

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Jörg Bode (FDP)

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

Welche Pläne verfolgt die Landesregierung bei der weiteren Entwicklung des Multifunktionshafens Wilhelmshaven?

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Jörg Bode (FDP), eingegangen am 04.07.2018 -
Drs. 18/1293
an die Staatskanzlei übersandt am 19.07.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 17.08.2018,

gezeichnet

Dr. Bernd Althusmann

Vorbemerkung der Abgeordneten

In Wilhelmshaven werden seit über 160 Jahren Hafen- und Schleusenanlagen gebaut und ausgebaut. Die jeweilige Landesregierung hat sich jeweils für den Ausbau der Hafenanlagen sowie für die Optimierung der Verkehrsanschlüsse und Hinterlandanbindungen eingesetzt. Der Standort selbst wirbt in einem Imagefilm mit einem „höchsten funktionalen Leistungsvermögen im Bereich der maritimen Wirtschaft“ (<https://www.nports.de/haefen/wilhelmshaven/>). Aktuell wird die Schienenanbindung ausgebaut, und die zweite Planungsstufe des JadeWeserPorts wird in Erwägung gezogen. Für 2018 soll eine aktuelle Bedarfsanalyse vorgestellt werden. Der „Hafen der Möglichkeiten“ bietet dem Imagefilm zufolge optimale Bedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten, um allen künftigen Anforderungen der maritimen Wirtschaft und der vor- und nachgelagerten Bereiche gerecht zu werden.

1. Welche Bedeutung hat der Multifunktionshafen Wilhelmshaven für Niedersachsen und für Deutschland mit Bezug auf seine Umschläge und seine nautischen Bedingungen?

Wilhelmshaven ist:

- größter deutscher Marinestützpunkt,
- größter deutscher Ölhafen,
- bedeutender Kohleumschlagshafen für Schiffe bis 20 m Tiefgang,
- Deutschlands einziger Tiefwasserhafen,
- Deutschlands einziger Tiefwasser-Container-Terminal

und verfügt über 6 km Kaianlagen für Massen- und Stückgutumschlag.

Wilhelmshaven, ursprünglich als Marinehafen gegründet, ist heute einer der größten deutschen Seehäfen. Große Bedeutung hat der Hafen für den deutschen Ölimport. Rund 80 % des Ölumschlags der deutschen Häfen und fast 30 % der deutschen Ölimporte werden über Wilhelmshaven abgewickelt. Darüber hinaus werden Kohle sowie Chemikalien und eine Reihe anderer Güter umgeschlagen. Zudem gewinnt nunmehr sukzessive auch der Containerumschlag am neuen JadeWeserPort an Bedeutung, und in den vergangenen Jahren fanden und finden Aktivitäten im Bereich der Offshore-Installation und des Offshore-Service statt.

Als einziger Tiefwasserhafen Deutschlands und zugleich östlichster Tiefwasserhafen Europas bietet der Hafen Wilhelmshaven hervorragende nautische Bedingungen als Universalhafen für Großschiffe. In den meisten Bereichen des Außenhafens, insbesondere an der Tankerlöschbrücke der Nord-West Oelleitung GmbH (NWO), am JadeWeserPort, der Tankerumschlaganlage der Wilhelmshavener Raffineriegesellschaft (WRG) sowie an der Niedersachsenbrücke existiert eine Wassertiefe von mehr als 18 m. Durch den anhaltenden globalen Trend zu größerem Schiffsraum, insbesondere im Containerverkehr, ist dies von zunehmender Bedeutung für die Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit eines Seehafens.

2. Wie beurteilt die Landesregierung das Entwicklungspotenzial von Wilhelmshaven als Hafenstandort für die Wirtschaft und für die deutsche Marine?

Hinsichtlich des Entwicklungspotenzials von Wilhelmshaven als Hafenstandort für die Wirtschaft wird auf die Fragen 4 und 15 sowie auf das Perspektivpapier Hafen Wilhelmshaven, Juli 2016, verwiesen.

Durch die Bundeswehrreform wurde der Marinestandort Wilhelmshaven dauerhaft gestärkt und hat an Bedeutung gewonnen. In der Folge bestehen weitreichende Erweiterungs- und Instandsetzungsanforderungen, die durch aktuell in Planung und Umsetzung befindliche Projekte umgesetzt werden. Unter anderem umfasst dies die Erneuerung der Kaje und von Teilen des Vorhafens, eine Deicherhöhung, die Instandsetzung und Erneuerung von Schwimmpontons sowie die Entwicklung weiterer landseitiger Flächen im nördlichen Teil des Marinegebiets. Hinterlandseitig bestehen keine über den Status Quo hinausgehenden Anforderungen durch die Marine. Die Investitionen und Erweiterungsmaßnahmen, die bis 2023 ein Volumen von etwa 500 Millionen Euro haben, liegen in der Verantwortung des Bundes und beeinflussen die sonstige Hafenentwicklung nicht. Die Abgabe von Flächen der Marine für eine anderweitige, zivile Hafenentwicklung kann für die Zukunft ausgeschlossen werden. Durch die vom Bund geplanten Aktivitäten wird keine Beeinträchtigung der Hafenaktivitäten erwartet.

3. Wie teilt sich die Entwicklung des Umschlagsvolumens der Häfen von Wilhelmshaven in den Bereichen flüssige und feste Massengüter, Stückgut, Projektladungen und Container in den letzten fünf Jahren auf?

Seegüterumschlag der Häfen von Wilhelmshaven von 2013 bis 2017 in t

	2013	2014	2015	2016	2017
Flüssiges Massengut	19.524.444	19.890.323	20.589.223	18.707.527	20.247.452
Festes Massengut	4.386.275	3.754.120	4.137.641	3.136.149	4.195.777
Stückgut ohne Container	29.835	49.918	1.578	600	5.243
Container	607.934	470.389	4.315.346	4.350.943	5.838.740
Gesamt Seeverkehr in t	24.548.488	24.164.750	29.043.788	26.195.219	30.287.212

Quelle: Seaports of Niedersachsen

Projektladung wird statistisch unter Stückgut erfasst und nicht gesondert ausgewiesen.

4. Welche Prognosen legt die Landesregierung für die Hafenanlagen von Wilhelmshaven in den Bereichen Massengut, Stückgut, Projektladungen und Container mittelfristig zugrunde?

Die Landesregierung legt die Umschlagsprognose aus dem „Perspektivpapier Hafen Wilhelmshaven, Juli 2016“ zugrunde. Die Umschlagsprognose wurde abgeleitet aufbauend auf den Einschätzungen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 als Basis der Bundesverkehrswegeplanung und der Prognose des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) zu den Potenzialen des Containerumschlags im Zuge der Untersuchungen zur zweiten Ausbauphase des JadeWeserPorts.

Das gesamte Umschlagvolumen des Hafens hat demnach ein Potenzial von rund 83 Millionen t im Jahr 2030. Ausgehend von einem Volumen von 24,2 Millionen t im Jahr 2014 entspricht das einem jährlichen Zuwachs von rund 8 %.

Geprägt ist dieser Zuwachs durch die dabei erwartete Auslastung des Containerterminals JadeWeserPort. Die zurzeit noch den Hafen Wilhelmshaven prägenden Massengüter wachsen deutlich moderater. Hier wird ein jährlicher Zuwachs von 3,3 % erwartet. Bei weitgehend stabilen Mengen im Bereich Baustoffe (Terminal Nordhafen) und Chemikalien (Umschlaganlage Voslapper Groden) sowie leichten Steigerungen beim Import von Ölprodukten (NWO, HES Wilhelmshaven GmbH) resultiert ein Wachstum vor allem aus Zuwächsen beim Kohleumschlag (inklusive Transshipment) bis zu 6,6 Millionen t (Niedersachsenbrücke) und aus der Annahme eines neuen Flüssigerdgas-Umschlags (LNG) von 10,5 Millionen t. Hier ist festzuhalten, dass das Risiko besteht, dass sich eingerechnete Potenziale (wie Zuwächse bei Kohle und LNG) nicht vollständig parallel realisieren lassen.

Selbst wenn es durch den zunehmenden Containerumschlag auch zu Steigerungen bei den ausgehenden Verkehren (sowohl Export als auch insbesondere durch das Transshipment) kommen wird, bleibt auch mit Blick auf 2030 und darüber hinaus die Dominanz der eingehenden Mengen in Wilhelmshaven erhalten.

Gesamtumschlagpotenziale des Hafens Wilhelmshaven im Jahr 2030 in 1 000 t

	Ist 2014	Potenzial 2030
Massengut	23.637	39.590
Stückgüter	29	62
Container	541	43.376
Gesamt	24.207	83.028

Quelle ISL/CPL, 2015

5. Wie beurteilt die Landesregierung die Straßenanbindung der Hafenanlagen von Wilhelmshaven, und sieht sie hier noch Optimierungsmöglichkeiten?

Um der Entwicklung der Region mit einem auch künftig leistungsfähigen überörtlichen Straßennetz Rechnung zu tragen, wurde die Autobahn 29 im Jahr 2011 bis in den Hafenbereich verlängert. Der JadeWeserPort ist somit unmittelbar an das Bundesautobahnnetz angeschlossen: in Richtung Süden und Norden über die BAB 1, Richtung Westen über die A 28 und A 31 und nach Osten über die A 27, A 7 und A 2. Die Verlängerung der A 29 bis an den Hafen bietet somit die Gewähr für eine weiterhin leistungs- und zukunftsfähige Infrastruktur als Grundvoraussetzung und maßgebende Lebensader der weiteren strukturellen Entwicklung der Stadt Wilhelmshaven und des Umlands.

6. Wie wird sich der geplante Bau der A 20 auf die Hafenanbindung und gegebenenfalls -entwicklung von Wilhelmshaven auswirken?

Die Hinterlandanbindung ist ein entscheidendes Kriterium für den Erfolg der norddeutschen Häfen. Wichtigste Aufgabe ist dabei die Umsetzung der Projekte im BVWP 2030. Bei der Straße sind das insbesondere die großen Autobahnprojekte A 20, A 39 und A 26.

Die Küstenautobahn schafft generell eine Verbindung zwischen den weit auseinander liegenden Standorten der Seehäfen und bewirkt damit im Besonderen auch eine Hinterlandanbindung für Wilhelmshaven. Im Zusammenwirken mit kommunalen Planungen lassen sich aus einer verbesserten Infrastruktur zudem wichtige Impulse für eine Stärkung der wirtschaftlichen Weiterentwicklung der Region.

7. Wie beurteilt die Landesregierung die Schienenanbindung der Hafenanlagen von Wilhelmshaven, und gegebenenfalls welche kurz-, mittel- und langfristigen Optimierungsmöglichkeiten sieht die Landesregierung für die Schienenanbindung?

Durch den Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven ist aus Sicht der Landesregierung eine optimale Schienenanbindung der Hafenanlagen von Wilhelmshaven sichergestellt. Die Strecke ist auf der gesamten Länge zweigleisig ausgebaut und wird bis zur geplanten endgültigen Fertigstellung durchgehend elektrifiziert. Fertigstellungstermin ist laut Auskunft der DB AG Ende 2022.

8. Wie ist der aktuelle Planungsstand beim Ausbau und der Sanierung der Schienenverbindung zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg?

Auf den als **Anlage** beigefügten Übersichtsplan der DB AG wird verwiesen.

9. Trifft es zu, dass die Kosten für den Ausbau und die Sanierung der Schienenverbindung zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg höher liegen als die Gestehungskosten des JadeWeserPorts, und falls ja, welche Höhe hat derzeit der Investitionsbedarf?

Die derzeitigen Gesamtkosten für den Ausbau der Strecke belaufen sich laut Auskunft der DB AG auf 1,02 Milliarden Euro und sind damit höher als die Gestehungskosten des JadeWeserPorts, die rund 650 Millionen Euro betragen.

10. Wie gestalten sich derzeit die Planungen für den Ausbau dieser Schienenverbindung im Bereich der Stadt Oldenburg?

Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Oldenburg (PFA 1) wurde im Mai 2013 eingeleitet. Insgesamt wurden ca. 8 500 Einwendungen eingereicht. Wesentlicher Punkt ist hierbei die Forderung nach einer Bahnumgehung für Oldenburg und Auflassung des derzeit durch die Stadt führenden Streckenabschnittes.

Die Erörterungstermine fanden im Dezember 2015/Januar 2016 an 17 Tagen statt. In 2017 fand eine Neuauslegung von Unterlagen zum Thema Schall und Erschütterung statt. Mit Abgabe der landesbehördlichen Stellungnahme durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im November 2017 wurde das Anhörungsverfahren abgeschlossen. Derzeit erfolgt die Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses durch das Eisenbahn-Bundesamt. Der Erlass des Beschlusses wird für Ende 2018 angestrebt.

11. Wie können sich die geplanten Alpha-E-Maßnahmen auf die Hinterlandanbindung von Wilhelmshaven auswirken?

Das BVWP-Projekt „Optimierung des Alpha-E mit Bremen“ sorgt für mehr Schienenkapazität im Raum Hannover-Hamburg-Bremen. Das ist positiv auch für den Multifunktionshafen Wilhelmshaven.

12. Sind die Hafenanlagen von Wilhelmshaven für die moderne Binnenschifffahrt erreichbar und erschließbar und, wenn ja, wie?

Wilhelmshaven verfügt nicht über einen leistungsfähigen Binnenwasserstraßenanschluss. Der Hafen Wilhelmshaven wäre somit nur von seegängigen Binnenschiffen bzw. kanaltauglichen Seeschiffen erreichbar. Ob solche Schiffe bereits existieren, ist hier nicht bekannt. Unter Leitung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung ist eine Forschungsarbeit unter Beteiligung des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST), Universität Duisburg-Essen, Det Norske Veritas und Germanischer Lloyd (DNV-GL) und weiterer Beteiligter zur Entwicklung eines neuen Schiffstyps für die Einsatzmöglichkeit auf See und Fluss speziell für die Bedingungen im Jade/Weser-Revier erarbeitet worden.

Die Hafenanlagen des JadeWeserPort sind für Seeschiffe ausgelegt. Eine Abfertigung von Binnenschiffen ist dort derzeit nicht möglich. Für die Abfertigung von Binnenschiffen müssten spezielle bauliche Voraussetzungen geschaffen werden. Erste Überlegungen hierzu sind in der o. g. Untersuchung angestellt worden.

13. Könnte der Ems-Jade-Kanal theoretisch noch eine Rolle für die Häfen von Wilhelmshaven übernehmen und, wenn ja, welche?

Der Ems-Jade-Kanal kann im derzeitigen Ausbauzustand keinerlei Rolle für einen wirtschaftlichen Gütertransport für die Häfen von Wilhelmshaven übernehmen. Die Schiffsgrößenbegrenzung beträgt zwischen Schleuse Mariensiel und Aurich 33 m Länge, 6,2 m Breite und 1,9 m Tiefgang. Für einen wirtschaftlichen Gütertransport auf Binnenwasserstraßen muss mindestens der Einsatz eines Großmotorgüterschiffes (110 m Länge, 11,40 m Breite, 2,80 m Tiefgang) möglich sein.

14. Welche zukünftige Entwicklung sieht die Landesregierung für den JadeWeserPort?

Nach einer Versechsfachung des Umschlagvolumens im Jahr 2015 und einer Zunahme von rund 13 % im Jahr 2016 erzielte der JadeWeserPort 2017 mit rund 555 000 Standardcontainern (TEU) erneut ein Wachstum von über 15 % und erreichte damit im dritten Jahr in Folge ein zweistelliges Wachstum. Auch bei Ansiedlungen im Güterverkehrszentrum (GVZ) am JadeWeserPort gibt es positive Entwicklungen. So hat sich u. a. der Volkswagen Konzern für Wilhelmshaven als Standort eines neuen Verpackungszentrums entschieden. Damit sollen weitere ca. 350 Arbeitsplätze entstehen und die Möglichkeit geschaffen werden, dass zusätzliche Liniendienste Wilhelmshaven anlaufen. Der Erstsiedler Nordfrost sucht ebenfalls laut Presseberichten 200 weitere Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen für den Standort Wilhelmshaven; das Handelsunternehmen AE Trade-Online (ebenfalls im GVZ am JadeWeserPort angesiedelt) beschäftigt 15 Personen; das von der Rhenus Midgard betriebene Tankcontainerlager im GVZ am JadeWeserPort beschäftigt zehn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Jade-Dienst Wilhelmshaven will im Bereich diverser Hafendienstleistungen zehn bis 15 weitere Arbeitsplätze im GVZ am JadeWeserPort schaffen. Ebenso hat der Terminalbetreiber EUROGATE verkündet, zusätzliche 200 Arbeitsplätze zu schaffen, das Ausbildungsprogramm hierfür hat bereits begonnen.

Der steigende Containerumschlag und die zunehmenden Ansiedlungserfolge sind sehr gute Nachrichten für den JadeWeserPort und zeigen, dass Niedersachsen mit Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen ein attraktives Angebot für weltweit führende Containerreedereien und exportorientierte Unternehmen hat. Diese positive Entwicklung führt auch dazu, dass beim JadeWeserPort - entsprechend den Vereinbarungen aus dem Koalitionsvertrag - mit den Vorbereitungen zur Planungen für die zweite Ausbaustufe begonnen werden soll.

15. Welche zukünftige Entwicklung sieht die Landesregierung für die einzelnen Terminals, Umschlags- und Pieranlagen in und um Wilhelmshaven in Bezug auf die Umschlagsentwicklung (bitte getrennt auflisten)?

In Bezug auf die Umschlagentwicklung wird auf die Frage 4 verwiesen.

Quasi alle nennenswerten Potenziale des Wilhelmshavener Hafens werden für die Bereiche des Außenhafens gesehen. Der bislang im Innenhafen angesiedelte Baustoff-Umschlag ist stabil. Gleiches gilt für das Segment des Stückguts. Insgesamt nimmt damit die Bedeutung des Innenhafens als Umschlagpunkt für Güter im Gesamtkontext eines wahrscheinlich weiter wachsenden Hafens Wilhelmshaven ab. Allerdings sind zusätzliche hafenwirtschaftliche Aktivitäten mit Wertschöpfungs- und Erlöspotenzial auch ohne größere Umschlagmengen denkbar, insbesondere im Offshore-Service-Segment. Hier wären dann vor allem Liegeplätze und Entwicklungsflächen im Innenhafen von Interesse.

16. Welche Rolle kann oder wird ein LNG-Importterminal für Wilhelmshaven übernehmen können?

Aufgrund der geographischen Lage, der nautischen Rahmenbedingungen, der Gasnetzanbindung inklusive der Kavernenspeicherkapazitäten sieht die Landesregierung gute Chancen, dass Wilhelmshaven in Zukunft eine wichtige Rolle beim Import von LNG zukommt.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 3 der Drs. 18/75 vom 14.12.2017 sowie zu den Fragen 10 und 12 der Drs. 18/573 vom 27.03.2018 verwiesen.

17. Welche Investitionsplanungen verfolgt die Landesregierung für Hafenanlagen in und um Wilhelmshaven in den kommenden Jahren?

Investitionen im Bereich der NPorts-eigenen Hafenteile in Wilhelmshaven erfolgen bedarfsorientiert im Falle konkreter Investitionsvorhaben Dritter. Unabhängig davon werden im Rahmen der Instandhaltung an folgenden Kaianlagen größere Maßnahmen durchgeführt:

- Pfahlsanierung der Niedersachsenbrücke,
- Sanierung der Kaianlagen Helgolandkai und Wangeroogkai.

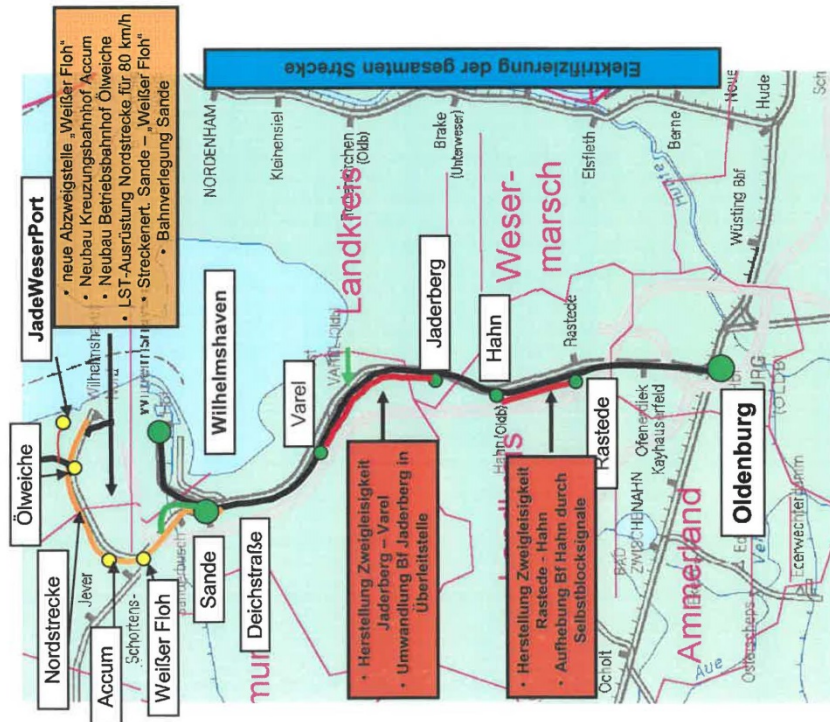
Darüber hinaus sind für die kommenden Jahre kleinere Maßnahmen geplant:

- Betonsanierung und Verkehrslasterhöhung des Hannoverkais,
- Instandsetzung der Pontons Mittelbrücke und Nassaubrücke,
- Sanierung der Kaianlagen am ehemaligen Hafentor.

Anlage

Anlage zur Antwort KA 18/01293 - Frage 8 - Übersicht der Ausbaustufen

ABS Oldenburg-Wilhelmshaven Übersicht Ausbaustufen



Ausbaustufe II

- Realisierung in 2 Planungsabschnitten + Bahnverlegung Sande
- Abschnitt 1 (Sande-Nord – Weißer Floh): Inbetriebnahme **08/2016**
- Abschnitt 2 (Weißer Floh – Ölweiche): Inbetriebnahme **01/2011**

Ausbaustufe II a

- Bahnverlegung Sande: Fertigstellung bis **12/2021**

Ausbaustufe IIIa (PFA 2 und 3), Realisierung in 2 BA

- Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit durchgehende Untergründertüchtigung
- Inbetriebnahme erfolgt **12/2012 (1. BA)** bzw. **12/2014 (2. BA)**

Ausbaustufe IIIb (PFA 1, 4-6, Elektrifizierung Gesamtstrecke)

- Elektrifizierung Oldenburg –JadeWeserPort, Sande – Wilhelmshaven durchgehende Untergründertüchtigung
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 120km/h (Olb – Sande)
- Erhöhung der zul. Radsatzlast von 22,5 t auf 23,5 t
- Fertigstellung bis **12/2022**