



Brüssel, den 9. Juni 2026  
(OR. en)

10345/26

MAR 88  
TRANS 399  
JAI 801  
POLMAR 51

### **BERATUNGSERGEBNISSE**

---

Absender: Generalsekretariat des Rates

vom 8. Juni 2026

Empfänger: Delegationen

---

Nr. Vordok.: 9714/26

---

Betr.: Schlussfolgerungen des Rates zur Strategie für die Häfen der EU

---

Die Delegationen erhalten als Anlage die Schlussfolgerungen des Rates zur Strategie für die Häfen der EU, die der Rat auf seiner Tagung vom 8. Juni 2026 gebilligt hat.

**Schlussfolgerungen des Rates zur Strategie für die Häfen der EU**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

GESTÜTZT AUF

- die Mitteilung der Kommission zur Strategie für die Häfen der EU<sup>1</sup>,
- die Mitteilung der Kommission über die Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft<sup>2</sup>,
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Der EU-Schiffsverkehrssektor – Zukunftsperspektiven: Hin zu einem CO<sub>2</sub>-neutralen, unfallfreien, automatisierten und wettbewerbsfähigen EU-Schiffsverkehrssektor“<sup>3</sup>,
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Die Binnenschifffahrt – ihr Potenzial erkennen und fördern“<sup>4</sup>,
- die Schlussfolgerungen des Rates zur Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft<sup>5</sup>,
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang“<sup>6</sup>,
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Europäischen Pakt für die Meere<sup>7</sup>,
- die Schlussfolgerungen des Rates zur maritimen Sicherheit<sup>8</sup>,
- die Erklärung von Nikosia der für maritime Angelegenheiten zuständigen Ministerinnen und Minister der Europäischen Union zur Verbesserung der Aus- und Weiterbildung von Seeleuten und zur Förderung der gleichberechtigten Beteiligung von Frauen in der Schifffahrtsindustrie —

---

1 Dok. ST 6926/26.

2 Dok. ST 6987/26.

3 Dok. ST 8648/20.

4 Dok. ST 15144/18.

5 Dok. ST 10350/26.

6 Dok. ST 9976/17.

7 Dok. ST 15807/25.

8 Dok. ST 9946/21.

1. BEGRÜßT die Mitteilung der Kommission zur Strategie für die Häfen der EU als umfassenden Rahmen zur Bewältigung der wichtigsten Herausforderungen für die europäischen See- und Binnenhäfen in Bezug auf Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit, Widerstandsfähigkeit, Sicherheit, Steuerung der Digitalisierung und soziale Aspekte, die auf der Hafepolitik von 2013 aufbaut; UNTERSTREICHT die Bedeutung einer verhältnismäßigen und effizienten Umsetzung und der Vermeidung unnötiger administrativer und finanzieller Belastungen im Einklang mit den Grundsätzen der besseren Rechtsetzung;
2. FORDERT die Kommission AUF, die Effizienz der bestehenden Foren auf EU-Ebene für die Umsetzung dieser Strategie zu bewerten und erforderlichenfalls neue Foren zu schaffen;
3. ERKENNT AN, dass in den europäischen Häfen jährlich mehr als 74 % der Güter, die nach Europa gelangen oder Europa verlassen, und rund 395 Millionen Fahrgäste abgefertigt werden, wodurch ein erheblicher wirtschaftlicher Wert und zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen werden; NIMMT ZUR KENNTNIS, dass die strategische Bedeutung der Häfen auf die Energiewende, erneuerbare Offshore-Energie, Industriecluster, die militärische Mobilität und die Sicherheit, einschließlich der Anfälligkeit gegenüber organisierter Kriminalität, hybriden Bedrohungen und illegalem Handel, die die Widerstandsfähigkeit und Integrität der Lieferketten beeinträchtigen, ausgeweitet wurde; BETONT die Vielfalt der Hafenökosysteme, einschließlich geografischer, klimatischer und operativer Merkmale;
4. ERKENNT AN, dass es Seehäfen gibt, die aufgrund ihrer einzigartigen Lage in besonderem Maße externen Bedrohungen militärischer und geopolitischer Art ausgesetzt sind, die von außerhalb der EU ausgehen; ERKENNT daher AN, dass Seehäfen besondere Bedürfnisse haben, die durch diese externen Faktoren bestimmt werden; FORDERT EU-Instrumente zur Unterstützung von Seehäfen;
5. ERKENNT die besondere Rolle der Binnenhäfen als integrale Bestandteile des TEN-V-Netzes AN, da sie zur multimodalen Logistik, zur Dekarbonisierung des Verkehrs und zur Widerstandsfähigkeit der Lieferketten beitragen; FORDERT einen differenzierten und verhältnismäßigen politischen Ansatz, der ihren besonderen Merkmalen Rechnung trägt;
6. ERKENNT AN, dass Häfen auf Inseln (als die wichtigsten institutionellen Befürworter der Inselpolitik der Union), in Küstenregionen, Gebieten in äußerster Randlage und überseeischen Ländern und Hoheitsgebieten eine strategische Rolle für ihre jeweiligen Gebiete spielen; IST SICH BEWUSST, dass diese Häfen in besonderem Maße Wettbewerbsdruck, klimabedingten Risiken und Sicherheitsrisiken sowie zusätzlichen Kosten ausgesetzt sind und dass kleine und mittlere Häfen, auch in dünn besiedelten Regionen, vor ähnlichen Herausforderungen stehen;

7. FORDERT eine gezielte und flexible Unterstützung im Rahmen der einschlägigen EU-Instrumente unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale dieser Häfen, einschließlich ihrer Bedeutung für die Versorgungssicherheit und die militärische Mobilität, wobei die zentrale führende und strategische Rolle der europäischen TEN-V-See- und -Binnenhäfen weiterhin anerkannt und unterstützt, die territoriale Kontinuität sichergestellt und die Herausforderungen der Häfen in der Nähe von Knotenpunkten außerhalb der EU angegangen werden; BETONT, dass ein verhältnismäßiger Ansatz für die Gebiete in äußerster Randlage erforderlich ist, und zwar durch systematische Folgenabschätzungen zu den Auswirkungen von EU-Gesetzgebungsvorschlägen auf diese Gebiete, insbesondere auf den Betrieb ihrer Häfen;
8. STELLT FEST, dass sich die regionalen Bedingungen in der Union erheblich unterscheiden und sie die Umsetzung der Strategie auf unterschiedliche Weise beeinflussen können, einschließlich der winterlichen Bedingungen, die sich auf den Betrieb auswirken; UNTERSTREICHT die Tatsache, dass die winterlichen Bedingungen in bestimmten Regionen den Hafenbetrieb und die Aktivitäten zur See jedes Jahr über längere Zeiträume erheblich beeinträchtigen können; BETONT, dass spezifische Ausrüstung und operative Vorkehrungen erforderlich sind, um einen sicheren und effizienten Winterbetrieb zu gewährleisten; HEBT HERVOR, wie wichtig es ist, diese unterschiedlichen regionalen Voraussetzungen bei der Entwicklung und Anwendung einschlägiger Maßnahmen zu berücksichtigen, um eine effiziente und widerstandsfähige Umsetzung in der gesamten Union zu unterstützen;

## **II. STÄRKUNG VON WETTBEWERBSFÄHIGKEIT, INNOVATION UND DIGITALISIERUNG**

9. ERKENNT AN, dass der Seehandel seinem Wesen nach global ist und dass die Wettbewerbsfähigkeit durch Kosten, Normen und regulatorische Bedingungen beeinflusst wird, und BETONT, wie wichtig es ist, international gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und Verzerrungen zu beseitigen, die sich aus regulatorischen Asymmetrien und Praktiken von Drittländern ergeben;
10. BEGRÜßT die von der Kommission festgelegten Leitprinzipien für die Unterstützung von Hafenprojekten in Drittländern durch die EU und UNTERSTREICHT, dass eine solche Unterstützung einer soliden Prüfung der Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit unterzogen werden sollte;
11. ERKENNT die zentrale Bedeutung der Häfen für die Wettbewerbsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit der Logistikketten und die Tatsache, dass sie internationalem Wettbewerb ausgesetzt sind, AN, wobei sicherzustellen ist, dass bei von der EU unterstützten Projekten in Drittländern die potenziellen Auswirkungen auf die Wettbewerbsposition der EU-Häfen berücksichtigt werden;
12. BETONT, wie wichtig es ist, den Verwaltungsaufwand aktiv zu verringern und die Verfahren zu vereinfachen, und FORDERT die Kommission und die Mitgliedstaaten AUF, Vereinfachungsmaßnahmen zu ermitteln und umzusetzen;
13. UNTERSTÜTZT das Streben nach einem fairen Marktzugang im Rahmen internationaler Verpflichtungen und FORDERT ausgewogene und diskriminierungsfreie Bedingungen für EU-Betreiber auf den Hafenmärkten in Drittländern;

14. BEGRÜßT die Absicht, Leitlinien für die Bewertung ausländischer Investitionen in EU-Häfen bereitzustellen, und HEBT HERVOR, wie wichtig es ist, Kontrollen auf risikobasierte, verhältnismäßige und diskriminierungsfreie Weise durchzuführen, bestehende Strukturen zu nutzen, Doppelarbeit zu vermeiden und Rechtssicherheit zu gewährleisten, während gleichzeitig die wirtschaftliche Sicherheit gewahrt und das Ziel verfolgt wird, eine unangemessene ausländische Beteiligung an oder Kontrolle von kritischen Hafeninfrastrukturen und den damit verbundenen Tätigkeiten – auch im Hinblick auf die Risiken im Zusammenhang mit der Unterwanderung durch die organisierte Kriminalität – insbesondere derjenigen, die für die militärische Mobilität und die wirtschaftliche Sicherheit der Union relevant sind, zu vermeiden; BETONT in diesem Zusammenhang, dass ein attraktives Investitionsumfeld für europäische Häfen sichergestellt und verhindert werden muss, dass vertrauenswürdige Investoren abgeschreckt werden; STELLT FEST, dass der Zugang zu Finanzmitteln für die Durchführung von Investitionsprojekten in EU-Häfen sichergestellt werden muss;
15. BETONT, dass die Interessen der EU in Bezug auf die Normung von Häfen in den einschlägigen internationalen Foren gefördert werden müssen; FORDERT die Mitgliedstaaten AUF, die bestehenden Überprüfungsmechanismen wirksam anzuwenden und einschlägige Informationen auf EU-Ebene auszutauschen;
16. WEIST auf die Vielfalt der Hafenverwaltungsmodelle HIN und UNTERSTREICHT, dass diese Vielfalt uneingeschränkt geachtet werden muss;
17. ERKENNT die Rolle von Konzessions- und Pachtverträgen AN, wenn es darum geht, Investitionen anzuziehen, und FORDERT die Fortsetzung eines ausgewogenen politischen Ansatzes, der die bestehenden Hafenverwaltungsmodelle achtet und gleichzeitig Flexibilität, Widerstandsfähigkeit, Sicherheit, Nachhaltigkeit und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts gewährleistet, wobei es auch die kontinuierliche Entwicklung der Häfen durch die Umsetzung eines breiten Spektrums von Investitionen zu fördern gilt;
18. BEKRÄFTIGT, dass die nationale Zuständigkeit für die Hafenverwaltung sowie Konzessionen und Rahmen für die Flächennutzung in Häfen von künftigen Initiativen der Union nicht berührt werden sollte;
19. ERKENNT AN, dass die Rolle der Hafenbehörden und anderer Hafenverwaltungsorgane als strategische Koordinatoren im Wandel begriffen ist, und BEFÜRWORTET ihre weitere Entwicklung, Zusammenarbeit und wirksame Leistung im Einklang mit den nationalen Verwaltungs- und Eigentumsstrukturen;
20. HEBT HERVOR, wie wichtig die Finanzierung grundlegender Hafeninfrastrukturen ist, die allgemein genutzt werden können (z. B. Wellenbrecher, Ausbaggern von Fahrrinnen, erneuerbare Offshore-Energie, Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, öffentlich zugängliche Kais und gemeinsame Straßen- und Schienenzugänge innerhalb des Hafengebiets), und die einen hohen öffentlichen Mehrwert haben, und ERSUCHT die Kommission, diese Elemente bei der Überprüfung des Rechtsrahmens für staatliche Beihilfen zu berücksichtigen, um die wirtschaftliche Tragfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Häfen zu unterstützen. Besondere Aufmerksamkeit sollte Binnenhäfen und kleineren Häfen, Hafensystemen in Randlage und Inselhafensystemen gewidmet werden, die häufig mit strukturellen Investitionslücken und begrenzten einnahmenschaffenden Kapazitäten konfrontiert sind;

21. FORDERT die Kommission AUF, bei der Überarbeitung der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) den Anwendungsbereich (Beihilfegruppen), die Schwellenwerte und den Prozentsatz der Beihilfeintensität von unter die Gruppenfreistellung fallenden Hafenbeihilfen anzupassen, um den tatsächlichen inflationsbereinigten Kosten von Investitionen, die für die Digitalisierung, Cybersicherheit, Energiewende, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Verkehrsverlagerung und Mobilität mit doppeltem Verwendungszweck erforderlich sind, besser Rechnung zu tragen; FORDERT die Kommission auf, für Vereinfachung und Rechtssicherheit zu sorgen und gleichzeitig zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu vermeiden; ERSUCHT die Kommission, für höhere Beihilfeintensitäten und vereinfachte Verfahren für Häfen zu sorgen;
22. BEGRÜßT die Zusage der Kommission, den Regelungsaufwand zu verringern und gleichzeitig den Umweltschutz zu wahren, unter anderem durch die Überarbeitung der Delegierten Verordnung zur Klimataxonomie zur Verbesserung ihrer Nutzbarkeit und durch die vorgeschlagene Verordnung zur Beschleunigung von Umweltprüfungen, mit der die Bewertungen durch Digitalisierung, kürzere Fristen und kombinierte Verfahren beschleunigt werden;
23. NIMMT die gemeinsamen Grundsätze für die EU-Finanzierung ZUR KENNTNIS und UNTERSTREICHT, dass diese die Verfahren vereinfachen, zusätzlichen Verwaltungsaufwand vermeiden und in Bezug auf Governance- und Konzessionsmodelle oder vertragliche Vereinbarungen neutral bleiben sollten, um die Vielfalt der nationalen Systeme zu achten und gleichzeitig einen gleichberechtigten Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten für Häfen unterschiedlicher Größe und geografischer Lage sicherzustellen;
24. BEKRÄFTIGT, dass verschiedene Finanzierungsquellen für Investitionen zugunsten der EU-Häfen genutzt werden müssen. Zu diesen Finanzierungsquellen gehören EU-, nationale und private Quellen sowie Mittel, die durch die Zusammenarbeit mit nationalen Förderbanken und Finanzinstituten mobilisiert werden. Hierbei besteht das Ziel darin, ihre Entwicklung in verschiedenen Funktionsbereichen wie Sicherheit, Cybersicherheit, Verteidigung, Energiewende, Dekarbonisierung, grüne Schifffahrtskorridore und moderne Technologien zu unterstützen und gleichzeitig zu betonen, dass es bei der finanziellen Unterstützung einzelner Häfen die lokalen Gegebenheiten unbedingt zu berücksichtigen und ihre besonderen Merkmale anzuerkennen gilt, die sich unter anderem aus ihrer besonderen Lage ergeben, etwa aufgrund ihrer Insellage oder ihrer hohen Anfälligkeit gegenüber externen Bedrohungen militärischer und geopolitischer Art, was einen besonderen Investitionsbedarf bestimmen kann;
25. FORDERT eine bessere Abstimmung und Transparenz zwischen den EU-Finanzierungsinstrumenten, um Flexibilität, Kohärenz und Zugänglichkeit sowie die Ausrichtung auf die strategischen Prioritäten für EU-Häfen zu gewährleisten;

26. BETONT, dass die institutionelle Zusammenarbeit bei der Gestaltung und Umsetzung der EU-Hafenpolitik gestärkt werden muss. Dies gilt insbesondere für Bereiche wie die Kontrolle ausländischer Direktinvestitionen, die Überwachung der Marktkonzentration und die Koordinierung von Global Gateway, wobei für beide Seiten vorteilhafte Initiativen mit Drittländern zu berücksichtigen sind, und ERSUCHT die Kommission, Optionen zur Stärkung der Hafenzusammenarbeit auf EU-Ebene zu prüfen, unter anderem indem auf bestehenden Foren aufgebaut wird und diese gegebenenfalls verbessert werden, gegebenenfalls auch unter Einbeziehung der für die innere Sicherheit zuständigen Behörden und der Strafverfolgungsbehörden. Hierbei besteht das Ziel darin, einen eigens dafür vorgesehenen Raum für gegenseitiges Verständnis und gemeinsame Maßnahmen zur Verteidigung der gemeinsamen europäischen Hafeninteressen zu schaffen, ohne den fairen Wettbewerb zwischen Häfen zu beeinträchtigen und ohne den Mitgliedstaaten oder der Kommission neue Belastungen aufzuerlegen;
27. UNTERSTREICHT die wachsende strategische Bedeutung der Überwachung ausländischer Direktinvestitionen in Häfen in Drittländern, insbesondere in der Nachbarschaft der Union, angesichts ihrer potenziellen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen der Union, die Entwicklung von Umladungszentren, die militärische Mobilität sowie die Widerstandsfähigkeit und Sicherheit der Lieferketten;
28. NIMMT die Überprüfung der EU-Leitlinien für Zusammenschlüsse ZUR KENNTNIS und BETONT, dass ein wirksamer Wettbewerb gewahrt werden muss, wobei den sich wandelnden Marktstrukturen, einschließlich der vertikalen Integration, Rechnung zu tragen ist, die die Vorhersehbarkeit der Verkehrsentwicklung verbessern und langfristige Investitionsstrategien unterstützen können;
29. BETONT, wie wichtig es ist, Häfen durch verstärkte Hinterlandanbindungen von Seehäfen, auch in Gebieten in äußerster Randlage, sowie durch die multimodale Integration von Binnenhäfen weiter in das TEN-V zu integrieren, und FORDERT, dass der Anbindung an den Schienenverkehr, an Straßen mit doppeltem Verwendungszweck und an Binnenwasserstraßen Vorrang eingeräumt wird, einschließlich der Wahrung der Schiffbarkeit, der Zuverlässigkeit der Fahrwasser und der Funktionsfähigkeit der Hafenbecken auf den wichtigsten Binnenwasserstraßen sowie widerstandsfähiger und effizienter Verbindungen der letzten Meile, sofern dies geografisch machbar ist. Die Förderung der Verkehrsverlagerung sollte vorrangig behandelt werden, jedoch muss dort, wo die Straße der einzige verfügbare Verkehrsträger ist, auch die Anbindung an das Straßennetz sichergestellt werden, insbesondere für kleinere Häfen;
30. UNTERSTREICHT die Bedeutung der angemessenen Kapazität und Qualität von Infrastrukturen und FORDERT DAZU AUF, zusätzlich zu den direkt auf Häfen ausgerichteten Infrastrukturinvestitionen gegebenenfalls den Ausbau von Hafeninfrastrukturen, einschließlich multimodaler Verbindungen und Trockenhäfen, zu verstärken;

31. HEBT HERVOR, wie wichtig es ist, die Multimodalität und die Integration der Häfen in die Logistikketten zu stärken und die Entwicklung und den wirksamen Einsatz digitaler und technologischer Innovationen als wesentliche Faktoren für die Effizienz, Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Hafensystems sicherzustellen;
32. BEGRÜßT die Absicht der Kommission, die Effizienz und Digitalisierung des Hafenbetriebs und der Logistikketten zu verbessern und die Verkehrsverlagerung weiter zu unterstützen, und RUFT DAZU AUF, dem Status der Hafengebiete im Hinblick auf den dort durchgeführten Eisenbahnbetrieb besondere Aufmerksamkeit zu widmen, um den Eisenbahnbetrieb innerhalb von Häfen zu vereinfachen und flexibler zu gestalten und so die Wartezeiten zu verkürzen und die operative Kapazität zu optimieren, wobei die Anforderungen im Hinblick auf Sicherheit und Gefahrenabwehr uneingeschränkt einzuhalten sind und dem ökologischen Wandel Vorrang einzuräumen ist; ERSUCHT die Kommission, die Angemessenheit des bestehenden Rechtsrahmens in dieser Hinsicht zu bewerten;
33. ERKENNT AN, dass öffentliche Binnen- und Seehäfen im TEN-V-Netz erheblich zur multimodalen Konnektivität, zur Widerstandsfähigkeit der Lieferketten, zur Energiewende, zum regionalen Zusammenhalt und gegebenenfalls zur militärischen Mobilität beitragen, und ERSUCHT die Kommission und die Mitgliedstaaten, diese Funktionen soweit erforderlich bei der Umsetzung der einschlägigen bestehenden Instrumente und politischen Rahmen der EU zu berücksichtigen;
34. BEGRÜßT den Vorschlag für eine Verordnung über die militärische Mobilität und FORDERT deren rasche Umsetzung, um eine angemessene und flexible Unterstützung für Hafeninfrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck und damit zusammenhängende Ausrüstung sicherzustellen, einschließlich einer effizienten Finanzierung, die den derzeitigen Gegebenheiten und der steigenden Nachfrage nach angemessen vorbereiteten Seehafeninfrastrukturen, mit der strategische Lieferungen, militärische Transporte und andere damit verbundene Tätigkeiten bewältigt werden können, Rechnung trägt; WEIST DARAUF HIN, wie wichtig es ist, die in der Militärischen Mobilitätszusage 2024<sup>9</sup> festgelegten Maßnahmen umzusetzen;
35. BEGRÜßT die Bemühungen, die technologische Führungsrolle zu stärken und die Einführung von Innovationen zu unterstützen, und FORDERT klarere Wege für den Ausbau digitaler und technologischer Lösungen in allen Häfen;
36. RUFT DAZU AUF, digitale Initiativen der EU zu entwickeln, und FORDERT deren wirksame und harmonisierte Umsetzung, wobei Fragmentierung und unnötige zusätzliche Anforderungen zu vermeiden sind;

---

<sup>9</sup> Dok. ST 9225/24.

37. BEGRÜßT die Ausarbeitung von Leitlinien für den Datenaustausch und BETONT, wie wichtig Interoperabilität, Datenschutz und effiziente Logistikketten sind, und UNTERSTREICHT, dass sichergestellt werden muss, dass solche künftigen Leitlinien die von den Betreibern und den zuständigen Behörden bereits erzielten Fortschritte nicht untergraben;
38. BETONT, dass die Kohärenz zwischen den politischen Maßnahmen und Rechtsvorschriften der EU, die sich auf Häfen und Hinterlandverbindungen auswirken, einschließlich der Klima-, Energie- und Verkehrspolitik, sichergestellt werden muss, um kumulative regulatorische und finanzielle Belastungen zu vermeiden, die die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Häfen beeinträchtigen könnten;

### **III. ENERGIEWENDE, NACHHALTIGKEIT UND SAUBERE INDUSTRIEN**

39. ERKENNT AN, dass Häfen zu strategischen Energie- und Industriezentren werden und eine Schlüsselrolle bei der Dekarbonisierung und der Energiewende in der europäischen Wirtschaft und Gesellschaft spielen;
40. BEGRÜßT die Unterstützung für die landseitige Stromversorgung und UNTERSTREICHT, dass der Ausbau auf wirtschaftliche Tragfähigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Anpassung an die Nachfrage abzielen sollte, um Preistransparenz zu gewährleisten und verlorene Vermögenswerte zu vermeiden, wobei auch die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Netzanbindung der TEN-V-Häfen zu berücksichtigen sind und anzuerkennen ist, dass alternative Lösungen wie landseitige Ladeinfrastruktur für Binnenhäfen möglicherweise geeigneter sind;
41. STELLT FEST, dass die Betriebsaufwendungen<sup>10</sup> der landseitigen Stromversorgung<sup>11</sup> je nach den Unterschieden bei den Strompreisen und der unterschiedlichen operativen Komplexität variieren; UNTERSTÜTZT Initiativen zur Schaffung von Anreizen für die Nutzung der landseitigen Stromversorgung; fordert die Mitgliedstaaten auf, die landseitige Stromversorgung als strategische Komponente der Energiewende anzuerkennen, indem sie sie vollständig in die nationalen Ziele, Förderregelungen und Planungen im Rahmen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED)<sup>12</sup> integrieren;
42. FORDERT, dass mit dem EU-Aktionsplan für Elektrifizierung die Führungsrolle der EU-Häfen bei der Elektrifizierung des Seeverkehrs, einschließlich einer verstärkten Netzintegration, unterstützt wird;
43. RUFT zur Förderung von Lösungen für intelligente Stromnetze, der Nachfragesteuerung und der effizienten Nutzung der bestehenden Infrastruktur AUF;

---

<sup>10</sup> Operating expenses (OPEX).

<sup>11</sup> Onshore Power Supply (OPS).

<sup>12</sup> Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung), <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>).

44. ERKENNT die Rolle der Häfen bei alternativen Kraftstoffen und sauberer und CO<sub>2</sub>-armer Energie sowie den Beitrag der TEN-V-Häfen zur Förderung grüner Schifffahrtskorridore mit Drittländern an; FORDERT eine stärkere Abstimmung zwischen dem TEN-V, dem TEN-E und den nationalen Planungsrahmen, wobei dem Bedarf des landseitigen Strom- und -Gasnetzes im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung der Häfen und der Kraftstoffversorgung, auch für mehrstoff- und wasserstoffgeeignete Hafeninfrastrukturen, ausdrücklich Rechnung zu tragen ist;
45. WEIST DARAUF HIN, wie wichtig es ist, den Netzausbau für Häfen zu erleichtern und zu priorisieren und für rechtzeitige und effiziente Verbindungen für hafengebogene Projekte zu sorgen;
46. ERKENNT die Rolle der Häfen bei der Festlegung geeigneter Bedingungen AN, unter denen alternative CO<sub>2</sub>-arme und CO<sub>2</sub>-freie Kraftstoffe in den verschiedenen Hafengebieten unter Berücksichtigung ihrer operativen und räumlichen Beschränkungen praktisch und sicher gelagert, gebunkert und gehandhabt werden können, sowie ihre jeweilige Rolle bei der Erleichterung und Gewinnung von Investitionen, die der Nachfrage entsprechen (z. B. durch Zusammenarbeit in grünen Korridoren, Knotenpunkten und sektorübergreifenden öffentlich-privaten Plattformen); ERKENNT die entscheidende Rolle des Marktes bei der Entwicklung einer Lieferkette für saubere Kraftstoffe in Hafengebieten AN und BEGRÜßT weitere Maßnahmen zur Schaffung von Anreizen für die Nachfrage nach nachhaltigen Kraftstoffen, die zur Sicherstellung ihrer Verfügbarkeit, Skalierbarkeit und Erschwinglichkeit führen;
47. FORDERT eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Häfen, Industrieclustern und ihrem Hinterland, um die Energiewende, saubere Industrien und Lösungen für die Kreislaufwirtschaft zu unterstützen, und FORDERT eine aktive Unterstützung für beschleunigte Genehmigungsverfahren und die Netzanbindung, um die Entwicklung dieser Industriecluster innerhalb von oder in Verbindung mit Hafengebieten zu erleichtern;
48. WEIST DARAUF HIN, wie wichtig es ist, die Einnahmen aus dem EHS für klimabezogene Zwecke zu verwenden, und ERMUTIGT die Mitgliedstaaten, im Einklang mit den nationalen Prioritäten die Dekarbonisierung des Seeverkehrs entlang der gesamten Wertschöpfungskette, einschließlich Schifffahrtsunternehmen, Werften, Nachrüstungsprojekte, Ausrüstungshersteller, Technologieanbieter, Kraftstoffanbieter und Häfen, zu unterstützen, und ERMUTIGT die Mitgliedstaaten, die Einnahmen aus der Einbeziehung der Schifffahrt in das EU-EHS zu nutzen, um die Energiewende des Sektors, einschließlich Flottenerneuerung, umweltfreundlicher Nachrüstung, Seeverkehrsdienstleistungen bei Inseln, alternativer Kraftstoffe und Hafenergieinfrastruktur, zu unterstützen;
49. NIMMT die anstehenden Aktualisierungen und Überprüfungen der einschlägigen Rechtsvorschriften, einschließlich des EU-EHS und der „FuelEU Maritime“-Verordnung, und ihre Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen und ihren Beitrag zur Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität der Union und ihrer Klimaziele ZUR KENNTNIS; RUFT zu einem koordinierten Ansatz und einer Bewertung der kumulierten Auswirkungen neuer oder überarbeiteter Vorschriften AUF;

50. NIMMT die von mehreren Mitgliedstaaten geäußerten Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen des EHS auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Häfen ZUR KENNTNIS, insbesondere in Bezug auf die Umleitung des Verkehrs, die Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Verlagerung von Investitionen, und ERINNERT AN die Verpflichtung der Kommission gemäß der Emissionshandelsrichtlinie, die Umsetzung des EHS für Seeverkehrstätigkeiten zu überwachen, um Umgehungsverhalten aufzudecken und ein solches Verhalten frühzeitig zu verhindern; BETONT, dass geeignete Maßnahmen erforderlich sind, um diese Risiken zu mindern, unter besonderer Berücksichtigung der Gebiete in äußerster Randlage, wobei der Tatsache Rechnung zu tragen ist, dass die Häfen der EU dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt sind und in globalen Logistikketten eine Rolle spielen, sowie der Inselregionen und Randgebiete; ERSUCHT die Kommission, ihre Überwachung zu verstärken und gezielte Abhilfemaßnahmen vorzuschlagen, insbesondere in Bezug auf Umladetätigkeiten, und gleichzeitig die Umweltziele zu wahren und die Kohärenz mit internationalen Rahmen wie dem Rahmen der IMO sicherzustellen; ERSUCHT die Kommission, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um ein globales Übereinkommen zu erzielen, mit dem alle Ziele und Vorgaben zur Emissionsreduktion der IMO-Treibhausgasstrategie von 2023 verwirklicht werden, gefolgt von angemessenen Anpassungen der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften, um Doppelzahlungen und Verwaltungsaufwand wirksam zu vermeiden;
51. WEIST erneut DARAUF HIN, wie wichtig es ist, Investitionen in Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung und Energiewende in Häfen auf technologieneutrale Weise zu unterstützen. Daher sollten Häfen Zugang zu Unterstützung haben, damit sie die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Technologien für saubere Energie wie schwimmende Wind-, Solar- und Welleninfrastrukturen zur Erzeugung sauberer und erneuerbarer Energie bewältigen können, wodurch die Mitgliedstaaten und Interessenträger beim Aufbau echten europäischen Fachwissens, bei der Stärkung der Energieunabhängigkeit und bei der Förderung von Beschäftigung unterstützt werden;
52. UNTERSTÜTZT die Bemühungen, die Umsetzung des Rechtsrahmens zu vereinfachen und gleichzeitig den Umweltschutz zu wahren. In diesem Zusammenhang sollte das Ziel darin bestehen, Doppelarbeit zu vermeiden und einen kohärenten, sektorübergreifenden Ansatz zu gewährleisten, um die Hafentwicklung zu erleichtern, insbesondere in Bezug auf Genehmigungsverfahren und im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip.
53. BEGRÜßT die Entwicklung eines Rahmens für Klimaresilienz, einschließlich Instrumenten für die Bewertung von Klimarisiken; BETONT, dass die Hafeninfrastruktur klimasicher gemacht werden muss, wobei eine Verlagerung von Risiken auf nahegelegene Städte, Industrie oder Infrastruktur zu vermeiden ist; BETONT, dass ein unionsweiter Rahmen für die Bewertung von Klimarisiken in Häfen, einschließlich Dürren, Niederwasserständen, Überschwemmungen und hydromorphologischer Schwankungen von Flüssen, die Binnenhäfen betreffen, und für die Ermittlung vorrangiger Anpassungsmaßnahmen entwickelt werden muss, der auf bestehenden Strategien und Instrumenten in den Bereichen Klima, Taxonomie und Widerstandsfähigkeit aufbaut;

#### **IV. SCHUTZ UND SICHERHEIT VON HÄFEN**

54. IST SICH BEWUSST, dass die Häfen immer mehr Sicherheitsbedrohungen ausgesetzt sind und dass die Sicherheit und Widerstandsfähigkeit der Hafeninfrastrukturen erhöht werden muss;
55. BETONT, wie wichtig es ist, dass die Strategie nahtlos mit den Tätigkeiten im Bereich der militärischen Mobilität synchronisiert wird, um den umfangreichen Einsatz von Truppen und Ressourcen aus EU-Mitgliedstaaten und Drittländern zu verbessern, zu erleichtern und zu beschleunigen und die Kohärenz mit den im Rahmen der NATO unternommenen Anstrengungen sicherzustellen. Er betont ferner, dass Mittel für Infrastrukturarbeiten in Häfen an den Verkehrskorridoren der EU für militärische Mobilität bereitgestellt werden müssen;
56. IST DAHER DER ANSICHT, dass Überlegungen über die Eigentumsverhältnisse bei Elementen der Hafeninfrastuktur angestellt werden müssen, um einen raschen Zugang zu Hafengebieten zu gewährleisten, wobei Inspektionen und Prüfungen sowie die Verbringung militärischer Ausrüstung und andere Fragen, die für die Gewährleistung der Sicherheit der EU wichtig sind, zu berücksichtigen sind;
57. BETONT, wie wichtig es ist, dass in der Strategie für die Häfen neue und zunehmende Bedrohungen für Häfen hervorgehoben werden, darunter Terrorismus, Sabotage, organisierte Kriminalität, Korruption, Cyberangriffe und hybride Angriffe sowie Drohnen und andere unbemannte Systeme;
58. BEGRÜßT die Bemühungen zur Verbesserung der Rahmen für die maritime Sicherheit und zur Bewältigung neu auftretender Bedrohungen; NIMMT den anstehenden Vorschlag für einen EU-Rahmen zur Erleichterung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei Sicherheitsüberprüfungen von Hafenpersonal als risikobasiertes Instrument zur Verhütung und Bekämpfung von organisierter Kriminalität und illegalen Aktivitäten ZUR KENNTNIS; BEKRÄFTIGT, dass Leitlinien ausgearbeitet werden müssen, um den Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) als grundlegenden internationalen Rahmen für die Bewältigung der zunehmenden Bedrohungen durch organisierte Kriminalität und illegalen Handel zu präzisieren;
59. BEGRÜßT Initiativen zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität und der Korruption sowie von Terrorismus, Sabotage, Cyberangriffen und hybriden Angriffen sowie Drohnen und UNTERSTREICHT die Bedeutung der Europäischen Hafenallianz für die Bekämpfung der organisierten Kriminalität und des Drogenhandels; UNTERSTÜTZT verhältnismäßige und wirksame Sicherheitsmaßnahmen, die den operativen Gegebenheiten Rechnung tragen und unnötige Belastungen vermeiden. Neue und verbesserte Instrumente für Strafverfolgungsbehörden und eine verstärkte Zusammenarbeit mit Ländern außerhalb der EU sind wichtig;
60. BEGRÜßT die verstärkte Zusammenarbeit mit Drittländern und internationalen Partnern zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen, auch in Binnenhäfen;

61. FORDERT die EU-weite Umsetzung der einschlägigen Rechtsvorschriften zur Cybersicherheit und eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden. Dies muss einen gegenseitigen Datenaustausch zwischen den zuständigen (Sicherheits-)Behörden umfassen, insbesondere den Informationsaustausch zwischen Polizei-, Zoll-, Hafen- und Seeverkehrsbehörden, um die Verhütung, Aufdeckung und wirksame Bekämpfung der organisierten Kriminalität und anderer potenzieller feindseliger Akteure in Häfen zu verbessern; BEGRÜßT die geplante Einrichtung der EU-Zolldatenplattform für die Erhebung, die Verarbeitung und den Austausch von Daten mit und zwischen den Zollbehörden sowie das bestehende europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (EMSWe), die ein vorausschauendes Frachtrisikomanagement gewährleisten;
62. ERKENNT die entscheidende Rolle AN, die Häfen sowohl für die militärische Mobilität als auch für die Widerstandsfähigkeit spielen, da sie wesentliche Voraussetzungen für die Bewegung von Streitkräften und die Verbringung militärischer Ausrüstung sind und gleichzeitig als wichtige zivile Zugangstore für Handel, Energieversorgung und Konnektivität in ganz Europa dienen;
63. BETONT, dass bei allen künftigen Initiativen zum Schutz und zur Sicherung von Häfen, einschließlich des künftigen Rahmens für die militärische Mobilität, Sicherheitsanforderungen und militärische Anforderungen sorgfältig mit der Kontinuität ziviler und kommerzieller Tätigkeiten in Einklang gebracht werden müssen und erforderlichenfalls ein vorrangiger Zugang zu Hafengebieten sichergestellt werden muss; ERKENNT AN, dass Häfen ausreichende Kapazitäten und finanzielle Ressourcen benötigen, um auf geopolitische Schocks und Eventualfälle reagieren zu können;

## **V. SOZIALER ZUSAMMENHALT, KOMPETENZEN UND HOCHWERTIGE ARBEITSPLÄTZE**

64. ERKENNT die entscheidende Bedeutung von Häfen für die wirtschaftliche Entwicklung, die Widerstandsfähigkeit sowie den sozialen und territorialen Zusammenhalt der Union AN; BETONT in diesem Zusammenhang die Bedeutung kleiner und mittlerer Häfen, einschließlich solcher auf Inseln, in abgelegenen Gebieten und Gebieten in äußerster Randlage, in dünn besiedelten Gebieten sowie solcher, die die strategische und logistische Widerstandsfähigkeit stützen;
65. BEGRÜßT, dass die Strategie für die Häfen der EU ausdrücklich für Binnenhäfen gilt; HEBT den Beitrag der Binnenhäfen zur innereuropäischen grenzüberschreitenden Logistik und zur Aufrechterhaltung der Lieferketten HERVOR; BETONT, dass viele Anforderungen (z. B. in Bezug auf die landseitige Stromversorgung) in erster Linie auf die Seeschifffahrt zugeschnitten sind und dass die spezifischen technischen und wirtschaftlichen Parameter der Binnenhäfen noch stärker hätten berücksichtigt werden müssen; BETONT, wie wichtig der Zugang zu Finanzierungsinstrumenten für Binnenhäfen ist; FORDERT eine angemessene Vertretung aller Häfen in dem geplanten hochrangigen Gremium für maritime Wirtschaft und Häfen;

66. BEGRÜßT, dass in der Strategie für die Häfen der EU Seehäfen als wichtige Zugangstore für die Ein- und Ausfuhr von EU-Waren anerkannt werden, wodurch der globalen Konnektivität und Wettbewerbsfähigkeit der Union hohe Priorität eingeräumt wird;
67. BETONT, dass wirksame Maßnahmen zur Anpassung, Umschulung und operativen Schulung der Arbeitskräfte erforderlich sind, um sicherzustellen, dass der technologische Wandel zur Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze führt, die Sicherheit der Arbeitskräfte verbessert und den Sektor für Frauen und junge Menschen attraktiver macht;
68. BETONT, wie wichtig es ist, ein sicheres Arbeitsumfeld für Hafenpersonal zu gewährleisten, insbesondere angesichts der zunehmenden Sicherheitsrisiken und der Schlüsselrolle der Häfen bei der militärischen Mobilität, und FORDERT regelmäßige Schulungen und Übungen.

---