbessern. Die Mitgliedstaaten **sollten der Umsetzung der Rechtsvorschriften zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr Vorrang einräumen, bewährte Verfahren anwenden, die im Rahmen der öffentlich-privaten Partnerschaft „Europäische Hafenallianz“ zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität (einschließlich des Drogenhandels) und der Korruption ausgetauscht werden, und die Hafensicherheit in ihrer Gesamtheit angehen**, wobei eine ausreichende Sicherheitspersonalausstattung und wesentliche Investitionen sichergestellt werden müssen.

4.2. Stärkung der Resilienz und Krisenvorsorge von Häfen und Logistiknetzen

Gefahren des Klimawandels wie der Anstieg des Meeresspiegels, Küstenstürme und Dürren sowie die Umweltzerstörung führen zu einem erhöhten Risiko von Überschwemmungen und dem Eindringen von Salzwasser, was sich auf die Schiffbarkeit, den Zustand der Hafeninfrastruktur und die Zuverlässigkeit, Effizienz und Sicherheit des Betriebs von Häfen und Hafenanlagen auswirkt. Um die Mitgliedstaaten bei der Krisenvorsorge- und Resilienzplanung zu unterstützen, wird die **Kommission 2026 einen europäischen integrierten Rahmen für Klimaresilienz vorlegen.**

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, nationale Anpassungsstrategien und -pläne zu verabschieden und umzusetzen⁴⁶. Angesichts ihrer Anfälligkeit und strategischen Bedeutung **sollten Häfen eigene Klimaresilienzpläne entwickeln.** Diese Pläne sollten auch dazu beitragen, der Umweltzerstörung entgegenzuwirken. Beim Bau neuer Häfen oder bei der Modernisierung bestehender Häfen sowie bei der infrastrukturellen und betrieblichen Entwicklung von Schnittstellen zu den Logistiknetzen sollten Leitlinien für die Sicherstellung der Klimaverträglichkeit von Infrastruktur und Grundsätze der „konzeptionellen Klimaresilienz“ angewandt werden. Der **Austausch bewährter Verfahren in Bezug auf Maßnahmen zur Klimaresilienz in Häfen** wird im Rahmen des Europäischen Seeverkehrsraums erleichtert.

Unfälle und böswillige Handlungen stellen eine erhebliche Bedrohung für die Infrastruktur der EU dar. Ein Verkehrsnetz ist nur so stark wie sein schwächstes Glied, weshalb ausreichende Redundanzen und alternative Verbindungen im TEN-V-Netz von entscheidender Bedeutung

⁴⁶ Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

sind, um Lieferketten zu schützen, systemische wirtschaftliche Schocks zu verhindern und die militärische Mobilität und die Verteidigungsbereitschaft sicherzustellen. Um Häfen gegen Naturkatastrophen und von Menschen verursachte Gefahren zu schützen, **sollten** die Mitgliedstaaten **Häfen in die Umsetzung der Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen (CER-Richtlinie)⁴⁷ einbeziehen**. Die künftigen Leitlinien für kritische Einrichtungen werden deren Schutz und die Sicherheit des Personals erleichtern. Im Einklang mit der Strategie für eine Union der Krisenvorsorge sollten die Behörden ein hohes Maß an Risikobewusstsein bei Gemeinschaften in der Nähe von Hafengebieten fördern, um die Anwohner in die Lage zu versetzen, bei Sicherheitsvorfällen wirksam zu reagieren.

Der EMS-Koordinator wird gemeinsam mit anderen Koordinatoren der europäischen Verkehrskorridore die Resilienzplanung für die Konnektivität des Seeverkehrs und des Hinterlands erleichtern. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten der Interoperabilität von Häfen innerhalb des Eisenbahnnetzes der EU sowie der Erreichung eines „guten Schifffahrtszustands“ für Binnenwasserstraßen bis 2030 Vorrang einräumen. Damit werden die Resilienz der Binnenwasserstraßen, Kapazitätsengpässe im Schienenverkehr, Engpässe an Terminals und Grenzen und die schlechte Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern angegangen.

Globale Satellitennavigationssysteme In der Ostsee, im Schwarzen Meer und im Mittelmeer werden zunehmend Jamming und Spoofing globaler Satellitennavigationssysteme (GNSS) beobachtet; dies kann zu Zusammenstößen auf See oder in Häfen führen. Die jüngste Galileo Open Service Navigation Message Authentication (Authentisierung von Navigationsnachrichten im Offenen Dienst von Galileo) sowie ein Dienst zur Überwachung von Funkfrequenzstörungen, der im vorgeschlagenen Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit vorgesehen ist, tragen dazu bei, dieser wachsenden Bedrohung zu begegnen⁴⁸.

Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass kritische Güter im Einklang mit den Anforderungen an die militärische Mobilität, der EU-Bevorratungsstrategie⁴⁹ und der durch das Programm für die Europäische Verteidigungsindustrie eingeführten Regelung für die Versorgungssicherheit gehandhabt und gelagert werden. Häfen und insbesondere kleinere Häfen sind wichtig für die Krisenvorsorge der EU und sollten eine wichtige Rolle spielen, wenn die Mitgliedstaaten **die Kartierung, den Informationsaustausch und die Koordinierung optimieren, um Lagerbestände aufzubauen und zu schützen und Störungen auf ein Minimum zu beschränken**. Der Aktionsplan für Drohnen- und Drohnenabwehr⁵⁰ bietet ein Instrumentarium mit Stresstests für kritische Infrastrukturen, einer verbesserten Lageerfassung im maritimen Bereich und einer koordinierten Drohnenabwehrbereitschaft.

Die Mitgliedstaaten sollten gefährdete Infrastrukturen, Aufbauten und Ausrüstungen schützen und stärken, Engpässe beseitigen und ihre Anstrengungen zur Absicherung ihrer kritischen Infrastrukturen verstärken. Die Mitgliedstaaten sollten für ausreichende

⁴⁷ <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>.

⁴⁸ Weltraumgestützte Erdbeobachtungssysteme wie Copernicus können zur Überwachung der Sicherheit von Häfen beitragen.

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

Redundanz und ausreichende Kapazitäten sorgen, um kurz- und mittelfristige Störungen in ihrer Logistikkette und ihrer Versorgung mit kritischen Gütern zu absorbieren, damit insbesondere die am stärksten gefährdeten Knotenpunkte der militärischen Mobilität ein angemessenes operatives Niveau erreichen können.

4.3. Digitale Autonomie für wirtschaftliche Sicherheit

Digitale Hafensysteme, Verkehrsmanagement und Logistikplattformen entwickeln sich zu strategischer Infrastruktur. Wer die Daten kontrolliert, kontrolliert auch die Ströme. Beim Datenaustausch können vertrauliche Geschäftsinformationen von Hafennutzern offengelegt werden, und häufig ist dieser Austausch von ausländischer Hard- und Software abhängig, wobei ein Großteil der Daten der EU außerhalb der Union gespeichert wird. Kriminelle und feindlich gesinnte staatliche Akteure nutzen zunehmend die inhärenten Schwachstellen digitaler Systeme und Prozesse für Drogenhandel und Cyberangriffe aus.

Während Fragen der Cybersicherheit gezielte Maßnahmen erfordern, muss die EU die digitale Souveränität über die Daten, die dem zivilen und militärischen Verkehr zugrunde liegen, stärken und sichern. Dies erfordert sichere Automatisierungslösungen, Cloud- und Recheninfrastruktur, den Einsatz von KI und Konnektivität der nächsten Generation (5G/6G, GNSS), um jede Form von Zwang aufgrund der einzigartigen Fähigkeiten dieser Technologien zur Erfüllung strenger Anforderungen in Bezug auf kurze Latenzzeiten und einen hohen Durchsatz zur Unterstützung missionskritischer Dienste zu vermeiden.

Die EU braucht zudem geschulte Betreiber und Fachkräfte, die sich ihrer entscheidenden Rolle bei der Gewährleistung des ordnungsgemäßen Betriebs der kritischen Infrastrukturnetze der EU bewusst sind. In Kombination mit der Industriestrategie für die maritime Wirtschaft wird ein neuer Schwerpunkt auf digitaler Autonomie den EU-Unternehmen und -Unternehmern Möglichkeiten bieten, fortschrittliche digitale Lösungen zur Aufdeckung und Bekämpfung krimineller Aktivitäten zu entwickeln und einzusetzen.

Um die digitale Autonomie der Häfen im Rahmen des derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmens zu stärken, **wird die Kommission Forschungs- und Entwicklungsinitiativen unterstützen, die darauf abzielen, den Datenaustausch und die Datenspeicherung für Häfen und Interessenträger entlang multimodaler Logistikketten sicherzustellen.** Gemeinsam mit den Mitgliedstaaten, dem Verkehr, der Logistik und der IT-Industrie **wird die Kommission Lösungen für die Souveränität der EU in Bezug auf Daten, die ihren lebenswichtigen zivilen und militärischen Verkehr untermauern, fördern und unterstützen und eine Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Ländern anstreben.**

4.4. Cybersicherheit

Die komplexe Infrastruktur von Häfen und die zunehmende Digitalisierung bergen erhebliche Cybersicherheitsrisiken⁵¹ für Lieferketten und kritische EU-Infrastrukturen, unter anderem hinsichtlich Hochrisikoanbietern, die wichtige Systeme kontrollieren. Die Leitlinien der Agentur der Europäischen Union für Cybersicherheit (ENISA) für das Cyberrisikomanagement in Häfen⁵² und die Leitlinien der Europäischen Agentur für die

⁵¹ Die Cybersicherheit im Seeverkehr wird durch die NIS-2-Richtlinie und die Cybersolidaritätsverordnung sowie auf internationaler Ebene durch den ISPS-Code der IMO abgedeckt.

⁵² <https://www.enisa.europa.eu/publications/guidelines-cyber-risk-management-for-ports>.

Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) zur Cybersicherheit an Bord von Schiffen⁵³ bieten Unterstützung bei der Umsetzung. Die Kommission wird **weiterhin mit der IMO zusammenarbeiten, um mittels eines nicht verbindlichen Cyberkodex harmonisierte globale Cybersicherheitsstandards für den Seeverkehrssektor voranzubringen. Die ENISA will die Leitlinien zum Cyberrisikomanagement für Häfen** mithilfe modernster Maßnahmen und der neuesten Politikinstrumente der EU (wie die NIS-2-Richtlinie) aktualisieren.

Gemeinsam mit der NIS-Kooperationsgruppe und der ENISA wird die Kommission eine **auf Unionsebene koordinierte Bewertung der Cybersicherheitsrisiken in Häfen durchführen, um Cybersicherheitsrisiken zu ermitteln und Abhilfemaßnahmen zu empfehlen**. Bei der Überarbeitung des Rechtsakts zur Cybersicherheit schlägt die Kommission einen Rahmen für die Sicherheit vertrauenswürdiger IKT-Lieferketten vor. Dies würde in kritischen EU-Infrastrukturen anhand der auf Unionsebene durchgeführten Sicherheitsrisikobewertung verhältnismäßige Beschränkungen für Hochrisikoanbieter ermöglichen. Die Kommission wird zu spezifischen Cybersicherheitsrisikoszenarien koordinierte Tests und Übungen zur Abwehrbereitschaft in Häfen durchführen.

Um bewährte Verfahren und Informationen auszutauschen, ist die Kommission bereit, auf der Grundlage der gemäß Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2022/2555 eingesetzten NIS-Kooperationsgruppe mit den Mitgliedstaaten in einem **speziellen Forum für die Cybersicherheits- und See-/Hafenbehörden der Mitgliedstaaten** zusammenzuarbeiten. Diese Zusammenarbeit könnte Cyberbedrohungen, Sicherheitsvorfälle, Schwachstellen, Beinahe-Vorfälle, Sensibilisierung, Schulungen, Übungen und Kompetenzen, Kapazitätsaufbau, Normen und technische Spezifikationen unter besonderer Berücksichtigung kleiner und mittlerer Häfen umfassen. Angestrebt werden die Beteiligung der ENISA, der EMSA und einschlägiger Interessenträger sowie die Koordinierung mit öffentlich-privaten Partnerschaften wie dem Europäischen Zentrum für die Analyse des Austauschs von Seeverkehrsinformationen (EM-ISAC) sowie mit regionalen Initiativen wie der Plattform für maritime Sicherheit im Schwarzen Meer. Im Omnibus-Paket für den Digitalbereich wird vorgeschlagen, eine zentrale Anlaufstelle für die obligatorische Meldung von Cybersicherheitsvorfällen einzurichten.

Leitinitiativen

- *Aktualisierung der bestehenden Leitlinien zur Gefahrenabwehr in Häfen, um alle relevanten Bedrohungen angemessen abzudecken.*
- *Gemeinsam mit dem EAD einen regionalen Rahmen für die Zusammenarbeit mit Drittländern zur Verbesserung der Hafensicherheit entwickeln und sich um eine stärkere Angleichung der Zollkontrollen in allen EU-Häfen sowie um bessere Sicherheitsprotokolle weltweit bemühen.*
- *Vorschlag eines EU-Rahmens für Sicherheitsüberprüfungen von Hafenpersonal.*
- *Schaffung eines Forums für die Cybersicherheits- und See- bzw. Hafenbehörden der Mitgliedstaaten zum Austausch von Informationen und bewährten Verfahren.*

⁵³ <https://www.emsa.europa.eu/publications/inventories/download/7660/5074/23.html>.

- *Durchführung einer koordinierten Sicherheitsrisikobewertung auf Unionsebene, um die Cybersicherheitsrisiken zu ermitteln und geeignete Maßnahmen zu ihrer Minderung zu empfehlen.*

5. ZUGANG ZU FINANZMITTELN UND INVESTITIONEN

Nur eine Kombination aus EU-, nationaler und privater Finanzierung, die durch verlässliche Rechtsrahmen und Instrumente zur Risikominderung unterstützt wird, wird den Herausforderungen und sich wandelnden Aufgaben gerecht, mit denen Häfen konfrontiert sind. Von Interessenträgern wurden – basierend auf den gestiegenen Handelsströmen, den Dekarbonisierungsbemühungen, der zunehmenden Schiffsgröße sowie den Anforderungen an Nachhaltigkeit und Resilienz – Schätzungen des Investitionsbedarfs vorgelegt⁵⁴. Zu den Engpässen bei der Finanzierung gehören der Zugang zu gesicherten Finanzmitteln, steigende Kosten sowie langwierige und kostenintensive Genehmigungsverfahren.

Öffentliche Mittel, die gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen stehen, verringern die Risiken für private Investoren und ermöglichen so Projekte von hohem öffentlichem Wert, mit denen gesellschaftliche Herausforderungen angegangen werden können. Die öffentlichen Mittel sind jedoch begrenzt und **müssen gezielt eingesetzt werden, um ihre Wirkung zu maximieren (siehe Anhang 1 „Finanzierungsgrundsätze“)**.

Seit 2014 unterstützt die EU Hafenprojekte zu Energie, Nachhaltigkeit, Konnektivität, Innovation und anderen Aspekten im Rahmen verschiedener Instrumente, und zwar mit rund 10 Mrd. EUR für den Ausbau und mehr als 200 Mio. EUR für FuI, einschließlich der Fazilität „Connecting Europe“, des EFRE und der Programme der Kohäsionspolitik, des Programms „Horizont 2020“ und des Programms „Horizont Europa“⁵⁵. Die Kommission wird zudem **die Unterstützung für den Ausbau der Landstromversorgung in Häfen priorisieren, und zwar im Rahmen einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Fazilität „Connecting Europe“, die 2026 ergehen soll.**

Im Rahmen des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens (2028-2034) können Investitionen in Häfen durch verschiedene Instrumente unterstützt werden: der vorgeschlagene **Europäische Fonds für Wettbewerbsfähigkeit (ECF)** könnte Investitionen in saubere, sichere, mit doppeltem Verwendungszweck vorgesehene, multimodale und souveräne digitalisierte Infrastrukturen, Aufbauten und Ausrüstungen in Häfen, einschließlich Ladeinfrastrukturen und blaue Technologien, umfassen. Die **Fazilität „Connecting Europe“ 2028-2034 (CEF3)** mit einem vorgeschlagenen Verkehrsbudget von 51,5 Mrd. EUR wird ein wichtiges EU-Instrument sein, wobei Häfen zu den Finanzierungsschwerpunkten im Bereich der grenzüberschreitenden

⁵⁴ Die Schätzung der ESPO beläuft sich auf 80 Mrd. EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

⁵⁵ CEF-V (3,9 Mrd. EUR), CEF-E (856 Mio. EUR), Programme des EFRE und des Kohäsionsfonds (3,7 Mrd. EUR), Innovationsfonds (870 Mio. EUR), Horizont 2020 und Horizont Europa (218 Mio. EUR). InvestEU mobilisierte 200 Mio. EUR für Häfen sowie 730 Mio. EUR für digitale Technologien und CCS, die für Häfen relevant sind. In einigen Mitgliedstaaten erhalten Projekte zur landseitigen Stromversorgung und zur Ökologisierung von Häfen erhebliche Unterstützung aus der Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF).

Konnektivität gehören⁵⁶. Das künftige **Programm „Horizont Europa“ 2028-2034** sollte Innovationen in Häfen fördern.

Gemäß der vorgeschlagenen Verordnung über **nationale und regionale Partnerschaftspläne** umfasst eines der spezifischen Ziele Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrsinfrastruktur der Union und Beitrag zur Vervollständigung des TEN-V bei gleichzeitiger Dekarbonisierung und Verbesserung der Konnektivität, Sicherheit und Zugänglichkeit für abgelegene, Rand- und weniger gut angebundene Gebiete. Mit den verfügbaren Mitteln werden **die Mitgliedstaaten und Regionen je nach den lokalen Bedürfnissen und Gegebenheiten in der Lage sein, die Entwicklung ihrer Häfen zu fördern.**

Wie in der Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft dargelegt, wird im Jahr 2027 im Rahmen des aus dem EU-EHS finanzierten Innovationsfonds eine spezielle Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für den Seeverkehr veröffentlicht, die auch Projekten in Häfen zugutekommen kann.

Die Europäische Investitionsbank-Gruppe (EIB-Gruppe) hat im Zeitraum 2014-2025 Projekte in See- und Binnenhäfen mit rund 2,8 Mrd. EUR aus Eigenmitteln unterstützt, darunter Projekte in den Bereichen Klimaresilienz, Dekarbonisierung, Kohäsion, Innovation, Digitalisierung, Sicherheit und Verteidigung, erneuerbare Offshore-Energien und alternative Kraftstoffe⁵⁷. **Die Kommission wird die EIB um Beratung ersuchen, um insbesondere kleine und mittlere TEN-V-Häfen beim Kapazitätsaufbau zu unterstützen.** Darüber hinaus wird die Kommission **mit nationalen Förderbanken und -instituten und privaten Finanzakteuren zusammenarbeiten, um zusätzliche Finanzierungslösungen** im Einklang mit den in dieser Strategie festgelegten Prioritäten, Kriterien und Bedingungen zu ermitteln.

Die dynamische Landschaft der globalen Hafenindustrie erlebt einen Wandel, der über die Kerngeschäftstätigkeiten hinausgeht und sich auf neue Technologien und Innovationen ausweitet, die neue Chancen eröffnen. Viele Häfen diversifizieren sich bereits erfolgreich, doch es besteht nach wie vor Potenzial für weiteres Wachstum. **Die EU-Häfen sollten zukunftsorientierte, unkonventionelle Strategien verfolgen und dabei modernste Technologien und innovative nachhaltige Verfahren integrieren.** Insbesondere kleine und mittlere Häfen sollten Geschäftsmöglichkeiten im Zusammenhang mit der Energiewende und der Digitalisierung nutzen.

6. SOZIALER ZUSAMMENHALT, KOMPETENZEN UND HOCHWERTIGE ARBEITSPLÄTZE

6.1 Häfen als Bindeglieder

Häfen sind von entscheidender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung, die Widerstandsfähigkeit sowie den sozialen und territorialen Zusammenhalt von arktischen Gebieten und Küstengebieten, Inseln und Gebieten in äußerster Randlage sowie deren 20 Millionen EU-Bürgerinnen und -Bürger. Industrielle Entwicklung und innovative maritime Cluster in Häfen verbessern die lokale Wirtschaft, während öffentliche und private Räume am

⁵⁶ Im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ 2028-2034 wurden Mittel in Höhe von 29,9 Mio. EUR für spezifische Ziele im Energiebereich vorgeschlagen (COM(2025) 547).

⁵⁷ <https://www.eib.org/de/products/index: Unser Angebot>.

Wasser die Attraktivität von Städten erhöhen. Dies kann in dicht besiedelten Gebieten zu Wettbewerb um Raum und zu negativen Umweltauswirkungen führen.

Die Kommission wird **den territorialen Zusammenhalt und die Konnektivität von Inseln und Gebieten in äußerster Randlage**, insbesondere derjenigen mit demografischen Herausforderungen, **weiterhin** durch kohäsionspolitische Mittel und die Fazilität „Connecting Europe“ für **Verkehr (CEF-V) unterstützen und fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbesserungen in den Bereichen Infrastruktur, saubere Energie und Kraftstoffe, Sicherheit und Nachhaltigkeit für kleine und mittlere Häfen**, insbesondere auf Inseln, in abgelegenen Gebieten und Gebieten in äußerster Randlage, zu unterstützen. Die Kommission wird in den Rahmen der anstehenden Mitteilungen zur Strategie für Küstengemeinden und zur Inselstrategie **politische Maßnahmen zur Stärkung der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Beiträge der Häfen zu den lokalen Gemeinschaften aufnehmen**. Die Wechselwirkungen zwischen Häfen und Städten erfordern ein ausgewogenes Verhältnis zwischen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Faktoren. Die Kommission wird **den Dialog intensivieren und die Entwicklung bewährter Verfahren und Leitlinien zur Verbesserung der Beziehungen zwischen Häfen und Städten unterstützen**⁵⁸. Darüber hinaus schlägt die Kommission einen neuen Fahrplan für wettbewerbsfähige kleine und mittlere Häfen vor.

6.2 Qualifizierte Arbeitskräfte und sichere Arbeitsbedingungen in EU-Häfen

Qualifizierte und kontinuierlich geschulte Arbeitskräfte sind von entscheidender Bedeutung für den fairen, sauberen und digitalen Wandel in Häfen und die damit verbundenen Tätigkeiten der blauen Wirtschaft, auch in lokalen Gemeinschaften in der Nähe von Häfen. Eine neue Strategie für den Generationswechsel in der blauen Wirtschaft im Rahmen des Europäischen Pakts für die Meere, die für 2027 geplant ist, wird dazu beitragen, **qualifizierte Arbeitskräfte der nächsten Generation in allen Sektoren der blauen Wirtschaft, einschließlich Häfen, zu entwickeln**.

Im Rahmen des verstärkten Kompetenzpakts, der in der Union der Kompetenzen angekündigt wurde, fordert die Kommission **Sozialpartner, Häfen und andere Interessenträger, einschließlich einschlägiger Ausbildungszentren, auf, eine spezielle Kompetenzpartnerschaft für den Hafensektor einzurichten**, um den Qualifikationsbedarf zu antizipieren, den Fachkräftemangel zu beheben, Weiterbildungs- und Umschulungsinitiativen⁵⁹ und einen inklusiven Zugang zu hochwertigen Arbeitsplätzen, insbesondere für Frauen und junge Menschen, zu fördern. Der maritime Sektor, einschließlich der Häfen, wird aufgefordert, **mit der groß angelegten Partnerschaft für das digitale Ökosystem im Rahmen des Kompetenzpakts zusammenzuarbeiten**, um die digitale Weiterbildung im Hafensektor zu unterstützen, **Zusagen im Rahmen der Akademie für Cybersicherheitskompetenzen vorzulegen** und **das Instrument des Europäischen Kompetenzrahmens für**

⁵⁸ Im Rahmen der EU-Mission „Klimaneutrale und intelligente Städte“, der EU-Mission „Wiederbelebung unserer Ozeane und Gewässer“, des Europäischen Pakts für die Meere, der Strategie für Küstengemeinden und des Ansatzes „von der Quelle bis zum Meer“ der Wasserresilienzstrategie. EU-Initiativen für Städte wie die Vereinbarung für Grüne Städte und der Bürgermeisterkonvent fördern die Verfolgung ehrgeiziger umwelt- und klimabezogener Ziele in Hafenstädten.

⁵⁹ Aufbauend auf Initiativen wie der Empfehlung des Rates für einen gerechten Übergang zur Klimaneutralität, der Netto-Null-Industrie-Verordnung (einschließlich „Net-Zero-Industry“-Akademien) und dem Fahrplan für hochwertige Arbeitsplätze.

Cybersicherheit (ECSF) für Hafenfachkräfte zu nutzen. Ergänzende Maßnahmen im Rahmen der Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft, die darauf abzielen, Berufe im Seeverkehrskluster attraktiver zu machen und die Mobilität zwischen Tätigkeiten auf See und an Land zu fördern, sind auch für den Hafensektor größter Wichtigkeit.

Der EU-Besitzstand im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz gilt auch für Häfen. Darüber hinaus ist die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen nationalen Hafenbehörden, Arbeitsaufsichtsbehörden und Agenturen für die Sicherheit des Seeverkehrs, einschließlich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Unterstützung der Europäischen Arbeitsbehörde, von zentraler Bedeutung für den Schutz der Arbeitskräfte.

Ferner wurden vor Kurzem Änderungen vorgenommen⁶⁰, um die Anwendung von Vorschriften für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr in Bezug auf Hafenpersonal an Bord von Schiffen zu präzisieren. Die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle⁶¹ sieht ein System gezielter Vor-Ort-Kontrollen bezüglich der Einhaltung der Vorschriften für Schiffe vor, die EU-Häfen anlaufen. Um die Sicherheit weiter zu erhöhen, **wird die Kommission** unter Einbeziehung der Sozialpartner **Leitlinien für die Anwendung von Rechtsvorschriften für die Sicherheit des Seeverkehrs auf Hafenpersonal an Bord von Schiffen ausarbeiten**. Die EU wird im Rahmen des Programms „Horizont Europa“ weitere Forschungsarbeiten und Leitlinien für den **sicheren Umgang mit alternativen, erneuerbaren, CO₂-armen und CO₂-freien Kraftstoffen im Hafengebiet** unterstützen, und die Kommission wird Leitlinien und Schulungsmaterialien für den sicheren Umgang mit alternativen Kraftstoffen in Häfen ausarbeiten.

Die EU wird weiterhin hohe Sicherheits- und Arbeitsstandards, den sozialen Dialog und bewährte Verfahren fördern, auch in internationalen Foren. **Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, Verbesserungen in den Bereichen Sicherheit und Nachhaltigkeit⁶² in Häfen zu unterstützen und dafür zu sorgen, dass die Arbeitsrechtsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten sowie Tarifverträge umgesetzt und eingehalten werden.**

Leitinitiativen

- *Unterstützung kleiner und mittlerer Häfen mit einem spezifischen Fahrplan (Anhang 2).*
- *Unterstützung der Entwicklung qualifizierter Arbeitskräfte der nächsten Generation in allen Sektoren der blauen Wirtschaft, einschließlich Häfen, durch Maßnahmen im Rahmen der Strategie für den Generationswechsel in der blauen Wirtschaft.*
- *Unterstützung der Sozialpartner und der einschlägigen Interessenträger bei der Schaffung eines Kompetenzpakts für den Hafensektor zur Weiterbildung, Umschulung und Inklusion von Arbeitskräften.*
- *Ausarbeitung von Leitlinien für die Anwendung der Rechtsvorschriften für die Sicherheit des Seeverkehrs auf Hafenpersonal an Bord von Schiffen.*
- *Ausarbeitung von Leitlinien für den sicheren Umgang mit alternativen Kraftstoffen in Häfen.*

⁶⁰ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3017/oj>.

⁶¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3099/oj>.

⁶² Einschließlich der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-Richtlinie) und der Richtlinie 2014/34/EU (ATEX-Richtlinie). Richtlinie 1999/92/EG (Sicherheit und Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer), Richtlinie (EU) 2024/1788 (Gas- und Wasserstoffpaket).

7. SCHLUSSFOLGERUNG

In dieser Strategie wird die entscheidende Rolle der Häfen für die Wirtschaft der EU und unsere Gesellschaft hervorgehoben. Es wird ein Rahmen festgelegt, um den EU-Hafensektor zukunftssicher zu machen, seine Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, die Rolle der Häfen für die Gesellschaft auf sichere und nachhaltige Weise auszubauen sowie die Resilienz, die militärische Mobilität sowie die Cybersicherheit und die wirtschaftliche Sicherheit zu erhöhen. Die Kommission ist entschlossen, gemeinsam mit allen oben genannten Interessenträgern für die wirksame Umsetzung der Strategie und die Verwirklichung ihrer Ziele zu sorgen. Zu diesem Zweck wird die Kommission ein **hochrangiges Gremium für die maritime Wirtschaft und für Häfen** unter dem Vorsitz des zuständigen Kommissionsmitglieds und der Exekutiv-Vizepräsidenten einrichten, um einen kontinuierlichen Austausch über die Umsetzung der Maßnahmen zu führen, die in der **Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft sowie in der Strategie für die Häfen der EU** dargelegt sind, und um Rückmeldungen zu den Entwicklungen auf dem Markt zu sammeln.

ANHANG 1: Finanzierungsgrundsätze⁶³

A) Gemeinsame Grundsätze für EU-Hafenprojekte in allen relevanten EU-Finanzierungsströmen:

- Der Schwerpunkt bei öffentlichen Finanzierungen sollte darauf liegen, im Einklang mit den geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen die größtmögliche und schnellste Wirkung bei der Bewältigung öffentlicher und gesellschaftlicher Herausforderungen zu erzielen.
- Finanzhilfen sollten nur für Projekte gewährt werden, die eindeutig von öffentlichem Interesse sind und private Investitionen mobilisieren und deren Risiko mindern.
- Zu den öffentlichen Prioritäten sollten die Resilienz kritischer Versorgungs- und Logistikketten, die Konnektivität, die Bereitstellung grüner Kraftstoffe, die landseitige Stromversorgung und Ladestationen, die Elektrifizierung der Häfen und Netzanschlüsse, die grüne Infrastruktur und der nachhaltige Hafenbetrieb, die Fähigkeiten zum doppelten Verwendungszweck und die physische und digitale Gefahrenabwehr in Häfen, die Bekämpfung von Kriminalität und Drogenhandel, die Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten in Küstengemeinden, die Kreislaufwirtschaft, die Verringerung von Abfällen und das Recycling gehören.
- Besondere Aufmerksamkeit sollte den kleinen und mittleren Häfen auf Inseln, in Küstenregionen und Gebieten in äußerster Randlage – je nach ihren Bedürfnissen – gewidmet werden, insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit, der Elektrifizierung und des Netzzugangs.
- Der Entwicklung von EU-Lösungen sollte Vorrang eingeräumt und ihr Einsatz verstärkt werden.
- Schaffung eines widerstandsfähigen Netzwerks von Häfen, das in der Lage ist, kritische Versorgungs- und Logistikketten, militärische Mobilität und Konnektivität – einschließlich für Inseln und Gebiete in äußerster Randlage – sicherzustellen und die Seehäfen der EU vor internationalen Bedrohungen zu schützen.
- EU-Häfen, die unmittelbar unlauterem Wettbewerb durch Häfen in Drittländern ausgesetzt sind, sollten Fördermittel für grüne Infrastruktur und Hafenausrüstung erhalten.
- Öffentliche Mittel für Einrichtungen in EU-Häfen, die direkt oder indirekt von Interessenträgern aus Drittländern kontrolliert werden, sollten in Fällen, die die Sicherheit der EU und die öffentliche Ordnung betreffen – einschließlich kritischer Infrastrukturen oder Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck –, einer genauen Prüfung unterzogen werden.
- Es sollten Anreize für Lösungen zur Förderung von Innovation und Resilienz in der EU geschaffen und Synergien zwischen den Sektoren ausgelotet werden.
- Mögliche Sicherheitsvorteile, die sich aus der Abhängigkeit von Technologie- und Diensteanbietern aus der EU oder aus gleichgesinnten Ländern ergeben, sollten in Betracht gezogen werden.
- Die von den Akteuren in den Erweiterungsländern vorgeschlagenen Lösungen sollten als Teil der umfassenderen EU-Lieferkette betrachtet werden.

B) Leitprinzipien für die Unterstützung von Hafenprojekten in Drittländern:

⁶³ Dieser Anhang lässt die Gesetzgebungsverfahren im Zusammenhang mit der Verabschiedung des mehrjährigen Finanzrahmens 2028-2034 unberührt.

- Konzentration auf für beide Seiten vorteilhafte Partnerschaften, bei denen Prioritäten geteilt werden, wie die Umsetzung gemeinsamer Standards, der Aufbau von Kapazitäten im Bereich von Regulierungsmaßnahmen, der Ausbau der Infrastruktur für saubere Kraftstoffe, der Schutz der Umwelt, der biologischen Vielfalt und des Klimas, ferner Erweiterungsprioritäten, die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr und in Häfen sowie die Bekämpfung des Drogen- und Menschenhandels und anderen Formen der illegalen oder missbräuchlichen Nutzung von Hafeninfrastuktur. Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs, der Achtung der Menschenrechte, der Sozial- und Umweltstandards, des Klimaschutzes sowie der Einhaltung der Sicherheitsanforderungen.
- Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der EU (einschließlich einer Prüfung der Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit zur Bewertung der finanziellen Förderung von Hafenprojekten, die sich negativ auf die Tätigkeiten in EU-Häfen im Umkreis von 300 Seemeilen auswirken würden).
- Begünstigung politischer Ziele der EU in Bezug auf Konnektivität und Handel, Einfuhr/Ausfuhr kritischer Rohstoffe oder erneuerbarer Kraft- und Brennstoffe und anderer Güter von kritischer Bedeutung für die EU-Wirtschaft.
- Sicherstellung, dass die einschlägigen internationalen Abkommen zwischen der EU und Drittländern faire Marktzugangsbedingungen für Hafen- und Terminaldienstleistungen sowie für Konzessionen zur Erbringung dieser Dienstleistungen enthalten, verbunden mit klaren Mechanismen zur Überwachung ihrer Anwendung.
- Befürwortung der Einhaltung ehrgeiziger verbindlicher internationaler Übereinkommen im Rahmen der IMO.

ANHANG 2: Ein neuer Fahrplan für wettbewerbsfähige kleine und mittlere Häfen

Kleine, mittlere und Inselhäfen sind ein wichtiger Bestandteil des europäischen Hafensystems und besitzen ein großes Potenzial. Sie unterstützen Küstengemeinden, die Konnektivität und den territorialen Zusammenhalt, gleichzeitig verbinden sie die regionalen Wirtschaften und tragen zu den Prioritäten der Union auf lokaler und regionaler Ebene bei. Sie spielen auch eine Rolle für die strategische Autonomie der Union, insbesondere in den Bereichen Energie und kritische Lieferketten, und unterstützen die blaue Wirtschaft, einschließlich der Fischerei, sowie wichtige und spezialisierte Marktsegmente wie Personenverkehr, Energie und Offshore-Strom. In der vorliegenden Strategie wird daher kleinen und mittleren Häfen besondere Aufmerksamkeit gewidmet, u. a. in Bezug auf Vereinfachung, Innovation, den Europäischen Seeverkehrsraum, Elektrifizierung und Sicherheit. Die Strategie für Küstengemeinden wird die Wettbewerbsfähigkeit und Diversifizierung der Küstenregionen weiter fördern, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf kleinen Häfen liegt. Der **Fahrplan** der Kommission für die **Energiewende in der Fischerei und Aquakultur der EU** wird sich auch mit der Nutzung erneuerbarer Energien in kleinen Häfen befassen und die Entwicklung einer harmonisierten EU-Methodik zur Messung des Energieverbrauchs und der Emissionen in Häfen unterstützen. Darüber hinaus werden gezielte Unterstützung und Beratung angeboten.

- **Spezifische Förderpriorität, kohäsionspolitische Mittel sowie Aufbau finanzieller Kapazitäten und Projektvorbereitung** durch die Beratungsplattform der EIB.
- **Bessere Unterstützung durch die Mitgliedstaaten** durch den Beschluss über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse.
- Förderung der **Elektrifizierung von Industriestandorten und Clustern** mit dem anstehenden Aktionsplan für die Elektrifizierung.
- **Pilotprojekte zur Integration alternativer Energiequellen** (potenzielle europäische Finanzierung für den Meeres-, Fischerei- und Aquakultursektor).
- **BlueInvest-Plattform** zur Unterstützung der Erprobung neuer Technologien, der Marktvalidierung, der technischen Hilfe und der Mittelbeschaffung.
- **Beratung zur Cybersicherheit und Kapazitätsaufbau.**
- Ausweitung der Hafenalleanz, um **bewährte Verfahren und Ratschläge zur Bekämpfung von Drogenhandel und kriminellen Aktivitäten** auszutauschen.
- Der künftige **Arbeitsplan für den Europäischen Seeverkehrsraum (EMS)** wird sich mit der Entwicklung nachhaltiger und grüner Knotenpunkte und Verbindungen im Kurzstreckenseeverkehr sowie mit der Zusammenarbeit zwischen Häfen befassen, wobei der Schwerpunkt auf kleineren Häfen liegen wird.
- Der **Aktionsplan für den Binnenschiffsverkehr für den Zeitraum 2028-2034** wird spezifische Maßnahmen zur Förderung des Wissensaustauschs und zur Unterstützung von Binnenhäfen umfassen.

ANHANG 3: Zusammenfassung der Maßnahmen und Zeitplan

Säule I – STÄRKUNG VON WETTBEWERBSFÄHIGKEIT, INNOVATION UND DIGITALISIERUNG

Die Kommission wird

- ab 2026 Initiativen in Häfen von Drittländern, die für beide Seiten vorteilhaft sind, im Einklang mit klaren Leitprinzipien Vorrang einräumen;
- ab 2026 die Grundsätze dieser Strategie in Verhandlungen über internationale Abkommen und Kooperationsrahmen anwenden;
- sich ab 2026 im Rahmen von Freihandelsabkommen weiterhin für den Marktzugang einsetzen und – gemeinsam mit dem Europäischen Auswärtigen Dienst (EAD) – mit Drittländern zusammenarbeiten, um faire Investitionsbedingungen und den Zugang von EU-Unternehmen zu fördern;
- ab 2026 die Mitgliedstaaten bei ihren Bemühungen um internationale Normung durch einen neuen Arbeitsbereich zu innovativen Häfen und Terminals im Rahmen des Hochrangigen Forums für europäische Normung unterstützen;
- bis 2028 für die Mitgliedstaaten Leitlinien zur Bewertung ausländischer Investitionen im Einklang mit den internationalen Verpflichtungen der EU sowie einen Rahmen für die Kartierung und Überwachung ausländischer Investitionen in EU-Häfen entwickeln;
- ab 2026 bei künftigen Initiativen im Rahmen des Programms „Horizont Europa“, einschließlich des Leuchtturmthemas „Häfen der Zukunft“, mehr Gewicht auf die Entwicklung nach der Pilotphase legen;
- die technologische Führungsposition der Union bei der Nutzung alternativer Kraftstoffe, der Elektrifizierung, der Gestaltung, der Nachrüstung von Ausrüstung, der Energieeffizienz und der Digitalisierung stärken und dabei Energieumwandlungssysteme, Kreislaufwirtschaft und digitale Lösungen berücksichtigen;
- sich ab 2026 darum bemühen, die öffentlich-private Zusammenarbeit innerhalb des Rahmenprogramms „Horizont Europa“ für den Zeitraum 2028-2034 in vorrangigen Bereichen auszubauen;
- 2026 die Vorschriften für den Zugang zu Serviceeinrichtungen für den Schienenverkehr verschärfen;
- 2028 ein Aktionsprogramm für den Binnenschiffsverkehr für den Zeitraum 2028-2034 vorschlagen, dessen Schwerpunkt auf Binnenhäfen liegt;
- bis 2028 EU-Leitlinien für einen effizienten Datenaustausch in der Transportkette erarbeiten;
- 2027 gegebenenfalls, auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der öffentlichen Konsultation, prüfen, ob eine Änderung der Schwellenwerte erforderlich ist, und weitere Leitlinien mit Beispielen und Auslegungshinweisen zu den AGVO-Vorschriften vorlegen, auch für Investitionen in Hafeninfrastrukturen;
- 2026 die EU-Fusionskontroll-Leitlinien überarbeiten, um klare und aktualisierte Leitlinien für die Anwendung der EU-Fusionskontrollvorschriften sowohl auf horizontale als auch auf nichthorizontale Auswirkungen von Fusionen bereitzustellen.

Der Europäische Koordinator für den Europäischen Seeverkehrsraum (EMS) wird

- im kommenden EMS-Arbeitsplan die Entwicklung nachhaltiger und grüner Knotenpunkte und Verbindungen im Kurzstreckenseeverkehr priorisieren und die Zusammenarbeit zwischen Häfen fördern, wobei der Schwerpunkt auf kleineren Häfen, der Modernisierung der Seeverkehrsinfrastruktur und der Anbindung an den Schienen- und Binnenschiffsverkehr liegen wird;
- durch Workshops mit anderen Koordinatoren der europäischen Verkehrskorridore die Resilienzplanung erleichtern, um Notfalloptionen für die Konnektivität des Seeverkehrs und des Hinterlands für den Fall zu prüfen, dass wichtige Häfen an Hauptverkehrswegen gestört sind.

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert,

- eine führende Rolle bei der Festlegung globaler technischer internationaler Normen in einschlägigen internationalen Foren, einschließlich der ISO, zu übernehmen;
- die Risiken im Zusammenhang mit der ausländischen Beteiligung an oder der ausländischen Kontrolle von strategischen Hafeninfrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck und den damit verbundenen Tätigkeiten zu verhindern, zu mindern und zu beseitigen;
- sicherzustellen, dass nach nationalem Recht die Möglichkeit besteht, strategische Infrastrukturen, Vermögenswerte oder Ausrüstungen mit doppeltem Verwendungszweck vorübergehend unter öffentliche Kontrolle zu stellen oder ein öffentliches Nutzungsrecht daran zu erlangen;
- sicherzustellen, dass die erforderlichen Maßnahmen der Verordnung über die militärische Mobilität nach ihrer Annahme vollständig und rasch umgesetzt werden;
- die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu straffen, um eine rasche Einführung von Innovationen in Häfen zu ermöglichen;
- der Verbesserung der Verfügbarkeit und Kapazität von Hinterlandverbindungen auf der Schiene und auf Binnenwasserstraßen höhere Priorität einzuräumen;

die Verfahren der Flächennutzungsplanung und Genehmigungserteilung zu straffen, um eine rasche Erschließung zusätzlicher Gebiete für die Hafennutzung zu ermöglichen.

Die Interessenträger des Sektors werden aufgefordert,

- die Aufnahme und Verbreitung von EU-finanzierter Forschung zu unterstützen, bewährte Verfahren auszutauschen und Partnerschaften und neue Geschäftsmodelle zu entwickeln, die über spezifische/lokale Herausforderungen hinausgehen, und sich mit den Marktanforderungen insgesamt zu befassen, auch bezüglich kleiner und mittlerer Häfen.

Die Mitgliedstaaten und Interessenträger werden aufgefordert,

- die in dieser Strategie dargelegten Leitprinzipien auch auf ihre eigenen Initiativen anzuwenden und die Koordinierung und den Informationsaustausch generell zu verbessern;
- die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu straffen, um eine rasche Einführung von Innovationen in Häfen zu ermöglichen;
- den Hinterlandverbindungen auf der Schiene und auf Binnenwasserstraßen höhere Priorität einzuräumen;
- ein Gleichgewicht zwischen der Kapitalrendite für private Betreiber und geeigneten vertraglichen Verpflichtungen (Dauer, transparente und faire Bedingungen für

Verlängerungen, Flexibilitätsklauseln) anzustreben, um Resilienz, Sicherheit und Emissionsminderung zu gewährleisten.

Säule II – FÖRDERUNG VON ENERGIEWENDE, NACHHALTIGKEIT UND SAUBEREN INDUSTRIEN

Die Kommission wird

- 2026 weiterhin den Ausbau der landseitigen Stromversorgung überwachen und mit dem bevorstehenden Aktionsplan für die Elektrifizierung neue Maßnahmen zur Förderung der Elektrifizierung von Häfen einführen, ebenso wie mehr Transparenz bei der Preisgestaltung für die Landstromversorgung;
- die Chancen der Umsetzung der T-MED nutzen, um die Konnektivität bezüglich nachhaltiger Energie in den Mittelmeerhäfen zu fördern;
- im Zuge des anstehenden Energieunionspakets prüfen, wie die Verfügbarkeit nachhaltiger Kraftstoffe in Häfen gefördert werden kann;
- bei der bevorstehenden Überarbeitung der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe Maßnahmen zur Beschleunigung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Schifffahrt prüfen;
- die Bemühungen der Mitgliedstaaten koordinieren und den Austausch bewährter Verfahren erleichtern, möglicherweise auch durch Leitlinien;
- bis Ende 2026 durch die Allianz für erneuerbare und CO₂-arme Kraftstoffe die Infrastrukturkapazität und den künftigen Bedarf für die Versorgung der Häfen mit erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen bewerten;
- 2026 im Rahmen des Gemeinsamen Unternehmens für sauberen Wasserstoff eine Studie in Auftrag geben, um die Aktivitäten der Kommission in der Wasserstoff-Koalition der globalen Häfen zu unterstützen;
- ab 2026 Partnerschaften mit Häfen, lokalen Behörden und Industrieclustern fördern;
- eine engere Zusammenarbeit zwischen Häfen, Energieunternehmen, Netzbetreibern und lokalen Behörden anregen und ist bereit, informelle Orientierungshilfen in Kartellfragen zu geben;
- bis 2027 eine Reihe gezielter Workshops für Häfen organisieren;
- den delegierten Rechtsakt zur Klimataxonomie überarbeiten, um die Nutzbarkeit der technischen Bewertungskriterien zu verbessern und sie zu vereinfachen und zu aktualisieren, um politischen, legislativen und technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen;
- eine kohärentere Emissionsmessung und -meldung in Häfen anstreben.

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert,

- drahtlose Technologien und Lösungen für intelligente Stromnetze, digitalisierte Verfahren sowie eine bessere Nutzung vorhandener Netzinfrastrukturen zu unterstützen;
- Lösungen für die Nachfragesteuerung zu fördern, insbesondere für kleine und mittlere Häfen;

- Synergien zwischen dem TEN-V und dem TEN-E und anderen Stromnetzplanungen zu stärken und in diesem Zusammenhang den Onshore-Bedarf zu berücksichtigen, der in nationalen Netzentwicklungsplänen in den künftigen Offshore-Netzentwicklungsplänen zum Ausdruck kommt;
- in nationalen Verfahren und in den Einzelfallbewertungen die Vermutung eines überragenden öffentlichen Interesses an der Stromnetzinfrastuktur, zu der auch die Landstromversorgung in Häfen gehört, zum Ausdruck zu bringen;
- einen Teil der EU-EHS-Einnahmen für Investitionen in die Dekarbonisierung des Seeverkehrs im gesamten maritimen Cluster in Europa zur Verfügung zu stellen;
- eine strukturierte Zusammenarbeit zwischen Häfen und lokalen Industrieclustern zu unterstützen, um erneuerbare Energien, die gemeinsame Nutzung von Energie, die Wiederverwendung von Abwärme, Speicherlösungen und die Entwicklung hafenzentrierter Energiegemeinschaften zu fördern;
- gegebenenfalls die mit der Hafenentwicklung zusammenhängenden Bestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie anzuwenden und für eine rechtzeitige Umsetzung neuer Umweltvorschriften zur Meeresverschmutzung durch die Schifffahrt in Häfen zu sorgen;
- bei der Umsetzung ihrer nationalen Energie- und Klimapläne und ihrer nationalen Luftreinhalteprogramme die Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe in Häfen zu berücksichtigen.

Säule III – SCHUTZ UND SICHERHEIT VON HÄFEN

Die Kommission wird

- bis 2027 die bestehenden Leitlinien für Rechtsvorschriften zur maritimen Sicherheit aktualisieren, um alle einschlägigen Bedrohungen angemessen abzudecken;
- bis Ende 2026 mit den EU-Mitgliedstaaten auf aktualisierte internationale Leitlinien im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation hinarbeiten;
- bis Ende 2026 eine EU-Strategie zur Korruptionsbekämpfung vorlegen;
- 2027 einen EU-Rahmen für Sicherheitsüberprüfungen von Hafenpersonal vorschlagen;
- 2027 die Sicherheitsbemühungen in Zusammenarbeit mit den Flussschifffahrtskommissionen auch auf Binnenhäfen ausweiten, einschließlich solcher, die nicht unter den ISPS-Code fallen;
- 2027 bewährte Verfahren zur Verhinderung des Drogenhandels veröffentlichen und die weitere Zusammenarbeit mit den Kandidatenländern prüfen;
- bis 2027 gemeinsam mit dem EAD einen regionalen Rahmen für die Zusammenarbeit mit Drittländern zur Verbesserung der Hafensicherheit entwickeln und sich um eine stärkere Angleichung der Zollkontrollen in allen EU-Häfen sowie um bessere Sicherheitsprotokolle weltweit bemühen;
- bis 2027 an einem öffentlich-privaten Informationsaustausch zwischen Zollbehörden und maritimen Logistikunternehmen arbeiten;
- bereit sein, zu prüfen, inwieweit kartellrechtliche Instrumente die Anwendung der von der Europäischen Hafenallianz entwickelten Leitlinien oder bewährten Verfahren unterstützen können;
- 2026 einen integrierten europäischen Rahmen für Klimaresilienz vorlegen;

- ab 2026 Forschungs- und Entwicklungsinitiativen unterstützen, die darauf abzielen, den Datenaustausch und die Datenspeicherung für Häfen und Interessenträger entlang multimodaler Logistikketten sicherzustellen;
- ab 2026 Lösungen für die Souveränität der EU in Bezug auf Daten, die ihren lebenswichtigen zivilen und militärischen **Verkehr** untermauern, fördern und unterstützen und eine Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Ländern anstreben;
- 2027 weiterhin mit der IMO zusammenarbeiten, um mittels eines nicht verbindlichen Cyberkodex harmonisierte globale Cybersicherheitsstandards für den Seeverkehrssektor voranzubringen;
- bis 2027 die Leitlinien der ENISA zum Cyberrisikomanagement für Häfen aktualisieren;
- bis 2027 eine koordinierte Sicherheitsrisikobewertung auf Unionsebene durchführen, um die Cybersicherheitsrisiken zu ermitteln und geeignete Gegenmaßnahmen zu empfehlen;
- bis 2027 ein Forum für die Cybersicherheits- und See- bzw. Hafenbehörden der Mitgliedstaaten zum Austausch von Informationen und bewährten Verfahren schaffen.

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert,

- der Umsetzung der Rechtsvorschriften zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr Vorrang einzuräumen, bewährte Verfahren anzuwenden, die im Rahmen der öffentlich-privaten Partnerschaft der Europäischen Hafenallianz zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität (einschließlich des Drogenhandels) und der Korruption ausgetauscht werden, und die Hafensicherheit in ihrer Gesamtheit anzugehen;
- der Interoperabilität von Häfen innerhalb des Eisenbahnnetzes der EU sowie der Erreichung eines „guten Schiffbarkeitszustands“ für Binnenwasserstraßen bis 2030 Vorrang einzuräumen;
- Häfen in die Umsetzung der Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen (CER-Richtlinie) einbeziehen;
- sicherzustellen, dass kritische Güter im Einklang mit den Anforderungen an die militärische Mobilität, der EU-Bevorratungsstrategie und der durch das Programm für die Europäische Verteidigungsindustrie eingeführten Regelung für die Versorgungssicherheit gehandhabt und gelagert werden;
- die Kartierung, den Informationsaustausch und die Koordinierung zu optimieren, um Lagerbestände aufzubauen und zu schützen und Störungen auf ein Minimum zu beschränken, wobei besondere Aufgaben kleinerer Häfen zu berücksichtigen sind.

Die Mitgliedstaaten und Interessenträger werden aufgefordert,

- Klimaresilienzpläne zu entwickeln und bewährte Verfahren in Bezug auf Maßnahmen zur Klimaresilienz in Häfen auszutauschen;
- gefährdete Infrastrukturen, Aufbauten und Ausrüstungen zu schützen und zu stärken, Engpässe zu beseitigen und ihre Anstrengungen zur Absicherung ihrer kritischen Infrastrukturen zu verstärken;
- für ausreichende Redundanz und ausreichende Kapazitäten zu sorgen, um kurz- und mittelfristige Störungen in ihrer Logistikkette und ihrer Versorgung mit kritischen Gütern zu absorbieren, damit insbesondere die am stärksten gefährdeten Knotenpunkte der militärischen Mobilität ein angemessenes operatives Niveau erreichen können;

Der EMS-Koordinator wird

- gemeinsam mit anderen Koordinatoren der europäischen Verkehrskorridore die Resilienzplanung für die Konnektivität des Seeverkehrs und des Hinterlands erleichtern.

Säule IV – ZUGANG ZU FINANZMITTELN UND INVESTITIONEN

Die Kommission wird

- die in der Strategie entwickelten Finanzierungsgrundsätze auf alle Finanzierungsinstrumente anwenden, einschließlich einschlägiger Maßnahmen zur Förderung von Innovationen in Häfen im Rahmen des Programms „Horizont Europa“ 2028-2034;
- die Unterstützung für den Ausbau der Landstromversorgung in Häfen priorisieren, und zwar im Rahmen einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Fazilität „Connecting Europe“, die 2026 ergehen soll;
- die im Rahmen des derzeitigen MFR verfügbaren Mittel bestmöglich einsetzen, um die Prioritäten der Strategie zu unterstützen;
- die EIB über JASPERS um Beratung ersuchen, um insbesondere kleine und mittlere TEN-V-Häfen beim Kapazitätsaufbau zu unterstützen;
- mit nationalen Förderbanken und -instituten und privaten Finanzakteuren zusammenarbeiten, um zusätzliche Finanzierungslösungen für See- und Binnenhäfen und deren Betreiber zu ermitteln.

Die EIB wird ersucht,

- dem Sektor weiterhin Finanzmittel und beratende Unterstützung anzubieten und den Dialog mit der Kommission, den Mitgliedstaaten, Kofinanzierern und dem Sektor fortzusetzen, um die Prioritäten der Strategie voranzubringen und den Zugang zu Finanzmitteln und technischer Hilfe für Häfen und Unternehmen jeder Größe, insbesondere für kleinere Betreiber, sowie für KMU im Hafensektor zu verbessern.

Die Mitgliedstaaten und die Regionen werden aufgefordert,

- je nach den lokalen Bedürfnissen und Gegebenheiten die Entwicklung ihrer Häfen zu fördern.

Die Interessenträger der Branche werden aufgefordert,

- zukunftsorientierte, unkonventionelle Strategien zu verfolgen und dabei modernste Technologien und innovative nachhaltige Verfahren zu integrieren.

Säule V – SOZIALER ZUSAMMENHALT, KOMPETENZEN UND HOCHWERTIGE ARBEITSPLÄTZE

Die Kommission wird

- den territorialen Zusammenhalt und die Konnektivität von Inseln und Gebieten in äußerster Randlage, insbesondere derjenigen mit demografischen Herausforderungen, weiterhin unterstützen;

- 2026 in die anstehenden Strategien für Inseln und Küstengemeinden politische Maßnahmen zur Stärkung der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Beiträge der Häfen zu den lokalen Gemeinschaften aufnehmen;
- ab 2026 den Dialog intensivieren und die Entwicklung bewährter Verfahren und Leitlinien zur Verbesserung der Beziehungen zwischen Häfen und Städten unterstützen;
- 2026 kleine und mittlere Häfen mit einem spezifischen Fahrplan (Anhang 2) unterstützen;
- 2026 einen Fahrplan für die Energiewende in der Fischerei und Aquakultur der EU veröffentlichen;
- 2027 zur Entwicklung qualifizierter Arbeitskräfte der nächsten Generation in allen Sektoren der blauen Wirtschaft, einschließlich Häfen, beitragen, und zwar durch Maßnahmen im Rahmen der Strategie für den Generationswechsel in der blauen Wirtschaft;
- bis 2027 Leitlinien für die Anwendung von Rechtsvorschriften für die Sicherheit des Seeverkehrs auf Hafenpersonal an Bord von Schiffen ausarbeiten;
- ab 2026 im Rahmen des Programms „Horizont Europa“ weitere Forschungsarbeiten und Leitlinien für den sicheren Umgang mit alternativen, erneuerbaren sowie CO₂-armen und CO₂-freien Kraftstoffen im Hafengebiet unterstützen;
- bis 2027 Leitlinien und Schulungsmaterialien für den sicheren Umgang mit alternativen Kraftstoffen ausarbeiten.

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert,

- Verbesserungen in den Bereichen Infrastruktur, saubere Energie und Kraftstoffe, Sicherheit und Nachhaltigkeit für kleine und mittlere Häfen, insbesondere auf Inseln, in abgelegenen Gebieten und Gebieten in äußerster Randlage, zu unterstützen;
- Verbesserungen in den Bereichen Sicherheit und Nachhaltigkeit in Häfen zu unterstützen und dafür zu sorgen, dass die Arbeitsrechtsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten sowie Tarifverträge umgesetzt und eingehalten werden.

Die Sozialpartner und andere Interessenträger des Sektors werden aufgefordert,

- eine spezielle Kompetenzpartnerschaft für den Hafensektor einzurichten, um die Weiterbildung und Umschulung und die Inklusion von Arbeitskräften zu unterstützen.

Der maritime Sektor wird aufgefordert,

- mit der groß angelegten Partnerschaft für das digitale Ökosystem im Rahmen des Kompetenzpakts zusammenzuarbeiten, um die digitale Weiterbildung im Hafensektor zu unterstützen;
- Zusagen im Rahmen der Akademie für Cybersicherheitskompetenzen vorzulegen und das Instrument des Europäischen Kompetenzrahmens für Cybersicherheit (ECSF) für Hafenfachkräfte zu nutzen.