

---

### Antwort auf Mündliche Anfrage

32. Wie steht die Landesregierung zum Perspektivpapier „Der Hafen Niedersachsen 2020“?

Abgeordnete Jörg Bode, Hillgriet Eilers und Gabriela König (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung

Vorbemerkung der Abgeordneten

Am 2. September 2016 hat Hafenminister Lies im Rahmen des Niedersächsischen Hafentages in Brake das Perspektivpapier „Der Hafen Niedersachsen 2020“ vorgestellt. In Kapitel 4 „Strategische Ziele und Maßnahmen für die See- und Binnenhäfen“ wird vom Erfordernis einer langfristigen Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Häfen und der Förderung der Dynamik der Wirtschaft in Niedersachsen gesprochen. Demnach steht die rot-grüne Landesregierung für weitere Ansiedlungen von Industrieunternehmen in den Häfen (Seite 25), für die Vertiefung von Ems, Weser und Elbe (Seiten 27 und 28) und einen leistungsfähigen Ausbau der Hinterlandanbindungen der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Andererseits werden im Unterkapitel „Infrastruktur und Umweltschutz“ Umweltschutzaspekte für eine Benachteiligung deutscher Seehäfen im internationalen Wettbewerb angeführt. Dort wird von „Wettbewerbsnachteilen“ und „Befürchtungen“ gesprochen. Die Verschärfung von Schwefelgrenzwerten führt demnach zu deutlichen Mehrkosten bei Investitionen und Betrieb von Schiffen und Herausforderungen in den Häfen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die niedersächsischen See- und Binnenhäfen bilden als ein starkes Netz die gesamte Vielfalt und Bandbreite der Leistungsfähigkeit ab, die Niedersachsen in der maritimen Wirtschaft auszeichnet. Hierin sieht die Landesregierung den „Hafen Niedersachsen“.

Die Landesregierung richtet ihre Hafenpolitik jetzt neu aus. Kern der zukunftsorientierten Strategie ist dabei die Stärkung des „Hafen Niedersachsen“ im Verbund.

Das Perspektivpapier „Hafen Niedersachsen 2020“ konzentriert sich auf die landeseigenen Häfen. Ganz bewusst hat sich die Landesregierung dafür entschieden, von der Entwicklung eines „klassischen“ Hafenkonzepthes abzuweichen. Es soll skizziert werden, welche Themen- und Fragestellungen aktuell im Fokus stehen und die Zukunft des Hafens Niedersachsen prägen werden - sei es auf Grund wirtschaftlicher Entwicklungen oder eigener Schwerpunktsetzungen, sei es aufgrund von Vorgaben oder Entwicklungen auf Bundes- und EU-Ebene. Damit will die Landesregierung die Stärken des Hafens Niedersachsen und die passgenaue Weiterentwicklung der einzelnen Standorte herausarbeiten.

Sinnvoll ergänzt wird der Hafen Niedersachsen dabei durch die kommunalen und privaten Häfen, die ebenfalls von großer Bedeutung für den Hafenstandort Niedersachsen sind.

Es geht darum, den Hafen Niedersachsen zukunftsfest zu machen und mit vorausschauendem Einsatz der vorhandenen Mittel die richtigen Investitionen in Erhalt und Ausbau der Hafeninfrastruktur zu tätigen, die sich in Beschäftigung und Wertschöpfung niederschlagen.

Denn letztlich bedeutet erfolgreiche Hafenpolitik, kontinuierlich in die Zukunft zu investieren und die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Häfen dauerhaft zu sichern, auszubauen und zu stärken.

1. Wann und in welcher Art wird sich die Landesregierung für die Einführung von strengen Schwefelgrenzwerten im Mittelmeer, Schwarzen Meer und im Nord-Ost-Atlantik im Sinne einer einheitlichen Wettbewerbssituation einsetzen?

Das Ziel der Ausweisung weiterer SECA-Gebiete in allen europäischen Gewässern, insbesondere aber im Mittelmeerraum, ist auch Bestandteil des Nationalen Hafenkonzepthes der Bundesregierung. Die niedersächsische Landesregierung beruft sich hierauf und wird im Schulterschluss mit

den anderen norddeutschen Küstenländern darauf hinwirken, dass sich der Bund über die zuständigen Generaldirektionen Mobilität und Verkehr, Umwelt und Klimapolitik bei der Europäischen Kommission sowie bei der International Maritime Organisation (IMO) dafür einsetzt, dass perspektivisch auch das Mittelmeer, das Schwarze Meer und der Nord-Ost-Atlantik zu SECA-Gebieten erklärt werden. Parallel hierzu wird die Landesregierung auch den Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und die European Sea Ports Organisation (ESPO) einbinden und weiter sensibilisieren.

2. Wie begründet die rot-grüne Landesregierung einer kritischen Öffentlichkeit ihre Einschätzung, dass die Fahrrinnenanpassungen von Elbe, Weser und Außenems (Perspektivpapier Seite 26 und 27) eine unvermeidbare Notwendigkeit zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen in Niedersachsen darstellt?

Die Fahrrinnenanpassungen sind mittel- und langfristig für die niedersächsischen Häfen von Bedeutung. Auf diesem Wege könnten Häfen wie Brake als Deutschlands größter Importhafen für Futtermittel und einer der führenden Agrarlogistikstandorte Europas, Emden als Niedersachsens größter Autoumschlagshafen und zweitwichtigste Offshore-Basis sowie Nordenham als spezialisierter Hafen für den Umschlag von Kohle/Koks, Erzen, Holz, Mineralölprodukten, Stahl- und Eisenprodukten und Projektladung auch von den zunehmend größeren Schiffen angelaufen werden und damit im internationalen Vergleich wettbewerbsfähig bleiben. Die Landesregierung weist darauf hin, dass die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie, insbesondere zum Verschlechterungsverbot, unter Berücksichtigung des EuGH-Urteils vom 01.07.2015 eingehalten werden müssen.

Ebenso kann die weitere Prioritätensetzung bei den Entwicklungsvorgaben über ein norddeutsches Hafekonzept erreichen, das die jeweiligen standortbezogenen Stärken besser genutzt werden, um die deutschen Seehäfen insgesamt zu stärken. Durch eine verbesserte Hafenkooperation ließen sich erhebliche öffentliche Aufwendungen sparen, die dringend für eine leistungsfähige und klimafreundliche Hafenhinterlandanbindung gebraucht werden.

Damit einhergehend sind diese Anpassungen aber auch für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen der maritimen Wirtschaft, die in den jeweiligen Regionen genauso wie im Hinterland des Hamburger Hafens eine Vielzahl von Arbeitsplätzen zur Verfügung stellen und langfristig auf die Erreichbarkeit der Häfen angewiesen sind, von erheblicher Bedeutung.

3. Vor dem Hintergrund des „klaren Bekenntnisses“ (Perspektivpapier Seite 27) von Niedersachsen zu den Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan 2030: Werden die Inhalte des Perspektivpapiers „Der Hafen Niedersachsen 2020“ in Gänze von der Landesregierung, insbesondere von den Ministerinnen und Ministern von Bündnis90/Die Grünen, mitgetragen oder stellt das Perspektivpapier „Der Hafen Niedersachsen 2020“ lediglich eine Ressort- oder Fachmeinung dar?

In der angesprochenen Passage des Perspektivpapiers wird explizit auf die bereits lange geplanten Fahrrinnenanpassungen an Elbe, Weser und Außenems Bezug genommen.

In diesem Zusammenhang wird auf den Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen in der Wahlperiode des Landtages 2013 bis 2018, S. 66/67, verwiesen, wonach „Niedersachsen eine nationale Hafenkooperation anstrebt, um den Wettlauf der Häfen um öffentliche Subventionen, Hafengebühren und immer neue Flussvertiefungen zu beenden. Die Deutsche Bucht verfügt mit Hamburg und Bremen und vor allem dem neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven über eine sehr leistungsfähige Hafeninfrastruktur. Weitere Vorhaben zur Vertiefung der Flüsse sind auch deshalb nicht notwendig, weil der JadeWeserPort als Tiefwasserhafen auch für größte und voll abgeladene Containerschiffe zur Verfügung steht.“

Das Perspektivpapier, das aufgrund der Ressortzuständigkeit von MW erstellt und herausgegeben worden ist, wird grundsätzlich von der Landesregierung mitgetragen.