



IGB

Leibniz-Institut für Gewässerökologie
und Binnenfischerei

IGB FEEDBACK

EU-Hafenstrategie: Umweltaspekte besser berücksichtigen

22. Juli 2025

EU-Hafenstrategie: Umweltaspekte besser berücksichtigen

Das Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB) ist das bundesweit größte und eines der international führenden Forschungszentren für Binnengewässer. Wir erforschen die grundlegenden Prozesse in Gewässern und deren Lebensgemeinschaften, einschließlich ihrer Biodiversität, ihrer Ökosystemleistungen und ihrer Reaktionen auf den globalen Wandel. Unser Forschungswissen hilft, den globalen Umweltveränderungen zu begegnen und Maßnahmen für ein nachhaltiges Gewässermanagement zu entwickeln – getreu unseres Leitspruchs „Forschen für die Zukunft unserer Gewässer“. Basierend auf unserer Forschungsexpertise geben wir Feedback im Call for Evidence zur geplanten EU-Hafenstrategie.

Umweltaspekte vollständig erfassen: Häfen beeinträchtigen die Ökosysteme, die sie selbst nutzen

Die EU-Hafenstrategie soll darlegen, welchen gegenwärtigen und künftigen Herausforderungen sich die Häfen Europas gegenübersehen. In den bisher verfügbaren Ausführungen zu geplanten EU-Hafenstrategie stehen die Themen Wirtschaft, Energie und Sicherheit im Mittelpunkt. Eine Integration von rechtsverbindlichen EU-Naturschutzgesetzen und -strategien ist noch nicht erkennbar. Es wird weder auf die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, die Wasserrahmenrichtlinie noch auf die Natura-2000-Richtlinie Bezug genommen und dementsprechend ist auch nicht erkennbar, wie die neue EU-Hafenstrategie zur Erreichung dieser Umweltziele beitragen soll.

Auffällig ist, dass die wenigen im EU-Informationsdokument genannten Umweltaspekte einseitig als Herausforderung für

Hafeninfrastruktur, -betrieb und die Schiffbarkeit beschrieben werden. Unter anderem wird ausgeführt, „flussaufwärts erfolgende Umweltverschmutzung“ könne „den Betrieb von Docks beeinträchtigen“.

Bei dieser Sichtweise fehlt eine entscheidende Reflexion: Häfen sind oft selbst massive Stressoren und Störfaktoren für genau die See- und Flusssysteme, deren Ökosystemleistungen sie selbst nutzen – und auf die sie zwingend angewiesen sind:

- Viele Häfen liegen an oder in Ästuaren – diese sind besonders wichtige, aber auch **sensible Lebensräume**, was bei Ausbau und Unterhaltung europarechtskonform berücksichtigt werden muss.

- Häfen führen zu **Lebensraumzerschneidung und Wanderhindernissen** für migrierende Tierarten, insbesondere für Wanderfische. Neben physischen Barrieren durch Wasserbauwerke gibt es einen **Senkeneffekt**: Durch die vermehrte Ablagerung von Sand und Schlick, resultierende Überdüngung sowie Algen- und Bakterienblüten mit Sauerstoffzehrung entstehen Gewässerbereiche, die nicht mehr durchwanderbar sind.
- Parallel erzwingt der Senkeneffekt einen **intensiven Unterhaltungsbedarf** im Sedi-mentmanagement, z. B. kontinuierliches Abbaggern, Absaugen und Entsorgen von Feinsedimenten, wiederum verbunden mit daraus resultierenden Umweltbelastungen und hohen Kosten.
- Häfen führen zu **erheblichen Schadstoffemissionen in Wasser, Böden und Luft** z. B. durch Öl-, Treibstoff- und Ladungsverluste, kontaminiertes Ballastwasser, ansässige Industrie, aber auch Licht- und Lärmverschmutzung.
- Zunehmend kritisch, auch im Kontext des Klimawandels, sind **Erwärmungseffekte** durch stark gebremstes oder stehendes Wasser sowie durch metallische Spundwände, die sich infolge von Sonneneinstrahlung saisonal stark erhitzen.
- Erwärmung und Stauung führen zu stärkerer **Verdunstung und sinkender Wasserverfügbarkeit**.
- Häfen sind zentrale Einfallstore für **invasive Arten**, die z. B. durch Ballastwasser oder anhaftende auf Schiffsoberflächen in neue Verbreitungsgebiete gelangen und in Küsten- und Binnengewässern massive ökologische und ökonomische Schäden anrichten können.
- Wichtig ist eine **ökologische Aufwertung von bestehenden Hafengebieten** (z. B. Habitatvielfalt für Winterlager und Aufwuchsgebiete aquatischer Lebewesen) sowie das Integrieren naturbasierter Lösungen bereits in der Entwurfs- und Planungsphase von Infrastrukturvorhaben.
- Für den Anschluss von Binnenhäfen als Zwischenverteiler des Warenumschlags sind **bestehende Kanalsysteme als verlässliche Alternative zu Flussstrecken für den Transport vorzuziehen**. Aber auch für diese gilt, dass sie nur bei belegtem Potenzial ausgebaut bzw. noch unterhalten werden sollten.
- **Natürliche Flüsse** sollten möglichst nicht weiter ausgebaut, sondern ökologisch entwickelt werden, weil sie in naturnaher Form deutlich mehr Ökosystemleistungen für Mensch und Natur erbringen, z. B. dem natürlichen Wasser-rückhalt, dem Hochwasserschutz und der Gewinnung von Trinkwasser- und Fischereiressourcen dienen.

Wenn die EU-Hafenstrategie die Häfen in Europa resilienter machen soll, muss dies die Resilienz der genutzten und umgebenen aquatischen Ökosysteme einschließen.

Die angestrebte „langfristige Wettbewerbsfähigkeit“ ist auch abhängig davon, ob die Nutzung der Ökosysteme nachhaltig erfolgt.

Unterschiedliche Voraussetzungen berücksichtigen: Seehäfen, Ästuarhäfen, Binnenhäfen

Marine Häfen und solche im Unterlauf von Ästuaren können bei guter Anbindung an die Seewege wichtige Eckpfeiler für einen verlässlichen Warenumsatz darstellen. Wichtig für langfristige Konkurrenzfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit ist jedoch ihre verbesserte direkte Schienenanbindung an das Hinterland.

Dagegen verursachen **Seehäfen in oberen Ästuaren** immense Aufwendungen für deren Ausbau und Unterhaltung (z.B. Sedimentmanagement) und massive ökologische Schäden. Sie sind in der Regel nicht rentabel; auf jeden Fall nicht nachhaltig. Der

fortschreitende Klimawandel wird die Situation zuspitzen, die neue EU-Hafenstrategie sollte dies dringend berücksichtigen.

Noch weiter **im Binnenland gelegene Häfen** sind von zusätzlichen Standortfaktoren abhängig, die eine nachhaltige Nutzung von vornherein ausschließen können. Dazu gehört z. B. ein natürlicher saisonaler oder klimawandelbedingter Mangel beim Wasserdargebot, was die Schiffbarkeit einschränken oder unmöglich machen kann. Häufig besteht auch keine ausreichende Anbindung an klimafreundliche Verkehrsträger und passende Zielmärkte.

Investitionen in Hafen- und Wasserstraßeninfrastruktur: Belastbare und transparente Potenzial- und Relevanzanalysen zur unabdingbaren Entscheidungsgrundlage machen

Grundsätzlich gilt: **Massive Investitionen in Infrastruktur, gerade im Hafen- und Wasserstraßenbereich, führen nicht automatisch zu erhöhter Nachfrage und wirtschaftlicher Wertschöpfung.**

Daher sollten Ausbau und Unterhaltung von Hafeninfrastrukturen immer auf Basis konkreter wirtschaftlicher Potenzial- bzw. sicherheitspolitischer Relevanzanalysen für den jeweiligen Standort erfolgen und nicht das Resultat einer investierenden Struktur- bzw. Kohäsionspolitik sein, die zu stark auf Quantität statt auf Qualität setzt.

Insbesondere bei Binnenhäfen und dem dazugehörigen Wasserstraßennetz muss bei Infrastrukturvorhaben und deren

Unterhaltung das wirtschaftliche Potenzial kritisch geprüft werden. Solche kapitalintensiven Vorhaben werden zwar von den involvierten Akteuren schnell als Prestigeobjekte betrachtet, sind aber oft nicht realistisch und bedarfsgerecht geplant.

Häufig gibt es sehr konkrete wirtschaftliche Gründe, weshalb Häfen und Wasserstraßen nicht ausgelastet sind. Gerade im Binnenbereich sind traditionelle Märkte und damit die für diese zu transportierenden Güter, wie z. B. die Massenschüttgüter Erz oder Kohle, verschwunden – und wurden nicht oder nur teilweise durch andere Produkte ersetzt.

So kann es zu massiven und teuren Eingriffen in die Ökosysteme kommen, die nicht durch übergeordnete öffentliche und

langfristige Interessen zu rechtfertigen sind – und so Natur, Volkswirtschaft und Mensch gleichermaßen schaden.

IMPRESSUM

Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB)

im Forschungsverbund Berlin e.V.
Müggelseedamm 310
12587 Berlin

Telefon: +49 30 64181-500

E-Mail: info@igb-berlin.de

Internet: www.igb-berlin.de

Bluesky: <https://bsky.app/profile/igb-berlin.de>

LinkedIn: www.linkedin.com/company/leibniz-igb

Newsletter: www.igb-berlin.de/newsletter

Herausgeber

Forschungsverbund Berlin e. V.,

Rudower Chaussee 17

12489 Berlin

E-Mail: info@fv-berlin.de

Telefon: +49 30 6392-3330

Redaktionsverantwortliche: Prof. Dr. Luc De Meester,
Martin Böhnke

Verantwortliches Institut: Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB)

Vereinsregister

Vereinsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg
Registernummer VR 12174 B

Verantwortliche Autoren:

Jörn Gessner und Christian Wolter

Redaktion:

Johannes Graupner und Angelina Tittmann

Zitationsvorschlag

IGB (2025): EU-Hafenstrategie: Umweltaspekte besser berücksichtigen. IGB Feedback, Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei, Berlin.

Copyright: IGB, Juli 2025