

# HEK 2035

Das Hafentwicklungs-konzept 2035 soll Impulse für das Wachstum der bremischen Häfen setzen, das für eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit unerlässlich ist. Es steht zudem für das klare Bekenntnis der Politik zu den Häfen des Landes. Bremen muss seine Stärken herausstellen und einbringen, um auch künftig attraktiv für die Kunden zu sein. Und wir brauchen für eine gute Zukunft eine gemeinsame Kraftanstrengung aller Akteure. Der Bund muss für eine zügige Vertiefung der Fahrrinne sorgen, das Land ist gefordert, die Containerkaje an die Erfordernisse der großen Containerschiffe anzupassen. Und die Terminalbetreiber haben großes Optimierungspotenzial, um den Umschlag noch effizienter zu gestalten.

#ausgeHEKt

# Das HEK soll Impulse für das Wachstum der bremischen Häfen setzen. Wir brauchen für die Zukunft eine gemeinsame Kraftanstrengung aller Akteure.

EDUARD DUBBERS-ALBRECHT

Präses der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven sowie geschäftsführender Gesellschafter der Ipsen Logistics Holding, Bremen



→6

# ORDNUNGSRAHMEN, NAUTISCHE AUFGABEN, SICHERHEIT

## →6.1 Organisation

Eine Vielzahl von Akteuren:innen gestaltet den Betrieb und die Weiterentwicklung der bremischen Häfen. Für die hoheitlichen Aufgaben im stadt-bremischen Hafengebiet ist das Hansestadt Bremische Hafenam (HBH) zuständig. Wesentliche Aufgaben sind die Lenkung des Schiffsverkehrs im Hafenbereich, die Wahrung der Hafensicherheit und Sicherstellung der Gefahrenabwehr sowie die Zulassung von Serviceanbietern zu sicherheitsrelevanten Dienstleistungen.

Die ministeriellen Aufgaben werden durch das Ressort Wissenschaft und Häfen (SWH) wahrgenommen. Mit der Wahl zur 21. Bremischen Bürgerschaft wurden die Ressorts 2019 neu zugeordnet. War das Hafenessort vorher Teil der senatorischen Dienststelle für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (SWAH) wurden im Zuge der Neuordnung die Themenfelder Wissenschaft und Häfen verknüpft. Ein vorrangiges Ziel der Neuordnung war, die Zukunftsfähigkeit der Häfen sicherzustellen und zu stärken. Den Ressortvorsitz hat die Senatorin Dr. Claudia Schilling. Im Ressort gibt es eine Stabsstelle mit zwei Abteilungen (Hochschulen und Forschung sowie Häfen und Logistik) mit mehreren Fachreferaten.

Neben dem Hansestadt Bremischen Hafenam ist die bremenports GmbH & Co. KG für die operativen Aufgaben zuständig. Für die Umsetzung hat bremenports als einer der ersten Hafenstandorte bereits vor zehn Jahren mehrere Managementsysteme implementiert und extern zertifizieren lassen. Sie umfassen die Themenbereiche Qualität (DIN EN ISO 9001:2015), Energie (DIN EN ISO 50001:2018), Nachhaltigkeitscontrolling (Standards der Global Reporting Initiative, GRI),

ein hafenspezifisches Umweltmanagementsystem gemäß PERS (Port Environmental Review System) sowie Beruf und Familie.

Die Aufgaben der bremenports erstrecken sich über den Betrieb, die Bewirtschaftung und die Unterhaltung der Infrastruktur, einschließlich aller Hafenanlagen und technischen Anlagen sowie die Gewährleistung der notwendigen Wassertiefen durch Baggerei und Peilung. Weiterhin ist die Gesellschaft für das Management und die Vermarktung der zugeordneten Grundstücke und Immobilien sowie die Werbung und das Marketing zuständig.

Nicht nur hierbei, sondern auch beim Bau-, Planungs- und Genehmigungs- und Projektmanagement von Umbau-, Erneuerungs- und Unterhaltungsmaßnahmen arbeitet bremenports mit einer Vielzahl von Behörden und Institutionen zusammen. Im Rahmen des Integrierten Managementsystems (IMS) findet eine regelmäßige Aktualisierung des Personalentwicklungskonzepts auf Basis der prognostizierten Personalbedarfe sowie der zugehörigen Aufgaben, z.B. für das Projekt SMART-Port, statt. Beispielhaft seien hier die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), der Zoll des Bundes (Zoll), die Polizei und Feuerwehren im Land Bremen sowie die Lotsen genannt. Nicht nur bei der Rahmenplanung und der Ablaufgestaltung, sondern auch bei der Projektplanung und -realisierung werden darüber hinaus weitere Stakeholder der Seehafenverkehrswirtschaft (z.B. Reedereien und deren Agenturen, Umschlags- und andere Dienstleistungsbetriebe, Verbände) miteinbezogen.

Abb. 24: Akteure:innen im Gesamtsystem Hafen

Seehafen- verkehrs- wirtschaft	Hafen- wirtschaft	Kaje- und landseitig	Hafeninfrastrukturmanagement Gesamthafenbetrieb im Lande Bremen Terminalbetrieb Umschlag, Lagerei Stauereien Sachverständige, Ladungskontrolle, Tally, Klarierer
		Schiffs- und wasserseitig	Schlepper und Bergung Festmacher, Gangway, Wasser, Strom Schiffssicherheit, Wachdienste Bunker Containerservice Schiffsausrüster Werften, Schiffsreparaturen Schiffsmotorenservice Schiffreinigung, -entsorgung Hafen- und Wasserbau Baggerei
	Schifffahrt	Betrieb	Reedereien See- und Küstenschifffahrt Tankschifffahrt Kreuzfahrt/Tourismus
		Ladung	Schiffsmakler Linienagenturen Befrachtung
Hinterlandverkehr		Speditionen Logistik Transport Lagerei/Packerei Straßengüterverkehr Bahngüterverkehr Binnenschifffahrt Verkehrswege	
Seehafen- verkehrs- wirtschaft  i. W. S	Private Dienst- leistungen	Banken Versicherungen Unternehmensberatung Rechtsberatung PR / Marketing Personalberatung	
		Öffentliche Dienst- leistungen	Behörden / Ämter / Verwaltungen Zoll Lotsen Verbände Ausbildungsstätten
	Maritimer und Hafenbezug	Forschung Maritimer Tourismus / Kreuzfahrten Fähren Seenotrettung Medien	
Hafen- bezogene Wirtschaft	Industrie	Hafenabhängig	Rohstoffimport, Vorleistungen und Halbzeug
		Hafenbezogen	Produktexport Zulieferung
	Handel	Groß- und Außenhandel	Groß- und Außenhandel

Quelle: Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, 2021, S. 26

## 6.2 Nautische Aufgaben

Nicht nur der reguläre Umschlagsbetrieb und die Abwicklung der Schiffsverkehre, sondern auch die unterschiedlichen Interessen der internationalen Kundschaft der bremischen Häfen erfordern eine professionelle Koordination und Bearbeitung. Das stetige Größenwachstum der Schiffe in der Containerschifffahrt und die zeitliche Planbarkeit aller Schiffsaufenthalte in den Häfen machen eine Koordination notwendig, die weit vor der eigentlichen Ankunft des Schiffes beginnt und stets den der Schifffahrt innewohnenden Veränderungen unterliegt. Vielfältige Einflussfaktoren müssen berücksichtigt werden und anschließend in die Verkehrsablaufplanung einfließen.

Die hiermit verbundenen Aufgaben werden vom Hansestadt Bremischen Hafenamt wahrgenommen. Im Rund-um-die-Uhr-Betrieb (24/7) stehen die Mitarbeiter:innen des Hafenamts als Ansprechpartner:innen der Hafenbehörde für die Hafenaufgäbe:innen zur Verfügung. So nehmen sie in enger Absprache mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie den Polizeien und Feuerwehren die hoheitlichen Aufgaben wahr. Wesentliche Aufgaben der Hafenbehörde sind die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im Hafenbereich (Schiffsverkehrslenkung), die Überwachung der Gefahrgutbeförderung einschließlich der Schiffs-müllentsorgung, die Gefahrenabwehr gemäß Internationalem Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) und die des schiffsbezogenen Umwelt- und Arbeitsschutzes. Die in diesen operativen Tätigkeiten gewonnen Erkenntnisse und Erfahrungen fließen in die Beratung der bremischen Institutionen bei der Umsetzung nautischer und technischer Maßnahmen ein. In der Funktion als Aufsichtsbehörde werden zusätzlich das Hafenlotswesen sowie die nautisch/ technischen Dienstleistungen in der Seeschiffsassistenz und dem Vertäuwesen überwacht.

Die zunehmende Digitalisierung in der Schifffahrt, stetig wachsende Schiffsgrößen sowie steigende

Anforderungen an die zeitliche Planbarkeit der Schiffsaufenthalte und des Umschlags erfordern die Aufrechterhaltung der Funktion der Hafenbehörde als neutrale Institution im stark wettbewerbsgeprägtem Umfeld. Die zunehmenden internationalen Regelungen und die Auditierungen der lokalen Umsetzung setzen ein hohes Maß an fachlich qualifiziertem Personal voraus. Dazu ist auch die technische Ausstattung der Behörde laufend den Marktveränderungen anzupassen.

## 6.3 Port Security/Gefahrenabwehr

Die bremischen Häfen sind der zweitgrößte nationale Umschlagsplatz für den interkontinentalen Warenaustausch. Als entscheidendes Bindeglied zwischen see- und landseitigen Transporten sind sie auf sichere Zufahrtsbedingungen, Umschlagsvorgänge und Lagermöglichkeiten angewiesen.

Gleichzeitig ist weltweit eine Bedrohung durch organisierte Kriminalität, Sabotage und Terrorismus zu verzeichnen. Aus diesen Gründen wurde in den letzten Jahren der präventive Schutz des Seeschiffsverkehrs und der Hafenwirtschaft vor Terrorangriffen verbessert. Hier wurden und werden zur Sicherung der bremischen Häfen auf Basis gesetzlicher Grundlagen Risikobewertungen für die unter den Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) fallenden Hafenanlagen durchgeführt und darauf aufbauend durch Behörden und Anlagenbetreiber Gefahrenabwehrkonzepte entwickelt und umgesetzt.

Somit ist das kleinste deutsche Bundesland auch weiterhin gefordert, den ständig steigenden Anforderungen zum Schutz vor Terrorangriffen und organisierter Kriminalität an den Standorten Bremen und Bremerhaven gerecht zu werden.

Bremen ist über die Senatorin für Wissenschaft und Häfen an nationalen und internationalen Forschungsvorhaben u.a. zur Stärkung der Sicherheit in den Häfen beteiligt.

Die verschiedenen Systeme sorgen, verbunden mit künstlicher Intelligenz (KI), für optimierte Lagebilder. Bremen arbeitet hier eng mit den verschiedenen Forschungsinstituten und -einrichtungen, wie BIBA, Fraunhofer, DLR, DFKI und ISL zusammen. Neben dem bereits abgeschlossenen Projekt LOMA ((L)agebild(o)ptimierung für (M)aritime (A)wareness) sorgen die Ergebnisse im Projekt SecProPort (Skalierbare Sicherheitsarchitekturen für die Geschäftsprozesse in deutschen Häfen), für eine Erhöhung der Sicherheit in den Häfen. Hiermit konnte eine Resilienz-Rahmenstruktur bzw. -Ordnungsrahmen geschaffen werden, der den IT-Kommunikationsverbund Hafen vor Cyberangriffen schützen soll.

## 6.4 Cybersicherheit

Im Auftrag der Senatorin für Wissenschaft und Häfen (SWH) wurde im Zeitraum 2020/21 ein umfassendes Lagebild zur Cybersicherheit in den bremischen Häfen erstellt. Zur Erreichung der Ziele

- 1) Auskunftsfähigkeit über das tatsächliche Cybersicherheits-Niveau,
- 2) Erarbeitung von Maßnahmenempfehlungen und
- 3) Ermittlung der Kooperationsbereitschaft

wurden die ISPS-Unternehmen und der wesentliche IT-Serviceprovider (Anbieter von IT-Dienstleistungen) der bremischen Häfen mittels standardisierter Experteninterviews befragt. Die Ergebnisse wurden gemeinsam mit dem Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt e.V. in zwei etablierte Cybersicherheit-Reifegradmodelle überführt. Neben der Auswertung der Ergebnisse wurden die Resultate in den Gesamtkontext der Bedrohungs- und Risikolage eingeordnet. Auf dieser Basis wurden Schlüsse hinsichtlich erforderlicher Maßnahmen gezogen, um auch zukünftig die Cybersicherheit und Cyberresilienz der bremischen Häfen zuverlässig gewährleisten zu können.



Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass in einzelnen Teilgebieten ein akzeptables Niveau erreicht wird. In den Feldern Informationsaustausch und Kommunikation, Reaktion auf Cybervorfälle und Notfallmanagement sowie dem umfassenden Cybersicherheitsprogramm bzw. Compliance bestehen noch erhebliche Verbesserungspotenziale bei der überwiegenden Mehrheit der Unternehmen.

In einigen Feldern, z.B. bei der Nutzung von Überwachungs-/ Erkennungstechnologien oder der Sicherstellung kritischer Dienste, zeigen sich die Unterschiede zwischen gut und weniger gut aufgestellten Unternehmen besonders deutlich. Dieses inhomogene Niveau der Cybersicherheit birgt aufgrund der Verkettungen und Abhängigkeiten im Hafen ein erhebliches Risiko, selbst für die potenziell gut aufgestellten Unternehmen.

Deshalb ist eine strukturierte Offensive erforderlich, um ein Bewusstsein für die Notwendigkeit von Cybersicherheitsmaßnahmen zu schaffen und auf diese Weise eine nachhaltige und substantielle Steigerung der Cybersicherheit zu erreichen.

Auf Basis der Ergebnisse, welche auch die Kooperationsbereitschaft der Unternehmen berücksichtigt, wurden Maßnahmenempfehlungen erarbeitet. Primäres Ziel ist es, in den ad-hoc Maßnahmen bereits erste Schritte zu einem ganzheitlichen Cybersicherheitskonzept zu berücksichtigen. Der Fokus soll auf pragmatischen und innerhalb eines Jahres umsetzbaren Maßnahmen liegen. Die Erfahrungen, die die Senatorin für Wissenschaft und Häfen und bremenports bei der Etablierung der kooperativen Maßnahmen, sowie die Unternehmen und Einrichtungen im Hafen bei der Umsetzung dieser Erstmaßnahmen sammeln, können bei darauffolgenden, komplexeren Maßnahmen und Fragestellungen aufgegriffen und als Ausgangsbasis genutzt werden.

Auch wenn eine konkrete Zeit- und Ressourcen-Aufwandsschätzung für die langfristigen Maßnahmen, die u.a. eine Zertifizierung des eingeführten Informationssicherheitsmanagementsystems (DIN EN ISO 27001:2017) vorsieht, zum aktuellen Zeitpunkt nicht vollständig möglich ist, wurde eine Machbarkeitsabschätzung für die ad-hoc-Maßnahmen vorgenommen.

## 6.5 Hafengebühren

Um die bremischen Häfen wettbewerbsfähig und technisch auf dem neuesten Stand zu halten, muss kontinuierlich in ihre Instandhaltung, Unterhaltung und den bedarfsgerechten Ausbau investiert werden. Dazu leisten die öffentlichen Abgaben, die für die Nutzung des Hafens erhoben werden, einen wichtigen Beitrag.

Die rechtlichen Grundlagen sind in der Bremischen Hafengebührenordnung festgelegt. Sie wird in regelmäßigen Abständen von Seiten der Senatorin für Wissenschaft und Häfen bewertet und jährlich bedarfsgerecht angepasst. Jedes Schiff, das in den bremischen Häfen Güter umschlägt, muss diese Gebühren entrichten. Die Berechnung richtet sich nach der Schiffsgröße, d.h. nach der so genannten Bruttoreaumzahl (BRZ), einem variablen Grundbetrag, dem jeweiligen Schiffstyp sowie dem Fahrtgebiet.<sup>166</sup>

bremenports ist beauftragt, die Hafengebühren zu erheben und einzuziehen. Das Team Hafengebühren sorgt dafür, dass die Schiffe in den bremischen Häfen reibungslos abgerechnet und Rechnungen zeitnah erstellt werden.<sup>167</sup>

Das Land Bremen wird auch in der Zukunft intensiv in seine Häfen investieren. Allein in den Jahren 2022 und 2023 sind hierfür Investitionen in Höhe von rd. 56 Millionen Euro und Unterhaltungsmittel in Höhe von rd. 58 Millionen Euro vorgesehen. Insgesamt müssen in den kommenden zehn Jahren

sogar mehr als eine halbe Milliarde Euro für die Infrastruktur der bremischen Häfen bereitgestellt werden.<sup>168</sup>

Hafenentgelte sind nach den Vorgaben der EU stets marktgemessen und transparent zu gestalten. Die letzte Gebührenerhöhung erfolgte zum Jahresbeginn 2019 um rund 2 Prozent. In den Jahren 2020/2021 hatte Bremen u.a. aufgrund der Folgen der Pandemie auf eine Erhöhung verzichtet. Zum Jahresbeginn 2022 erfolgte eine Anpassung um durchschnittlich 2 Prozent.

Um den Anforderungen an den Klimaschutz und der Nachhaltigkeit Rechnung zu tragen, wurde bereits Anfang 2021 die Hafengebührenordnung für die Binnenschifffahrt um eine Gebührenpauschale zur Abrechnung der Landstromanlagen in Bremen und Bremerhaven erweitert. Für die Binnenschiffer bedeutet dies eine wesentliche Vereinfachung der Abrechnung der Nutzung der Stromversorgung an den Liegeplätzen. Auf Wunsch erhalten Binnen- und Seeschiffe die Rechnung digital, ein zusätzlicher Schritt bei der Erhöhung des Grads der Digitalisierung.<sup>169</sup>

Die Abfallentsorgung von Schiffen in den bremischen Häfen wurde zum Jahresbeginn 2021 neu vergeben. Die gebührenrechtlichen Regelungen finden sich in der Hafengebührenordnung wobei auch hier grundsätzlich das Kostendeckungsprinzip gilt.

166 Bremische Hafengebührenordnung (HGebO) vom 15. März 2006 (Brem.GBl. 2006, S. 135, 157, 363), zuletzt mehrfach geändert, §6 neu gefasst durch Verordnung vom 24. November 2021 (Brem.GBl. S. 742), [https://www.transparenz.bremen.de/metainformationen/bremische-hafengebuehrenordnung-hgebv-vom-15-maerz-2006-175406?asl=bremen203\\_tpgesetz.c.55340.de&template=20\\_gp\\_ifg\\_meta\\_detail\\_d#jlr-HFGebOBR2006V29P8](https://www.transparenz.bremen.de/metainformationen/bremische-hafengebuehrenordnung-hgebv-vom-15-maerz-2006-175406?asl=bremen203_tpgesetz.c.55340.de&template=20_gp_ifg_meta_detail_d#jlr-HFGebOBR2006V29P8)

167 <https://bremenports.de/unternehmen/kompetenzen/kaufmaennische-angelegenheiten/hafengebuehren/>, abgerufen am 03.02.2022

168 <https://www.senatspressestelle.bremen.de/pressemitteilungen/manmuitaufgabe-infrastruktur-massive-investitionen-in-die-wettbewerbsfaehigkeit-unserer-haefen-402873?asl=bremen146.c.25714.de>, abgerufen am 06.09.2022

169 Im vergangenen Jahr 2021 wurden gemäß Aussage des Teams Hafengebühren der bremenports bereits 76% aller Rechnungen digital erstellt.

## 6.6 Schiffsabwasser

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) sowie die Senatorin für Wissenschaft und Häfen (SWH) haben in Absprache mit dem Hansestadt Bremischen Hafenamt und der Wasserschutzpolizei Bremen verbindliche Regelungen zum Umgang mit Schiffsabwässern getroffen.

In der Schifffahrt fallen unterschiedliche Arten von Abwässern wie Ballastwasser, Abwasser aus Abgasreinigungsanlagen und häusliches Abwasser mit Fäkalwasser an. Im Februar 2019 wurde dazu vom Umweltbundesamt ein Gutachten zu rechtlichen Vorgaben zum Umgang mit Schiffsabwasser veröffentlicht. Es wurde deutlich, dass der Umgang mit diesen Abwässern durch die Überlagerung und das Zusammenspiel verschiedener Rechtsebenen (See- und Umweltvölkerrecht, europäisches Unionsrecht, nationales Recht) sowie durch die unterschiedliche Handhabung auf internationaler und nationaler Ebene und die spezifischen Randbedingungen (z.B. geographische Lage, Schwerpunkt der Verkehre) der Häfen gekennzeichnet ist. Gerade im Hinblick auf die Bedürfnisse von Umsetzungs- und Vollzugspraxis führt dies zu Rechtsunsicherheit und Unklarheiten bei den Betroffenen.<sup>170</sup> Auch ist bisher noch keine bundesländerübergreifende Vorgehensweise für den Vollzug eingeführt worden.

Um die Arbeit der betroffenen Institutionen zu unterstützen, wurde zwischen den zuständigen Ressorts im Land Bremen unter Einbindung des Hansestadt Bremischen Hafenamtes (HBH) und der Wasserschutzpolizei auf Grundlage der Hafenanordnung<sup>171</sup> ein Merkblatt zum Umgang mit Schiffsabwässern abgestimmt und veröffentlicht. Diese Anforderungen richten sich insbesondere an Reedereien und Schiffsführende und sollen auch auf Seiten der Häfen und Behörden für Klarheit bei den Anforderungen sorgen.<sup>172</sup>

Für Bremen sind die jeweiligen Rechtsvorschriften für a) die Seeschifffahrt und b) die Binnenschifffahrt relevant. Für beide Rechtsbereiche sind

unterschiedliche Regelungen für den Umgang mit Ballastwasser, Scrubber-Abwasser und häuslichem Abwasser gültig. Einige internationale Bestimmungen können jedoch nicht direkt angewendet werden beziehungsweise ersetzen nicht die notwendige Erlaubnis für Einleitungen in Gewässer nach dem Wasserrecht. Daher war zum einen der Umgang mit biozidhaltigem Ballastwasser zu regeln. Zum anderen war für die bremischen Häfen zu klären, ob und unter welchen Voraussetzungen Scrubber-Abwässer sowie häusliche Schiffsabwässer eingeleitet werden können.<sup>173</sup>

Die bremischen Häfen sind mit der Veröffentlichung und Bekanntmachung des Merkblattes bundesweit Vorreiter und leisten auch hiermit einen Beitrag zu „greenports“ (vgl. 4.6). Zukünftig ist jedoch die Infrastruktur für die Abgabe von nicht ausreichend vorbehandelten Ballastwässern oder häuslichen Abwässern zu verbessern.

170 Rechtliche Vorgaben zum Umgang mit Schiffsabwasser: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-02-18\\_texte\\_09-2019\\_rechtsgutachten\\_schiffsabwasser\\_fin.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-02-18_texte_09-2019_rechtsgutachten_schiffsabwasser_fin.pdf); abgerufen am 24.11.2021

171 Bremische Hafenanordnung: [https://www.transparenz.bremen.de/metainformationen/bremische-hafenordnung-vom-24-april-2001-172507?asl=bremen203\\_tpgesetz.c.55340.de&template=20\\_gp\\_ifg\\_meta\\_detail\\_d](https://www.transparenz.bremen.de/metainformationen/bremische-hafenordnung-vom-24-april-2001-172507?asl=bremen203_tpgesetz.c.55340.de&template=20_gp_ifg_meta_detail_d); abgerufen am 05.04.2022

172 Zum Umgang mit Schiffsabwässern: <https://www.baumwelt.bremen.de/umwelt/wasser/meeresumweltschutz-23546>; abgerufen am 24.11.2021

173 Pressemitteilung SKUMS vom 16.11.2021: <https://www.senatspressestelle.bremen.de/pressemitteilungen/mehr-umweltschutz-in-bremischen-haefen-regelungen-zum-umgang-mit-schiffsabwaessern-veroeffentlicht-371908?asl=bremen02.c.732.de>; abgerufen am 25.01.2022

## 6.7 Chancen, Herausforderungen, Ziele

Mit Hilfe des Einsatzes neuer Technologien, wie Kamerasysteme mit KI-Bildererkennung oder dem Einsatz von Drohnen können nicht nur Schwachstellen abgebaut, sondern auch potenzielle Gefahren durch Terror oder Kriminelle frühzeitig erkannt und minimiert werden. Durch den engen Austausch mit Forschungsinstituten und -einrichtungen wird Wissen aufgebaut, welches den Standort stärkt und für einen Technologietransfer sorgt. So z.B. mit der Hochschule Bremerhaven, an der der Studiengang Safety & Security angeboten wird. Die Nähe zum Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen (DLR) mit Sitz in Bremerhaven wird sich auch in Zukunft in gemeinsamen Projekten äußern und könnte Bremerhaven als Wissenschaftsstandort weiter stärken.

- Gefahrenabwehr/Entwicklung einheitlicher nationaler und internationaler Standards

Hohe Standards gilt es, beim Umschlag von Militärgütern und Offshore-Windenergieanlagen zu erfüllen. Eine weitere Chance bietet der Umschlag von neuen Gütersegmenten, wie z.B. Raketen- und Satellitentechnik (Projektladung), die von Bremerhaven aus auf Spezialschiffe verladen wird. Die breemischen Häfen bieten optimale Standortbedingungen, u.a. durch das in der Vergangenheit gesammelte Know-how beim Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen. Weiterhin ist die Nähe zur Raumfahrtindustrie zu erwähnen, da Bremen einen herausragenden Standort in der europäischen Luft- und Raumfahrt einnimmt.

- Vermarktung der Ergebnisse aus sicherheitsrelevanten Forschungsvorhaben

Die Beteiligung an Forschungs- und Entwicklungsprojekten sowie die Nutzung deren Ergebnissen bieten die Chance einer Vermarktung z.B. durch die Datenlieferung an Dritte oder Übertragung der technischen Lösungen auf weitere Hafenstandorte.

- Nutzung des Qualitätsfaktors „sicherer Hafen“ in übergreifenden Vermarktungsstrategien

Um die die breemischen Häfen zu den sichersten Häfen in Europa zu machen, ergeben sich folgende Aufgaben und Ziele:

- Erweiterung und Ausbau der IT-Sicherheit für die Kommunikation und Prozessabwicklung in den breemischen Häfen
- Erhöhung des Grads der Digitalisierung unter Berücksichtigung aller technischer Möglichkeiten
- Forschung und Entwicklung bei sicherheitsrelevanten Projekten, um auch künftig den maritimen Wissenschaftsstandort zu fördern und auszubauen
- Mitwirkung bei der Fortentwicklung nationaler und internationaler Standards zur Gefahrenabwehr in der gesamten Lieferkette
- Realisierung erforderlicher Maßnahmen zur Gefahrenabwehr unter Wahrung der Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme (Umschlag)
- Ausbau der Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen und wirtschaftsorientierten Stakeholdern
- Realisierung erforderlicher Maßnahmen zur Gefahrenabwehr
- Nutzung des Qualitätsfaktors „Sicherer Hafen“ bei der internationalen Vermarktung der breemischen Häfen

## 6.8 Zoll

Die Fläche mit *hafenaffiner Nutzung in Bremen und Bremerhaven* beträgt rd. 31 Quadratkilometer.<sup>174</sup> Nach Angaben des Zolls fallen derzeit davon rund vier Quadratkilometer unter den Freihafenstatus. Damit ist der Bremerhavener Überseehafen deutschlandweit das größte existente Zollfreigebiet (Freihafen). Über den Freihafen werden gemäß Auskunft der Zollverwaltung primär Container mit Waren aller Art, Pkw und Früchte umgeschlagen.

Als Teil der Europäischen Union unterliegt der Freihafen Bremerhaven dem Europäischen Zollkodex. Bei einer Freizone im Sinne des Art. 166 Zollkodex (ZK) handelt es sich um Teile des

Zollgebiets der Gemeinschaft oder in diesem Zollgebiet gelegene Räumlichkeiten, die vom übrigen Zollgebiet getrennt sind und in denen Ware zeitlich unbegrenzt und unabhängig von handelspolitischen Maßnahmen gelagert werden durfte (Art. 166 lit. a ZK).

Der Freihafen in Bremerhaven wird durch einen rund 10 Kilometer langen Zollzaun vom übrigen Hafengebiet getrennt. Für die Überwachung und Warenabfertigungen stehen an drei öffentlichen Straßenübergängen (Zolltor Weddewarden, Zolltor Roter Sand und Zolltor Kaiserschleuse) Kontroll-einrichtungen der Bundesfinanzverwaltung zur Verfügung. Ergänzt werden diese durch einen einzelfallbezogenen Zollübergang für Projekt-ladungen und einem Betriebszolltor für den Auto-mobilumschlag. Die Überwachung zollrelevanter Eisenbahnübergänge und der Wasserseite erfolgt mit technischen Überwachungseinrichtungen, die regelmäßig den aktuellen technischen Anforderungen angepasst werden. So bestehen aktuell Bestrebungen, den Zollübergang für Projekt-ladungen (Zolltor 6) den aktuellen Gegebenheiten anzupassen.

## 6.9 Lebensmittelüberwachungs-, Tierschutz- und Veterinärdienst

Der Lebensmittelüberwachungs-, Tierschutz- und Veterinärdienst des Landes Bremen (LMTVet) wurde 2000 als Landesamt mit der Zielrichtung der Verbesserung und Vervollständigung des Verbraucherschutzes aus diversen Ämtern und Fachbereichen (Lebensmittelüberwachung, Tierschutz, Tierseuchenbekämpfung, Fleischhygiene, Grenzkontrollstellen) zusammengelegt. Hinzu kamen in späteren Jahren der Pflanzenschutzdienst und zuletzt der Hafenärztliche Dienst. Dadurch ist der LMTVet zu einer in Deutschland einmaligen Organisationseinheit gewachsen, die die Gesundheit von Mensch, Tier und Pflanze ganzheitlich im Auge behält.

Mit der Abschaffung der Veterinärkontrollen an den Binnengrenzen und der Schaffung des europäischen Binnenmarktes 1993 wurden die Kontrollen von Tieren und tierischen Erzeugnissen an die EU-Außengrenzen verlegt. Zu diesem Zweck erfolgte dort die Einrichtung von Grenzkontrollstellen. Die Zollstellen stellen dabei im Rahmen der Überwachung des Warenverkehrs sicher, dass keine Waren tierischer Herkunft ohne die erforderlichen Prüfungen der Grenzveterinäre in die EU gelangen. Die veterinärrechtliche Abfertigung findet grundsätzlich vor der zollamtlichen Behandlung statt. Es werden die Bereiche public health und animal health überprüft, d.h. es finden Überprüfungen im Rahmen der Tierseuchenbekämpfung, der Lebensmittelüberwachung und der tierschutzrechtlichen Überwachung statt.

Der Pflanzenschutzdienst besteht aus dem allgemeinen Pflanzenschutz und der Pflanzengesundheitskontrolle. Der allgemeine Pflanzenschutz berät bei auftretenden Fällen von Pflanzenerkrankungen, die im öffentlichen Interesse stehen. Die Pflanzengesundheitskontrolle hat die Aufgabe, die Einschleppung und Verbreitung von Krankheiten und Schaderregern zu verhindern, die für die heimische Pflanzenwelt eine Gefahr darstellen.

Der Hafenärztliche Dienst besteht aus dem eigentlichen Hafenärztlichen Dienst sowie der Reise- und Tropenmedizin. Der Hafenärztliche Dienst ist für die Durchführung der hoheitlichen Aufgaben im Rahmen des öffentlichen Gesundheitsschutzes im Bereich der Häfen des Landes Bremen zuständig. Neben umfangreichen Überwachungsaufgaben werden auch Reisemedizinische Beratungen, Reiseimpfungen und Gelbfieberimpfungen durchgeführt. Der hafenärztliche Dienst ist erste Anlaufstelle für alle gesundheitlichen Fragen, die auf See- und Binnenschiffen auftreten, sowohl für Seeleute und Passagiere, als auch für Reeder und Schiffsagenten.<sup>175</sup>

<sup>174</sup> Hafenspiegel breemische Häfen 2020, Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen und bremenports GmbH & Co. KG, Bremen, Bremerhaven, 2021

<sup>175</sup> <https://www.lmtvet.bremen.de/>, abgerufen am 18.02.2022

2035

# HAFEN ENTWICKLUNGS KONZEPT → 2035

---

## HAFENPOLITIK UND HAFENFINANZIERUNG

- 112** 7.1 Europäische Hafenpolitik
- 118** 7.2 Bundeshafenpolitik
- 120** 7.3 Hafenfinanzierung

HEK2035

→7

# HAFENPOLITIK UND HAFENFINANZIERUNG

Das Recht und die Pflicht der Länder, die Angelegenheiten ihrer Häfen in Eigenregie zu erledigen, sind im Grundgesetz (Artikel 74ff GG) verankert. Der Bund wiederum ist zuständig für Ausbau und Erhalt des Zugangs zu den Hafenstandorten – also für die seewärtigen Zufahrten und die land- und wasserseitigen Verbindungen ins Hinterland. Seit rund 20 Jahren wächst der Einfluss der Europäischen Union (EU) auf die Landeshafenpolitik stetig, wobei insbesondere die Vorgaben zur Hafenregulierung für die bremischen Häfen zunehmend an Relevanz gewinnen.

## →7.1 Europäische Hafenspolitik

### 7.1.1 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V; engl. Trans-European Transport Network (TEN-T)) ist ein Teilnetz der transeuropäischen Netze (TEN; engl. Trans-European Networks (TEN)). Zu diesen zählen neben den Verkehrsnetzen der Mitgliedsstaaten auch deren Netzwerke der Telekommunikation oder der Energieversorgung.

Grundsätzliches Ziel des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums, der effizient und nachhaltig ist und ein integratives Wachstum fördert. In diesem Verkehrsnetz sollen Engpässe beseitigt, die Infrastruktur modernisiert, grenzüberschreitende Verkehre flüssiger gestaltet und die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern (Intermodalität) verbessert werden. Hierzu umfasst das transeuropäische Verkehrsnetz Straßen-, Eisenbahn- und Binnenwasserstraßen, See- und Binnenhäfen, Flughäfen und Umschlagterminals.

Das TEN-Netz ist zweistufig aufgebaut und besteht aus einem Gesamtnetz und einem Kernnetz, das die strategisch wichtigsten Knoten und Verbindungen beinhaltet. Die Häfen Bremen und Bremerhaven sind Kernnetz-Häfen im Europäischen TEN-Kernnetz und Teil der TEN Korridore Northsea-Baltic, Scandinavian Mediterranean und Orient-East-Mediterranean, weiterhin ist Bremen ein „urban node“ im Kernnetz.

Anfang 2021 wurde beschlossen, die Verordnung für das transeuropäische Verkehrsnetz zu überarbeiten, um seine Gestaltung an die verschärften Klimaschutzziele der Europäischen Union anzupassen. Fokus der Anpassungen ist der Bahnverkehr bzw. der weitere Ausbau intermodaler Kapazitäten, die den Bahnverkehr und das Binnenschiff im Hauptlauf nutzen. Auch sollen Tank- und Lademöglichkeiten für alternative Kraftstoffe terminalnah vorgehalten werden.

Die EU bietet zudem ein auf die Transeuropäischen Netzwerke ausgerichtetes Finanzierungs- und Förderungsinstrument – die Connecting Europe Facility (CEF).<sup>176</sup> Grundsätzliches Ziel des Instrumentes ist, einen Teil des erheblichen Investitionsbedarfs, den der Ausbau der transeuropäischen Netze dargestellt, zu kompensieren bzw. weitere Anreize für den Netzausbau zu schaffen.

Ein Vorhaben muss, um durch die CEF gefördert werden zu können, bestimmte Kriterien erfüllen. Dazu zählen u.a. ein Mehrwert für die Union, wie die Stärkung der Kohäsion oder die Steigerung der Netzeffizienz, die Erhöhung ihrer Nachhaltigkeit oder die Realisierung von Vorteilen für die Netznutzer. Auch muss ein Vorhaben festgelegte technische Standards erfüllen.

Auch die bremischen Häfen haben in den vergangenen Jahren erfolgreich CEF-Mittel für die Realisierung von Verkehrsnetz-Projekten beantragen und nutzen können. Ein Beispiel ist der Neubau der achtgleisigen Vorstellgruppe im Bereich des Bahnhofs Insumer Deich.<sup>177</sup>

### 7.1.2 Green Deal

Ende 2019 veröffentlichte die Europäische Kommission den Green Deal, ein umfassendes, sich inhaltlich ergänzendes und aufeinander aufbauendes Paket von Gesetzgebungsvorschlägen.<sup>178</sup> Grundlegendes Ziel der Vorschläge ist es, den europäischen Wirtschaftsraum bis zum Jahr 2050 vollständig klimaneutral auszugestalten. Als wesentliche Inhalte zur Erreichung dieser Zielsetzung sind u.a. genannt:<sup>179</sup>

- Erstellung einer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität
- Erstellung einer Strategie zur Integration des Energiesystems
- Erstellung einer Wasserstoffstrategie
- Überprüfung der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz sowie mehrerer Richtlinien wie die Energiesteuerrichtlinie, die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie die Richtlinie für den Kombinierten Verkehr

Mit dem Mitte 2021 beschlossenen Europäischen Klimagesetz wurde die Selbstverpflichtung der EU zur Klimaneutralität bereits in bindendes Recht umgesetzt. Darüber hinaus sind mehrere Strategie-papiere sowie Vorschläge zu Maßnahmenpaketen veröffentlicht worden:

<sup>176</sup> Die Europäische Kommission, Innovation and Networks Executive Agency: „Connecting Europe Facility“, <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>, abgerufen am 22.09.2021

<sup>177</sup> Im Zeitraum von Ende 2014 bis Ende 2017 wurde die Vorstellgruppe der Bremischen Hafeneisenbahn im Bereich des Bahnhofs Insumer Deich in Bremerhaven von acht auf sechzehn Gleise erweitert. Die acht zugangen und elektrifizierten Gleise sind ein wesentlicher Kapazitätsgewinn für die Schieneninfrastruktur des Hafens und bedeutend für deren Leistungsfähigkeit.

<sup>178</sup> Die Europäische Kommission: „Europäischer Grüner Deal: Kommission schlägt Neuausrichtung von Wirtschaft und Gesellschaft in der EU vor, um Klimaziele zu erreichen“, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_21_3541), abgerufen am 02.08.2021

<sup>179</sup> Die Europäische Kommission: „Europäischer Grüner Deal, Erster klimaneutraler Kontinent werden“, [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_de#thematicareas](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de#thematicareas), abgerufen am 02.08.2021

### 7.1.3 EU-Wasserstoff-Strategie

Im Sommer 2020 beschloss die Europäische Kommission die Wasserstoff-Strategie.<sup>180</sup> Sie betont, dass Wasserstoff ein zentraler Baustein in der Erreichung der europäischen Klimaschutzziele ist und u. a. dazu genutzt werden kann, Industrie und Verkehr zu dekarbonisieren. So soll Wasserstoff insbesondere in den Sektoren eingesetzt werden, die sich nicht für die Elektrifizierung eignen (z. B. die Antriebe großer Seeschiffe) und als Energiespeicher dienen, um variable Versorgungen durch erneuerbare Energieträger auszugleichen. Als Handlungsfelder weist das Strategiepapier

- Förderung des Hochlaufs von Wertschöpfungsketten für erneuerbaren Wasserstoff
- Steuerung des Preiswettbewerbs zwischen Wasserstoff bzw. wasserstoffbasierten Energieträgern und fossilen Brennstoffen und
- Ausbau von Elektrolyse-Kapazitäten aus. Die Nationale Wasserstoffstrategie der Bundesregierung vom Juni 2020 baut hierauf auf.

### 7.1.4 Strategien zur Integration des Energiesystems

Ebenfalls im Sommer 2020 wurde die Strategie zur Integration des Energiesystems beschlossen.<sup>181</sup> Ihr Ansatz ist es, verschiedene Energieträger, Energie-Infrastrukturen und Verbraucher im systemischen Kontext zu optimieren, indem sie effizienter und intensiver vernetzt werden. Hierzu sollen

- das Energiesystem stärker kreislauforientiert gestaltet werden: Durch die überwiegende Nutzung lokaler Energiequellen wird eine hohe Energieeffizienz angestrebt
- die Endverbrauchssektoren direkt elektrifiziert werden, da Strom die Energieform mit dem aktuell höchsten regenerativen Anteil ist
- in den Sektoren, in denen eine direkte Elektrifizierung nicht möglich erscheint, andere CO<sub>2</sub>-neutrale Energieträger eingesetzt werden. Hier wird u. a. ein direkter Zusammenhang zur vorgenannten Wasserstoffstrategie hergestellt

### 7.1.5 Verkehrsstrategie für nachhaltige und intelligente Mobilität

Im Dezember 2020 folgte die Verkehrsstrategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Kommission.<sup>182</sup> Sie konkretisiert die Ziele des Green Deals für den Verkehrssektor, die gemäß des Papiers in der ökologischen Ausgestaltung und digitalen Vernetzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes liegen. Hierzu definiert die Kommission mehrere Handlungsfelder, von denen zwei besondere Relevanz für die Häfen haben:

- Klimaschutz: Die Dekarbonisierung des Verkehrssystems soll wirksamer und schneller als bisher erfolgen. Für den Güterverkehr bedeutet dies eine weitere Verlagerung von Fracht von der Straße auf Binnenschiff und Eisenbahn
- Digitalisierung: Die zunehmende Digitalisierung der vorgenannten Verkehrsträger soll die Verlagerung unterstützen und einen möglichst barrierefreien multimodalen Transport (kombinierter Ladungsverkehr, siehe folgend) fördern.

<sup>180</sup> Die Europäische Kommission: „Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions, a hydrogen strategy for a climate-neutral Europe“, Brüssel, 2020.

<sup>181</sup> Die Europäische Kommission: „Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Förderung einer klimaneutralen Wirtschaft, Eine EU-Strategie zur Integration des Energiesystems“, Brüssel, 2020.

<sup>182</sup> Die Europäische Kommission: „Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions Sustainable and smart mobility strategy – Putting european transport on track for the future“, Brüssel, 2020.

<sup>183</sup> Die Europäische Kommission: „Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, „Fit for 55“, auf dem Weg zur Klimaneutralität – Umsetzung des EU-Klimaziels für 2030“, Brüssel, 2021.

<sup>184</sup> Deutsche Verkehrs-Zeitung: „EU-Kommission setzt auf Emissionshandel und Regulierung“, 16. Juli 2021.

<sup>185</sup> Das Europäisches Parlament: „FUEL EU MARITIME - GREEN EUROPEAN MARITIME SPACE“, <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-Fuel-eu-maritime>, abgerufen am 16.08.2021.

### 7.1.6 Maßnahmenpaket „Fit for 55“

Ein Zwischenziel des Green Deals ist es, bis zum Jahr 2030 die CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU gegenüber dem Jahr 1990 um 55 Prozent zu senken. Hierzu hat das Europäische Parlament den Mitgliedsstaaten ein Paket aus Gesetzesvorschlägen unter dem Namen „Fit for 55“ vorgelegt, welches zzt. diskutiert wird.<sup>183</sup> Die Zustimmung der Mitgliedsstaaten steht noch aus.

Signifikant für die Häfen bzw. die Seeschifffahrt ist vor allem die angedachte Verschärfung und Ausweitung des Emissionshandels. So ist vorgesehen, die Anzahl der CO<sub>2</sub>-Zertifikate schneller als ursprünglich vorgesehen zu reduzieren und zudem das EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS von engl. European Union Emissions Trading System) ab 2023 auf den Seeschiffsverkehr auszuweiten, der bisher nicht in den Zertifikatshandel eingebunden war. Ein ab 2026 geplanter zweiter Handel mit Ausstoßgutschriften, der u. a. den Verkehrsbereich betreffen soll, würde den Preis fossiler Kraftstoffe zudem verteuern.

Bedeutend für den Straßen- sowie den Schiffsverkehr ist der im Paket enthaltene Verordnungsentwurf zum Ausbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR). Zielsetzung der AFIR ist es, eine EU-weite, flächendeckende und öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur (Stromversorgung) und Tankinfrastruktur für alternative Kraftstoffe (Erdgas, Wasserstoff sowie Wasserstoffderivate) zu schaffen. Erfasst werden im Verordnungsentwurf sowohl private PKW als auch Nutzfahrzeuge sowie Binnen- und Seeschiffe.

Der Verordnungsentwurf enthält zeitlich gestaffelte Ausbauzielsetzungen von Lade- und Tankinfrastrukturen bis 2050 sowie Bestimmungen zur EU-weiten Vereinheitlichung betreffender technischer Standards und zur Gewährleistung der Benutzerfreundlichkeit der Infrastruktur. Fokussiert wird bis zum Jahr 2030 der Ausbau dieser Infrastrukturen entlang des TEN-V-Kernetzes einschließlich der Versorgung multimodaler Umschlagsplätze, z. B. Häfen. Mit dem Verordnungsentwurf soll sichergestellt werden, dass der

Einsatz von Fahrzeugen und Schiffen mit alternativen Antriebs- oder Verbrennungssystemen zukünftig keinen Beeinträchtigungen mehr unterliegt.

### 7.1.7 Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel/Verkehrsträger

Es ist absehbar, dass die umfangreichen Strategien und Maßnahmenpakete der EU erhebliche Auswirkungen auf die bremischen Häfen bzw. die einzelnen im Hafen aktiven Verkehrsträger/Verkehrsmittel haben werden. Der Einfluss kann dabei zur Förderung oder zur Hinderung eines Verkehrsträgers/Verkehrsmittels führen und unmittelbar oder mittelbar erfolgen.

#### Seeschifffahrt

Von besonderer Relevanz für die Seeschifffahrt in den Mitgliedsstaaten ist ihre geplante Integration in den Emissionshandel. Angedacht ist, dass Seeschiffe ab 2023 für 20 Prozent ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen Zertifikate erwerben müssen; 2025 sollen bereits 70 Prozent des Ausstoßes gedeckt sein, während ab 2026 sämtliche CO<sub>2</sub>-Emissionen über den Zertifikatshandel kompensiert werden sollen. Dies betrifft CO<sub>2</sub>-Emissionen, die auf Fahrten innerhalb der EU sowie in europäischen Häfen entstehen. Der Ausstoß auf Verkehren zwischen der EU und Drittländern soll zu 50 Prozent in den Zertifikatshandel eingebunden werden.<sup>184</sup>

Der Green Deal sieht darüber hinaus eine Verpflichtung der Betreiber vor, die CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Flotten insgesamt zu reduzieren. Dies soll durch eine Verminderung des Treibhausgasgehalts ihrer eingesetzten Kraftstoffe bzw. den Einsatz neuer Antriebstechnologien erfolgen. Vorgesehen ist, dass die Treibhausgasintensität der Flotten bis 2030 um 6 Prozent, bis 2035 um 13 Prozent und bis 2050 stufenweise um 75 Prozent abnimmt. Eingeschlossen sind alle Schiffe über 5.000 Bruttoreaumzahl, betrachtet werden die Emissionen des bereits für den Zertifikatshandel dargestellten Fahrtbilds.<sup>185</sup>



Auch die im Green Deal verankerte Überprüfung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe hat unmittelbare Auswirkungen auf das Seeschiff: Angestrebt wird eine Verpflichtung sowohl zum Angebot als auch zur Abnahme von Landstrom, die in der Richtlinie von 2014 bisher nicht enthalten ist.<sup>186</sup> Die Verpflichtung soll ab 2030 für alle Container- und Passagierschiffe gelten, die länger als zwei Stunden in europäischen Seehäfen liegen.

### Straßengüterverkehr

Auch der Straßengüterverkehr ist von den dargestellten Beschlüssen und Vorgaben der Europäischen Union unmittelbar betroffen. Der Fokus liegt dabei in einer Verteuerung fossiler Kraftstoffe bei zeitgleichem Ausbau der Ladeinfrastruktur für elektrische Antriebe.

In der Überarbeitung ihrer Energiesteuerrichtlinie von 2003 (Richtlinie zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom<sup>187</sup>) strebt die Europäische Kommission eine Veränderung des Besteuerungsgrundsatzes an, indem sie nicht wie bisher das Kraftstoffvolumen, sondern den Energiegehalt eines Kraftstoffes als maßgebliches Merkmal für die Steuerhöhe festlegt. Die Steuern auf fossile Kraftstoffe würden folglich steigen bzw. die Wettbewerbsfähigkeit alternativer Kraftstoffe mittelbar zunehmen. Die angedachte schnellere Verknappung der Zertifikate für CO<sub>2</sub>-Emissionen

würde den Preis fossiler Kraftstoffe ebenso weiter steigern wie der geplante zusätzliche Handel mit Ausstoßgutschriften.

Zugleich soll die Nutzbarkeit elektrischer Antriebe und alternativer Kraftstoffe auch im Straßengüterverkehr durch den Ausbau von Lade- bzw. Tankstellen verbessert werden.

### Kombinierter Ladungsverkehr (KLV)

Der kombinierte Ladungsverkehr (KLV) profitiert mittelbar von den Zielvorgaben der EU, indem er aufgrund der Förderung der im Hauptlauf genutzten Verkehrsträger Binnenwasserstraße und Schiene (siehe folgend) gestärkt wird. Eine Förderung des KLV bzw. des Binnenschiffs und der Eisenbahn ist in der Verkehrsstrategie für nachhaltige und intelligente Mobilität verankert und soll in der Überarbeitung der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz sowie die Änderung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr von 1992 weiter ausgestaltet werden. Darüber hinaus ist ein Verlagerungseffekt aus dem Straßengüterverkehr in den KLV zu erwarten, der sich aus den dargestellten, den Straßengüterverkehr betreffenden, Regelungen ergibt.

### Binnenschiff

Die Europäische Kommission betont, dass dem Binnenschiff bei der Dekarbonisierung der Verkehrssysteme eine zentrale Rolle zukommt. Die von ihm benötigte Infra- und Suprastruktur soll daher ausgebaut, Systeme vereinheitlicht und Frachtverlagerung gefördert werden.

So soll die Förderung der Binnenschifffahrt in der Überarbeitung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr fokussiert werden. Äquivalent zur Seeschifffahrt soll zudem zukünftig jeder EU-Binnenhafen eine Landstromversorgung der Schiffe sicherstellen müssen.<sup>188</sup> Im Änderungsvorschlag zur TEN-V-Verordnung würde durch den Ausbau und die Förderung intermodaler Umschlagsterminals das Binnenschiff als Verkehrsmittel im Hauptlauf gefördert.

Die europäische Binnenschifffahrt profitiert zudem von dem Aktionsplan „Naiades III“, in dem die Europäische Kommission 2021 ihre Ziele zusammengefasst und Maßnahmen zu deren Erreichung konkretisiert hat. Beinhaltet sind u.a. die Förderung von Schiffen, die alternative Kraftstoffe oder Antriebssysteme nutzen, der vermehrte Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für diese oder der Bau von Umschlagsterminals zur Förderung der Integration und der Frachtmengen des Binnenschiffs im kombinierten Ladungsverkehr. Zudem sollen die wesentlichen technischen Vorschriften harmonisiert werden, um Hindernisse in der Nutzbarkeit des Binnenschiffs für Verlader zu reduzieren. Ein Beispiel hierfür ist die vorgesehene Überarbeitung der Vorgaben für das River Information Services-System (RIS).<sup>189</sup>

### Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr unterliegt bereits seit dem Jahr 2001 den Harmonisierungsbestrebungen der EU. Mittlerweile besteht ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum, in dem grundsätzlich jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) seine Züge auf jedem Eisenbahnnetz eines Mitgliedsstaates einsetzen darf.<sup>190</sup>

Ein Meilenstein in der Erreichung dieses EU-weiten freien Marktzugangs ist die 2010 erlassene Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.<sup>191</sup> Sie ist Grundlage für die Errichtung der Europäischen Güterverkehrskorridore (SGV-Korridore; engl. Rail Freight Corridors (RFCs)). Hierzu zählen elf wesentliche Eisenbahnstrecken durch Europa, die zwei oder mehr Terminals miteinander verbinden oder an andere Güterverkehrsstrecken außerhalb der EU anschließen. Deutschland ist in sechs der Korridore integriert, zwei von ihnen binden die bremischen Häfen an (North Sea–Baltic und Orient/East–Med).<sup>192</sup> Mit der Festlegung der Güterverkehrskorridore verfolgt die EU das Ziel, das Frachtvolumen des innereuropäischen Schienengüterverkehrs sowie

seine Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Zum einen wird der Ausbau der Korridore gefördert, zum anderen werden betriebliche Prozesse EU-weit vereinheitlicht, um Verladern ganzheitliche innereuropäische Bahnverkehre anbieten zu können. Das Angebot grenzübergreifender Trassen, die Vereinheitlichung technischer Vorschriften und die Errichtung eines Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ER-TMS) gehören zu diesem Maßnahmenpaket.

Auch in ihrem Green Deal betont die Kommission die Zielsetzung einer weiteren Steigerung des Eisenbahngüterverkehrs. Mit dem hier verankerten Ausbau intermodaler Kapazitäten bei paralleler Vereinfachung eisenbahnbetrieblicher Abläufe und Ausweitung der Korridore, ist die Eisenbahn das Verkehrsmittel, das am stärksten von der Überarbeitung profitieren würde. Es ist zudem zu erwarten, dass auch die Überarbeitung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr genutzt werden wird, um die Position des Schienengüterverkehrs im intermodalen Transport weiter auszubauen, zumal die EU-Verkehrsminister 2020 in einer gemeinsamen Erklärung betonten, dass die Digitalisierung der Infrastrukturnetze, des Managements und der Kapazitätszuweisung Schwerpunkte der zukünftigen Entwicklung werden sollen.<sup>193</sup>

186 Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union: „RICHTLINIE 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“, Amtsblatt der Europäischen Union, L 307, 28. Oktober 2014.

187 Der Rat der Europäischen Union: „RICHTLINIE 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom“, Amtsblatt der Europäischen Union, L 283/51, 31.10.2003.

188 Die Europäische Union: „Inland waterways. Future-proofing European inland waterway transport - NAIADES III action plan“, [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2021-06-24-naiades-iii-action-plan\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2021-06-24-naiades-iii-action-plan_en), abgerufen 18.08.2021.

189 Die Europäische Kommission: „Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions. NAIADES III: Boosting future-proof European inland waterway transport“, Brüssel, 2021.

190 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Europäische Eisenbahnpolitik“, <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Schiene/Europaeische-Eisenbahnpolitik/europaeische-eisenbahnpolitik.html>, abgerufen am 18.08.2021.

191 Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union: „VERORDNUNG (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“, Amtsblatt der Europäischen Union, L 276/22, 20.10.2010.

192 DB Netz AG: „Europäisches Korridor Management. Von der VO 913/2010 zur Inbetriebnahme der europäischen Schienengüterverkehrskorridore (SGV-Korridore)“, Frankfurt am Main, 2020.

193 Die Verkehrsminister der EU-Mitgliedsstaaten: „MINISTERERKLÄRUNG. Schienengüterverkehrskorridore: Die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Europa, Ministerkonferenz „Innovativer Schienenverkehr - vernetzt, nachhaltig, digital“, Berlin, 2020.

## → 7.2 Bundeshafenpolitik

### 7.2.1 Bundesverkehrswegeplan und Ausbaugesetze

Ein Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist die Gesamtstrategie des Bundes zum Erhalt und zum Ausbau der Bundesinfrastrukturen und wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aufgestellt. Er stellt einen nach Verkehrsträgern getrennten Planungs- und Finanzierungsrahmen dar, der im weiteren Gesetzgebungsprozess in konkrete Maßnahmen ausgestaltet wird (siehe folgend). Ein BVWP hat einen durchschnittlichen Horizont von 10 bis 15 Jahren bzw. gilt bis zur Veröffentlichung einer aktuelleren Version; der aktuelle BVWP von 2015 sieht einen Realisierungszeitraum bis 2030 vor.

Der Fokus des aktuellen BVWP<sup>194</sup> liegt auf dem Erhalt und Ausbau der Hauptachsen, Knotenpunkte und Engstellen der Verkehrsträger Straße und Schiene.

Als Strategiepapier ist der BVWP selbst nicht verbindlich. Er bildet aber die Grundlage für die Ausbaugesetze für Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen, die nach Veröffentlichung eines neuen BVWP regelmäßig geändert werden. Die Ausbaugesetze beinhalten jeweils Bedarfspläne, in denen die Projekte aufgelistet werden, die verbindlich umzusetzen und durch den Bundeshaushalt zu finanzieren sind.

### 7.2.2 Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen

Um Synergien nutzen und die Kooperation der deutschen Häfen stärken zu können, veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium 2009 ein Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen.<sup>195</sup> Es fungiert als strategischer Leitfaden für die Bundeshafenpolitik, indem es Ziele für die kommenden 10 Jahre festlegt. Das nationale Hafenkonzept betrifft nicht nur den Bund sondern wendet sich auch an die Länder sowie die Hafen- und Logistikwirtschaft.

Da sich die Anforderungen an Häfen und Logistik in den vergangenen Dekaden signifikant weiterentwickelt haben, wurde im Jahr 2016 eine Fortschreibung des nationalen Hafenkonzeptes verabschiedet. Dieses Konzept hat ebenfalls einen Zeithorizont von zehn Jahren und weist insgesamt 155 Einzelmaßnahmen aus, deren Fokus die Steigerung der Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen ist. Hierzu sollen u.a. folgende zentrale Zielsetzungen verfolgt werden:<sup>196</sup>

- Die hafenzugehörige Infrastruktur soll bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- Die digitale Vernetzung und Innovation der Häfen muss gefördert werden.
- Eine angemessene Sicherheit und Gefahrenabwehr ist zu gewährleisten.

In den dargestellten infrastrukturellen Maßnahmen nimmt das Konzept zudem Priorisierungen vor: Betont wird die zentrale Bedeutung der Fahrrinnenanpassungen von Weser und Elbe und des Ausbaus der Verkehrsverbindungen ins Hinterland für die Zukunft der Häfen.

194 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Bundesverkehrswegeplan 2030“, Berlin, 2016.

195 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Gemeinsame Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik – Seehafenplattform“, <https://www.forschungsinformationssystem.de/servelet/is/31547/>, abgerufen am 30.08.2021

196 Die Bundesregierung: „Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015“, Berlin, 2015.

### 7.2.3 Maritime Agenda 2025

Das jüngste Strategiepapier des Bundes mit direktem Bezug zu den Häfen ist die 2017 vom Bundeskabinett beschlossene Maritime Agenda 2025.<sup>197</sup> Ziel der Agenda ist es, durch Maßnahmen in unterschiedlichen maritimen Themenfeldern den maritimen Sektor zu stärken. Um relevante Maßnahmen für die Branche ableiten zu können, wurden vorerst zentrale zukünftige Herausforderungen benannt, die im Wesentlichen

- die steigenden Herausforderungen in den Bereichen Umwelt und Klima
- die Zunahme des internationalen Wettbewerbs
- die zunehmende Automatisierung und Digitalisierung von Produktion, Logistik und Dienstleistungen
- den demographischen Wandel und den Fachkräftemangel
- sowie die Anforderungen der maritimen Sicherheit

umfassen. In insgesamt neun Handlungsfeldern leitet die Agenda dazu Schwerpunkte ab, um diesen Entwicklungen begegnen zu können, wobei die für die Häfen bedeutendsten Aspekte die folgenden sind:

- Schaffung und Erhalt einer leistungsfähigen Infrastruktur in Häfen und Hinterland
- Nutzung der Digitalisierungs-Chancen, um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken
- Sicherung Know-how und industrielle Fähigkeiten in Deutschland z.B. im Schiffbau
- Gestaltung Nachhaltigkeit des Seeverkehrs: Einsatz klima- und umweltfreundlicher Technologien und alternativer Kraftstoffe. Das Erreichen der maritimen Energiewende ist eng mit dem Handlungsfeld Digitalisierung verknüpft.

### 7.2.4 Bedeutung für einzelne Verkehrsträger

Für die Seeschifffahrt ist der in mehreren der Bundesstrategien dargestellte Ausbau der seewärtigen Zufahrten von herausragender Bedeutung.

Eine mittelbare Förderung erfährt der kombinierte Verkehr. Durch einen gezielten Ausbau der Hinterlandinfrastruktur – zu der neben der Schiene auch die Binnenwasserstraße zählt – hat ein Verlager attraktivere Möglichkeiten, diese beiden gegenüber dem Straßenverkehr oftmals kostengünstigeren Verkehrsträger im Hauptlauf zu nutzen. Die vor allem in den jüngeren Strategiepapieren angestrebte digitale Vernetzung fördert intermodale Transporte weiter, indem sie Schnittstellen zwischen einzelnen Verkehrsträgern vereinfacht.

Neben den dargestellten Ansätzen der Bundeshafenpolitik gibt es auch Programme des Bundes, die sich zwar nicht direkt auf die Häfen beziehen, von denen die Häfen aber profitieren können. Ein solches Programm ist bspw. das 7. Energieforschungsprogramm des Bundes. Auch diese Programme haben mittelbare Auswirkungen auf die Nutzung der einzelnen Verkehrsträger, insbesondere durch die Initialisierung und Förderung weiterer Digitalisierung.

197 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: „Maritime Agenda 2025. Für die Zukunft des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland“, Berlin, 2017.

### 7.2.5 Ausblick der Bundesregierung

Die zukünftige Entwicklung des Schiffsverkehrs bzw. der Häfen und ihrer Infrastrukturen ist auch im Fokus der neuen Bundesregierungskoalition. Sie beschreibt in ihrem Ende November 2021 unterschriebenen Koalitionsvertrag folgende Zielsetzung:

→ „Wir werden eine Nationale Hafenstrategie entwickeln und die enge Zusammenarbeit unserer Häfen fördern. Der Bund steht zur gemeinsamen Verantwortung für die notwendigen Hafeninfrastrukturen. Den Schiffsfahrtsanteil im Güterverkehr wollen wir steigern und dazu auch Hinterlandanbindungen stärken. Wir werden Landstrom und alternative Antriebe und Kraftstoffe fördern. Wir werden das Flottenerneuerungsprogramm für die klimafreundliche Binnenschifffahrt anpassen. Wir wollen bei der Ausgestaltung von „Fit for 55“ die Gesamtbelastungen für die Schifffahrt im Blick behalten.“<sup>198</sup>

### → 7.3 Hafenfinanzierung

Mit den bremischen Häfen wird eine leistungsfähige Infrastruktur bereitgestellt und damit die Wahrnehmung außenwirtschaftlicher Aufgaben der Bundesrepublik Deutschland gesichert. Dazu investiert Bremen beständig in den Bestand und die marktgerechte Erweiterung seiner Hafenanlagen.

Da der Nutzen der bremischen Häfen weit über die engen Grenzen des Bundeslandes hinausgeht, sodass eine funktionsfähige bremische Hafeninfrastruktur auch im ureigenen Interesse des Bundes und aller Bundesländer liegt, hat der Gesetzgeber entschieden, einen finanziellen Ausgleich der Nettohafencosten im Rahmen des bundesweiten Länderfinanzausgleiches herbeizuführen. Bremen erhält derzeit einen jährlichen Hafencostenausgleich von rd. 10,7 Millionen Euro. Aktuelle Verhandlungen zwischen den Küstenländern und dem Bund zur Erhöhung dieser Summe dauern an.

Das Infrastrukturvermögen der bremischen Häfen ist als integraler Bestandteil des öffentlichen Haushaltes in Form von sogenannten Sondervermögen (z.B. Sondervermögen Hafen) organisiert. Diesen Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung sind die im Eigentum Bremens stehenden Grundstücke sowie sämtliche mobile und stationäre Anlagen zugewiesen. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Hafenanlagen wie Kajen, Brücken, Straßen, Schleusen, Pontons, die Hafeneisenbahn, die Grundstücke und Gebäude.

### 7.3.1 Beihilferechtlich konformes Handeln

Die Einnahmen aus der Verwaltung und Verwertung der vorgenannten Grundstücke und Anlagen fließen den Sondervermögen zu. Daneben erfolgt eine jährliche Zuführung aus dem jeweiligen bremischen Haushalt. Die bremischen Häfen müssen bei der Verwendung der Haushaltsmittel jedoch stets ein beihilferechtlich konformes Handeln sicherstellen:

Generell führen die bremischen Häfen so genannte „wirtschaftliche“ und „nichtwirtschaftliche“ Tätigkeiten aus. Die Finanzierung der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten wird grundsätzlich nicht als Beihilfe betrachtet. Sie stehen z.B. in Zusammenhang mit der Ausübung hoheitlicher Aufgaben. Die anderen Tätigkeiten der bremischen Häfen gelten als wirtschaftliche Tätigkeiten, deren öffentliche Finanzierung grundsätzlich beihilferechtlich relevant ist. Für die Sondervermögen ist darum eine sogenannte Trennungsrechnung durchzuführen, in der eine getrennte Rechnungslegung für die wirtschaftlichen und die nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten der bremischen Häfen erfolgt. Die Trennungsrechnung ist ein zentraler Baustein in der Gewährleistung von Transparenz bei der öffentlichen (Teil-) Finanzierung der Häfen.

Grundlage des beihilferechtlich konformen Handelns ist das internationale und nationale Beihilferecht. So sieht der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEU-Vertrag) ein Verbot staatlicher Beihilfen in den Mitgliedsstaaten vor, da diese den freien Wettbewerb verfälschen und so den europäischen Binnenmarkt beeinträchtigen können. In ihrer Funktion als zentrale Aufsichtsentität über den freien Wettbewerb übernimmt die Europäische Kommission die Überwachung der Beihilfe-Konformität der Mitgliedsstaaten. Ausnahmen von dem generellen Beihilfeverbot sind möglich, wenn die betreffenden Beihilfen von der Kommission als mit dem Binnenmarkt vereinbar bewertet werden. Nur dann darf der Mitgliedsstaat die beihilferrelevante Maßnahme ausführen.<sup>199</sup> Mit dem Erlass der EU-Hafenverordnung Anfang 2017 (siehe oben) ist die Thematik des Beihilferechts für die Seehäfen noch weiter in den Fokus gerückt.

Im Juli 2017 ist außerdem eine Erweiterung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) auf See- und Binnenhäfen in Kraft getreten.<sup>200</sup> Durch sie sind nun bestimmte staatliche Beihilfemaßnahmen in See- und Binnenhäfen unter bestimmten Bedingungen von der Notifizierungspflicht ausgenommen. Es handelt sich in diesem Falle um freigestellte Beihilfen, die der jeweilige Mitgliedstaat bei der Kommission anmelden muss. Ein aufwändiges Genehmigungsverfahren durch die Europäische Kommission (Notifizierung) ist nicht notwendig. Nicht beihilfefähige Investitionen hingegen müssen sich selbst wirtschaftlich tragen, da keine Steuermittel aus dem Haushalt zur Finanzierung dieser Investitionen eingesetzt werden dürfen.

Mit der Integration der Häfen in die AGVO verlagert sich die Beihilfekontrolle verstärkt auf die Häfen und deren verantwortlichen Amtsbereich. Betroffene Gebietskörperschaften müssen als Beihilfegeber die Rechtmäßigkeit der staatlichen Finanzierung gewährleisten, d.h. sie müssen u.a. prüfen und dokumentieren, dass die vorgenannten Voraussetzungen für die Freistellung erfüllt sind. Die Thematik des beihilfekonformen Handelns spielt folglich bei der Finanzierung des Hafenbetriebes eine zunehmend größere Rolle.

<sup>198</sup> Die Bundesregierung: „Mehr Fortschritt wagen, Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit, Koalitionsvertrag 2021–2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP)“, S. 53, Berlin, 2021.

<sup>199</sup> Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: „Beihilfenkontrollpolitik“, <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Europa/beihilfenkontrollpolitik.html>, abgerufen am 22.09.2021.

<sup>200</sup> Die Europäische Kommission: „VERORDNUNG (EU) 2017/1084 der Kommission vom 14. Juni 2017 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 in Bezug auf Beihilfen für Hafen- und Flughafeninfrastrukturen, in Bezug auf Anmeldeschwellen für Beihilfen für Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes und für Beihilfen für Sportinfrastrukturen und multifunktionale Freizeitinfrastrukturen sowie in Bezug auf regionale Betriebsbeihilferegelungen für Gebiete in äußerster Randlage und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 in Bezug auf die Berechnung der beihilfefähigen Kosten“, Amtsblatt der Europäischen Union, L 156/1, 20.6.2017.

### 7.3.2 Inanspruchnahme von Förderungen

Auf Seiten der Europäischen Union und des Bundes existieren unterschiedliche Förderprogramme und Finanzhilfen, die u. a. eine zukunftsorientierte Entwicklung der bremischen Häfen unterstützen können. Aktuell liegt der Fokus dieser Förderungen auf Projekten der Digitalisierung sowie der nachhaltigen Hafententwicklung. An dieser Stelle ist anzumerken, dass die Sonstigen Sondervermögen der Stadt Bremen bzw. des Landes Bremen aufgrund ihrer Struktur als ein Teil der jeweiligen Kommune in vielen Förderrichtlinien ausgeschlossen werden, da oftmals nur Gesellschaften des öffentlichen und privaten Rechtes in den Förderbedingungen der Fördermaßnahmen förderfähig sind. Dennoch konnten die bremischen Häfen in den vergangenen Jahren mehrere bedeutende Projekte erfolgreich durch europäische- und Bundesförderungen unterstützen lassen. Ein Beispiel ist die bereits dargestellte Nutzung von CEF-Mitteln für den Ausbau der Bremischen Hafeneisenbahn, aber auch andere Förderprogramme konnten in Anspruch genommen werden:

#### Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG)

Ein Förderprogramm, das gemäß den strategischen Schwerpunkten der Bundeshafenpolitik ebenfalls den Verkehrsträger Schiene fokussiert, ist die Förderung im Rahmen des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG). Diese Förderung kann bei Ersatzinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur (Projektförderung) sowohl von Kommunen als auch von Unternehmen (öffentlich und privat) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beantragt werden. Fördermittelgeber ist das BMDV, das die Förderung in Form von Baukostenzuschüssen bereitstellt.

Voraussetzung für die Förderfähigkeit einer Eisenbahninfrastruktur ist, dass diese nicht bundeseigen und öffentlich ist. Sie muss zudem dem Schienengüterfernverkehr dienen, also Gütertransporte begünstigen, die über eine Distanz von mindestens 50 Kilometern im gesamten letzten Jahr vor Antragstellung stattgefunden haben.

Die bremischen Häfen konnten für die Jahre 2017-2020 SGFFG-Förderungen für die bremische Hafeneisenbahn nutzen. Aktuell ist ein Förderantrag für die Sanierung der Bahnanlagen im Inlandshafen in Bremen gestellt.

#### Weitere Förderungen

Einen weiteren Förderschwerpunkt des Bundes stellen die Digitalisierungsanwendungen und innovative Forschungsprojekte dar. In den Häfen werden hierzu innovative Hafentechnologien, digitale Infrastrukturen und Vernetzungen fokussiert.

Es ist den bremischen Häfen in jüngster Vergangenheit gelungen, mehrere innovative Projekte durch den Bund fördern zu lassen. Beispiele sind das Digitalisierungsprojekt Tide2Use, das im Rahmen des IHATEC-Programms (IHATEC: Innovative Hafentechnologien) – dem Nachfolger des im Nationalen Hafenkonzept initialisierten Programms ISETEC – gefördert wurde und das Projekt SHARC, in dessen Rahmen eine energetische Landkarte des Überseehafens erstellt und die Integration erneuerbarer Energien betrachtet wurden. SHARC konnte aus dem 7. Energieforschungsprogramm des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördert werden.

