



Bericht

der Landesregierung- Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus

Landeshafenstrategie Schleswig-Holstein



Zukunft sichern – Schleswig-Holsteins Häfen als Motor für Wirtschaft, Versorgung und Klimaschutz

Inhalt

1 Grundlagen.....	3
2 Rahmenbedingungen und strategische Grundlagen.....	4
2.1 Zielsetzungen und Handlungsfelder.....	4
2.2 Globale Trends.....	6
2.3 Politische und finanzielle Rahmenbedingungen.....	14
3 Ableitung der Hafenstrategie Schleswig-Holstein.....	16
3.1 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen.....	16
3.2 Umsetzung in Verantwortung des Landes.....	21
3.3 Umsetzung in Verantwortung Dritter.....	28
3.4 Maßnahmen im Überblick.....	33

1 Grundlagen

Die Entwicklung der Landeshafenstrategie für Schleswig-Holstein basiert auf einer detaillierten Bestandsaufnahme und Bewertung der aktuellen Rahmenbedingungen. Einen zentralen Bestandteil bildet die von ISL/Ramboll im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) bis Juli 2025 durchgeführte Analyse der schleswig-holsteinischen Hafenlandschaft. Sie liefert eine fundierte Grundlage zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit, Entwicklungspotenziale und strukturellen Herausforderungen der Häfen. Ergänzend wurden relevante globale Trends untersucht, deren Auswirkungen – etwa in den Bereichen Welthandel, Energiewende, Digitalisierung und Klimaschutz – die zukünftige Rolle und Wettbewerbsfähigkeit der schleswig-holsteinischen Hafenstandorte maßgeblich prägen werden.

Insgesamt berücksichtigt die Landeshafenstrategie die **24 Standorte** im Land mit erheblicher Bedeutung für den Güterumschlag und Passagierverkehr – darunter die **großen Seehäfen** Lübeck, Brunsbüttel, Puttgarden und Kiel sowie zahlreiche **kleinere Häfen** an der Nord- und Ostseeküste, auf den Inseln und Halligen und am Nord-Ostsee-Kanal. Diese Häfen unterscheiden sich erheblich in Größe, Funktion und Marktanbindung: Während die großen Standorte als **überregionale Drehscheiben** für Güter- und Passagierverkehre fungieren, übernehmen die kleineren Häfen vor allem **regionale Versorgungsaufgaben**, schlagen Baustoffe und Agrarprodukte um und sichern die Anbindung der Inseln und Halligen. Die Eigentums- und Betreiberstrukturen der Häfen sind heterogen: Neben kommunal und landeseigen betriebenen Häfen gibt es auch privatwirtschaftlich geführte Standorte und vereinzelt Bundesanteile. Diese Vielfalt führt zu unterschiedlichen Handlungsspielräumen bei Investitionen, Entwicklungsperspektiven und der strategischen Ausrichtung. Die nachfolgende Abbildung zeigt die betrachteten Häfen im Überblick. (Quelle:ISL/Ramboll)



Im Jahr 2023 wurden in den schleswig-holsteinischen Häfen rund 38 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen und 13,1 Mio. Passagiere abgefertigt.³ Etwa 95 % des gesamten **Güterumschlags** entfallen dabei auf die vier größten Standorte Lübeck, Brunsbüttel, Puttgarden und Kiel. Besonders prägend ist der RoRo-Verkehr, der mit rund 21 Mio. Tonnen mehr als die Hälfte des Gesamtumschlags ausmacht. Auch das konventionelle Stückgut, vor allem Papier und Zellstoff, hat sich in den letzten Jahren deutlich gesteigert und sich gegenüber dem Beginn der 2010er Jahre nahezu verdoppelt. Darüber hinaus entwickelt sich Brunsbüttel zunehmend zu einem zentralen Energie-Hub, insbesondere durch den Import von LNG und perspektivisch von alternativen Energieträgern. Dagegen gingen die Containerverkehre, unter anderem durch den Wegfall von Linienverbindungen, spürbar zurück. Trockene und flüssige Massengüter – darunter Baustoffe, Agrarprodukte sowie Öl- und Chemieprodukte – verzeichneten im gleichen Zeitraum Zuwächse von mehr als 30 %.

Im **Passagierverkehr** dominieren die Fährverbindungen nach Skandinavien, allen voran die Linie Puttgarden–Rødby mit 4,7 Mio. Passagieren. Kiel hat sich darüber hinaus als bedeutender Kreuzfahrthafen etabliert und erstmals mehr als 1 Mio. Kreuzfahrtgäste verzeichnet. Die Insel- und Hallighäfen wickeln jährlich über 5 Mio. Passagiere ab und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Erreichbarkeit der Küstenregionen und Inseln. Insgesamt zeigt die Analyse eine dynamische, aber auch vielschichtige Hafenlandschaft, in der große internationale Umschlagplätze und kleinere regionale Standorte gemeinsam die Versorgung, Anbindung und wirtschaftliche Entwicklung Schleswig-Holsteins sichern.

2 Rahmenbedingungen und strategische Grundlagen

Die Grundlagen der Landeshafenstrategie für Schleswig-Holstein beruhen auf einer klaren Zieldefinition, der Ableitung strategischer Handlungsfelder, der Analyse globaler Trends sowie der Bewertung politischer und finanzieller Rahmenbedingungen. Gemeinsam bilden sie den strategischen Rahmen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenstandorte zu sichern, Chancen zu nutzen und auf zukünftige Herausforderungen wirksam zu reagieren. Diese Aspekte werden nachfolgend im Detail betrachtet.

2.1 Zielsetzungen und Handlungsfelder

Die Entwicklung der Landeshafenstrategie für Schleswig-Holstein stützt sich wie beschrieben auf eine umfassende Bestandsaufnahme und Bewertung der aktuellen Rahmenbedingungen. Einen wesentlichen Grundpfeiler bildet dabei die von ISL/Ramboll erstellte Analyse der schleswig-holsteinischen Hafenlandschaft. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden **übergeordnete Zielsetzungen** erarbeitet, die als strategische Leitlinien für die zukünftige Ausrichtung dienen. Sie definieren den Handlungsrahmen der Landeshafenstrategie und legen fest, welche Funktion die Häfen künftig im Wirtschafts-, Versorgungs- und Mobilitätssystem Schleswig-Holsteins übernehmen sollen. Die angestrebten Ziele lassen sich wie folgt darstellen:

³ Quelle: Statistikamt Nord, Statistische Berichte, Kennziffer: H II 2 - vj 4/23 SH, Zahlen weichen von den vom GvSH ermittelten Zahlen ggf. ab, da u. a. keine Binnenschiffsverkehre, die in den Seehäfen abgefertigt wurden, Berücksichtigung gefunden haben.

1. Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung

Im Zentrum steht die Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Häfen. Sie sollen als Treiber regionaler und landesweiter Wertschöpfung wirken, ihre Einbindung in internationale Lieferketten vertiefen und durch gezielte Investitionen in Infrastruktur und Flächen zusätzliche Impulse für Beschäftigung und Ansiedlungen setzen.

2. Verbesserung der Resilienz von Versorgung und Absatz

Darüber hinaus wird eine Erhöhung der Resilienz der Hafenstandorte angestrebt. Angesichts geopolitischer Unsicherheiten, klimatischer Risiken und potenzieller Störungen in globalen Lieferketten sollen die Häfen widerstandsfähiger werden, kritische Infrastrukturen geschützt und Wiederherstellungszeiten im Krisenfall verkürzt werden.

3. Förderung der Nachhaltigkeit

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Förderung von Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Die Häfen sollen sich zu Knotenpunkten der Energiewende entwickeln, unter anderem durch den Aufbau von Energiehubs für Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe, und gleichzeitig klimafreundliche Logistiklösungen und umweltgerechte Hafenentwicklungen vorantreiben. Bei Ausbaumaßnahmen in den Häfen sind die Flächenziele des Landes, bis 2030 den Flächenverbrauch auf unter 1,3 Hektar pro Tag zu begrenzen und bis 2050 eine nettonull Flächeninanspruchnahme zu erreichen, zu berücksichtigen.

Ausgehend von diesen Zielsetzungen wurden von ISL/Ramboll zehn **strategische Handlungsfelder** entwickelt, die als Leitplanken für die Landeshafenstrategie dienen. Sie adressieren die zentralen Herausforderungen und Chancen der Hafenentwicklung und bilden die Basis für konkrete Maßnahmen:

- **Stärkung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit** – Ausbau der Position der Häfen im nationalen und internationalen Wettbewerb.
- **Förderung der Energiewende** – Entwicklung von Häfen zu Energiehubs für Wasserstoff, alternative klimafreundliche Kraftstoffe und Offshore-Logistik.
- **Ausbau der Resilienz** – Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Häfen gegenüber Krisen und Störungen.
- **Verbesserung der Hafinfrastruktur** – Modernisierung und Erweiterung von Kaianlagen, Flächen und Hinterlandanbindungen.
- **Optimierung der Logistikprozesse** – Digitalisierung und Effizienzsteigerung in Hafen- und Transportketten.
- **Nachhaltige Hafenentwicklung** – Integration ökologischer und sozialer Kriterien in Planung, Ausbau und Betrieb.
- **Förderung von Innovation und Digitalisierung** – Einführung neuer Technologien und digitaler Lösungen für Hafenlogistik und Verwaltung.
- **Sicherung der Versorgung und Daseinsvorsorge** – Gewährleistung der Anbindung der Inseln, Halligen und ländlichen Regionen.
- **Koordination und Steuerung** – Klärung der Rolle des Landes und Optimierung von Steuerungs- und Beteiligungsmodellen.
- **Finanzierungsstrategien** – Priorisierung von Investitionen und Sicherstellung der Mitfinanzierung durch Bund und EU.

2.2 Globale Trends

Für die Entwicklung der Landeshafenstrategie ist es von zentraler Bedeutung, ausgewählte globale Trends vertieft zu betrachten, da sie maßgeblich die zukünftige Ausrichtung und Wettbewerbsfähigkeit der Hafenstandorte in Schleswig-Holstein beeinflussen. Im Mittelpunkt steht dabei die Ableitung der strategischen Konsequenzen, die sich aus diesen Trends für die Häfen des Landes ergeben. Dabei zeigt sich, dass einzelne Themenbereiche inhaltlich eng mit den von ISL/Ramboll identifizierten Handlungsfeldern verknüpft sind.

Klimawandel

Der Klimawandel zählt zu den größten globalen **Herausforderungen** und wirkt sich bereits heute spürbar auf **natürliche** und **wirtschaftliche Systeme** aus.

Steigende Meeresspiegel, häufigere **Sturmfluten**, **Starkregenereignisse**, längere **Dürreperioden** sowie veränderte **Wind- und Strömungsverhältnisse** stellen auch für die schleswig-holsteinischen Häfen erhebliche Risiken dar. Besonders betroffen sind **tideabhängige Standorte** sowie die Hafenverbindungen zu den **Inseln und Halligen**. Diese Entwicklungen gefährden **Kaianlagen**, **Lagerflächen**, **Verkehrswege** und **Versorgungsinfrastrukturen**. Gleichzeitig erhöhen sie den Aufwand für **Sedimentmanagement** und **Baggerungen**, da sich die Sedimentdynamiken verändern und die Verschlickung zunimmt. Darüber hinaus können **Extremwetterereignisse** wie Sturm, Hitze oder Starkregen zu **Betriebsunterbrechungen** führen, die Umschlagprozesse, Sicherheit, Energieversorgung und die Hinterlandanbindung beeinträchtigen.

Neben den physischen Auswirkungen verändert der Klimawandel auch die **wirtschaftlichen Rahmenbedingungen**. **Lieferketten** können durch Wetterereignisse in anderen Weltregionen unterbrochen werden, während gleichzeitig **Trends** wie „**Reshoring**“ neue Chancen für kleinere und mittlere Hafenstandorte eröffnen.

Zudem steigen die **Erwartungen** von Reedereien, Logistikdienstleistern, Investoren und der Öffentlichkeit an einen aktiven Beitrag der Häfen zum Klimaschutz. **Häfen ohne klare Klimastrategie** und **CO₂-Reduktionspfade** riskieren künftig **Wettbewerbs- und Reputationsnachteile**.

Vor dem beschriebenen Hintergrund ergeben sich mit Blick auf die Häfen in Schleswig-Holstein unterschiedliche Handlungserfordernisse. Die Ableitung weiterführender Maßnahmen erfordert dabei eine differenzierte Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

- **Klimaresilienter Ausbau und Anpassung der Infrastruktur**, um Schäden durch Sturmfluten, Hochwasser, Starkregen und Hitzeereignisse zu minimieren.
- **Schaffung präventiver Schutzmaßnahmen und Redundanzen**, inklusive Notfall- und Wiederanlaufplänen, um Betriebsunterbrechungen zu vermeiden.
- **Etablierung eines effizienten Sedimentmanagement**, um der zunehmenden Verschlickung wirksam zu begegnen.
- **Investitionen in klima- und umweltfreundliche Energieinfrastruktur**, z. B. Landstromanlagen, alternative Antriebe, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, Wasserstoffversorgung.

- **Elektrifizierung und Dekarbonisierung der Hinterlandverkehre**, um CO₂-Emissionen entlang der Transportkette zu reduzieren.
- **Umsetzung flexibler, vorausschauender Entwicklungsstrategien**, um auf veränderte Warenströme und Produktionsstandorte reagieren zu können.
- **Entwicklung und Kommunikation transparenter und ambitionierter Nachhaltigkeitsstrategien**, um gesellschaftliche Akzeptanz zu sichern und Förderzugänge zu verbessern.

Energiewende

Die Energiewende ist eines der zentralen **Transformationsvorhaben** Deutschlands und der EU mit dem Ziel, die Energieversorgung bis spätestens 2045 **klimaneutral** zu gestalten. SH will dieses Ziel bereits 2040 erreichen. Die **Abkehr von fossilen Energieträgern** wie Kohle, Erdöl und Erdgas verändert die **Energiemärkte** und die **logistischen Strukturen** grundlegend. Für die Häfen in Schleswig-Holstein bedeutet dies einen tiefgreifenden Wandel ihrer **Rolle, Aufgaben und Geschäftsmodelle**.

Während der **Umschlag fossiler Energieträger** mittelfristig deutlich zurückgeht und **bestehende Tanklager, Rohrleitungen oder Umschlaganlagen teilweise** überflüssig werden, entstehen gleichzeitig neue Chancen. Der **Import, Umschlag** und die **Verteilung klimafreundlicher Energieträger** – insbesondere von grünem Wasserstoff und dessen Derivaten wie Ammoniak oder Methanol sowie der Export von CO₂ gewinnen massiv an Bedeutung. Der Ausbau der **Windenergie** entwickelt sich zu einem zentralen Wachstumstreiber der maritimen Wirtschaft. Sowohl der **Offshore-** als auch der **Onshore-Bereich** erzeugen erhebliche Nachfrage nach geeigneten Hafenstandorten und maritimen Dienstleistungen. Damit werden Hafenstandorte zu entscheidenden **Knotenpunkten der Energiewende** und zu strategischen Standorten für Wertschöpfung und Beschäftigung in der maritimen Wirtschaft.

Diese Entwicklung erfordert nicht nur den **Umbau** und die **technische Anpassung** bestehender **Hafeninfrastrukturen**, sondern auch erhebliche **Investitionen** in **Sicherheit, Rechtskonformität** und **Personalqualifikation**. Häfen werden zunehmend zu **multimodalen Energie-Drehscheiben**, die neben Umschlag auch Aufgaben in Speicherung, Weiterverarbeitung und Distribution übernehmen. Standorte mit ausreichenden **Flächen, leistungsfähiger Netz- und Industrianbindung** sowie schnellen **Genehmigungsverfahren haben** dabei deutliche Standortvorteile.

Darüber hinaus ist der **Hafenbetrieb** selbst Teil der **Energiewende**: Umschlaggeräte, Hafenfahrzeuge, Gebäude und Beleuchtungsanlagen müssen auf **klimafreundliche Energiequellen** umgestellt werden. Förderinstitutionen, Kunden und ESG-Standards setzen zunehmend klare **Dekarbonisierungsziele** voraus. Besonders kleinere Häfen benötigen Unterstützung, um diesen Anforderungen gerecht zu werden. Die Energiewende ist damit nicht nur ein externer Treiber für neue Geschäftsfelder, sondern auch ein **interner Modernisierungsdruck**. Sie erfordert eine vorausschauende, koordinierte Hafenentwicklung, die Wettbewerbsfähigkeit, Klimaschutz und regionale Wertschöpfung gleichermaßen in den Blick nimmt.

Vor dem beschriebenen Hintergrund ergeben sich mit Blick auf die Häfen in Schleswig-Holstein unterschiedliche Handlungserfordernisse. Die Ableitung weiterführender

Maßnahmen erfordert dabei eine differenzierte Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

- **Aufbau einer Importinfrastruktur für Wasserstoff und Derivate**, inkl. geeigneter Terminals, Verteilanlagen, Sicherheitskonzepte und enger Anbindung an Industriecluster.
- **Sicherung von Flächen und Anbindungen für Energiewende-Projekte**, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden und Investoren gezielt anzusprechen.
- **Herstellung der technischen Eignung der Hafenanlagen für alternative Energieträger**, einschließlich spezieller Lager- und Umschlagtechnik sowie zertifizierter Sicherheitsstandards.
- **Entwicklung der Windenergie als Treiber maritimer Wertschöpfung**. Die Windenergie entwickelt sich zu einem zentralen Wachstumsmotor der maritimen Wirtschaft. Schleswig-Holsteins Häfen sollten sich entlang der Wertschöpfungskette klar profilieren: **Husum, Büsum und Helgoland** für Offshore-Services, **Brunsbüttel und Osterrönfeld** für Umschlag und Transport von Onshore-Komponenten sowie perspektivisch spezialisierte Standorte für **Rückbau und Recycling**.
- **Entwicklung einer Infrastruktur für den CO₂-Export**, die Erfassung, Bündelung und den Abtransport industrieller CO₂-Ströme ermöglicht.
- **Förderung der Kooperationen zwischen Windenergie-Standorten**, um Synergien in Service, Wartung, Lagerhaltung und Projektlogistik zu nutzen (Clusterbildung).
- **Konsequente Dekarbonisierung des Hafenbetriebs**, u. a. durch alternative Antriebe für Umschlaggeräte und Fahrzeuge, Nutzung eigener Erzeugung aus Wind- und Solarenergie sowie CO₂-Bilanzierung.
- **Qualifizierung von Fachkräften für Energiewende-Prozesse**, insbesondere in den Bereichen Gefahrgutumschlag, Wasserstofftechnologie, Arbeitssicherheit und Anlagenbetrieb.
- **Beschleunigung der Genehmigungsprozesse für Energiewende-Infrastruktur**, in enger Zusammenarbeit mit Landes- und Bundesbehörden sowie unter Berücksichtigung der Belange von Ökologie, Natur- und Meeresschutz
- **Entwicklung von Kommunikationsstrategien**, um die Rolle der Häfen als Motor der Energiewende sichtbar zu machen und gesellschaftliche Akzeptanz zu sichern.

Alternative Kraftstoffe

Der Umstieg auf alternative Kraftstoffe ist ein zentraler **Hebel**, um die nationalen und europäischen **Klimaziele** zu erreichen und den Ausstoß von Treibhausgasen bis spätestens 2045 auf Netto-Null zu reduzieren. Schleswig-Holstein hat sich dazu bekannt, die nötigen Voraussetzungen zu schaffen, dieses Ziel fünf Jahre früher zu erreichen. Neben der Elektrifizierung gewinnen insbesondere Wasserstoff, Ammoniak, Methanol und synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) an Bedeutung, um **emissionsarme Antriebe** in Bereichen zu ermöglichen, in denen **batterieelektrische Lösungen** an ihre Grenzen stoßen – etwa in der **Schifffahrt**, im **Schwerlastverkehr** und in der **Luftfahrt**.

Für die **Häfen in Schleswig-Holstein** ist dieser **Technologiewandel** sowohl **Herausforderung** als auch **Chance**. Einerseits entstehen neue logistische Aufgaben: Häfen werden zu zentralen **Umschlag-, Lager- und Importknoten** für **alternative Energieträger**. Andererseits besteht das Potenzial, selbst **Produktionsstandorte für Power-to-X-Anlagen** zu werden, **die erneuerbare Energien in klimafreundliche Kraftstoffe umwandeln**.

Darüber hinaus übernehmen Häfen zunehmend eine **Versorgungsfunktion** – von der **Betankung seegängiger Schiffe** mit emissionsarmen Bunkerkraftstoffen bis hin zur **Bereitstellung alternativer Kraftstoffe** und **Ladeinfrastruktur** für den Hinterlandverkehr.

Diese Entwicklungen erfordern jedoch erhebliche **Investitionen** in neue **Hafeninfrastrukturen**. Bestehende Terminals, Tanks oder Leitungen sind für viele der neuen Energieträger nicht geeignet. Hohe **Sicherheits-** und **Genehmigungsanforderungen**, fehlende **technische Standards** sowie langwierige **Abstimmungsprozesse** mit Behörden verzögern den Ausbau. Zudem besteht das Risiko von Fehlinvestitionen aufgrund unsicherer Markttrends. Gleichzeitig verschärft sich der internationale Wettbewerb um Investitionen in alternative Kraftstoffinfrastruktur – Standorte ohne entsprechende Kapazitäten drohen den Anschluss zu verlieren.

Vor dem beschriebenen Hintergrund ergeben sich mit Blick auf die Häfen in Schleswig-Holstein unterschiedliche Handlungserfordernisse. Die Ableitung weiterführender Maßnahmen erfordert dabei eine differenzierte Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

- **Aufbau von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe**, inkl. spezialisierter Terminals, Tank- und Ladeanlagen, Speicherkapazitäten und Anbindungen an überregionale Netze.
- **Erschließung von Potenzialen für Power-to-X-Produktionen**, insbesondere durch Nutzung vorhandener Flächen in Küstennähe und direkter Anbindung an erneuerbare Energiequellen.
- **Ausbau der Versorgungsfunktionen für Schifffahrt und Hinterlandverkehr**, z. B. Landstrom, H₂-, Methanol- und E-Fuels-Bunkeranlagen sowie Ladepunkte für batterieelektrische Fahrzeuge und Lkw.
- **Umsetzung technischer, sicherheitsrelevanter und rechtlicher Standards**, um den Betrieb alternativer Kraftstoffanlagen zuverlässig und regelkonform zu gewährleisten.
- **Beschleunigung von Genehmigungs- und Abstimmungsprozessen**, durch enge Zusammenarbeit mit Landes- und Bundesbehörden sowie klar definierte Zuständigkeiten.
- **Optimierung logistischer Schnittstellen zwischen allen Verkehrsträgern**, um alternative Kraftstoffe effizient in bestehende Transportketten einzubinden.
- **Kontinuierliche Beobachtung der Marktentwicklungen**, um Investitionsentscheidungen flexibel an technologische Trends und Nachfrageverschiebungen anzupassen.
- **Qualifizierung von Fachkräften für den Betrieb und die Wartung neuer Anlagen**, insbesondere in kleinen Kommunen und Hafengesellschaften mit begrenzten Ressourcen.
- **Intensivierung der Kooperationen mit Reedereien, Speditionen und Energieunternehmen**, um Nachfragebündelung und Wirtschaftlichkeit neuer Kraftstoffprojekte sicherzustellen.

Globalisierung und geopolitische Veränderungen

Die Globalisierung hat in den vergangenen Jahrzehnten das Fundament für den **internationalen Handel** und die **maritime Wirtschaft** gelegt. Häfen in Schleswig-Holstein profitierten lange Zeit von wachsenden Transportvolumina, steigender Containerisierung und tiefen internationalen Wertschöpfungsketten.

Diese Phase eines weitgehend liberalisierten Welthandels wird jedoch zunehmend durch **geopolitische Spannungen**, **protektionistische Maßnahmen** und den Trend zu

regionaleren Lieferketten herausgefordert. Protektionismus, Handelsbarrieren, Rohstoffabhängigkeiten sowie geopolitische Krisen – allen voran der Krieg Russlands gegen die Ukraine – verändern **Handelsrouten** und **Umschlagmengen** tiefgreifend.

Gleichzeitig entstehen neue Märkte und **Chancen** durch **alternative Lieferketten**, „**Reshoring**“-**Tendenzen** und den Bedeutungsgewinn verlässlicher Hafenstandorte im Ostseeraum. **Sicherheits- und Verteidigungsfragen** rücken stärker in den Vordergrund, wodurch Häfen auch strategische Funktionen für militärische und humanitäre Einsätze übernehmen können.

Für die Hafenwirtschaft in Schleswig-Holstein bedeutet dies: Sie muss sich in einem **volatilen**, politisch geprägten **Umfeld** behaupten, auf neue Marktchancen reagieren und gleichzeitig höhere Anforderungen an **Sicherheit, Resilienz** und **Transparenz** erfüllen.

Neben ihrer **wirtschaftlichen Funktion** gewinnen Häfen in Schleswig-Holstein vor dem Hintergrund geopolitischer Veränderungen auch als **militärische Infrastruktur** an Bedeutung. Sie dienen als potenzielle **logistische Drehscheiben** für NATO- und EU-Missionen, Truppen- und Materialtransporte sowie für **humanitäre Hilfseinsätze**. Ihre geografische Lage zwischen Nord- und Ostsee macht sie zu strategischen Anlaufpunkten im Rahmen der europäischen Sicherheits- und Verteidigungskooperation.

Daraus ergeben sich besondere Anforderungen an **Flächenverfügbarkeit, Schwerlastkapazitäten, Zugangstiefen, Sicherheitszonen** und eine enge **Abstimmung mit militärischen Stellen**.

Vor dem beschriebenen Hintergrund ergeben sich mit Blick auf die Häfen in Schleswig-Holstein unterschiedliche Handlungserfordernisse. Die Ableitung weiterführender Maßnahmen erfordert dabei eine differenzierte Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

- **Stärkung der Resilienz der Häfen gegenüber geopolitischen Risiken**, durch flexible Logistikkonzepte, Diversifizierung von Handelsrouten und strategische Partnerschaften.
- **Aktive Integration in neue Lieferketten**, die durch die mögliche Rückverlagerung von Produktionsstandorten (Reshoring) und veränderte Handelsmuster entstehen, und dabei gezielt ihre Standortvorteile im Ostseeraum vermarkten.
- **Ausbau der Rolle der Häfen als strategische Infrastruktur für Sicherheits- und Verteidigungsaufgaben**, einschließlich der logistischen Unterstützung humanitärer Einsätze.
- **Gezielte Investitionen in Infrastruktur**, um kleinere und fragmentierte Warenströme ebenso effizient abwickeln zu können wie großvolumige Linienverkehre.
- **Intensivierung der Netzwerke mit internationalen und regionalen Partnern**, um Marktinformationen frühzeitig zu nutzen und Kooperationspotenziale zu erschließen.
- **Anpassung von Sicherheitsstandards und Schutzmaßnahmen**, um auf steigende Anforderungen im Bereich Hafen- und IT-Sicherheit zu reagieren.
- **Gezielte Sicherung und Ausbau militärischer Nutzungsmöglichkeiten**, z. B. durch Flächenvorhaltung, tragfähige Kaianlagen, Schwerlastfähigkeiten und direkte Verkehrsanbindungen.

- **Gewährleistung einer engen Abstimmung mit Bundeswehr, NATO und zivilen Katastrophenschutzorganisationen**, um Anforderungen frühzeitig in die Hafenenwicklungsplanung zu integrieren.
- **Entwicklung von Dual-Use-Konzepten**, um Hafenanlagen sowohl wirtschaftlich als auch für Verteidigungs- und Krisenfälle effizient nutzen zu können. Digitalisierung und technologische Entwicklungssprünge

Die Digitalisierung eröffnet den Häfen in Schleswig-Holstein erhebliche Potenziale, ihre **Effizienz, Transparenz und Wettbewerbsfähigkeit** zu steigern. Durch **Automatisierung, datenbasierte Entscheidungsprozesse** und transparente **Track-&Trace-Systeme** können sie ihre logistischen Abläufe optimieren und die **Vernetzung** mit Reedereien, Verladern, Behörden und anderen Stakeholdern verbessern. Gleichzeitig ermöglicht die Integration moderner **Plattformlösungen** eine nahtlose **Kommunikation** zwischen allen Akteuren, was zu schnelleren Reaktionszeiten und besserer Planbarkeit führt.

Allerdings bestehen in vielen Häfen noch **Medienbrüche**, fehlende **Schnittstellenstandards** und veraltete **IT-Strukturen**, die insbesondere kleinere Standorte in ihrer Wettbewerbsfähigkeit einschränken. Der **Modernisierungsdruck** steigt, da internationale Partner zunehmend auf digitale Anbindung und automatisierte Prozesse setzen. Parallel dazu gewinnt die **IT-Sicherheit** stark an Bedeutung: Mit der Zunahme digitaler Prozesse wächst das Risiko von **Cyberangriffen** und **Datenverlusten**, weshalb der Aufbau robuster Sicherheitsarchitekturen und klarer Notfallprotokolle unverzichtbar ist.

Da sich **technologische Entwicklungssprünge** oft **disruptiv** und innerhalb kurzer Zeit vollziehen, sind die Häfen darauf angewiesen, ihre technische Infrastruktur, ihre Betriebsprozesse und die Qualifikationen ihres Personals kontinuierlich an den Stand der Technik anzupassen. Die Fähigkeit, Innovationen schnell zu adaptieren und effektiv in den Hafenbetrieb zu integrieren, wird künftig maßgeblich über die Sicherung von Marktchancen, die Wettbewerbsposition und den Zugang zu Fördermitteln entscheiden.

Vor dem beschriebenen Hintergrund ergeben sich mit Blick auf die Häfen in Schleswig-Holstein unterschiedliche Handlungserfordernisse. Die Ableitung weiterführender Maßnahmen erfordert dabei eine differenzierte Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

- **Aufbau moderner digitaler Infrastrukturen und Plattformen**, die Echtzeitdatenverarbeitung, medienbruchfreie Kommunikation und standardisierte Schnittstellen zwischen allen Hafenakteuren ermöglichen.
- **Nutzung von Automatisierungs- und KI-Technologien in Umschlag, Lagerung und Verkehrssteuerung**, um Effizienz, Planbarkeit und Kapazitätsauslastung zu erhöhen.
- **Stärkung der Cyber-Resilienz** durch Investitionen in IT-Sicherheit, Schulungen und Notfallprotokolle, um Betriebsunterbrechungen und Datenverluste zu verhindern.
- **Sicherstellung der Datenintegration entlang der gesamten Lieferkette**, um Track-&-Trace-Funktionen, vorausschauende Wartung und optimierte Routenplanung zu ermöglichen.
- **Gezielte Weiterentwicklung der Qualifikationen im Personalbereich**, insbesondere in den Bereichen Datenanalyse, Automatisierungstechnik, IT-Sicherheit und digitaler Prozesssteuerung.

- **Nutzung digitaler Zwillinge und Simulationstechnologien**, um Hafeninfrastruktur, Verkehrsflüsse und Investitionsentscheidungen effizient zu planen und zu optimieren.
- **Aktive Nutzung von Förderprogrammen und Innovationsnetzwerken**, um den Anschluss an internationale Standards und technische Entwicklungen zu sichern. Demografischer Wandel

Der demografische Wandel – geprägt durch sinkende **Geburtenraten**, eine **alternde Bevölkerung** und ein stagnierendes **Erwerbspersonenpotenzial** – führt in Deutschland und Europa zu einem zunehmenden **Fachkräftemangel**. Auch die **Hafenwirtschaft** ist davon stark betroffen: Der **Wettbewerb um qualifiziertes Personal** in Umschlag, Logistik, Technik, IT und Verwaltung verschärft sich, während die Nachwuchsgewinnung schwieriger wird.

Altersbedingte Abgänge ohne strukturierte **Nachfolgeplanung** lassen wertvolles Erfahrungswissen verloren gehen und gefährden die Betriebssicherheit. Fehlendes Personal in operativen Bereichen kann Abfertigungszeiten verlängern, die Flexibilität einschränken und multimodale Logistikketten unterbrechen – etwa durch einen Mangel an **Lkw-Fahrer(inne)n** oder **Lokführer(inne)n**.

Besonders in **ländlichen Hafenstandorten** erschwert der Rückgang lokal verfügbarer **Arbeitskräfte** die Rekrutierung zusätzlich. Auch **Hafenverwaltungen** und **kommunale Planungsstellen** leiden unter **Personalknappheit**, was zu **Verzögerungen** bei **Infrastruktur-** und **Innovationsprojekten** oder gar zum **Verlust von Fördermitteln** führen kann.

Vor dem beschriebenen Hintergrund ergeben sich mit Blick auf die Häfen in Schleswig-Holstein unterschiedliche Handlungserfordernisse. Die Ableitung weiterführender Maßnahmen erfordert dabei eine differenzierte Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

- **Etablierung systematischer Nachfolge- und Personalentwicklungsstrategien**, um Wissenstransfer und Betriebssicherheit zu gewährleisten,
- **Gezielter Aufbau von Aus- und Weiterbildungsprogrammen**, um Fachkräfte für neue technologische und ökologische Anforderungen zu qualifizieren,
- **Aktive Förderung von internationaler Rekrutierung und der Anerkennung ausländischer Qualifikationen**, um den Bedarf an qualifizierten Fachkräften langfristig zu sichern,
- **Umsetzung flexibler Arbeitsmodelle, moderner Arbeitsumgebungen und Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität**, um die maritime Wirtschaft im Wettbewerb um Fachkräfte zu stärken,
- **Verbesserung der Standortqualität durch Mobilitätsangebote, Barrierefreiheit und Freizeitinfrastruktur**,
- **Stärkung der personellen Ausstattung von Hafenverwaltungen und Genehmigungsbehörden**, um Planungs- und Förderprozesse zu beschleunigen.

Mobilitäts- und Urlaubsgewohnheiten

Das Reise- und Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in Deutschland befindet sich im Wandel. **Nachhaltigkeit**, **Regionalität** und **Flexibilität** gewinnen als Entscheidungskriterien deutlich an Bedeutung, während klassische Fern- und Pauschalreisen an Relevanz verlieren. Der **Inlandstourismus** wächst spürbar, ebenso die Nachfrage nach individuellen Reiseformen

wie **Kurzurlaube, Fahrradreisen, Micro-Adventures** oder **Wohnmobiltouren**. Gleichzeitig steigt die Sensibilität gegenüber Overtourism, was eine stärkere Besucherlenkung und saisonale Entzerrung erforderlich macht.

Auch die **Mobilität am Urlaubsort** verändert sich: Das **Auto** bleibt zwar das dominierende Verkehrsmittel, doch **Kombinationen** mit **ÖPNV, Fahrrad** oder **E-Mobilitätsangeboten** gewinnen an Bedeutung. Besonders der **Wohnmobilmarkt** erlebt ein starkes Wachstum, was zu einer steigenden Nachfrage nach Stellplätzen mit moderner Infrastruktur führt – gerade in den Küstenregionen.

Für Schleswig-Holstein hat dieser Trend eine besondere Relevanz: Die **Küsten- und Inselhäfen** sind nicht nur wichtige An- und Abreisepunkte für den Tourismus, sondern zunehmend auch **multimodale Mobilitätsknoten**, die verschiedene Verkehrsträger verbinden.

Steigende Fahrgastzahlen in der Hauptsaison können jedoch **Kapazitätsengpässe** verursachen, die durch flexible Infrastruktur- und Servicekonzepte abgefedert werden müssen. Zugleich steigen die Erwartungen der Gäste an **digitale Services, Barrierefreiheit** und **klimafreundliche Mobilitätsangebote**.

Für den **Kreuzfahrttourismus**, insbesondere in Kiel, sind moderne **Terminals, Landstromversorgung** und **umweltfreundliche Hafenlogistik** entscheidend, um im internationalen Wettbewerb attraktiv zu bleiben.

Vor dem beschriebenen Hintergrund ergeben sich mit Blick auf die Häfen in Schleswig-Holstein unterschiedliche Handlungserfordernisse. Die Ableitung weiterführender Maßnahmen erfordert dabei eine differenzierte Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

- **Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote**, indem sie Fährverkehr, ÖPNV, Fahrradinfrastruktur und E-Mobilitätslösungen nahtlos verknüpfen,
- **Anpassung von Infrastruktur und Kapazitäten an saisonale Spitzen**, um Engpässe – insbesondere in den Sommermonaten – zu vermeiden,
- **Bereitstellung digitaler Services wie Buchungsplattformen, Besucherlenkung und Echtzeit-Informationen**, um Reisekomfort und Effizienz zu steigern,
- **Berücksichtigung des Wohnmobil- und Campingmarkts** durch Stellplätze mit moderner Versorgung, E-Lademöglichkeiten und guter ÖPNV-Anbindung,
- **Umstellung des Kreuzfahrttourismus auf moderne Terminals, Landstromanlagen und flexible Nutzungen**, um Umweltauflagen einzuhalten und die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern,
- **Kontinuierliche Verbesserung von Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im Hafenumfeld**, um die Attraktivität für alle Zielgruppen zu steigern,
- **Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen im Hafenumfeld**, um den CO₂-Fußabdruck der touristischen An- und Abreise zu reduzieren.

2.3 Politische und finanzielle Rahmenbedingungen

Im Zuge der weiteren Analyse der Einflussfaktoren auf die Hafenentwicklung werden auch die aktuellen politischen und finanziellen Rahmenbedingungen einbezogen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den bestehenden und künftigen Möglichkeiten der **Hafenfinanzierung**.

Die Länder verfügen über zu wenig Mittel für Ausbau und Erhalt der Hafeninfrastruktur

Die **Zuständigkeit** für die deutschen Seehäfen liegt grundsätzlich bei den **Ländern**, sodass die Verantwortung für Unterhaltung und Entwicklung der Hafeninfrastruktur primär die Küstenländer tragen. Solche Investitionen erfordern jedoch erhebliche finanzielle Mittel, die die **Landeshaushalte** stark belasten.

Zur Abmilderung dieser Last beteiligt sich der **Bund** an den Kosten für die Unterhaltung und Entwicklung der deutschen Seehäfen. Rechtsgrundlage ist das Solidarpaketfortführungsgesetz (SFG), das im Zuge der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen 2005 geschaffen wurde. Maßgeblich ist hierbei Artikel 9 SFG, der die **Bundesbeteiligung an den hafenbezogenen Investitions- und Unterhaltungslasten** der Küstenländer vorsieht.

Auf dieser Rechtsgrundlage stellt der Bund aktuell rund **38 Millionen Euro** pro Jahr für alle deutschen Seehäfen bereit. Davon erhält Schleswig-Holstein aktuell 2,045 Millionen Euro pro Jahr. Darüber hinausgehende Investitionen müssen vom Land selbst aufgebracht oder über zusätzliche Programme finanziert werden.

Wie in vielen Bereichen der deutschen Infrastruktur besteht auch in den schleswig-holsteinischen Seehäfen ein erheblicher **Investitions- und Instandhaltungsstau**. Gleichzeitig stehen die Häfen vor tiefgreifenden **Veränderungen**: Die Energiewende, steigende Anforderungen an Klimaschutz und Digitalisierung sowie geopolitische Entwicklungen erfordern umfassende Anpassungen. Vor diesem Hintergrund hat das MWVATT im Juli 2025 eine Bedarfsabfrage bei den Hafenstandorten in Schleswig-Holstein durchgeführt. Das Ergebnis weist einen Investitionsbedarf von rund 1,5 Milliarden Euro für die kommenden zehn Jahre aus, basierend auf etwa 70 konkret gemeldeten Projekten.

Herausforderungen durch heterogene Eigentumsstrukturen in Schleswig-Holstein

Die Finanzierung der zuvor genannten Projekte gestaltet sich aufgrund der **heterogenen Eigentumsverhältnisse** komplex. Lediglich die Häfen Büsum, Husum, Glückstadt und Tönning befinden sich ganz oder teilweise im **Besitz des Landes**. Demgegenüber liegt die Verantwortung für die Infrastruktur an den meisten Standorten ganz oder teilweise bei den **Kommunen**. Einzelne Häfen – wie Brunsbüttel und Teile Lübecks – sind in **Privatbesitz**, während der Hafen Hörnum sowie Teile von Helgoland dem **Bund** gehören.

Die Finanzierung der **landeseigenen Häfen** in Schleswig-Holstein erfolgt derzeit ausschließlich aus **Landesmitteln**, die dem LKN.SH mit jährlich 3,65 Mio. Euro zur Verfügung stehen – davon rund 3,0 Mio. Euro für Instandhaltung und 0,65 Mio. Euro für den Betrieb (zzgl. Personal). Größere Investitionen lassen sich aus diesem Budget nicht realisieren. Laut Infrastrukturbericht 2024 wurden in den Jahren 2022 und 2023 insgesamt 11,2 Mio. Euro in den Bereich „Landeseigene Häfen und Fähren“ investiert, davon 3,2 Mio.

Euro über das Programm IMPULS und 8,0 Mio. Euro aus Landesausgaben im Verkehrswesen des MWVATT (Einzelplan 06 14). Für 2024 und die Folgejahre sind Investitionen in Höhe von insgesamt 19 Mio. Euro vorgesehen.

Auch die kleineren **kommunalen Häfen** stehen häufig vor der Herausforderung, dass größere Investitionen ihre finanziellen Möglichkeiten übersteigen. Über **Förderprogramme** wie das Landesprogramm Wirtschaft, das Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) einbindet, besteht die Möglichkeit, zusätzliche Mittel für ausgewählte Projekte – etwa für die Errichtung oder Modernisierung öffentlicher Hafeninfrastruktur – zu akquirieren. GRW-Mittel stehen dabei ausschließlich für kommunale Strukturen zur Verfügung.

Darüber hinaus bestehen auch im **privaten Bereich**, insbesondere bei Terminalbetreibern, in den kommenden Jahren erhebliche Investitionsbedarfe zur Verbesserung der Nachhaltigkeit und zur Erhöhung der Resilienz, die sich häufig nur mit öffentlichen Zuschüssen oder Fördermitteln wirtschaftlich realisieren lassen. Diese heterogene Struktur erfordert daher neue Lösungsansätze, um die Finanzierung strategisch relevanter Projekte zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Sondervermögen kann beitragen, das Finanzierungsdefizit zu mindern

Die Hoffnung auf eine deutliche **Ausweitung** der Finanzierungsmöglichkeiten richtet sich auf das 2025 neu geschaffene **Sondervermögen** Infrastruktur und Klimaneutralität. Dieses umfasst 500 Milliarden Euro für einen Zeitraum von zwölf Jahren und soll Investitionen in Verkehrswege, Wasserinfrastruktur, Digitalisierung und Klimaschutz ermöglichen.

Von der Gesamtsumme stehen 400 Milliarden Euro dem Bund (davon 100 Milliarden Euro für Investitionen des Klima- und Transformationsfonds) sowie 100 Milliarden Euro den **Ländern und Kommunen** zur Verfügung. Nach dem „Königsteiner Schlüssel“ erhält Schleswig-Holstein rund 3,4 Milliarden Euro, was auf zwölf Jahre verteilt weniger als 300 Millionen Euro jährlich entspricht.

Für Schleswig-Holstein wurde zudem festgelegt, dass 62 % der Sondervermögen-Mittel an die Kommunen weitergeleitet werden. Diese erhalten somit jährlich rund **186 Millionen Euro** zusätzlich. Im Vergleich zur angespannten Finanzlage der Kommunen bedeutet dies zwar eine gewisse Entlastung, löst jedoch die strukturellen Probleme nicht, da die Mittel zweckgebunden für Investitionen vorgesehen sind und keine unmittelbare Haushaltsentlastung schaffen.

Über den neuen **KTF-Titel** „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ sind darüber hinaus zusätzliche Bundesmittel in Aussicht gestellt, die voraussichtlich in Landstrom, alternative Bunkerinfrastruktur und klimaneutrale Schifffahrtsskorridore fließen sollen – für Schleswig-Holstein ergeben sich Chancen, sofern förderfähige Projekte frühzeitig identifiziert und beantragt werden.

Dauerhafte Erhöhung der Mittelzuweisungen des Bundes ist nötig

Trotz dieser zusätzlichen Sonderprogramme fordern die Küstenländer eine drastische **Aufstockung der Bundesbeteiligung** an den hafenbezogenen Investitions- und Unterhaltungslasten (Artikel 9 SFG) – von derzeit jährlich 38 Millionen Euro auf 400 bis 500

Millionen Euro. Nur eine dauerhafte, deutliche Erhöhung der Bundesmittel kann längerfristige **Planungssicherheit** schaffen.

Hintergrund dieser Forderungen ist das Verständnis, dass die deutschen Seehäfen als zentrale Infrastruktur für **Im- und Export**, die **Versorgungssicherheit** der Energiewirtschaft und für nationale **Verteidigungsaufgaben** unverzichtbar sind; angesichts dieser gesamtstaatlichen Bedeutung erscheint eine stärkere und verlässlichere finanzielle Beteiligung des Bundes notwendig, insbesondere für den Ausbau klima- und zukunftsorientierter Hafeninfrastruktur.

3 Ableitung der Hafenstrategie Schleswig-Holstein

Die Ableitung der Landeshafenstrategie erfolgt auf **Grundlage** der **Zielsetzungen** und **Handlungsfelder** der ISL-/Ramboll-Studie, der Erkenntnisse aus der Analyse **globaler Trends** sowie unter Berücksichtigung der **politischen und finanziellen Rahmenbedingungen**. Darauf aufbauend werden im Folgenden zunächst konkrete **Handlungsempfehlungen** entwickelt und durch entsprechende **Maßnahmen** unterlegt (3.1). Die Hafenstrategie des Landes Schleswig-Holstein verfolgt dabei den Anspruch, für **sämtliche Häfen des Landes** eine gemeinsame Orientierung zu bieten. Zugleich erfordert die heterogene Struktur der Hafenstandorte eine **differenzierte Betrachtung**, da sich bei der Umsetzung der Maßnahmen unterschiedliche Verantwortlichkeiten ergeben. Um eine wirksame Realisierung sicherzustellen, ist daher eine klare Zuordnung von Rollen und Zuständigkeiten unverzichtbar. Vor diesem Hintergrund werden die Maßnahmen im weiteren Verlauf nach Verantwortungsbereichen strukturiert dargestellt.

- Maßnahmen, die das Land **unmittelbar selbst veranlassen oder steuern** kann, weil es dafür die rechtliche Zuständigkeit, die Finanzierungsverantwortung oder die Planungshoheit hat (3.2.1)., bzw. Maßnahmen, die überwiegend in der **Verantwortung Dritter** liegen, bei denen das **Land** jedoch **unterstützend, fördernd oder moderierend** wirken kann (3.2.2).
- Maßnahmen, die maßgeblich in der **Verantwortung Dritter** (Hafengesellschaften, Kommunen, Bund, EU, Privatwirtschaft) liegen (3.3).

3.1 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

Ausgehend von den dargestellten Grundlagen werden im Folgenden **zentrale Handlungsempfehlungen** dargestellt und mit konkreten **Maßnahmen** unterlegt. Diese orientieren sich an den wesentlichen **Zukunftsaufgaben** der Häfen Schleswig-Holsteins und bilden die Grundlage für eine nachhaltige, wettbewerbsfähige und resiliente Hafentwicklung.

(1) Energiewende in den Häfen strategisch vorantreiben

Die Energiewende stellt die Häfen in Schleswig-Holstein vor komplexe Herausforderungen. Für die **Transformation** zu klimaneutralen Energie- und Logistikkreisläufen müssen **geeignete Flächen** gesichert, bestehende Hafengebiete **modernisiert oder umgewidmet** und die erforderliche Infrastruktur gezielt **ausgebaut** werden. Ebenso entscheidend sind **leistungsfähige Anbindungen** an Schiene, Straße, Wasserstraße und gegebenenfalls Pipeline-Systeme, um neue Energieträger effizient zu verteilen. Die Nutzung der Häfen für Wasserstoff-, Power-to-X-, CO₂-Export- und Offshore-Wind-Projekte erfordert zudem klare

Standortprofile und funktionierende **Clusterstrukturen**. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor liegt in schlanken, transparenten **Genehmigungsprozessen** sowie in der Harmonisierung mit nationalen und europäischen Vorgaben. Der Blick richtet sich dabei nicht nur auf große Infrastrukturprojekte, sondern auch auf Small-Scale-Lösungen für die regionale Versorgung, etwa zur Betankung von Schiffen oder Lkw mit alternativen Antrieben. Die folgenden Maßnahmen setzen an diesen Punkten an und schaffen die Grundlage, um die Energiewende in den Häfen Schleswig-Holsteins wirkungsvoll voranzubringen. Flächen für Energiewende in den Häfen sichern und Infrastruktur entwickeln

- **Hafenaffine Flächen** für Energiewendeprojekte strategisch sichern und Hafen- sowie Gewerbeflächen vorausschauend erschließen.
- Hafenareale **modernisieren** oder für neue Energieträger **umnutzen**; bestehende fossile Umschlag- und Lageranlagen für alternative Kraftstoffe umrüsten.
- **Schwerlast- und Kaianlagen** für Projektlogistik (Windenergie), **Import-/Exportterminals** und Gefahrstofflager bedarfsgerecht ausbauen, Tragfähigkeiten und Wassertiefen anpassen.
- **Multimodale Hinterlandanbindungen** (Straße, Schiene, Binnenwasserstraße, Pipeline) gezielt verbessern und Anbindung ausgewählter Häfen an das Wasserstoff-Kernnetz forcieren.

Clusterstrukturen in den Häfen aufbauen und Standortprofile entwickeln und schärfen

- **Hafen-Energie-Cluster** Schleswig-Holstein mit arbeitsteiliger Spezialisierung der Häfen entwickeln.
- **Standortprofile** für Schwerpunkte wie Offshore-Wind-Services (z. B. Helgoland, Husum), H₂-Import und -Logistik (Brunsbüttel), CO₂-Export sowie PtX-Produktion in küstennahen Flächen mit hohem Potenzial etablieren.
- **Netzwerk** multimodaler Distributionszentren für erneuerbare Energieträger aufbauen, Small-Scale-Terminals für die regionale Versorgung entwickeln und bestehende fossile Tank- und Lageranlagen auf neue Produkte umrüsten.
- **Clusterstandorte** im In- und Ausland auf Messen, in Fachmedien und durch Investorenkampagnen gezielt **vermarkten**.
- Austausch über **Best-Practices** fördern (z. B. durch spezifische Formate, Veranstaltungen).

Regulatorische und planerische Rahmenbedingungen harmonisieren und Verfahren beschleunigen

- Einheitliche **Genehmigungs- und Sicherheitsstandards** für H₂-, Ammoniak-, CO₂-Export- und PtX-Infrastrukturen einführen bzw. weiterentwickeln (z. B. HafensicherheitsVO).
- Vorgaben mit **Bundes- und EU-Regelwerken** (IMO, TEN-E, Green Deal) harmonisieren und planungsrechtliche Hürden abbauen.
- „**One-Stop-Shop**“ für Genehmigungen einrichten, um Planungs- und Umsetzungszeiten deutlich zu verkürzen.

(2) Dekarbonisierung in Häfen konsequent fortführen

Die Dekarbonisierung der Häfen in Schleswig-Holstein ist ein zentraler Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele und zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit. Sie erfordert

den systematischen **Umbau** der **Energie- und Antriebsinfrastruktur**, die **Elektrifizierung** von Umschlagtechnik und Hafenfahrzeugen sowie die **Integration** alternativer Energieträger in den Hafenbetrieb. Gleichzeitig müssen eigene erneuerbare **Erzeugungskapazitäten** ausgebaut, **Speichersysteme** integriert und die erforderlichen Lade- und Bunkerinfrastrukturen geschaffen werden. Neben der technischen Transformation sind **Kooperationen** und der **Wissenstransfer** zwischen Häfen, Industrie und Forschung entscheidend, um Innovationen zu beschleunigen und Lösungen flächendeckend auszurollen. Die folgenden Maßnahmen bündeln diese Ansätze zu einem kohärenten Handlungsprogramm für eine klimaneutrale Hafenwirtschaft.

Landstrom- und Ladeinfrastruktur ausbauen

- Flächendeckenden Aufbau von **Landstromanlagen** für Fähren, Kreuzfahrt- und Frachtschiffe realisieren und technisch an unterschiedliche Schiffstypen anpassen.
- **Ladeinfrastruktur** für Hafenfahrzeuge, Terminaltechnik und Lkw-Verkehre schaffen und bedarfsgerecht ausbauen.
- Integration der Anlagen in bestehende **Stromnetze** sicherstellen und ein effizientes Lastmanagement implementieren.

Hafentechnik elektrifizieren und Eigenerzeugung erneuerbarer Energie ausbauen

- Bestehende **Hafenfahrzeuge und Umschlagtechnik** auf elektrische oder alternative emissionsarme Antriebe (H₂, Bio-CNG) umrüsten sowie neue emissionsfreie Geräte wie Krane, Reachstacker oder Terminaltraktoren beschaffen.
- **Eigenerzeugung** erneuerbarer Energie durch **Photovoltaik** auf Dach- und Freiflächen, den Einsatz von **Hafenwindanlagen** und die Integration von Speichertechnologien (Batterie, Wasserstoffspeicher) zur Lastspitzenabdeckung steigern.

Alternative Antriebs- und Bunkerinfrastruktur schaffen

- Technologieoffene **Tankmöglichkeiten** für LNG, Methanol, Ammoniak, Wasserstoff und E-Fuels bereitstellen.
- Standardisierte, sicherheitsgeprüfte **Bunkermöglichkeiten** in Häfen einrichten und an internationale Vorschriften anpassen.

Kooperation und Wissenstransfer fördern

- **Netzwerke** zwischen Häfen, Reedereien, Energieversorgern und Forschungseinrichtungen aufbauen und dauerhaft betreiben.
- **Best-Practice-Ansätze** aus Pilotprojekten systematisch erfassen und auf kleinere Häfen übertragen.
- **Schulungs- und Qualifizierungsprogramme** zu emissionsfreier Hafenlogistik entwickeln und umsetzen.

(3) Resilienz und militärische Nutzbarkeit in Häfen sichern

Die Häfen Schleswig-Holsteins erfüllen nicht nur wirtschaftliche und logistische Funktionen, sondern sind zugleich **kritische Infrastrukturen** mit hoher Bedeutung für **Versorgungssicherheit, Klimaanpassung** und **militärische Einsatzfähigkeit**. Angesichts steigender Risiken durch Extremwetterereignisse, geopolitische Spannungen und Störungen globaler Lieferketten müssen Hafenanlagen sowohl **klimaresilient** als auch **betrieblich robust** gestaltet werden. Dazu gehören der Schutz vor Sturmfluten, tideadaptive Bauweisen,

effizientes Sedimentmanagement sowie ein leistungsfähiges Krisen- und Frühwarnsystem. Gleichzeitig erfordert die strategische Rolle der Häfen die Gewährleistung **militärischer Nutzbarkeit**, dualer Infrastrukturkonzepte und eine enge zivil-militärische Koordination – auch im internationalen Rahmen. Die folgenden Maßnahmen bündeln diese Anforderungen zu einem integrierten Handlungsprogramm für resiliente und sicherheitsrelevante Hafenstrukturen.

Klimaanpassung und Resilienz in Häfen stärken

- **Hochwasserschutz** ausbauen und tideadaptive Anlagen entwickeln, einschließlich mobiler Flutmauern, Deicherhöhungen, Spundwände sowie höhenvariabler Anleger und Rampen.
- **Sedimentmanagement** optimieren, durch standortspezifische Strategien, koordinierte landesweite Baggerprogramme und den Einsatz von Frühwarnsystemen zur Vermeidung von Verschlickung.
- **Frühwarn- und Krisenmanagement** verbessern, durch digitale Überwachungssysteme (Pegel, Wetterextreme, bauliche Schäden), Integration in Katastrophenschutz- und Hafenleitstellen sowie regelmäßige Notfallübungen.

Sicherheits- und Verteidigungsfunktion der Häfen stärken

- **Militärrelevante Hafeninfrastuktur** ausbauen, durch strategische Auswahl dual nutzbarer Häfen, die Schaffung verstärkter Schwerlastflächen sowie gesicherter Lager- und Umschlagbereiche.
- Zivil-militärische **Koordination** stärken, durch regelmäßige Abstimmungsroutinen mit Bundeswehr, Polizei, Hafenbetreibern und Kommunen sowie klare Priorisierungsmechanismen für militärische Transporte.
- **Internationale Einbindung** vertiefen, durch Integration in NATO- und EU-Military-Mobility-Programme, Harmonisierung technischer Standards und Kooperation mit internationalen Partnerhäfen.

(4) Touristische Funktion der Häfen zukunftsfähig gestalten

Einige Häfen in Schleswig-Holstein sind **zentrale Knotenpunkte** für die Anbindung von Inseln, Halligen und Küstenregionen sowie wichtige Anlaufstellen für den Tourismus. Neben der wirtschaftlichen Funktion übernehmen sie auch eine zentrale Rolle in der **Daseinsvorsorge**, indem sie den ganzjährigen Transport von Personen, Gütern und Notfallversorgung sicherstellen. Gleichzeitig verändern sich **Mobilitäts- und Reisegewohnheiten**, was neue Anforderungen an Infrastruktur, Angebotsgestaltung und digitale Vernetzung mit sich bringt. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und die Attraktivität als Reiseziel zu steigern, müssen diese Häfen funktional, verlässlich und ggf. auch erlebnisorientiert gestaltet werden. Die folgenden Maßnahmen verbinden daher Versorgungssicherheit, nachhaltige Mobilitätslösungen und hochwertige touristische Aufenthaltsqualität zu einem integrierten Entwicklungskonzept.

Ganzjährige Erreichbarkeit und Daseinsvorsorge sichern

- **Nutzbarkeit** von Anlegern auch bei schwierigen nautischen Bedingungen sicherstellen.
- **Regelmäßige, verlässliche Schiffsverbindungen** zwischen Inseln/Halligen und Festland – ganzjährig und auch in der Nebensaison gewährleisten.

- Alle (landeseigenen) Anleger nach einheitlichen technischen, sicherheits- und Qualitätsstandards modernisieren und standardisieren.

Häfen an veränderte Mobilitäts- und Tourismusbedürfnisse anpassen

- **Multimodale Anbindungen** ausbauen, einschließlich Bike+Ferry, Bahn+Fähre, Park+Ride und Park+Ship, um die Erreichbarkeit der Häfen nachhaltig zu verbessern.
- Fahrpläne und Buchungssysteme zwischen Schiff, Bahn und Bus verknüpfen, um nahtlose **Reiseketten** und einfache Buchungsprozesse zu ermöglichen.
- Kapazitäten in Spitzenzeiten **flexibel steuern**, durch zusätzliche Fahrten oder angepasste Fahrpläne, und Ladeinfrastruktur für E-Fähren, Hybridantriebe und Elektrofahrzeuge an Land bedarfsgerecht ausbauen.

Touristische Aufenthalts- und Servicequalität steigern

- **Barrierefreie Zugänge**, witterungsgeschützte Wartebereiche und moderne Terminalanlagen ausbauen, um den Komfort und die Zugänglichkeit für alle Besucher zu erhöhen.
- Touristische und gewerbliche **Verkehrsströme** in den Häfen entflechten, Passagier- und Fahrzeugverkehre bestmöglich trennen.
- **Synergien** zwischen Passagierabfertigung, Tourismus und Fischerei gezielt fördern, z. B. durch Bündelung touristischer Aktivitäten in zentralen Hafenbereichen, in denen Passagiere beim Ein- oder Ausstieg gastronomische und kulturelle Angebote nutzen können.
- Spezifisch gewidmete Hafensareale bzw. angrenzende Flächen durch **Integration** gastronomischer, kultureller und Freizeitangebote, Einrichtung von Wohnmobilstellplätzen und Gestaltung nach touristischen Design- und Aufenthaltsstandards aufwerten, ohne den **originären Hafenbetrieb** dadurch einzuschränken (gilt insbesondere für kleinere Häfen mit hoher touristischer Relevanz).

(5) Kommunikation zu den Häfen strategisch stärken

Eine wirksame Hafenstrategie setzt neben der Modernisierung von Infrastruktur und Prozessen auch auf eine klare **strategische Positionierung** der schleswig-holsteinischen Häfen als zentrale Knotenpunkte für Wirtschaft, Energie, Tourismus und internationale Verbindungen. Dafür gilt es, die Interessen aller Standorte **gebündelt** zu vertreten und ihre **gesamtwirtschaftliche** sowie **gesellschaftliche Bedeutung** wirksam zu kommunizieren. Die nachfolgenden Maßnahmen zielen darauf ab, die politische Durchsetzungsfähigkeit auf Bundes- und EU-Ebene zu stärken und zugleich die öffentliche Wahrnehmung der Häfen nachhaltig zu erhöhen.

Interessenvertretung der schleswig-holsteinischen Häfen stärken

- Struktur für gebündelte **Interessenvertretung** aufbauen, vorzugsweise durch eine Stärkung des Gesamthafenverbands Schleswig-Holstein (GvSH), etwa durch zusätzliche **finanzielle Mittel** oder personelle **Ressourcen**. Alternativ könnte eine eigenständige **Hafenagentur** geschaffen werden, die zentrale strategische Themen – wie Infrastrukturausbau, Förderinstrumente, energiepolitische Fragen sowie hafenrelevante Bundesprogramme – koordiniert und die Interessen der Häfen gegenüber Bund, EU und internationalen Partnern vertritt.

- **Gemeinsame Dachmarke** für alle schleswig-holsteinischen Häfen etablieren, um auf Messen, Konferenzen und in der öffentlichen Wahrnehmung mit einer starken Stimme aufzutreten, gemeinsame **Veranstaltungen** – z. B. in der Landesvertretung in Berlin – durchzuführen und den Schleswig-Holsteinischen Hafentag in diese Struktur zu integrieren.
- Dachmarke auch für **Fachkräftegewinnung** und Employer Branding nutzen, um Auszubildende und Fachkräfte für die Hafenvirtschaft zu gewinnen und langfristig zu binden. Bedeutung der schleswig-holsteinischen Häfen sichtbar machen und kommunizieren
- Wirtschaftliche, infrastrukturelle und gesellschaftliche Relevanz der Häfen durch belastbare **Zahlen und Fakten** belegen und diese regelmäßig gegenüber Politik, Wirtschaft, Tourismus und Öffentlichkeit **kommunizieren**, z. B. durch Studien, Pressearbeit und Erfolgsgeschichten aus der Hafentwicklung.
- **Überregionale Bedeutung** der Häfen – etwa für die Versorgung der Inseln und Halligen, für internationale Fährverbindungen, die Energieversorgung und den Tourismus – gezielt herausstellen und mit einem klaren Bekenntnis des Landes zur Förderung und Entwicklung der Hafenstandorte verknüpfen.
- **Außendarstellung** der **landeseigenen Häfen** verbessern, u. a. durch eigenständige Internetauftritte, transparente Darstellung der Zuständigkeiten sowie die Einrichtung eines GIS-Portals mit zentralen Flächeninformationen für Verwaltung, Investoren und potenzielle Ansiedlungen.

3.2 Umsetzung in Verantwortung des Landes

Maßnahmen, die das Land Schleswig-Holstein **unmittelbar umsetzen** kann, betreffen in erster Linie die **Hafenfinanzierung** sowie die **Steuerung** der landeseigenen Häfen. In diesem Bereich kann das Land aktiv Einfluss auf die Entwicklung der eigenen Hafenstandorte nehmen und konkrete Maßnahmen eigenverantwortlich vorantreiben, die zugleich auf die in den Handlungsempfehlungen (1) bis (5) formulierten Ziele einzahlen (vgl. 3.2.1). Darüber hinaus gibt es jedoch zahlreiche Maßnahmen, die aufgrund der heterogenen Eigentümerstrukturen und der Vielzahl beteiligter Akteure **nicht unmittelbar** durch das Land umgesetzt werden können. In diesen Fällen übernimmt Schleswig-Holstein vor allem eine unterstützende, fördernde oder moderierende Rolle (vgl. 3.2.2).

3.2.1 Direkte Umsetzung durch das Land

Die Zukunftsfähigkeit der schleswig-holsteinischen Häfen hängt maßgeblich von einer verlässlichen Finanzierung und einer klaren Steuerungsstruktur ab. Beide Bereiche bilden den Kern der Verantwortung des Landes, da hier direkte Eingriffsmöglichkeiten bestehen. Einerseits müssen ausreichende finanzielle Mittel bereitgestellt und geeignete Instrumente entwickelt werden, um Modernisierung, Instandhaltung und klimaneutralen Umbau der (landeseigenen) Häfen zu ermöglichen. Andererseits gilt es, die Organisation und Zuständigkeiten der landeseigenen Häfen so weiterzuentwickeln, dass effiziente Abläufe, transparente Strukturen und eine zielgerichtete Koordination gewährleistet sind.

Finanzierung der (landeseigenen) Häfen

Die vorhandenen Landesmittel reichen wie in Abschnitt 2.3 beschrieben aktuell nicht aus, um **Modernisierung, Instandhaltung** und den **klimaneutralen Umbau** der landeseigenen

Häfen in erforderlichem Umfang voranzutreiben. Um ihre **Wettbewerbsfähigkeit** und **Zukunftsfähigkeit** zu sichern, muss das Land seine **finanzielle Verantwortung ausweiten** und eine verlässliche Grundlage schaffen. Hierzu sind folgende Maßnahmen erforderlich.

Landesmittel zur Hafenumfinanzierung erhöhen

Um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit der schleswig-holsteinischen Häfen zu sichern, muss das Land **zusätzliche Landesmittel bereitstellen** und hierfür einen den Finanzierungsbedarfen angemessen gefüllten **eigenen Haushaltstitel für die Häfen** im Landeshaushalt zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen in landeseigenen Häfen (100 % Finanzierung) und in kommunalen und privaten Häfen (Anteilsförderung) etablieren. Anders als in Schleswig-Holstein ist dies in anderen Küstenländern gängige Praxis: So erhält z. B. der Hamburger Hafen im Rahmen des Doppelhaushalts 2024/2025 umfangreiche Mittel – sowohl im Kontext der Energiewende und Energieversorgungssicherheit als auch für allgemeine Hafenumentwicklungsmaßnahmen und Infrastrukturinvestitionen. In Abstimmung mit dem Finanzministerium muss dringend darauf hingewirkt werden, dass künftig zweckgebundene Mittel für die Häfen im Haushalt verankert werden. Grundlage hierfür ist eine weiterführende Bedarfsermittlung, die den tatsächlichen Investitionsbedarf landesweit konkretisiert.

Für die Bereitstellung zusätzlicher Landesmittel für die Häfen in Schleswig-Holstein steht insbesondere **eine stärkere Beteiligung des Bundes** im Fokus. So können schrittweise Zuweisungen aus dem 2025 eingerichteten Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität genutzt werden. Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat bereits beschlossen, dass Mittel aus dem **Sondervermögen** in erheblichem Umfang für den Erhalt und die Modernisierung von Hafenanlagen in Schleswig-Holstein eingesetzt werden. Aufgrund der **knappen Mittel** ist stets Projekten Vorrang zu geben, die zur Erreichung der **Ziele der Landeshafenstrategie** mit möglichst geringen zusätzlichen Investitionen beitragen. Ergänzend kommen Mittel aus **weiteren Bundesetats** – etwa aus dem Verteidigungs- oder Verkehrsressort – in Betracht. Zudem bleibt eine deutliche Aufstockung der Bundesmittel nach Artikel 9 des **Solidarpaktfortführungsgesetzes** (SFG) erforderlich (siehe nachfolgende Maßnahme).

Da haushaltsgebundene Mittel der **Jährlichkeit** unterliegen und somit nur eingeschränkt langfristig planbar sind, sollten **alternative Finanzierungsmodelle** geprüft werden – beispielsweise die Einrichtung eines Hafenuminvestitionsfonds, der eine mehrjährige Planungssicherheit für größere Infrastrukturprojekte bietet und flexibel auf neue Anforderungen reagieren kann.

Politischen Einfluss zur Erhöhung der Bundesmittel für Häfen verstärken

Das Land Schleswig-Holstein sollte den **politischen Druck gemeinsam mit den benachbarten Küstenbundesländern auf den Bund** gezielt aufrechterhalten und verstärken, um eine **deutliche Erhöhung der Bundesmittel** für Hafenuminfrastruktur zu erreichen. Dies gilt in besonderem Maße für die **Forderung** nach einer deutlichen **Aufstockung** der Bundesmittel gemäß **Artikel 9 des Solidarpaktfortführungsgesetzes** (SFG). Diese Aufstockung setzt dabei neue Finanzierungsansätze voraus; die Nationale Hafenumstrategie verweist hierfür auf zusätzliche Quellen wie Einnahmen aus dem **EU-Emissionshandel** zur Finanzierung von Hafenuminfrastruktur, Landstrom, alternativen Kraftstoffen und Dekarbonisierungsmaßnahmen. Vor diesem Hintergrund ist es Aufgabe des

Landes Schleswig-Holstein, gemeinsam mit den anderen Küstenländern konkrete **Finanzierungsvorschläge** zu entwickeln und beim Bund nachdrücklich einzufordern.

Darüber hinaus ist es von zentraler Bedeutung, den politischen Druck auf den Bund konsequent aufrechtzuerhalten, um sicherzustellen, dass Mittel aus dem **Sondervermögen** Infrastruktur und Klimaneutralität in ausreichendem Umfang und entsprechend den spezifischen Anforderungen der Häfen bereitgestellt werden. Parallel dazu sollte eine passgenaue **Förderkulisse** entwickelt werden, um auch Mittel aus dem **Klima- und Transformationsfonds** (KTF) gezielt für hafenrelevante Projekte – etwa in den Bereichen Landstrom, alternative Bunkerinfrastruktur und klimaneutrale Schifffahrtskorridore – nutzbar zu machen. Darüber hinaus gilt es, **bestehende Förderprogramme** für die Hafenvirtschaft dauerhaft abzusichern und weiterzuentwickeln (z. B. IHATEC).

Landesunterstützung bei der Nutzung von Bundes- und EU-Förderprogrammen ausweiten

Das Land sollte die Hafenstandorte **aktiv bei der Identifizierung und Beantragung** von Fördermitteln aus Bundes- und EU-Programmen unterstützen. Dies umfasst **fachliche Beratung, Koordinierung von Projektanträgen** sowie die Stärkung bestehender Institutionen wie WTSH oder IB.SH als **zentrale Informations- und Beratungsstellen** für Fördermöglichkeiten. Darüber hinaus sollte sich das Land auf **politischer Ebene** beim **Bund** dafür einsetzen, dass **hafenrelevante Förderprogramme** verstetigt und **dauerhaft abgesichert** werden, um die langfristige Finanzierung von Modernisierung, Klimaneutralität und Wettbewerbsfähigkeit der Häfen zu gewährleisten.

Aus den dargestellten Maßnahmen ergeben sich für das Land Schleswig-Holstein **konkrete Aufgaben**. Diese sind nach Dringlichkeit und zeitlichem Horizont zu strukturieren, um sowohl kurzfristige Handlungsfähigkeit sicherzustellen als auch mittelfristige Planungssicherheit und langfristige Transformation zu ermöglichen.

Kurzfristig (1–2 Jahre)

- Aufnahme von Zuweisungen aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität in die Haushaltsplanung.
- Initiierung einer gemeinsamen politischen Offensive mit den Küstenländern zur deutlichen Erhöhung der Bundesmittel.
- Aufbau bzw. Ausbau von Unterstützungsstrukturen (z. B. WTSH, IB.SH) zur Beratung und Begleitung bei Förderanträgen.
- Einsatz des Landes beim Bund für die dauerhafte Absicherung und Verstetigung hafenrelevanter Förderprogramme zur langfristigen Sicherung von Finanzierung, Modernisierung und Wettbewerbsfähigkeit.

Mittelfristig (3–5 Jahre)

- Einrichtung eines angemessen ausgestatteten eigenen, zweckgebundenen Haushaltstitels für Hafeninfrastruktur im Landeshaushalt, u. a. durch Einsatz von Mitteln aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität.
- Verstetigung der politischen Zusammenarbeit mit den Küstenländern gegenüber dem Bund (u. a. gemeinsame Finanzierungsvorschläge, abgestimmtes Lobbying für hafenrelevante Förderprogramme).

- Weiterentwicklung und Anpassung bestehender Finanzierungsinstrumente, um mehrjährige Investitionen planbarer zu machen.
- Ausbau und Verstetigung der Unterstützungsangebote für Häfen bei der Beantragung von Bundes- und EU-Fördermitteln.
- Verstetigung und kontinuierliche Anpassung der Finanzierungsinstrumente an neue Anforderungen (z. B. Energiewende, Digitalisierung, Dekarbonisierung).

Langfristig (5–10 Jahre)

- Etablierung einer stabilen Finanzarchitektur, die eine langfristige, klimaneutrale Entwicklung der Hafeninfrastruktur gewährleistet.

Steuerung der landeseigenen Häfen

Das bestehende **Organisation und Verwaltung** der landeseigenen Häfen muss an die **zukünftigen Aufgaben und Herausforderungen** angepasst werden. Grundsätzlich sind die landeseigenen Häfen nach dem **Landlord-Port-Prinzip** organisiert. In diesem Modell stellt die öffentliche Hand die Infrastruktur bereit, während private Hafenunternehmen als Mieter der Hafenflächen für die Errichtung und Finanzierung der Suprastruktur verantwortlich sind. Allerdings sind die öffentlichen Aufgaben in Schleswig-Holstein – anders als in anderen Küstenländern wie beispielsweise Hamburg oder Niedersachsen – nicht zentral organisiert. Während die (strategische) Hafenentwicklung im Verantwortungsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (**MWVATT**) liegt, wird der operative Betrieb der Häfen durch MWVATT und das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur (**MEKUN**) organisiert. Letzteres handelt dabei über den Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (**LKN.SH**). Innerhalb des LKN.SH bestehen wiederum mehrere Zuständigkeiten für unterschiedliche Themenbereiche, was die Verantwortungsstruktur fragmentiert und im Vergleich zu zentral organisierten Modellen anderer Bundesländer komplexer gestaltet. Auf Basis dieser Vorüberlegungen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen.

Struktur der landeseigenen Häfen reformieren

Eine zukünftige Lösung muss einerseits den Anspruch erfüllen, die **Komplexität zu reduzieren** und **Zuständigkeiten klarer zu verteilen**. Andererseits zeigt sich, dass der – im Vergleich zu anderen Bundesländern – **begrenzte Aufgabenumfang** mit nur wenigen, kleineren landeseigenen Häfen auch in Zukunft einen **eher schlanken Ansatz** erlaubt. **Weitreichende Umgestaltungen**, wie die **Gründung einer wirtschaftlich agierenden Landesgesellschaft**, wären mit einem **längeren Vorlauf** und **hohen Kosten** verbunden und würden kurzfristig keinen spürbaren Effekt erzielen.

Eine **Neuordnung der Zuständigkeiten** erfordert **politischen Konsens**, da die Verantwortung für die landeseigenen Häfen derzeit auf mehrere Ressorts (MWVATT, MEKUN) verteilt ist. Da eine solche Umstrukturierung auch finanzielle Auswirkungen haben kann, sollte das Finanzministerium (FM) frühzeitig einbezogen werden.

Vor diesem Hintergrund wird ein **stufenweises Vorgehen** empfohlen. **Kurz- bis mittelfristig** erscheint es zielführend zunächst die **bestehenden Strukturen zu optimieren**. Dies betrifft insbesondere:

- eine **bessere Mittelausstattung** z. B. für zusätzliches Personal um die wirtschaftliche Entwicklung der landeseigenen Häfen gezielt voranzutreiben und Koordinierungsaufgaben wahrzunehmen
- eine **verbesserte Koordinierung** an den Schnittstellen zwischen den **Ministerien** und dem **LKN.SH**,
- sowie **klarere Strukturen** und **Aufgabenteilungen** innerhalb des **LKN.SH**
- und eine **klare, transparente Kommunikation der Zuständigkeiten und Ansprechpartner** für Dritte.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, einen verwaltungsinternen Prüfprozesses zur Klärung und möglichen Neuordnung von Aufgaben und Zuständigkeiten zu initiieren.

In einem zweiten Schritt sollte geprüft werden, ob **mittel- bis langfristig** eine **komplette Neuordnung der Zuständigkeiten** (z. B. Bündelung sämtlicher Hafenaktivitäten im MWVATT) oder sogar eine **Auslagerung der Hafenaktivitäten in eine eigene Gesellschaft** sinnvoll ist – auch abhängig davon, inwieweit dabei **Aufgaben für kommunale Häfen** mit übernommen werden können.

Unterstützungsangebote für kommunale Häfen ausbauen und Strukturen anpassen

Darüber hinaus wird empfohlen, kleinere, kommunale Häfen in bestimmten Fragestellungen weiterführend zu unterstützen. Dies betrifft insbesondere **administrative Themen** wie Antragsverfahren, Planfeststellungsverfahren oder vergleichbare Aufgabenbereiche, für die viele kleinere Häfen personell nicht ausreichend ausgestattet sind. Ein solches Vorgehen sollte in enger Abstimmung mit den jeweiligen **Hafenbehörden der betroffenen Gemeinden** erfolgen, um **Aufgabenbereiche** und **Befugnisse** klar voneinander abzugrenzen. In diesem Zusammenhang sollte zudem geprüft werden, ob von Kommunen oder kleineren Hafengesellschaften verwaltete und betriebene Häfen zur **Steigerung ihrer Wirtschaftlichkeit** und **Leistungsfähigkeit** in eine **gemeinsame Struktur** überführt werden können.

Aus den dargestellten Maßnahmen ergeben sich für das Land Schleswig-Holstein **konkrete Aufgaben**. Diese sind nach Dringlichkeit und zeitlichem Horizont zu strukturieren, um sowohl kurzfristige Handlungsfähigkeit sicherzustellen als auch mittelfristige Planungssicherheit und langfristige Transformation zu ermöglichen.

Kurzfristig (1–2 Jahre)

- Initiierung eines verwaltungsinternen Prüfprozesses zur Klärung und möglichen Neuordnung von Aufgaben und Zuständigkeiten.
- Bereitstellung zusätzlicher personeller Ressourcen für die Betreuung der landeseigenen Häfen und für Koordinierungsaufgaben.
- Verbesserung der Abstimmung zwischen MWVATT, MEKUN und LKN.SH, einschließlich klarer Schnittstellenregelungen.
- Überprüfung der internen Aufgabenverteilung im LKN.SH, einschließlich ggf. notwendiger Neudefinition
- Einführung einer transparenten Kommunikation zu Zuständigkeiten und Ansprechpartnern gegenüber Dritten.

Mittelfristig (3–5 Jahre)

- Prüfung, ob eine Bündelung sämtlicher Hafenaufgaben im MWVATT oder die Einrichtung einer eigenständigen Hafeneinheit zielführend ist.
- Analyse, ob von Kommunen betriebene kleinere Häfen durch eine gemeinsame Organisation (z. B. regionale Gesellschaft) effizienter und wirtschaftlicher betrieben werden können.

Langfristig (5–10 Jahre)

- Umsetzung einer möglichen Neuordnung der Hafenorganisation (z. B. eigenständige Hafengesellschaft) unter Berücksichtigung von Effizienz, Kosten und politischer Zustimmung.

3.2.2 Unterstützende Rolle des Landes

Die Landeshafenstrategie verfolgt grundsätzlich den **Anspruch**, eine gemeinsame **Orientierung** für **alle Hafenstandorte** in Schleswig-Holstein zu bieten. Daraus ergibt sich, dass das Land nicht nur bei den landeseigenen Häfen Verantwortung trägt, sondern auch dort gefordert ist, wo aufgrund der Eigentümerstrukturen **keine unmittelbaren Eingriffsmöglichkeiten** bestehen. In diesen Fällen kann es die Umsetzung der Strategie vor allem durch **flankierende Maßnahmen** unterstützen. Die konkrete Realisierung liegt jedoch überwiegend in der Verantwortung Dritter – insbesondere der Hafengesellschaften, Kommunen, privaten Unternehmen sowie weiterer beteiligter Akteure. Der folgende Abschnitt rückt daher jene Aufgaben in den Mittelpunkt, bei denen das Land in erster Linie **koordinierend, fördernd oder moderierend** tätig wird. Die Struktur der Darstellung orientiert sich an den in Abschnitt 3.1 entwickelten Handlungsempfehlungen (1) bis (5).

(1) Energiewende in den Häfen strategisch vorantreiben

Das Land übernimmt eine koordinierende und unterstützende Rolle – u. a. durch strategische Flächensicherung, Clusterentwicklung, Standardisierung und Genehmigungsbeschleunigung.

- **Landeseigene Häfen:** Flächensicherung und Ausbau, Bevorzugte Bereitstellung von Flächen für erneuerbare Energien (PV, Wind, H₂-Produktion), Pilotprojekte in Digitalisierung/Automatisierung.
- **Kommunale Häfen:** Unterstützung bei Flächenentwicklung, GRW-Förderungen für Infrastrukturmodernisierung und Digitalisierung.
- **Private Häfen:** Einbindung in Landes- und Regionalplanung für strategische Flächensicherung, Unterstützung beim Aufbau von Clusterstrukturen für H₂-/PtX-Import und CO₂-Export, Teilnahme an Technologieprojekten.
- **Bundeseigene Häfen:** Abstimmung mit regionalen Akteuren zur Integration in Energiewendeprojekte (z. B. Offshore-Wind, alternative Energieträger) und Einbindung in landesweite Flächensicherungsprozesse.

(2) Dekarbonisierung in Häfen konsequent fortführen

Das Land Schleswig-Holstein flankiert die Dekarbonisierung politisch und organisatorisch – über Förderkulissen, Netzkoordination, Forschungs- und Pilotprojekte sowie Qualifizierungsmaßnahmen.

- **Landeseigene Häfen:** Unterstützung beim Aufbau von Landstrom- und Ladeinfrastruktur, Entwicklung einheitlicher Standards; Modellstandorte für Pilotprojekte (Digitalisierung, autonome Fahrzeuge, Drohnen).
- **Kommunale Häfen:** Zugang zu GRW- und Landesförderungen für Ladeinfrastruktur, Digitalisierung und Umweltschutz; Unterstützung bei Projekten wie Ladepunkten für alternative Antriebe z. B. durch Koordination mit Netzbetreibern.
- **Private Häfen:** Politische Unterstützung beim Zugang zu Bundesförderungen (z. B. Dekarbonisierung, Klimaschutzprogramme), Unterstützung beim Aufbau von Bunkerinfrastrukturen für alternative Kraftstoffe (LNG, Methanol, H₂, Ammoniak, E-Fuels).
- **Bundeseigene Häfen:** Koordination mit Netzbetreibern und regionalen Partnern.

(3) Resilienz und militärische Nutzbarkeit in Häfen sichern

Das Land wirkt auf eine abgestimmte Finanzierung von Klimaanpassungsmaßnahmen hin und koordiniert die zivil-militärische Zusammenarbeit.

- **Landeseigene Häfen:** Ausbau von Hochwasserschutz, tideadaptiven Anlagen, Integration von Monitoring- und Frühwarnsystemen; Unterstützung bei Notfallübungen.
- **Kommunale Häfen:** Unterstützung und Förderzugang für bauliche Klimaanpassungsmaßnahmen (z. B. Sedimentmanagement, Deicherhöhungen), Unterstützung bei Integration in Katastrophenschutzkonzepte.
- **Private Häfen:** Politische Unterstützung für Fördermittel zur Resilienzsteigerung; Abstimmung bei strategisch relevanten Projekten (z. B. H₂-/PtX-Terminals mit sicherheitsrelevanten Anforderungen).
- **Bundeseigene Häfen:** Enge Abstimmung mit Bund und Bundeswehr zur Definition militärischer Anforderungen, zivil-militärische Koordination.

(4) Touristische Funktion der Häfen zukunftsfähig gestalten

Das Land setzt Impulse für die touristische Weiterentwicklung durch Förderprogramme, Abstimmung mit Verkehrs- und Tourismuspolitik sowie Unterstützung multimodaler Mobilitätskonzepte.

- **Landeseigene Häfen:** Investitionen in touristische Infrastruktur (barrierefreie Zugänge, Wartebereiche, Servicequalität) sowie Integration in multimodale Konzepte (Bike+Ferry, Bahn+Fähre).
- **Kommunale Häfen:** inhaltliche Unterstützung bei der Umsetzung touristischer Projekte (E-Fähren, saisonale Verbindungen, hafennahe Serviceangebote), Unterstützung bei Antragsverfahren und Planfeststellungen.
- **Private Häfen:** Unterstützung touristisch relevanter Teilfunktionen (z. B. Kreuzfahrt, kombinierte Logistik-/Tourismusunutzungen), Koordination mit Tourismusverbänden.
- **Bundeseigene Häfen:** Abstimmung zur Sicherung ganzjähriger Daseinsvorsorge (z. B. Helgoland-Verbindungen), Integration in landesweite Tourismusstrategien.

(5) Kommunikation zu den Häfen strategisch stärken

Das Land übernimmt eine zentrale Rolle in der politischen Interessenvertretung auf Bundes- und EU-Ebene und flankiert die Bündelung von Marketing- und Kommunikationsaktivitäten.

- **Landeseigene Häfen:** Unterstützung beim Außenauftritt (z. B. eigenständige Internetauftritte, zentrale GIS-Plattform), Integration in die mögliche gemeinsame Dachmarke.
- **Kommunale Häfen:** Einbindung in landesweite Marketing- und Kommunikationsstrategien, Nutzung der möglichen Dachmarke für Standortprofilierung und Fachkräftegewinnung.
- **Private Häfen:** Förderung internationaler Vermarktung, Unterstützung bei Messeauftritten und Investorenkampagnen.
- **Bundeseigene Häfen:** Einbindung in landesweite Kommunikationsaktivitäten, Abstimmung mit Bund und regionalen Akteuren zur Darstellung gesamtstaatlicher Bedeutung.

3.3 Umsetzung in Verantwortung Dritter

Angesichts der **heterogenen Eigentümerstrukturen** und der Vielzahl beteiligter Akteure liegt die Umsetzung vieler Maßnahmen nicht in der unmittelbaren Verantwortung des Landes, sondern vor allem bei **Dritten**. Dazu zählen insbesondere Hafengesellschaften, Kommunen und private Unternehmen, aber auch weitere Akteure wie Energieversorger, Forschungseinrichtungen oder Verbände. Die nachfolgende Darstellung der Zuständigkeiten orientiert sich an den in Abschnitt 3.1 beschriebenen Handlungsempfehlungen (1) bis (5).

(1) Energiewende in den Häfen strategisch vorantreiben

Die Umsetzung der Energiewende in den Häfen Schleswig-Holsteins erfordert ein koordiniertes Zusammenwirken zahlreicher externer Akteure. Während das Land vor allem die Rahmenbedingungen setzt, liegt die konkrete Realisierung technischer und infrastruktureller Maßnahmen in der Verantwortung der Hafengebiete, Kommunen, Unternehmen, Industrie, Forschungseinrichtungen sowie weiterer Clusterpartner.

Hafenbetreiber, Kommunen und Unternehmen übernehmen die unmittelbare Verantwortung für die Flächen- und Infrastrukturentwicklung. Dazu zählen die Erschließung hafenauffiner Flächen, die Modernisierung und Umnutzung bestehender Hafengebiete sowie die Umrüstung fossiler Umschlag- und Lageranlagen. Ebenfalls in ihrem Verantwortungsbereich liegt der Ausbau von Schwerlast- und Kaianlagen, Import- und Exportterminals sowie Gefahrstofflagern, einschließlich der notwendigen Anpassungen von Tragfähigkeiten und Wassertiefen. Darüber hinaus wirken sie an der Verbesserung multimodaler Hinterlandanbindungen aktiv mit.

- **Kurzfristig (1–2 Jahre):** Planung, Bedarfsanalysen, erste Modernisierungs- und Umrüstungsmaßnahmen.
- **Mittelfristig (3–5 Jahre):** Ausbau und bauliche Umsetzung von Terminal- und Kaianlagen sowie gezielte Flächenerschließung.
- **Langfristig (5-10 Jahre):** Vollständige Integration neuer Energieträger in bestehende Hafeninfrastrukturen und dauerhafte Anpassung der Logistikprozesse.

Industrie und Forschungseinrichtungen tragen Verantwortung für die technische Umsetzung von Clusterstrukturen und Standortprofilen. Hierzu zählen insbesondere der Aufbau von Small-Scale-Terminals und multimodalen Distributionszentren für erneuerbare Energieträger. Forschung und Entwicklung liefern zudem die Grundlage für innovative Lösungen bei der Integration neuer Technologien.

- **Kurzfristig (1–2 Jahre):** Entwicklung technischer Konzepte und Pilotprojekte.
- **Mittelfristig (3–5 Jahre):** Etablierung von Clusterstrukturen und Aufbau erster Distributionszentren.
- **Langfristig (5-10 Jahre):** Weiterentwicklung und Skalierung innovativer Technologien sowie deren Übertragung auf den breiten Betrieb.

Wirtschaftsakteure und Clusterpartner übernehmen Aufgaben in der internationalen Vermarktung und Positionierung der Hafenstandorte. Dazu gehören die Beteiligung an Fachmessen, Investorenkampagnen und die gezielte Ansprache neuer Partner. Darüber hinaus koordinieren sie den Austausch von Best Practices und fördern die Vernetzung innerhalb von Energie- und Logistikclustern.

- **Kurzfristig (1–2 Jahre):** Initiierung gemeinsamer Vermarktungsaktivitäten und Netzwerke.
- **Mittelfristig (3–5 Jahre):** Verstetigung von Kooperationen sowie Etablierung einer gemeinsamen Außenwahrnehmung.
- **Langfristig (5-10 Jahre):** Ausbau Schleswig-Holsteins zu einem etablierten Knotenpunkt in internationalen Energie- und Logistikclustern.

Damit liegt der Schwerpunkt der Umsetzung der Energiewende in den Häfen klar bei externen Akteuren. Ihre Verantwortung reicht von der praktischen Flächen- und Infrastrukturentwicklung über die technische Umsetzung innovativer Lösungen bis hin zur internationalen Vermarktung der Hafenstandorte.

(2) Dekarbonisierung in Häfen konsequent fortführen

Die Dekarbonisierung der Häfen Schleswig-Holsteins ist eine Kernaufgabe, die in erster Linie von externen Akteuren getragen wird. Hafenbetreiber, Energieversorger, Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Kooperationsnetzwerke spielen hierbei eine maßgebliche Rolle. Sie verantworten den Umbau technischer Infrastrukturen, die Integration alternativer Energieträger und die Etablierung neuer Betriebsmodelle.

Hafenbetreiber und Energieversorger tragen die Hauptverantwortung für den Ausbau und Betrieb der technischen Infrastruktur. Dazu gehören die Planung, Errichtung und Wartung von Landstromanlagen und Ladeinfrastrukturen, die Umrüstung von Hafenfahrzeugen und Umschlagtechnik auf emissionsarme Antriebe, die Eigenerzeugung erneuerbarer Energie (z. B. Photovoltaik, Windkraft, Speichertechnologien) sowie die Errichtung und der Betrieb von Tank- und Bunkeranlagen für alternative Kraftstoffe wie LNG, Methanol, Wasserstoff, Ammoniak oder E-Fuels.

- **Kurzfristig (1–2 Jahre):** Erste Umrüstungen von Umschlagtechnik, Planung und Pilotierung von Landstrom- und Ladeinfrastrukturprojekten.
- **Mittelfristig (3–5 Jahre):** Ausbau und Inbetriebnahme großskaliger Landstromanlagen und Ladeinfrastrukturen, Etablierung von Eigenerzeugungsanlagen auf Hafenflächen.
- **Langfristig (5–10 Jahre):** Vollständige Integration alternativer Energieträger in den Hafenbetrieb, Betrieb einer umfassenden Bunker- und Tankinfrastruktur für emissionsfreie Schifffahrt.

Unternehmen und Forschungseinrichtungen übernehmen die Entwicklung und Implementierung innovativer Technologien zur Energieerzeugung, -speicherung und Nutzung im Hafenbetrieb. Darüber hinaus sind sie verantwortlich für die Entwicklung und

Durchführung praxisnaher Schulungs- und Qualifizierungsprogramme, um Beschäftigte auf die neuen technischen Anforderungen vorzubereiten.

- **Kurzfristig (1–2 Jahre):** Entwicklung von Pilotprojekten, Test neuer Speichertechnologien, Konzeption erster Schulungsprogramme.
- **Mittelfristig (3–5 Jahre):** Einführung marktreifer Technologien in den Hafenbetrieb, Etablierung standardisierter Schulungs- und Qualifizierungsformate.
- **Langfristig (5–10 Jahre):** Breite Anwendung innovativer Technologien in allen größeren Häfen sowie dauerhafte Verankerung von Qualifizierungsprogrammen in der Hafenwirtschaft.

Kooperationsnetzwerke haben die Aufgabe, Akteure aus Häfen, Reedereien, Energieversorgern und Forschungseinrichtungen zusammenzuführen und den Wissenstransfer zu fördern. Sie stellen sicher, dass erfolgreiche Pilotprojekte skaliert und auch auf kleinere Häfen übertragen werden können.

- **Kurzfristig (1–2 Jahre):** Aufbau erster Kooperationsnetzwerke und Initiierung von Pilotprojekten.
- **Mittelfristig (3–5 Jahre):** Verstetigung der Netzwerke, systematischer Austausch von Best Practices, Übertragung erster Modellprojekte auf weitere Standorte.
- **Langfristig (5–10 Jahre):** Institutionalisierte Kooperationsstrukturen, die Innovation dauerhaft fördern und eine flächendeckende Dekarbonisierung in allen Häfen ermöglichen.

Damit wird deutlich: Die Umsetzung der Dekarbonisierung liegt überwiegend in der Verantwortung externer Akteure, die technische Innovation, Investitionen und Netzwerke schaffen, um die Hafenwirtschaft klimaneutral auszurichten.

(3) Resilienz und militärische Nutzbarkeit in Häfen sichern

Die Sicherung der Resilienz und militärischen Nutzbarkeit der Häfen in Schleswig-Holstein erfordert ein abgestimmtes Handeln unterschiedlicher Akteure. Während das Land übergeordnete Rahmenbedingungen setzt, liegt die konkrete Umsetzung baulicher, organisatorischer und sicherheitsrelevanter Maßnahmen überwiegend bei Hafenbetreibern, Kommunen, der Bundeswehr sowie weiteren Sicherheitsbehörden.

Hafenbetreiber und Kommunen tragen die Verantwortung für die bauliche und organisatorische Anpassung der Häfen an den Klimawandel und an externe Risiken. Dazu gehören der Ausbau des Hochwasserschutzes, die Umsetzung tideadaptiver Bauweisen, ein effizientes Sedimentmanagement sowie der Aufbau und Betrieb von Monitoring- und Frühwarnsystemen. Darüber hinaus organisieren sie Notfallübungen, um die Krisenfestigkeit der Hafeninfrastruktur zu stärken.

- **Kurzfristig (1–2 Jahre):** Einführung oder Ausbau von Monitoring- und Frühwarnsystemen, erste standortbezogene Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes, Durchführung initialer Notfallübungen.
- **Mittelfristig (3–5 Jahre):** Umsetzung umfangreicher baulicher Klimaanpassungsmaßnahmen (z. B. Deicherhöhungen, tideadaptive Anleger), Optimierung des Sedimentmanagements, regelmäßige Krisenübungen in Kooperation mit Katastrophenschutzbehörden.

- **Langfristig (5–10 Jahre):** Vollständig integrierte klimaresiliente Hafeninfrastrukturen mit etablierten Frühwarnsystemen sowie dauerhaft verankerten Krisen- und Notfallplänen.

Bundeswehr und Sicherheitsbehörden haben die Aufgabe der Definition militärischer Anforderungen an Hafeninfrastrukturen, der Abstimmung in der zivil-militärischen Zusammenarbeit sowie der Sicherstellung dualer Nutzungskonzepte. Darüber hinaus beteiligen sie sich an NATO- und EU-Programmen im Bereich Military Mobility, um internationale Interoperabilität sicherzustellen.

- **Kurzfristig (1–2 Jahre):** Festlegung und Kommunikation militärischer Anforderungen, Aufbau erster Routinen in der zivil-militärischen Zusammenarbeit.
- **Mittelfristig (3–5 Jahre):** Integration militärischer Anforderungen in die Hafenentwicklungsplanung, Durchführung gemeinsamer Übungen und Etablierung standardisierter Kooperationsmechanismen.
- **Langfristig (5–10 Jahre):** Vollständige Einbindung der Häfen in NATO- und EU-Military-Mobility-Programme, umfassende Harmonisierung technischer Standards und dauerhafte Verankerung dualer Nutzungskonzepte.

Damit wird deutlich: Die Verantwortung für Resilienz und militärische Nutzbarkeit liegt primär bei externen Akteuren, die sowohl technische Anpassungen als auch sicherheits- und verteidigungsrelevante Anforderungen umsetzen und dauerhaft absichern.

(4) Touristische Funktion der Häfen zukunftsfähig gestalten

Die touristische Nutzung der Häfen in Schleswig-Holstein erfordert ein abgestimmtes Vorgehen verschiedener Akteure. Reedereien, Hafenbetreiber, Kommunen und touristische Akteure tragen die Hauptverantwortung für die Sicherstellung der Erreichbarkeit, die Modernisierung der Infrastruktur sowie die Weiterentwicklung der Servicequalität.

Reedereien, Hafenbetreiber und Kommunen sind vorrangig für die Aufrechterhaltung eines verlässlichen Fährbetriebs, die Modernisierung von Hafeninfrastrukturen und die multimodale Anbindung der Häfen verantwortlich. Dazu gehört die Sicherstellung ganzjähriger Fährverbindungen, die Verbesserung der nautischen Nutzbarkeit von Anlegern und Terminals, der Ausbau von Bike+Ferry-, Bahn+Fähre- und Park+Ride-Angeboten, die Verknüpfung von Fahrplänen und Buchungssystemen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern sowie der bedarfsgerechte Ausbau von Ladeinfrastrukturen für E-Fähren und alternative Antriebe.

- **Kurzfristig (1–2 Jahre):** Sicherstellung stabiler Fährverbindungen, erste Modernisierungen an Anlegern, Planung von multimodalen Anbindungsprojekten sowie Integration von Fahrplänen und Buchungssystemen in Pilotregionen.
- **Mittelfristig (3–5 Jahre):** Umsetzung größerer Modernisierungsmaßnahmen an Terminals und nautischer Infrastruktur, Ausbau multimodaler Verkehrsanbindungen, Einrichtung zusätzlicher Ladepunkte für alternative Antriebe.
- **Langfristig (5–10 Jahre):** Vollständige Vernetzung der Häfen in multimodale Mobilitätsketten, umfassender Betrieb von E-Fähren und alternativen Antrieben, dauerhafte Sicherstellung hoher Erreichbarkeit und Angebotsqualität.

Touristische Akteure und Kommunen verantworten die Weiterentwicklung der touristischen Aufenthalts- und Servicequalität. Dies umfasst die Entwicklung barrierefreier Zugänge und moderner Wartebereiche, die Entflechtung von Passagier- und Güterströmen

sowie die Aufwertung angrenzender Flächen durch gastronomische, kulturelle und Freizeitangebote.

- **Kurzfristig (1–2 Jahre):** Verbesserung der Servicequalität durch erste Maßnahmen wie barrierefreie Zugänge, Komfortsteigerung in Wartebereichen und Planungen für die Entflechtung von Passagier- und Güterströmen.
- **Mittelfristig (3–5 Jahre):** Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Entflechtung von Verkehren, Ausbau moderner Terminalanlagen und gezielte Aufwertung angrenzender Flächen mit touristischen Angeboten.
- **Langfristig (5–10 Jahre):** Integration der Häfen in hochwertige touristische Gesamtkonzepte, dauerhafte Etablierung von multifunktionalen Hafensarealen mit kulturellen und freizeitorientierten Angeboten sowie international wettbewerbsfähigen Standards.

Damit tragen vor allem Reedereien, Hafenbetreiber, Kommunen und touristische Akteure die Verantwortung für die Weiterentwicklung der touristischen Funktion der Häfen – von der Sicherung der Grundversorgung bis hin zur langfristigen Stärkung der Attraktivität als Reisestandorte.

(5) Kommunikation zu den Häfen strategisch stärken

Die strategische Kommunikation der schleswig-holsteinischen Häfen wird maßgeblich durch den Gesamthafenverband Schleswig-Holstein (GvSH), die Hafenbetreiber sowie Wirtschafts- und Tourismusverbände getragen. Ihre Aufgabe ist es, die operative Umsetzung von Marketingmaßnahmen sicherzustellen, die Außenwirkung der Häfen zu verbessern und eine gemeinsame Positionierung am Markt zu etablieren.

Gesamthafenverband Schleswig-Holstein (GvSH), Hafenbetreiber sowie Wirtschafts- und Tourismusverbände sind verantwortlich für die operative Umsetzung gemeinsamer Marketing- und Messeauftritte, die Bereitstellung von Daten, Erfolgsgeschichten und fachlicher Zuarbeit sowie für die Nutzung einer gemeinsamen Dachmarke zur Fachkräftegewinnung und Imagepflege. Darüber hinaus übernehmen sie die regionale Öffentlichkeitsarbeit und stärken die Vernetzung vor Ort.

- **Kurzfristig (1–2 Jahre):** Erste gemeinsame Auftritte auf Fachmessen und Konferenzen, Sammlung und Aufbereitung von Daten und Erfolgsgeschichten zur Darstellung der wirtschaftlichen Bedeutung der Häfen, Aufbau erster Maßnahmen zur Fachkräfteansprache unter einer Dachmarke.
- **Mittelfristig (3–5 Jahre):** Verstetigung gemeinsamer Marketing- und Kommunikationsformate, Ausbau der Nutzung der Dachmarke für Fachkräftegewinnung und Employer Branding, stärkere Einbindung regionaler Verbände in Öffentlichkeitsarbeit und Standortvermarktung.
- **Langfristig (5–10 Jahre):** Etablierung einer international sichtbaren und dauerhaft genutzten Dachmarke, systematische Verankerung der Häfen Schleswig-Holsteins in nationalen und internationalen Netzwerken sowie kontinuierliche, professionelle Außendarstellung aller Hafenstandorte.

Damit übernehmen insbesondere GvSH, Hafenbetreiber sowie Wirtschafts- und Tourismusverbände die zentrale Verantwortung für die kommunikative Positionierung der

Häfen – von der kurzfristigen Bündelung einzelner Aktivitäten bis hin zur langfristigen Etablierung einer starken und konsistenten Hafenmarke.

3.4 Maßnahmen im Überblick

Aus den Zielen der Strategie leiten sich konkrete Investitionen für die folgenden Jahre ab. Diese werden kurz nach Veröffentlichung der Strategie gesondert dargelegt. Die nachfolgende Darstellung verfolgt das Ziel, die in den vorangegangenen Abschnitten beschriebenen Maßnahmen auf ihre **Kernaussagen** zu verdichten und in **tabellarischer Form** übersichtlich darzustellen. Dabei wird zwischen zwei Kategorien unterschieden:

Zum einen Maßnahmen, die das **Land unmittelbar selbst veranlassen oder steuern** kann, weil hierfür die rechtliche Zuständigkeit, die Finanzierungsverantwortung oder die Planungshoheit besteht (Kapitel 3.2.1). Zum anderen Maßnahmen, die in erster Linie in der **Verantwortung Dritter** – etwa von Hafengesellschaften, Kommunen, dem Bund, der EU oder der Privatwirtschaft – liegen (Kapitel 3.3), bei denen das **Land jedoch unterstützend, fördernd oder moderierend** tätig werden kann (Kapitel 3.2.2).

Maßnahmen, die das Land unmittelbar selbst veranlassen oder steuern kann

Kurzfristig (1–2 Jahre)

- **Hafenfinanzierung sichern**
Einrichtung eines zweckgebundenen Haushaltstitels für Hafeninfrastruktur, inkl. Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität.
- **Allianz der Küstenländer stärken**
Gemeinsame politische Offensive mit den Küstenländern zur deutlichen Aufstockung der Bundesmittel gemäß SFG, KTF und Sondervermögen.
- **Fördermittelzugang für Häfen verbessern**
Unterstützung der Hafenstandorte bei Beratung, Antragstellung und Koordination von Bundes- und EU-Fördermitteln sowie Einsatz des Landes für die Verstetigung von Förderprogrammen beim Bund.
- **Verantwortlichkeiten neu ordnen**
Festlegung und Optimierung der Zuständigkeiten für Entwicklung und Betrieb der Häfen durch einen verwaltungsinternen Prozess.
- **Personelle Ressourcen aufstocken**
Bereitstellung zusätzlicher personeller Ressourcen für die Betreuung der landeseigenen Häfen und Koordinierungsaufgaben.
- **Schnittstellen optimieren**
Verbesserung der Abstimmung zwischen MWVATT, MEKUN und LKN.SH mit klaren Schnittstellenregelungen und transparenter Kommunikation.

Mittelfristig (3–5 Jahre)

- **Finanzierungsinstrumente weiterentwickeln**
Weiterentwicklung bestehender Finanzierungsinstrumente, um mehrjährige Investitionen planbarer zu machen.
- **Neue Strukturen für Hafenorganisation prüfen**
Prüfung einer Bündelung sämtlicher Hafenaufgaben im MWVATT oder Einrichtung einer eigenständigen Hafeneinheit.

- **Effizienz kommunaler Häfen steigern**

Analyse, ob kleinere, kommunale Häfen durch eine gemeinsame Organisation effizienter betrieben werden können.

Langfristig (5–10 Jahre)

- **Finanzarchitektur festigen**

Verstetigung und kontinuierliche Anpassung der Finanzierungsinstrumente an neue Anforderungen (Energiewende, Digitalisierung, Dekarbonisierung).

- **Hafenorganisation modernisieren**

Umsetzung einer möglichen Neuordnung der Hafenorganisation.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Maßnahmen im Überblick.

Von der Sicherung zur Modernisierung – Maßnahmen für starke Häfen



Zusammenfassend wird empfohlen, dass das Land kurzfristig handlungsfähige Grundlagen schafft und bestehende Strukturen stärkt. Dazu gehört insbesondere, verlässliche Rahmenbedingungen für Finanzierung und Organisation sicherzustellen, die Zusammenarbeit zwischen relevanten Akteuren zu verbessern und die eigenen Steuerungs- und Koordinierungsmöglichkeiten konsequent zu stärken.

Maßnahmen in Verantwortung Dritter bei denen das Land unterstützend, fördernd oder moderierend tätig werden kann

Zur Umsetzung der Hafenstrategie tragen sowohl das Land als auch verschiedene Dritte Verantwortung. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Maßnahmen im Überblick.

Gemeinsame Verantwortung: Maßnahmen von Land und Dritten

	LAND	DRITTE
Energiewende in den Häfen vorantreiben	<ul style="list-style-type: none"> Flächen strategisch sichern. Clusterstrukturen entwickeln. Genehmigungen beschleunigen. 	<ul style="list-style-type: none"> Flächen für erneuerbare Energien bereitstellen. Infrastruktur modernisieren. H₂-/PtX-Terminals aufbauen. Off/Onshore-Projekte integrieren.
Dekarbonisierung in den Häfen fortführen	<ul style="list-style-type: none"> Förderkulissen stärken. Netzkoordination stärken. Pilotprojekte initiieren. 	<ul style="list-style-type: none"> Landstromanlagen errichten. Standortvorteile zielgerichtet nutzen. Bunkerinfrastruktur für alt. Kraftstoffe aufbauen. Wissenstransfer organisieren.
Resilienz und militärische Nutzbarkeit sichern	<ul style="list-style-type: none"> Zusammenarbeit koordinieren. Finanzierung sichern. Abstimmung moderieren. 	<ul style="list-style-type: none"> Hochwasserschutz ausbauen. Deichsysteme anpassen. Resilienzmaßnahmen umsetzen. Militärische Anforderungen integrieren.
Touristische Funktion gestalten	<ul style="list-style-type: none"> Touristische Projekte fördern. Verkehrs- und Tourismus-politik abstimmen. Multimodale Mobilitätskonzepte integrieren. 	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreie Infrastruktur ausbauen. E-Fähren einführen. Kreuzfahrt stärken. Fährverbindungen sichern. Servicequalität steigern.
Kommunikation zu Häfen stärken	<ul style="list-style-type: none"> Interessen auf Bundes- und EU-Ebene vertreten. Dachmarke entwickeln. Kommunikation bündeln. 	<ul style="list-style-type: none"> Außenauftritt professionalisieren. Standortprofil stärken. Kommunikation in Netzwerke integrieren. Gemeinsame Kampagnen umsetzen.

Zusammenfassend wird empfohlen, dass das Land eine unterstützende Rolle einnimmt, indem es Rahmenbedingungen setzt, Prozesse koordiniert und Akteure vernetzt. Die konkrete Umsetzung liegt jedoch überwiegend bei den Hafenbetreibern, Kommunen, Unternehmen und weiteren Partnern, während das Land die Entwicklung vor allem flankierend begleitet und strategisch absichert.

Auftraggeber



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
Düsternbrooker Weg 94, 24105 Kiel

Auftragnehmer



MOVE4WARD
Innovative Transport Solutions UG
Schopenstehl 15, 20095 Hamburg

Autoren

Prof. Dr. Jan Ninnemann
Torsten Tesch, MBA

Hamburg, 27. Oktober 2025