

Stand: 16.06.2026

Positionspapier der Küstenländer und Hafenwirtschaft

Zukunftsfähige Seehäfen: Finanzierung strukturell neu aufstellen

Die deutschen Seehäfen sind zentrale Knotenpunkte für den Wirtschafts- und Industriestandort Deutschland. Der Großteil des deutschen Außenhandels wird über sie abgewickelt, sie sichern Wertschöpfung, Beschäftigung und Versorgung weit über die Küstenländer hinaus.

Gleichzeitig stehen die Häfen vor einer strukturellen Herausforderung, die sich über Jahre aufgebaut hat: In der öffentlichen Hafeninfrastuktur besteht ein Investitionsbedarf von rund 15 Milliarden Euro. Dieser ist das Ergebnis einer über langen Zeit unzureichenden Finanzierung, die mit den gewachsenen Anforderungen an die Seehäfen nicht Schritt gehalten hat.

Denn die Rolle der Häfen hat sich seit der letzten Anpassung der finanziellen Beteiligung des Bundes 2005 grundlegend verändert: Neben ihrer klassischen Funktion als Umschlagplätze für Waren und Güter sind neue zentrale Aufgabenfelder hinzugekommen. Insbesondere im Bereich der Energiewende – etwa beim Import und der Handhabung neuer Energieträger oder für Offshore-Wind – sowie in der Sicherheits- und Verteidigungspolitik haben die Seehäfen erheblich an Bedeutung gewonnen. Damit übernehmen sie zunehmend Aufgaben von nationaler Relevanz, die ihrem Wesen nach in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen. Vor diesem Hintergrund ist eine Finanzierungsstruktur, die weiterhin nahezu ausschließlich auf den Schultern der Länder liegt, nicht mehr sachgerecht und kein tragfähiges Modell für die Zukunft.

Aus Sicht der Küstenländer und der Hafenwirtschaft bedarf es daher einer grundlegenden Neujustierung der Hafenfinanzierung, die in zwei Strängen erfolgen muss:

Grundsätzlich ist klar, dass die Frage der strukturellen Grundfinanzierung von zentraler Bedeutung ist. Das derzeitige Niveau der Bundesförderung für die Seehäfen wird der Bedeutung der Häfen für Sicherheit und Versorgung ganz Deutschlands in keiner Weise gerecht. Um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen daher langfristig zu sichern und ihr erweitertes Aufgabenportfolio angemessen abzubilden, sind jährliche Investitionen in einer Größenordnung von bis zu 500 Millionen Euro erforderlich. Zu möglichen Ansätzen wird auf die Entschließung des Bundesrates vom 21.03.2025 (Drucksache 628/24) verwiesen.

Angesichts der akuten Anforderungen ist es darüber hinaus kurzfristig notwendig, den bestehenden Investitionsstau gezielt abzubauen. Dies kann ergänzend auch über eine Bundes-Projektfinanzierung geschehen, die auf nationale Ziele einzahlt. Ein solches Modell ist rechtlich zulässig und wird bereits punktuell praktiziert. Von daher werden die bisherigen und anstehenden Maßnahmen des Bundes in den Bereichen Landstrom, Flüssigerdgas und Offshore Wind-Kapazitäten als erste richtunggebende Schritte ausdrücklich begrüßt. Eine konkrete und sowohl zwischen den Ländern als auch mit den Hafenbetreibern abgestimmte Projektliste liegt der Bundesregierung vor, sodass eine zügige Umsetzung der Maßnahmen möglich wäre.

Den Küstenländern und der Hafenwirtschaft ist bewusst, dass eine Reform der Grundfinanzierung auch mit rechtlichen Fragestellungen verbunden ist. Diese betreffen insbesondere die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern. Gleichwohl dürfen diese Fragen nicht zum Hemmnis für dringend notwendige politische Entscheidungen werden. Vielmehr gilt es, im engen Zusammenwirken von Bund, Ländern und Seehafenwirtschaft tragfähige Lösungen zeitnah zu entwickeln und dabei auch verfassungsrechtliche Expertise einzubeziehen. Bei einem für Deutschland so zentralen Infrastrukturthema muss der politische Gestaltungsanspruch im Vordergrund stehen – die rechtlichen Wege hierfür können und müssen gefunden werden. Andernfalls würde der anlässlich der diesjährigen Nationalen Maritimen Konferenz veröffentlichte Aktionsplan von vornherein zu kurz greifen. So benötigt die dort festgehaltene Zielsetzung einer Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie und Begleitung der europäischen Hafenstrategie eine belastbare Finanzierungsgrundlage, um die avisierte Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit überhaupt erreichen zu können. Die entsprechenden Grundlagen hierfür sollte eine bereits in der Nationalen Hafenstrategie angedachte Arbeitsgruppe zur Reform der Seehafen-Finanzierung erarbeiten, unter Beteiligung von Vertreterinnen und Vertretern aus Bund, Ländern und Seehafenwirtschaft.

Projektfinanzierung ist möglich, aber nicht ausreichend. Entscheidend ist eine dauerhaft tragfähige Finanzierungsstruktur.

Die deutschen Seehäfen sind längst mehr als regionale Infrastruktur. Sie sind systemrelevant für den gesamten Standort Deutschland – wirtschaftlich, energiepolitisch und sicherheitspolitisch. Ihre Finanzierung muss dieser Bedeutung gerecht werden. Jetzt ist der Zeitpunkt, die notwendigen Weichen für eine strukturelle Reform zu stellen und die Zukunftsfähigkeit der deutschen Seehäfen nachhaltig zu sichern.