



September 2026

Positionspapier des ZDS

Die deutschen Seehäfen: Nationale Infrastruktur braucht nationale Finanzierung Forderungen der Seehafenwirtschaft zum Bundeshaushalt 2027

Der Bundeshaushalt 2027 entsteht in einer Phase grundlegender wirtschafts- und sicherheitspolitischer Neuorientierung. Wachstumsschwäche, hohe Standortkosten und ein über Jahre aufgelaufener Investitionsstau treffen auf steigende Zinsausgaben und begrenzte Spielräume im Kernhaushalt.

Gleichzeitig muss Deutschland seine Infrastruktur modernisieren, seine Verteidigungsfähigkeit stärken und seine Energie- und Versorgungssicherheit gewährleisten.

Mit Gesamtausgaben von rund 555 Milliarden Euro im Kernhaushalt, darunter Investitionen von 56,3 Milliarden Euro sowie zusätzlich 54,9 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität mobilisiert der Bund erhebliche Mittel. Umso entscheidender ist die Frage der Prioritäten: **Deutschland kann es sich nicht leisten, knappe Investitionsmittel an der Infrastruktur vorbeizulenken, auf der zentrale gesamtstaatliche Aufgaben beruhen.**

Die deutschen Seehäfen gehören zu dieser Infrastruktur. Sie sind weit mehr als regionale Wirtschaftsstandorte an der Küste. Über sie werden Industrie und Handel mit den Weltmärkten verbunden, Energie und Rohstoffe importiert und zunehmend auch neue Energieträger umgeschlagen. Zugleich sind sie zentrale logistische Knotenpunkte für die militärische Mobilität Deutschlands und seiner NATO-Partner. **Wirtschaftliche Stärke, Versorgungssicherheit, Energiewende und Verteidigungsfähigkeit treffen in den Seehäfen unmittelbar aufeinander.**

Damit hat sich auch die politische Bedeutung der Hafeninfrastruktur grundlegend verändert. Aufgaben, die heute von den Häfen erfüllt werden, reichen weit über die Interessen einzelner Küstenländer hinaus. Wer Deutschlands Resilienz stärken will, muss deshalb auch die Infrastruktur stärken, über die diese Resilienz organisiert wird.

Gleichzeitig besteht bei der Hafeninfrastruktur seit Jahren ein erheblicher Investitions- und Modernisierungsbedarf. Die Küstenländer können diesen angesichts seiner Dimension nicht allein

bewältigen. Kürzlich von unserem Mitglied, der EUROGATE GmbH & Co. KGaA KG sowie der IHK Nord veröffentlichte Rechtsgutachten zeigen zudem: Eine stärkere Beteiligung des Bundes an der Finanzierung der deutschen Hafeninfrastruktur ist bereits heute und ohne Grundgesetzänderung möglich.

Die politische Debatte sollte deshalb nicht länger darum kreisen, ob der Bund Verantwortung für die Seehäfen übernehmen kann, sondern wie diese Verantwortung konkret und verlässlich ausgestaltet wird.

Unsere Häfen erfüllen nationale Aufgaben. Ihre Finanzierung muss dieser Realität folgen.

1. Sondervermögen: Den Sanierungsstau auch in den Seehäfen auflösen

Das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität in Höhe von 500 Milliarden Euro über zwölf Jahre ist eine historische Chance, den über Jahrzehnte entstandenen Investitionsstau in Deutschland zu überwinden. Sein Erfolg wird sich allerdings nicht allein an der Höhe der bereitgestellten Mittel messen lassen, sondern daran, ob diese tatsächlich in leistungsfähige Infrastruktur übersetzt werden.

Gerade vor dem Hintergrund der Diskussion über Mittelabfluss, Planungsreife und zusätzliche Investitionen gilt: **Wo baureife und volkswirtschaftlich relevante Projekte vorhanden sind, müssen Investitionen ermöglicht werden.**

In den deutschen Seehäfen hat sich über Jahrzehnte ein Sanierungs- und Investitionsstau von rund **15 Milliarden Euro** aufgebaut. Das entspricht lediglich drei Prozent des gesamten Sondervermögens. Zahlreiche Projekte befinden sich bereits in einem fortgeschrittenen oder baureifen Stadium und könnten zeitnah umgesetzt werden. Die Finanzierung kann projektbezogen gemeinsam durch Bund und Länder erfolgen.

Bislang werden die Seehäfen im Sondervermögen jedoch nicht angemessen berücksichtigt. Das ist nicht nur aus Sicht der Hafenwirtschaft problematisch. Es widerspricht dem gesamtpolitischen Anspruch des Sondervermögens, die infrastrukturellen Grundlagen für Wachstum, Resilienz und staatliche Handlungsfähigkeit zu erneuern.

Ein Infrastruktur-Sondervermögen, das zentrale nationale Infrastruktur wie die Seehäfen ausspart, bleibt hinter seinem eigenen Anspruch zurück. Der Bund sollte deshalb gemeinsam mit den Küstenländern einen belastbaren Mechanismus schaffen, über den baureife Hafenprojekte aus dem Sondervermögen finanziert werden können.

2. Kernhaushalt: Nationale Aufgaben dauerhaft finanzieren

Projektfinanzierungen allein reichen nicht aus. Neben der Auflösung des bestehenden Sanierungsstaus braucht Deutschland eine dauerhafte und verlässliche Grundfinanzierung seiner Seehafeninfrastruktur.

Die bisherige Finanzierungsarchitektur stammt aus einer Zeit, in der Häfen vor allem als regionale Wirtschafts- und Verkehrsinfrastruktur betrachtet wurden. Diese Sichtweise entspricht nicht mehr der heutigen Realität.

Die Aufgaben der Seehäfen haben sich erheblich erweitert. Sie sind Knotenpunkte internationaler Lieferketten, Voraussetzung industrieller Wertschöpfung, Drehscheiben der Energieversorgung und im Zuge der Zeitenwende unverzichtbare Infrastruktur für militärische Logistik und Mobilität. Hinzu kommen wachsende Anforderungen an den Schutz kritischer Infrastruktur.

Der Bund verlässt sich damit in zentralen Bereichen seiner Wirtschafts-, Energie- und Sicherheitspolitik auf Infrastruktur, deren Finanzierung bislang weitgehend den Küstenländern überlassen bleibt. Dieser Widerspruch muss aufgelöst werden.

Das derzeitige finanzielle Engagement des Bundes bildet die gesamtstaatliche Bedeutung der Seehäfen nicht angemessen ab. Eine verlässliche Bundesbeteiligung an ihrer Grundfinanzierung ist deshalb keine regionale Förderung, sondern eine Investition in die Funktionsfähigkeit Deutschlands.

Rechtliche Fragen dürfen dabei nicht zum politischen Stillstand führen. Die von unserem Mitglied der EUROGATE GmbH & Co. KGaA KG sowie von der IHK Nord in Auftrag gegebene Gutachten kommen unabhängig voneinander zu dem Ergebnis, dass eine stärkere Bundesbeteiligung bereits auf Grundlage der bestehenden Verfassungsordnung möglich ist.

Bund, Länder und Hafenwirtschaft sollten deshalb jetzt gemeinsam ein dauerhaft tragfähiges Finanzierungsmodell entwickeln. **Wer heute lediglich einzelne Projekte finanziert, ohne die strukturelle Finanzierung zu lösen, riskiert den Sanierungsstau von morgen.**

3. Innovation: Aus erfolgreichen Modellprojekten industrielle Anwendungen machen

Deutschland diskutiert intensiv darüber, wie Produktivität gesteigert, Automatisierung beschleunigt und technologische Souveränität gestärkt werden können. Die Häfen sind hierfür ein konkretes Anwendungsfeld.

Die Förderprogramme „Innovative Hafentechnologien“ IHATEC I und II haben gezeigt, welchen Beitrag gezielte Forschungs- und Innovationsförderung leisten kann. In den Häfen werden Automatisierung, Digitalisierung und autonome Systeme unter realen industriellen Bedingungen erprobt und lassen sich anschließend auf andere Wirtschaftsbereiche übertragen.

Umso problematischer ist, dass der Mittelansatz im Haushaltsentwurf 2027 von 16,2 Millionen Euro auf 13,6 Millionen Euro sinken und IHATEC mit dem Programm „Digitale Testfelder an Wasserstraßen“ zusammengeführt werden soll. Zusätzlich sind zehn Millionen Euro für die Digitalisierung des Systems Schiff-Wasserstraße-Hafen vorgesehen.

Die derzeitige Unklarheit über Mittelverteilung und Ausgestaltung eines Nachfolgeprogramms schafft Unsicherheit genau dort, wo Deutschland mehr Investitionen und schnellere technologische Skalierung benötigt.

Die richtige Antwort auf den Erfolg von IHATEC I und II ist deshalb nicht ein schleichendes Auslaufen, sondern ein ambitioniertes IHATEC III. Damit könnte der Bund gezielt Technologien fördern, die zunächst in Häfen erprobt und anschließend weit über die maritime Wirtschaft hinaus eingesetzt werden können.

4. Hafenhinterland: Investitionen dürfen nicht an der Hafengrenze enden

Ein leistungsfähiger Hafen nützt dem Industriestandort wenig, wenn Güter anschließend nicht zuverlässig weitertransportiert werden können. Hafenpolitik und Schienenpolitik müssen deshalb zusammengedacht werden.

Die erheblichen Investitionen des Bundes in das Schienennetz sind richtig. Gerade der Schienengüterverkehr leidet jedoch besonders stark unter dem schlechten Zustand der Infrastruktur. Verspätete Güterzüge verursachen belegte Flächen in den Terminals, stören Lieferketten und führen zu Verzögerungen in der industriellen Produktion.

Der Erfolg der Milliardeninvestitionen in das Schienennetz hängt deshalb auch davon ab, ob der Güterverkehr auf der Schiene wirtschaftlich attraktiv bleibt.

Die im Haushaltsentwurf vorgesehenen Kürzungen laufen diesem Ziel entgegen:

- **Trassenpreisförderung sichern:** Die vorgesehene Kürzung um rund 65 Millionen Euro droht den Schienengüterverkehr real deutlich zu verteuern. Bis ein neues, verlässliches Trassenpreissystem etabliert ist, muss die Förderung ein Niveau gewährleisten, das stabile und wettbewerbsfähige Trassenentgelte ermöglicht.
- **Einzelwagenverkehr erhalten:** Die geplante Kürzung um 26 Millionen Euro trifft eine Verkehrsform, die gerade kleineren und mittleren Unternehmen Zugang zur Schiene ermöglicht. Sie schwächt damit zugleich die Hinterlandanbindung der Seehäfen.
- **Kombinierten Verkehr stärken:** Die vorgesehene Kürzung der Investitionszuschüsse um rund 17 Millionen Euro erschwert Ausbau und Modernisierung der Terminals, die für die Verknüpfung von Schiff, Schiene und Straße unverzichtbar sind.
- **Gleisanschlüsse fördern:** Die geplante Kürzung um zehn Millionen Euro bremst private Investitionen dort, wo die Verkehrsverlagerung auf die Schiene konkret beginnt: beim direkten Anschluss von Unternehmen an das Schienennetz.

Wer Milliarden in die Sanierung des Schienennetzes investiert, darf gleichzeitig nicht die wirtschaftlichen Grundlagen des Schienengüterverkehrs schwächen. Infrastruktur und Nutzung müssen gemeinsam gedacht werden.

5. Fazit: Haushaltsentscheidungen sind Standortentscheidungen

Der Bundeshaushalt 2027 steht exemplarisch für eine grundsätzliche politische Herausforderung: Deutschland muss unter schwierigeren finanziellen Bedingungen gleichzeitig investieren, wachsen und seine staatliche Resilienz erhöhen. Das erfordert Prioritäten.

Die Seehäfen sind ein Bereich, in dem sich diese Ziele verbinden. **Investitionen in Häfen sind Investitionen in industrielle Wertschöpfung, sichere Lieferketten, Energieversorgung und Verteidigungsfähigkeit zugleich.**

Deshalb fordert die deutsche Seehafenwirtschaft:

- den Sanierungsstau von rund **15 Milliarden Euro** unter Einbeziehung des Sondervermögens konsequent abzubauen,
- eine **dauerhafte Bundesbeteiligung an der Grundfinanzierung** der Seehafeninfrastruktur zu etablieren,
- mit einem **IHATEC III** Innovation und Automatisierung gezielt voranzutreiben,
- Kürzungen zulasten des **Schienengüterverkehrs und der Hafenhinterlandanbindungen** zu korrigieren.

Deutschland kann seine wirtschafts-, energie- und sicherheitspolitischen Ziele nur erreichen, wenn die dafür notwendige Infrastruktur funktioniert. **Die deutschen Seehäfen tragen nationale Verantwortung. Der Bundeshaushalt muss dieser Verantwortung endlich Rechnung tragen.**

Ihr Ansprechpartner beim ZDS: Andre Lehmann (+49 152 22 534 886)