



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/2439**

A11

Oliver Krischer

12.04.2024

Seite 1 von 10

Aktenzeichen
VII C 6
bei Antwort bitte angeben

AR'in Trabant
Telefon 0211 4566-916
Telefax 0211 4566-388
jennifer.trabant@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Berichtwunsch Nationale Hafenstrategie des Bundes zur Verkehrsausschusssitzung am 17.04.2024

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen Bericht zur veröffentlichten Version der Nationalen Hafenstrategie des Bundes mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses. In den Vorlagen 18/1539, 18/1720 sowie mündlich in der Verkehrsausschusssitzung am 31. Januar 2024 haben wir über den Erarbeitungsprozess der Nationalen Hafenstrategie informiert.

Auf den Seiten des BMDV ist die Nationale Hafenstrategie abrufbar:

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/hafenstrategie-24.pdf?__blob=publicationFile

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Verkehrsausschuss
des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 17. April 2024

Schriftlicher Bericht

Nationale Hafenstrategie

Mit der am 20.03.2024 vom Bundeskabinett verabschiedeten Nationalen Hafenstrategie, entworfen durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), soll der aus dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung erteilte Auftrag zur Stärkung des Hafenstandorts Deutschland erfüllt werden (vgl. KoaV LP 20 Zeilen 1707f.). Die Nationale Hafenstrategie ersetzt das bisher bestehende Nationale Hafenkonzept. Die Stärkung der See- und Binnenhäfen ist eine wichtige Voraussetzung für die Erhöhung der Anteile der Binnenschifffahrt am Güterverkehr, um die nationalen Klimaschutzziele auch im Verkehrssektor sowie die energiepolitischen Ziele beim Ausbau der Windenergie zu erreichen.

Mit Bundeskabinettsbeschluss und Veröffentlichung am 20.03.2024 liegt die endgültige Fassung der für Jahresende 2023 angekündigten Nationalen Hafenstrategie vor. Die Landesregierung bewertet die Nationale Hafenstrategie generell positiv und teilt die Zukunftsanforderungen an die Häfen, die die Nationale Hafenstrategie wie folgt formuliert: „Deutsche Häfen der Zukunft sind

- national und international wettbewerbsfähig,
- Teil der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung,
- nachhaltige Knotenpunkte für die Energiewende,
- Wegbereiter für eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie,
- wichtige Drehkreuze für die Verkehrsverlagerung,
- Garanten für legalen Warenumsschlag und transparente Handelsströme,
- leistungsfähig und effizient durch innovative Technologien und Verfahren,
- resilient gegenüber inneren und äußeren Bedrohungen sowie den Folgen des Klimawandels, robust gegenüber physischen und Cyberangriffen,
- widerstandsfähig gegen kriminelle Einflussnahmen,
- attraktive, vielfältige und zukunftsorientierte Arbeitgeber,
- optimal vernetzt – über die Schiene, die Straße und die Wasserstraße, aber auch über ein flächendeckendes Glasfaser- und Mobilfunknetz.“

Ziel und Motivation der Nationalen Hafenstrategie sind, dass der Bund und die 16 Länder dem Erfolg der Häfen am Standort Deutschland dauerhaft höchste Priorität einräumen. Damit sind See- und Binnenhäfen gleichermaßen gemeint.

Die Nationale Hafenstrategie hat einen Strategie- und einen Maßnahmenenteil. Eingaben, Ideen und Vorschläge konnten über die jeweiligen Vertretungen in einem Beirat und den handlungsfeldbezogenen Arbeitsgruppen eingebracht werden. Nordrhein-Westfalen vertrat die Belange der Binnenländer im Beirat und in der Arbeitsgruppe zum Handlungsfeld „Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken“. Durch den fachlichen Einsatz ist es gelungen, dass dieses Handlungsfeld nun die Nationale Hafenstrategie einleitet (aus HF 2 wurde HF 1 und umgekehrt). Es ist zudem ein maßgeblich nordrhein-westfälischer Erfolg, dass die bedeutungsadäquate Berücksichtigung von See- und Binnenhäfen nunmehr gleichermaßen in die Nationale Hafenstrategie aufgenommen wurde.

Mit der Nationalen Hafenstrategie verbindet der Bund die Aussicht, die in der Zuständigkeit der Bundesländer liegenden Häfen finanziell zur Ertüchtigung ihrer Infrastruktur zu unterstützen. Zwar wird die Frage der Finanzierung weiterhin offengehalten, dafür aber in eine Maßnahme zur Erarbeitung eines Finanzierungskonzept (Ziff. 5.1 i.V.m. 1.29) überführt. Dies entspricht einer Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen auf der Verkehrsministerkonferenz. Die Einladung zum hochrangig besetzten Bund-Länder-Stab (Ziff. 1.29) wird erwartet. Die Landesregierung wertet darüber hinaus es als positives Zeichen, dass die von Herrn Bundeswirtschaftsminister im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz angekündigte Bundesunterstützung der Häfen bei der Hafeninfrastruktur zur Unterstützung der Energiewende (vgl. Ziff. 2.28) Teil der Nationalen Hafenstrategie ist. Die beabsichtigte Öffnung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) für Aus- und Neubaumaßnahmen von nichtbundeseigenen Hafenbahnen in See- und Binnenhäfen (Ziff. 5.25) sind ebenso positiv und gehen auf den Einsatz des Landes Nordrhein-Westfalen zurück.

Die Nationale Hafenstrategie umfasst 139 Maßnahmen, bei denen der Bund bei 22 Maßnahmen alleine für die Umsetzung verantwortlich ist und bei 42 Maßnahmen die Federführung vor allen Dingen in der Zusammenarbeit mit den Bundesländern hat. Die Bundesländer sind für 11 Maßnahmen alleine zuständig, wovon zwei Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen bereits umgesetzt sind (Ziff. 1.19 und 5.26) und eines nur für Küstenländer in Betracht kommt (Ziff. 5.2). Darüber hinaus haben die Länder bei weiteren 22 Maßnahmen überwiegend zusammen mit dem Bund oder der Hafenwirtschaft die Federführung. Insgesamt ist Nordrhein-Westfalen an 82 Maßnahmen beteiligt. Weitere federführende Akteure sind unter anderem die Hafenwirtschaft, die Kommunen oder die Infrastrukturbetreiber. Alle Maßnahmen unterstehen einem Finanzierungsvorbehalt.

Anlass zu einer positiven Bewertung bieten insb. die im Maßnahmenteil aufgenommenen Aktivitäten, die einer fortwährenden Überarbeitung („living document“) zugänglich sind:

Handlungsfeld 1: Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken

Die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland soll vor allem durch die Schaffung und Erhaltung einheitlicher und fairer Wettbewerbsbedingungen, den Aufbau und die Nutzung von Kooperationen, der Förderung von Flächenvorsorge und –entwicklung sowie die Krisenbewältigung und Verteidigung, auch durch Zusammenarbeit von Bund und Ländern sowie der Länder untereinander gewährleistet werden.

Nordrhein-Westfalen setzt sich bereits jetzt dafür ein, dass Stakeholder und weitere Wirtschaftsakteure aktiv miteinander zusammenwirken, um die nordrhein-westfälischen Häfen zu stärken. So werden in einem Modellvorhaben für Gefahrgutumschlag bereits jetzt die Hafenbetreiber *Duisport, Deltaport und Dortmunder Hafen AG* verkehrlich und umweltrechtlich durch die Landesregierung vernetzt (Ziff. 1.5, 1.7) sowie intern Entgasungsverfahren der Binnenschifffahrt abgestimmt (Ziff. 1.28).

Die Landesregierung lebt die nunmehr bundesweit abgestimmte Absicht der Zusammenarbeit sowie die Flächensicherung für die Häfen seit jeher. So wurde mit dem Bahn-Projekt HH-NRW^{PLUS} längst die enge Verbindung Nordrhein-Westfalens zu dem größten deutschen Seehafen deutlich (Ziff. 1. 9). Mit dem LEP-Ziel 8.1-9 hat die Landesregierung die Flächen der öffentlichen Häfen als landesbedeutsam im Landesentwicklungsplan gesichert (Ziff. 1.19) und ist damit zitiertes Vorbild. Daraus folgt für die Landesregierung, neue Trends in den Häfen in Ansehung neuer Märkte studienbasiert abzubilden (Ziff. 1.21, 1.22) und den Boden für wettbewerbsfähiges Handeln zu bereiten. Mit der „Sicherheitskonferenz Hafen“ am 07.12.2023 verdeutlichte die Landesregierung, dass gerade in Sicherheitsfragen eine Zusammenarbeit aller unabdingbar ist (Ziff. 1.27). Mit der Länderkonferenz Rhein am 05.09.2024 und der noch zu unterzeichnenden „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ wird eine weitere, fortgesetzte Zusammenarbeit insb. der Rheinanliegerländer in Nordrhein-Westfalen forciert.

Handlungsfeld 2: Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten der Energiewende entwickeln, eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie sowie zu Drehkreuzen für die Verkehrsverlagerung entwickeln

Das Entwicklungspotential der Häfen für die Energiewende soll durch Transformation der Energie- und Rohstoffimporte und Unterstützung der Defossilisierung der Schifffahrt; Reduzierung des Energieverbrauchs, Defossilisierung und Verbesserung der Nachhaltigkeit in Häfen; Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsverlagerung, Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten zu entwickeln gehoben werden.

Nordrhein-Westfalen nimmt unter anderem durch die Beteiligung am RH₂INE-Projekt (Ziff. 2.1, 2.2, 2.4, 2.12, 2.25, 2.27), den kofinanzierten Ausbau von Landstromanlagen (Ziff. 2.5, 2.8, 2.21), die fortgeführte Zusammenarbeit und Mitgliedschaft im SPC-Netzwerk und die Besonderheit seeschiffsspezifischer Abfallbewirtschaftung in ausgewählten Binnenhäfen (Ziff. 2.9) eine führende Rolle ein.

Die Landesregierung setzt sich überdies dafür ein, dass Häfen zu Energiehubs der Zukunft werden und setzt derzeit zusammen mit dem BMDV ein Pilotprojekt zur Verlagerung von Windenergieanlagentransporten (eingestuft als Großraum- und Schwerlasttransporte, sog. GST) Mikrokorridore, die von Binnenhäfen zu Windparks in Nordrhein-Westfalen eine beschleunigte Straßentransportgenehmigung ermöglichen (Ziff. 2.13, 2.29, 2.31 und 2.33) mit hohem Arbeitstempo um.

Handlungsfeld 3: Digitale Transformation aktiv gestalten und voranbringen

Das Handlungsfeld 3, ehemals unter den Titel „Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen aktiv gestalten und voranbringen“ gestellt, soll die Erforschung und Entwicklung hafenzugehöriger Technologien, Logistik und Dienstleistungen unter Berücksichtigung der sozioökonomischen und ökologischen Aspekte fortführen und vertiefen, Förderprogramme für innovative Hafentechnologien und Digitale Testfelder fortsetzen sowie die gewonnenen Erkenntnisse in reguläre und standardisierte Anwendungen überführen. Dazu sollen auch die Innovations- und Optimierungspotentiale durch neue digitale Dienstleistungen und Prozessinnovationen sowie deren intelligente Verknüpfung miteinander nutzbar gemacht werden und die Innovationsfähigkeit in den Häfen, bei den Prozesspartnern und an den Schnittstellen erhöht werden. Die rechtlichen Rahmenbedingungen werden dafür an die absehbare technische Entwicklung anzupassen und ggf. neu

geschaffen werden. Hafenseitig flexible und wirkungsvolle Strukturen sollen geschaffen werden, um Cyberrisiken und hybriden Angriffen entgegenzuwirken und Maßnahmen der Cybersecurity zu gewährleisten.

Nordrhein-Westfalen förderte zuletzt mit insgesamt 4,5 Mio. € Automatisierungsprozesse im Umfeld Hafen und Binnenschifffahrt (Ziff. 3.1, 3.3). Die beteiligten Projektpartner und umsetzenden Akteure stehen im engen Austausch, auch mit dem Fachressort, um für die Binnenschifffahrt innovative Lösungen nutzbar zu machen. Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen nimmt auch mit seinen nordrhein-westfälischen Mitgliedshäfen am BMDV-Förderprogramm „Innovative Hafentechnologien (IHATEC I und II) zusammen mit dem DST in Duisburg teil.

Überdies setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass die nordrhein-westfälischen Binnenhäfen über Kooperationen bestehende Systeme kostensparend nutzen und gemeinsam bedarfsadäquat weiterentwickeln (Ziff. 3.6, 3.7, 3.9). Die Vernetzung der Häfen unter Wahrung der nordrhein-westfälischen Belange wird auch bei der Umsetzung von europäischen Richtlinien konstatiert (Ziff. 3.4, 3.6, 3.10) und auf zukünftige Entwicklungen fokussiert. Dass Cybersicherheit und physische Sicherheit in Häfen verkehrsträgerunabhängig miteinander korrelieren, wurde bereits auf der Sicherheitskonferenz Hafen thematisiert wie es auch fortlaufend mit den Handlungsverpflichteten im Hafenumfeld reflektiert wird (Ziff. 3.20-3.23). Nötige Vernetzungen und Austauschformate bietet die Landesregierung wiederkehrend an.

Handlungsfeld 4: Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten

Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung der Arbeitskräfte zu unterstützen und an die Transformation-, Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse sowie an den demographischen Wandel anzupassen; Bildungs- und Ausbildungssysteme sowie –einrichtungen zu erhalten, stärken und die zu vermittelnden Inhalte auf die Herausforderungen der Zukunft auszurichten, soll die Nationale Hafenstrategie auch via Personalressource leisten. Das Arbeiten im Hafen soll attraktiver werden und beworben werden, dazu bedarf es auch der verbesserten öffentlichen Wahrnehmung der Hafenwirtschaft als vielfältige,

zukunftsorientierte Arbeitgeber mit Arbeitsplätzen, die durch Anforderungs- und Qualifizierungsstandards futuristische Perspektiven bieten. Neben der Entwicklung von Wertstandorten und frühzeitigen Mitbestimmung in Planung und Durchführung technologischer Innovationsprozesse ist vorgesehen, auch Arbeitsplätze im Bereich Green Tech und Grüner Schiffsbau zu sichern.

Nordrhein-Westfalen arbeitet eng mit der IHK Niederrhein zusammen und ist sich seiner herausragenden Bedeutung für Binnenschifffahrtsangelegenheiten bewusst. Durch den steten Austausch auch mit betroffenen Verbänden der Transportlogistik und Ausbildung für Schiffsführer setzt die Landesregierung die gelegten Kontakte synergiebildend ein und bündelt die Kompetenzen auch in Richtung europäischer Standards, sodass dem erwarteten Fachkräftemangel beispielsweise durch angepasste Besatzungsvorschriften bereits begegnet werden kann (Ziff. 3.16 i.V.m. 4.7).

Die Landesregierung priorisiert binnenschifffahrtsrelevante, aktuelle Themen auch durch Anmeldung von themenspezifischen Projekten (Rheinkonferenz und Aktualisierung des Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzepts) an der Hochschule für Polizei- und Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen einen Multiplikatoreffekt generieren kann (Ziff. 4.15, 4.17), in deren Rahmen in Ausbildung befindliche Personen einen notenrelevanten Beitrag und niedrighschwelligem Kontakt zu hafenrelevanten Spezifika herstellen können.

Handlungsfeld 5: Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten, ausbauen und schützen

Gemeinsam übernehmen der Bund und die Länder die Verantwortung für die Hafeninfrastruktur; erhalten und bauen die Verkehrsinfrastruktur aus; entwickeln klimaresiliente und umweltfreundliche Häfen und erweitern die digitale Infrastruktur. So soll auch die Hafeninfrastruktur geschützt und Nutzung in den Szenarien in Frieden, Krise und Krieg gewährleistet werden.

Als Binnenschifffahrtsland Nr. 1 übernimmt Nordrhein-Westfalen bei den Forderungen nach finanzieller Bundesunterstützung im gemeinsamen Schulterschluss mit den Rhein-anliegerländern eine vorausgehende Rolle (Ziff. 5.1, 1.29). Die notwendigen Bedarfe erhebt die Landesregierung durch regelmäßigen Austausch mit den Hafenbetreibern (Ziff. 5.7), in deren Rahmen auch Beschleunigungsansätze und Bürokratiethindernisse offen

diskutiert werden (Ziff. 5.11, 5.13, 5.16). Nordrhein-Westfalen arbeitet bereits seit Einrichtung des Projektbeirats Niederrhein und Westdeutsches Kanalnetz in NRW mit den für Infrastrukturvorhaben zuständigen Bundesbehörden zusammen und lebt eine Kultur der kollegial- und ergebnisorientierten Zielsetzung vor (Ziff. 5.18). Mit der NE-Förderung engagiert sich Nordrhein-Westfalen auch finanziell für die Hafengebühren (Ziff. 5.26).

Die Landesregierung erarbeitet im sicherheitsrechtlich überprüften Kollegium auch Maßnahmen der zivilen Verteidigung und Schnittstellen zu militärischen Anforderungen (Ziff. 5.4, 5.5, 5.7). Bundesweite und europäische Austauschformate der bestehenden Hafensicherheit werden aktiv unterstützt und so die existierende Sicherheitsarchitektur in Häfen, die dem Hafensicherheitsgesetz unterliegen, in Nordrhein-Westfalen verfestigt und auch gegenüber Anforderungen weiterer Risiken gestärkt (Ziff. 5.6). Die angestoßenen Themen greift die seit 07.12.2023 im zweijährlichen Rhythmus stattfindende Sicherheitskonferenz Hafen weiter auf und führt sie praxisnahen Lösungsansätzen in den zwischenjährlichen Workshops zu. Das Ziel wird in Ansehung des KritisDachG ein flächendeckender Schutzschirm mit vergleichbaren Sicherheitsmaßnahmen sein. So soll durch geplante AHVO-Aktualisierung auch diesem Umstand normierend Rechnung getragen werden.

Im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz am 14./15. September 2023 hob Herr Bundeskanzler die Bedeutung der Nationalen Hafenstrategie hervor. Hier setzt sich die Landesregierung weiterhin dafür ein, dass die 14. Veranstaltung der Nationalen Maritimen Konferenz im Jahr 2025 in Duisburg stattfindet. Eine Entscheidung ist seitens des Bundes hierüber noch nicht getroffen worden.

Die notwendige Umsetzung vorgenannter Maßnahmen wird nur in Kooperation mit den beteiligten Akteuren auch innerhalb der Landesregierung möglich sein. Die Aktualisierung der Allgemeinen Hafenverordnung ist für das Jahr 2025 beabsichtigt. Die Aktualisierung des derzeitigen Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes (Nordrhein-Westfalen) für die beiden Folgejahre. Eine sachlich gebotene rasche Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie übersteigt die Personalressourcen aller zu beteiligenden Akteure um ein Vielfaches. Unfraglich werden Verfahrensvereinfachungen und weitere Digitalisierungen künftig deutlich vereinfachen, doch bis dahin müssen viele Prozesse standardisiert beziehungsweise für eine Vereinfachung arbeitsintensiv – zusätzlich zur lau-

fenden Arbeit – aufbereitet werden. Die Erschließung neuer Märkte für die Binnenschifffahrt und Häfen sowie der damit verbundenen Veränderungen der Umschlagsflächen sind ebenso Teil der arbeitsintensiven nun anstehenden Transformation.

Die Binnenschifffahrt wird insbesondere durch die Europäische Kommission nach der Bahn als der wesentliche Verkehrsträger gesehen, der in der Lage ist, klimagerecht für eine sichere und zuverlässige Güterversorgung von Bevölkerung, Wirtschaft und Militär zu sorgen. Es wird immer deutlicher, dass in den kommenden Jahren für die Wirtschaft in Zeiten globaler Unsicherheit, des demographischen Wandels und einer Straßeninfrastruktur mit hohem Erneuerungsbedarf zuverlässige Verkehrsbeziehungen hohe Priorität erhalten. Diesen Bedarf können die Binnenschifffahrt und die Häfen decken. Dafür ist es erforderlich, dass alle Akteure auch auf allen politischen Ebenen von der Kommunen und bis zum Bund die Ressourcen für die Transformation der Branche von einem vereinfachend zusammengefasst Transportdienstleister von stoßfestem Massengut zu einem Transportdienstleister beispielsweise für erneuerbare Energien, Wertstoffe der Kreislaufwirtschaft bis hin zu stoßempfindlichen Rottorblättern für Windkraftanlagen aktiv unterstützen und damit die deutschen Häfen die Zukunft bekommen, die die Nationale Hafenstrategie anvisiert.