

N i e d e r s c h r i f t
über die 21. - öffentliche - Sitzung
des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“
des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
am 19. Mai 2020
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:	Seite:
1. Unterrichtung durch Herrn Minister Dr. Bernd Althusmann zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Situation der niedersächsischen Häfen und der Schiffbauindustrie	
<i>Unterrichtung</i>	5
<i>Aussprache</i>	8
2. Unterrichtung durch die Landesregierung zur Havarie auf dem Dortmund-Ems-Kanal in Höhe des Emsbürener Ortsteils Gleesen am 11. Mai 2020	
<i>Unterrichtung</i>	17
<i>Aussprache</i>	18
3. Marineschiffbauindustrie -Neubau und Instandsetzung in Deutschland sichern, erhalten und entwickeln!	
Antrag der Fraktion der FDP-Drs.18/5770	
<i>Unterrichtung durch die Landesregierung</i>	19
<i>Aussprache</i>	20
4. Unterrichtung durch die Landesregierung über den Verlust von Containern durch die OOCL Rauma am 11. Februar 2020 in der Nordsee	
<i>Unterrichtung</i>	21
<i>Aussprache</i>	21

5. Unterrichtung durch die Landesregierung zur Havarie des Frachtschiffs „SANTORINI“ und zum Ruderschaden des Küstenmotorschiffs „MERITA“	
<i>Unterrichtung</i>	23
<i>Aussprache</i>	23
6. Unterrichtung durch die Landesregierung zu den Auswirkungen und Folgen der letzten Sturmfluten an den niedersächsischen Küsten	
<i>Unterrichtung</i>	25
<i>Aussprache</i>	32

Anwesend:

Mitglieder des Unterausschusses:

1. Abg. Holger Ansmann (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Karin Logemann (SPD)
4. Abg. Andrea Schröder-Ehlers (SPD)
5. Abg. Petra Tiemann (SPD)
6. Abg. Helmut Dammann-Tamke (CDU)
7. Abg. Petra Joumah (i. V. d. Abg. Karsten Heineking) (CDU)
8. Abg. Bernd-Carsten Hiebing (CDU)
9. Abg. Thiemo Röhler (CDU)
10. Abg. Oliver Schatta (CDU)
11. Abg. Kai Seefried (CDU)
12. Abg. Meta Janssen-Kucz (GRÜNE)
13. Abg. Hillgriet Eilers (FDP)
14. Abg. Stefan Henze (AfD)

mit beratener Stimme:

15. Abg. Jochen Beekhuis (fraktionslos)

Als Zuhörer nahm Abg. Clemens Lammerskitten (CDU) an der Sitzung teil.

Von der Landesregierung:

Minister Dr. Althusmann (MW).

Weitere Sitzungsteilnehmerinnen und Sitzungsteilnehmer:

siehe Anwesenheitsliste (**Anlage 1**).

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrat Biela.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.30 Uhr bis 12.55 Uhr.

Tagesordnungspunkt 1:

Unterrichtung durch Herrn Minister Dr. Bernd Althusmann zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Situation der niedersächsischen Häfen und der Schiffbauindustrie

Unterrichtung

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete des Niedersächsischen Landtages! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Bitte um Unterrichtung zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Situation der niedersächsischen Häfen und der Schiffbauindustrie vom 8. Mai 2020 möchte ich heute gerne persönlich nachkommen, weil es mir ein besonderes Anliegen ist, die Bedeutung der niedersächsischen Häfen und der niedersächsischen Schifffahrtsindustrie zu betonen. Aktuelle Entwicklungen geben Anlass dazu, über die hierzu bisher stattgefundenen Gespräche zeitnah zu unterrichten. Ich möchte Sie darüber hinaus zu bereits durchgeführten Maßnahmen zur Unterstützung unserer Hafen- und Schifffahrtswirtschaft sowie über die Auswirkungen auf die Tourismuswirtschaft an den ostfriesischen Inseln unterrichten

Ohne Frage sind die Hafen- und Schifffahrtswirtschaft sowie die Tourismusbranche für Niedersachsen als Küstenland sehr wichtige und sehr bedeutende Wirtschaftszweige. Diese Wirtschaftszweige sind in unserem Bundesland von der gegenwärtigen Corona-Krise vermutlich mit am härtesten betroffen.

Die niedersächsischen Seehäfen waren in den zurückliegenden Wochen mit voller Leistung und ohne Störungen in den internationalen Seeverkehr eingebunden. Die Hafenwirtschaft arbeitet weiterhin unter Beachtung der von den Behörden empfohlenen Sicherheitsmaßnahmen.

Bei der NiedersachsenPorts GmbH & Co. KG (NPorts) und dem JadeWeserPort wurden Krisenstäbe eingerichtet, die in den standortbezogenen Notfallplänen notwendige Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus und zur Aufrechterhaltung des Hafenbetriebs geplant haben, diese umsetzen und den Kontakt zu den Behörden und Hafenkunden halten. Die Mitarbeiter sind angehalten, die Hygieneregeln entsprechend den Empfehlungen des Robert Koch-Institutes einzuhalten und den persönlichen wie auch den beruf-

lichen Kontakt auf ein absolut nötiges Minimum zu reduzieren. Die Seehafenbetriebe stimmen ihr Vorgehen auf die Vorgaben des Robert Koch-Institutes, der hafenärztlichen Dienste und der örtlichen Gesundheitsbehörden ab.

Sofern Logistikketten unterbrochen oder gestört sind, kommt es zu Umschlagsrückgängen. Insbesondere die Kfz-Logistik ist in den vergangenen Wochen fast komplett zum Stillstand gekommen. Gegenwärtig fährt VW - mit Einschränkungen - seine Produktion langsam wieder hoch, womit auch die Automobillogistik langsam und mit Verzögerung wieder anlaufen wird. Die Unternehmen versuchen, ihre Mitarbeiter in Beschäftigung zu halten.

Es findet in allen Fällen ein enger Dialog mit den Kunden statt. Die Kunden werden auf die einschlägigen Hilfsmöglichkeiten durch Bund und Land hingewiesen. NPorts gewährt auf Basis einzelbetrieblicher Vereinbarung auch ein Aussetzen von Miet-/Pacht- und Erbbauzinszahlungen.

Schiffe, die einen Hafen anlaufen, müssen sich mindestens 24 Stunden vorher anmelden. Hierzu gehört auch eine Seegesundheitserklärung für die Mannschaftsmitglieder. Der Hafenärztliche Dienst erteilt vor dem Einlaufen eine Freigabe. Einlaufende Schiffe werden über die Schutzmaßnahmen informiert.

Es wird vermehrt kommuniziert, dass sich die derzeitige Situation sehr belastend für die Schiffsbesatzungen auswirkt. Insbesondere die eingeschränkten Möglichkeiten des Crewwechsels machen den Besatzungen sehr zu schaffen. Gleichzeitig sind die Möglichkeiten des Kontaktes von Dritten durch Landgänge oder Schiffsbesuch sehr stark eingeschränkt. Teilweise erfolgt auf Wunsch der Reedereien kein Besuch der Seemannsmision mehr. Die Besatzungen stehen zwar in Kontakt zu ihren Familien in der Heimat, können aber in das Pandemiegeschehen bei ihren Familien nicht eingreifen.

Ich möchte nun die aktuelle Situation im Kreuzfahrtbereich darstellen: Nach dem vollständigen Zusammenbruch des Kreuzfahrttourismus versuchten die Reedereien, Passagiere und Besatzungsmitglieder sicher an Land zu bringen. Leider war dies in den damaligen Aufenthaltsbereichen nicht immer möglich. Die Schiffe deutscher Kreuzfahrtunternehmen wurden daher nach Deutschland verlegt. Nachdem die einschlägigen Kreuzfahrtterminals keine zusätzlichen Kapazitäten an-

bieten konnten, wurde nach umfangreicher Prüfung und unter Einhaltung der internationalen Standards die „Mein Schiff 3“ in den Cuxhavener Hafen verlegt. Die niedersächsischen Behörden haben hier eng mit dem Landkreis Cuxhaven, der Stadt Cuxhaven und dem Hafen Cuxhaven zusammengearbeitet.

Wir haben der TUI - dem führenden Touristikonzern der Welt mit Sitz in Hannover - hier die Möglichkeit gegeben, dass die Schiffsbesatzung unter Einhaltung aller gesundheitlichen Regelungen das Schiff verlassen und in die Heimatländer zurückkehren konnte.

Zwischenzeitlich haben rund 2 000 Besatzungsmitglieder das Schiff verlassen und konnten in die Heimatländer zurückreisen. Neun positiv getestete Personen befinden sich in einer Klinik; sie befinden sich außerhalb von Lebensgefahr

Wir haben hier eine schwierige Aufgabe übernommen, die von allen Beteiligten sehr gut gemeistert wurde. Wir haben der Schiffsbesatzung die Möglichkeit zur gesicherten Heimreise über einen niedersächsischen Hafen ermöglicht und gute Seemannschaft gezeigt!

Auch für die Schiffbauindustrie erwarten wir weitreichende Folgen durch die Corona-Krise. Es werden alle Bereiche der Schiffbauindustrie betroffen sein. Der Passagierschiffbau wird aber vermutlich besonders betroffen sein. Im Unterschied zu anderen Branchen werden sich die Auswirkungen in der Schiffbauindustrie allerdings erst mit einigem zeitlichen Verzug zeigen.

Das bedeutet, dass die Werften derzeit noch Aufträge haben, die sie abarbeiten. Zukünftig wird es allerdings sehr schwer werden, neue Aufträge zu generieren. Bei den dann vorhandenen Überkapazitäten zeichnet sich am Markt ein Preiskampf und Subventionswettbewerb ab.

Es gibt derzeit aber positive Auswirkungen bei den Werften. Die Emdener Werft und Dock GmbH z. B. konnte diverse neue Reparaturaufträge generieren. Da die Schiffe nicht auf See sind, haben sich die Reeder entschieden, die Schiffe in der Zeit des Stillstands zu reparieren bzw. umzurüsten.

Am Kreuzfahrtschiffmarkt sind die Auswirkungen der Corona-Krise bereits jetzt sichtbar. Die Kreuzfahrtbranche steht bekanntlich komplett still. Alle geplanten Reisen der nächsten Monate sind abgesagt, und die nordamerikanischen Häfen sind

für Kreuzfahrtschiffe gesperrt. Wann der Betrieb wieder aufgenommen wird, ist derzeit nicht absehbar. Die jetzige Situation bedeutet für die großen Kreuzfahrtreedereien enorme Verluste. Geschätzt werden diese auf 160 Millionen US-Dollar je Tag.

Diese ganzen Umstände führen dazu, dass die Reeder vorerst keine neuen Schiffe beauftragen werden. Das hat dann direkte Auswirkungen auf den Kreuzfahrtschiffbau. Mögliche Insolvenzen von Reedereien hätten natürlich weitere negative Auswirkungen auf die Schiffbaubranche, da dann Schiffe zu sehr günstigen Preisen am Markt wären.

Für die in Niedersachsen ansässige Meyer Werft haben diese genannten Punkte direkte Folgen für ihren Betrieb. Aufgrund vieler Unbekanntes kann die derzeitige Lage der Werft nicht abschließend beurteilt werden. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass es schwere Einschnitte geben wird.

Um allen Beteiligten einen Überblick über die ernste Lage der Meyer Werft zu verschaffen, hatte ich alle Beteiligten am 8. Mai 2020 zu einem Runden Tisch eingeladen. Es bestand bei allen Teilnehmern Einigkeit darüber, dass alles getan werden muss, um den Schiffbaustandort Papenburg zu erhalten. Dieses wird sicherlich eine große Aufgabe, die von allen zu bewältigen sein wird. Im nächsten Schritt muss nun geschaut werden, wie sich Probleme entwickeln und welche Unterstützungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Im Inselversorgungsverkehr erfolgt derzeit die Abrechnung auf Basis aktueller Fahrten/Beförderungen statt hoher pauschaler monatlicher Abschlagszahlungen und der anschließenden Abrechnung

Liegegelder für beschäftigungslose Fährschiffe werden auf Antrag ausgesetzt.

Die Fährreedereien haben eigene Maßnahmen zur Personenvereinzelnung und zu Abstandsregelungen getroffen, die sich teils maßgeblich aus den Allgemeinverfügungen der Landkreise ableiten lassen. Die Kontrolle der Maßnahmen erfolgt durch die Ordnungsämter und die örtliche Polizei. Die Inselversorgung ist sichergestellt. Frachter und Entsorger fahren regelmäßig. Es gibt reduzierte Sonderfahrpläne, diese stehen tagesaktuell auf den Internetseiten der Fährreedereien oder

sind telefonisch erfragbar. Die Passagierbeförderungszahl wurde aufgrund einer Verfügung oder freiwilliger Selbstverpflichtung auf 50 % der maximalen Sommer-Passagierzulassungen reduziert. Die Ausflugschifffahrt wurde eingestellt.

Die Übernachtungszahlen auf den Ostfriesischen Inseln haben sich in den vergangenen Jahren positiv entwickelt. Aber auch der Tages- und Übernachtungstourismus war auf den Ostfriesischen Inseln zwischenzeitlich vollständig zum Erliegen gekommen. Inzwischen konnten nach intensiver Abwägung von Chancen und Risiken unter Berücksichtigung der epidemiologischen Lage erste Lockerungen festgelegt und damit wichtige Öffnungen für den Tourismus und die Gastronomie ermöglicht werden.

Sowohl die privaten - Hotels, Pensionen, Restaurants, Freizeit- und gesundheitsbezogene Dienstleistungsunternehmen etc. - als auch die öffentlichen touristischen Akteure - z. B. öffentliche Tourismus GmbHs, die u. a. öffentliche Tourismusinfrastrukturen betreiben - waren und sind teilweise auch weiterhin von erheblichen Einnahmeausfällen betroffen. Problematisch ist insbesondere, dass diese Einnahmeausfälle weitgehend unwiederbringlich sind und nicht durch Nachholeffekte in diesem Jahr ausgeglichen werden können.

Der Tourismus ist der zentrale Wirtschaftsfaktor auf den Ostfriesischen Inseln. Die Wertschöpfung aus dem Tourismus ist erheblich. Die Branche sichert Arbeit und Beschäftigung sowie die Existenz zahlreicher standortgebundener kleiner und mittlerer Unternehmen. Keine andere Region in Niedersachsen ist derart abhängig vom Tourismus wie die Ostfriesischen Inseln. Die Risiken dieser wirtschaftlichen Monostruktur sind bekannt, Alternativen dazu sind aber nicht erkennbar.

Wir geben der Branche mit dem Stufenplan für einen neuen Alltag in Niedersachsen eine wirkliche Perspektive. Nach intensiver Abwägung von Chancen und Risiken hat die Landesregierung erste Lockerungen nach dem Shutdown in Niedersachsen festgelegt und damit wichtige Öffnungen für den Tourismus und die Gastronomie ermöglicht.

Für den 25. Mai wird die dritte Stufe in Niedersachsen auf den Weg gebracht. Dazu gehören insbesondere für den Bereich des Tourismus eine Anhebung der Wiederbelegungssperre auf 60 % sowie das Fortbestehen der Sieben-Tage-Regelung für Ferienwohnungen, Ferienhäuser, Cam-

pingplätze, Boote und Wohnmobilstellplätze, eine Anhebung der Auslastung auf 60 % für Hotels und Pensionen und ein Wegfall der Sieben-Tage-Regelung. Gleiches - maximal 60 % Auslastung bei entsprechendem Infektionsgeschehen bzw. entsprechenden Hygienemaßnahmen - gilt dann für die Jugendherbergen, Landschulheime, Familienbildungsstätten und Familienfreizeitstätten.

Ab dem 25. Mai entfallen in Anbetracht des geringen Infektionsgeschehens dann auch die bisherigen Beschränkungen in der Gastronomie; bisher galten Auslastungsbeschränkungen für Restaurants, Gaststätten, Cafés, Biergärten bis maximal 50 %. Dann erfolgt die Öffnung der Gastronomie zu 100 %. Wir haben uns heute Morgen innerhalb der Koalition verständigt, die Verordnung entsprechend dieser Maßgaben auf den Weg zu bringen.

Seit dem 11. Mai 2020 - die entsprechende Verordnung wird zum 25. Mai 2020 in Kraft treten; sie wird frühzeitig öffentlich kommuniziert, sodass sich das Hotel- und Gastronomiegewerbe rechtzeitig darauf einstellen kann - dürfen in Niedersachsen Zweitwohnungsbesitzer und Dauercamper ihre Domizile wieder nutzen.

Mit nur sehr kurzem Abstand sind zu Beginn letzter Woche die Lockerungen der zweiten Stufe erfolgt: Übernachtungen sind jetzt wieder in Ferienwohnungen, Ferienhäusern, auf Camping- und Wohnmobilstellplätzen sowie Bootsliegeplätzen erlaubt.

Gestatten Sie mir noch einen Hinweis, der allerdings nicht zum Thema Tourismus passt: Es werden ebenfalls der Bereich der Wettstellen, Spielhallen, Spielbanken, also der Sportwettenbereich, sowie der Bereich der Indoor-Sportanlagen geöffnet.

Auch Teile der Gastronomie dürfen seit Beginn der Woche wieder öffnen - alles zwar zunächst mit Kapazitätseinschränkungen, aber es ist ein wichtiges Signal und eine Chance für die Gastronomen, die Anbieter und Betreiber. Dass wir außerdem strenge Hygiene- und Schutzauflagen verlangen, ist unverzichtbar und zumindest von den meisten Beteiligten akzeptiert.

Die Stufen 4 und 5 sind noch nicht terminiert, in der Regel sollen zwischen den einzelnen Stufen zwei bis drei Wochen liegen. Voraussetzung für alle Lockerungen ist die jeweils aktuelle epidemiologische Lage. Die Entwicklung des Infektionsge-

schehens werden wir sorgsam im Auge behalten. Der Schutz der Gesundheit der Menschen und der Wiedereinstieg in den Tourismus in Niedersachsen muss weiterhin mit Augenmaß gestaltet werden. Ich hoffe sehr, dass unter diesen Rahmenbedingungen möglichst noch im Laufe dieses Sommers die allergrößten Beschränkungen für Tourismus und Gastronomie aufgehoben werden können. Davon ist bei derzeitigem Infektionsgeschehen auszugehen.

Das soll als Einführung genügen. Ich stelle mich jetzt gerne Ihren Fragen.

Aussprache

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU): Herzlichen Dank an Herrn Minister Dr. Bernd Althusmann. Dass die Aktualität des Tages dazu führt, dass der Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ seine Tagesordnung auch noch um den Bereich des Tourismus erweitern kann, finde ich spannend. Ich lasse mich gerne auch über Fragen des Tourismus unterrichten, wenn hierzu wichtige Informationen vorliegen. Angesichts des Umstandes, dass Tourismus in Niedersachsen überwiegend an der Küste stattfindet, berührt er zu großen Teilen auch Belange der Häfen und der Schifffahrt, für die der Unterausschuss zuständig ist.

Die Sorge um die niedersächsischen Häfen treibt uns alle um. Herr Minister, Sie haben die Umsatzrückgänge deutlich gemacht, die in Teilbereichen mit der Krise einhergegangen sind. Wir waren auf einem guten Weg, sind durch die Corona-Krise aber sehr stark zurückgeworfen worden.

Die Kreuzschifffahrt bereitet uns allen Sorge. Wir sind dankbar dafür, dass ein Runder Tisch stattgefunden hat, um sich mit den Problemen der Meyer Werft auseinanderzusetzen. Wir sollten alles daran setzen, um mit der Geschäftsführung und mit der Belegschaft Lösungen zu finden, die in Papenburg möglichst viele Arbeitsplätze sichern. Dieses Ziel wird schwierig zu erreichen sein; die Zahlen sind uns bekannt. Die Aussage, dass derzeit keine neuen Kreuzfahrtschiffe gebraucht werden, zeigt den Ernst der Lage. Wir sollten alles tun, um möglichst viele niedersächsische Arbeitsplätze zu erhalten.

Auch der Tourismus braucht verlässliche Perspektiven.

Die Stufen 4 und 5 sind noch nicht mit einem Datum versehen. Diesen Umstand können wir aus Gesundheitsaspekten verstehen. Der Urlauber, der einen Urlaub plant, hat dafür weniger Verständnis. Das ist ein Problem. Meines Erachtens muss daran noch gearbeitet werden, damit die Betroffenen eine Zukunftsperspektive erkennen können.

Ich habe noch eine Frage zum Runden Tisch, der zu den Fragen betreffend die Meyer Werft eingerichtet worden ist. Das Land will helfen, der Bund will vielleicht auch helfen. Wir allein können die Marktsituation im Schiffbau und in der Kreuzschifffahrt nicht ändern. Meines Erachtens kommt es darauf an, welche weiteren positiven Begleitumstände das Ministerium in Hannover initiieren kann. In dem Zusammenhang habe ich eine Frage: Der Standort Papenburg hat aufgrund der Tatsache, dass er nicht an der Küste liegt, einen zusätzlichen Nachteil. Kann das Ministerium in Sachen Emspassage/Durchgängigkeit der Ems bzw. Sommerstau hilfreich tätig werden?

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Seit dem 8. Mai prüfen wir in Sachen Meyer Werft, wo und in welchem Umfang das Land oder/und der Bund für den Bereich Kreuzfahrtschiffbau Unterstützung leisten können und wo die jeweiligen Verantwortlichkeiten liegen. An dem Runden Tisch hatten auch Bundes- und Europaabgeordnete teilgenommen.

Wir hatten die Fragestellungen abgeschichtet. Eine betraf die Frage, welche Maßnahmen mit Blick auf den drohenden Arbeitsplatzabbau zu ergreifen sind. Die Meyer Werft befindet sich nach unserem Kenntnisstand im Gegensatz zu allen anderen Werften im Moment in Kurzarbeit. Bei der Meyer Werft droht ein Arbeitsplatzabbau, wenn die Marktlage im internationalen Kreuzfahrtschiffbau weiterhin so bleibt, wie sie sich im Moment darstellt. Möglich ist ein Arbeitsplatzabbau von 1 000 bis 1 500 Stellen, um die Wettbewerbskostensituation besser in den Griff zu bekommen. Wir versuchen natürlich mit allen möglichen Mitteln des Arbeitsministeriums und des Wirtschaftsministeriums, die Standortnachteile der Meyer Werft in Papenburg auszugleichen.

Unter anderem ist mit Blick auf die immer größer und höher werdenden Schiffe eine Überland-Stromleitung ein Problem. Wir stehen schon mit dem Stromanbieter in Verbindung, um zu klären, ob das Durchfahren mit fertig gestellten Schiffen möglich ist. Das gestaltet sich nicht ganz einfach.

Bisher haben wir noch keine Lösung erzielen können. Wir bleiben aber bei diesem Thema dran und hoffen, dass wir am Ende eine Lösung erzielen können. Warum ist das wichtig? Weil die Meyer Werft mit dem zuletzt fertiggestellten Schiff, das sich meines Wissens gerade in Bremerhaven befindet, dazu übergehen musste, die Aufbauten in Bremerhaven zu installieren - mit 3 000 Mitarbeitern, die dorthin gefahren wurden und dort tätig sind, um die Schiffsaufbauten zu vervollständigen, weil das Schiff mit diesen Aufbauten für die Kanalpassage zu hoch gewesen wäre.

Darüber hinaus werden wir das Thema Ausbaggerungen in den Blick nehmen müssen. Das sage ich hier ganz bewusst. Wir haben im Jahr 2018 die entsprechende Richtlinie verbessert, indem wir mit Fördermitteln auch im Bereich des Hafens Ausbaggerungen unterstützen können. In welcher Größenordnung dies möglich ist, wird derzeit geprüft. Wir stehen hierüber bereits in Kontakt mit dem Ort Papenburg bzw. dessen Bürgermeister. Das sind Maßnahmen, die derzeit auch auf der Kostenseite der Meyer Werft nach wie vor zu Buche schlagen, weil sich nach meinem Kenntnisstand die Meyer Werft in der Vergangenheit mit dem Einsatz eigener Finanzmittel sehr intensiv selbst um die Baggerungen gekümmert hat.

Insofern hat der Standort einige Standortnachteile. Einige von Ihnen waren bei dem Gespräch mit Herrn Meyer jun., den Vertretern des Betriebsrats und der Gewerkschaften dabei. Ich persönlich fand die Aussage, dass der Standort der Meyer Werft in Papenburg in keiner Weise zur Disposition steht, sondern man trotz mancher Standortnachteile an diesem Standort festhalten wolle, aber jetzt nach Lösungsmöglichkeiten für den voraussichtlich bis 2023 auftretenden Standortwettbewerb suchen wolle, ausgesprochen richtig.

Natürlich wird die Meyer Werft auch mithilfe möglicher Schutzschirme des Bundes bzw. möglicher Förderprogramme des Bundes Liquiditätsengpässe überbrücken können. Ob das ausreicht, bleibt abzuwarten. Ziel sowohl der Bundes- als auch der Landesprogramme muss es aber sein, dass wir die Meyer Werft mit entsprechenden Volumina an Arbeitsplätzen hier halten.

Wir sind nicht in der Lage, den internationalen Wettbewerb zu beseitigen. Dieser findet hier zwischen einem familiengeführten Unternehmen mit französischen und italienischen Staatsunternehmen statt. Das ist keine gleichwertige Wettbe-

werbsbedingung. Aber die Meyer Werft hat sich aufgrund der Qualität ihrer Kreuzfahrtschiffe in den letzten Jahren in diesem stark umkämpften und im Wesentlichen staatlich dominierten Wettbewerbsbereich behaupten können. Das hing natürlich auch damit zusammen, dass in Turku und in Rostock zwei weitere Standorte errichtet worden sind, die die Internationalität dieses Unternehmens, die europaweite Ausrichtung der Meyer Werft, maßgeblich mit abgesichert haben. Das ist die entscheidende Voraussetzung.

Die weiteren Gespräche mit dem Betriebsrat, mit der Geschäftsleitung und mit den Abgeordneten der Europaebene, der Bundesebene und der Landesebene, an die Aufträge verteilt worden sind, sollen in vier bis sechs Wochen fortgesetzt werden, um dann konkrete Ergebnisse präsentieren zu können. Ich habe alle denkbaren Instrumente eines Ministeriums angekündigt und prüfe diese daraufhin, wo wir stützen können.

Anstrengungen im innovativen Schiffbau sind eine Forderung der Wirtschaftsminister aller Küstenländer. Gewünscht ist Investitionsförderung für alternative Antriebstechnologien im Bereich des Schiffbaus. Das wird meines Erachtens ein Bereich sein, in dem wir auch über die Pandemie-Krise hinaus einen Wettbewerbsvorteil für den deutschen Kreuzfahrtschiffbau erzielen können. Ich setze sehr darauf, dass der Bund an dieser Stelle seine Möglichkeiten erkennt. Wir haben als Wirtschaftsminister in Richtung Bundesregierung die Hoffnung geäußert, dass der innovative Schiffbau in Deutschland jetzt massiv gefördert wird, um hier langfristig Arbeitsplätze zu sichern.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Danke für die Unterrichtung, Herr Dr. Bernd Althusmann. Es ist durch die Unterrichtung sehr bewusst geworden, wie eng die einzelnen Bereiche miteinander verknüpft sind. Auch wenn wir als Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ nicht direkt für Tourismus zuständig sind, so sehen wir doch, wie stark der Tourismus in unsere Zuständigkeit einwirkt. Die Verknüpfung besteht gerade bei uns an der niedersächsischen Küste und auf den Ostfriesischen Inseln, wo die Fährunternehmen das Problem bewältigen müssen, nach Anlaufen des Tourismus auf den Inseln die Fahrgäste in ausreichender Anzahl und mit den gebotenen Abstandsmaßen auf die Inseln und von den Inseln zurück aufs Festland zu bringen. Wir gehen davon aus, dass der Fährtourismus in Zukunft wieder regelgerechter stattfinden wird. Es ist wichtig, dass wir im Auge behalten, ob die einzelnen Fährunternehmen

in dieser Lage ihren Betrieb gut organisiert bekommen und wie wir sie dabei nach Kräften unterstützen.

Ich danke dafür, dass der Dialog mit der Meyer Werft geführt wird. Ich hätte mir gewünscht, dass wir im Vorfeld darüber hätten sprechen können, wer zu dem Gespräch eingeladen wird. Dann wäre es möglich gewesen, jemanden aus dem Ausschuss an diesem Gespräch teilhaben zu lassen. Aber der Dialog soll ja weitergeführt werden. Wir hätten es gern gesehen, wenn auch jemand aus der SPD an diesem Gespräch mit der Meyer Werft teilgenommen hätte.

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Es war aber jemand aus der SPD dabei: Frau Modder.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Als regionale Abgeordnete, das stimmt, aber nicht als Mitglied des Unterausschusses.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Es geht um den hafenpolitischen Sprecher der SPD-Fraktion.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Okay. - Frau Modder war da.

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Ich hatte schon darauf hingewiesen, dass der Dialog fortgesetzt werden soll. Im Zuge dessen haben wir schon Kontakt mit den Betriebsräten der Meyer Werft aufgenommen und vorgefühlt, wie sich die Situation aus Sicht des Betriebsrates darstellt. Natürlich geht es uns um den Erhalt der Arbeitsplätze auf der Werft, aber auch bei den Zulieferern, die gerade im norddeutschen Raum stark vertreten sind.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Herr Minister, Sie haben angedeutet, dass die Bücher zurzeit noch gefüllt sind. Es stehen sieben Aufträge in den Büchern, deren Abarbeitung nach Aussage von Tim Meyer auf Vorschlag der Meyer Werft gestreckt werden soll.

Sie haben die Probleme angesprochen, die es bei der Überfahrt des für die Reederei P&O gebauten, derzeit in Bremerhaven liegenden Schiffes gegeben hat. Die Endfertigung des Schiffes in Bremerhaven führt zu immensen Kosten. Wir haben schon früher öfter darüber gesprochen, dass gerade die Überspannungsleitung, die über die Ems führt, ein Problem darstellt. Es musste immer wieder Eemshaven frequentiert werden, um Aufbauten auf Schiffen fertigzustellen. Bitte teilen Sie uns mit, welchen Stand die Gespräche mit

dem Netzbetreiber erreicht haben und welcher Kostenumfang hier in Rede steht und inwiefern eine Lösung auf Sicht realisierbar ist.

Meine nächste Frage betrifft AIDA Cruises und P&O Cruises. Das sind Marken des Konzerns Carnival Corporation. Bedenklich ist die Aussage, dass Carnival in starkem Umfang Personal abbauen will. Betrifft diese Aussage auch AIDA Cruises, also ein deutsches Unternehmen, so dass dementsprechend die Motivation, neue Schiffe zu bauen, deutlich sinken wird?

Sie haben den Hafenärztlichen Dienst angesprochen. Es ist lobenswert, dass auf der „Mein Schiff 3“ den Seeleuten, die wirklich lange auf den Schiffen waren, die lange von ihren Familien zu Hause weg waren und die gerade in dieser Pandemie-Phase das eine oder andere Mal öfter in Gedanken bei ihren Familien waren, die Möglichkeit der Rückführung über das Land Niedersachsen zu ihren Familien gegeben wurde. Der Hafenärztliche Dienst, der in einem kleinen Hafen eine nur kleine Organisationseinheit ist, ist sicherlich nicht in der Lage, dieser hohen Anzahl an Seeleuten ausreichend Unterstützung zukommen zu lassen.

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Hinsichtlich der Frage nach möglichen Mehrkosten, die der Meyer Werft aufgrund der Endmontage des Kreuzfahrtriesen in Bremerhaven entstehen, werfe ich einen Blick hinüber zu meinen Fachleuten. Wir haben bisher angefragt, ob wir das Thema der Überland-Stromleitung regeln können, und haben bisher eine abschlägige Antwort erhalten.

MR **Jacob** (MW): Es sind Kosten in einem sehr niedrigen einstelligen Millionenbereich. Die Geschäftsführung ist noch mit dem Netzbetreiber Avacon im Gespräch. Wir haben unsere Unterstützung angeboten. Wir müssen jetzt herausfinden, welche Aufgaben der Netzbetreiber hat und wer Veranlasser ist. Aber Sie haben es richtig dargestellt: Alle Beteiligten haben sich am vergangenen Freitag darauf verständigt, zunächst einmal die Daten und Fakten zusammenzutragen. Jetzt brauchen wir belastbare Fakten und Details, die wir beim nächsten Termin abarbeiten können.

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Sie haben an diesem Gespräch leider nicht teilnehmen können. Ich habe nicht daran gedacht, Sie einzuladen. Ich werde Ihren Wunsch gerne mit aufnehmen, so dass Sie beim nächsten Gespräch als hafenpolitischer Sprecher mit dabei sind. In Bezug auf

Bernd-Carsten Hiebing war die Teilnahme als örtlicher Abgeordneter und hafenpolitischer Sprecher klar. Dadurch, dass die SPD-Fraktion durch Frau Modder und den SPD-Bundestagsabgeordneten Paschke vertreten war, war das Land bei diesem Gespräch vollständig aufgestellt; Frau Eilers hat an dem Gespräch auch teilgenommen. Wir werden Sie, Herr Arends, aber auf jeden Fall noch hinzuziehen, damit die notwendige Kompetenz des Hafenausschusses vollständig abgebildet ist.

Die Meyer Werft ist von höchster Relevanz für Niedersachsen, wenn auch kein systemrelevantes Unternehmen. Ich stelle dies heraus, weil mir als Minister nach solchen Gesprächen merkwürdige Fragen gestellt werden - anwesende Journalisten ausgenommen -, z. B. ob Deutschland denn überhaupt noch ein Interesse am Kreuzfahrtschiffbau hätte.

(Zuruf: Wie bitte?)

- Ja, ich bin nach dem Gespräch mit der Meyer Werft gefragt worden, ob wir überhaupt noch ein Interesse an Kreuzfahrtschiffbau hätten und ob nicht sämtliche Subventionen und Unterstützungsmaßnahmen infrage gestellt werden müssten, weil der Weltmarkt ohnehin von den Unternehmen, die ihren Sitz in Frankreich und Italien hätten, beherrscht werde, sodass Deutschland in diesem Segment doch überhaupt keine Rolle mehr spiele. - Ich kann dazu nur sagen: Eine solche Aussage ist fahrlässig. Es geht hier um eine Stammebelegschaft von 3 000 oder 4 000 Menschen bei der Meyer Werft. Wer vor diesem Hintergrund sagt, dass wir in Deutschland keinen Kreuzfahrtschiffbau mehr brauchten, der stellt auch gleich den Standort Rostock und alle anderen Standorte infrage. Ich will mit dem Hinweis auf diese Begebenheit nur andeuten: Ich werde hin und wieder mit Fragen konfrontiert, die für mich als industriepolitisch verantwortlicher Minister Anlass sind, den Kopf zu schütteln.

Zu den tatsächlichen Auswirkungen in Sachen AIDA Cruises und Kreuzfahrtschiffahrt im Allgemeinen und in Bezug auf die Auftragslage mit Blick auf die Arbeitsplätze bei der Meyer Werft kann ich keine Auskunft geben. Wir haben uns nur mit den schiffbauindustriepolitischen Auswirkungen in Gänze und den Situationen in den einzelnen Wettbewerbshäfen auseinandergesetzt. Die Antwort auf die Frage, ob daraus Folgewirkungen entstehen, kann ich gerne nachliefern. Im

Moment haben wir darüber aber keine Erkenntnisse.

Wir hatten in folgender Situation einen sehr engen Kontakt zwischen dem Hafenärztlichen Dienst und dem Gesundheitsamt sowohl in Cuxhaven als auch in Wilhelmshaven: Als das Schiff der Meyer Werft, das jetzt in Bremerhaven zu Ende gebaut wird, nach Wilhelmshaven verbracht werden sollte, haben wir uns abgestimmt und sind am Ende nicht sehr viel weitergekommen, weil in infektiologischer Hinsicht die große Sorge bestand, dass die Ansammlung von 3 000 Werftarbeitern das Infektionsgeschehen in Wilhelmshaven möglicherweise steigern könnte. Deswegen war man bei der Zulassung des Endbaus des letzten AIDA-Kreuzfahrtschiffs in Wilhelmshaven sehr zurückhaltend. Daraufhin hat die Geschäftsleitung in Bremerhaven angefragt, und dort durfte das Schiff dann den Hafen anlaufen.

Hafenärztlicher Dienst und Gesundheitsamt arbeiten in dieser COVID-Pandemiekrise aufs Engste zusammen. Sie prüfen genau, wie lange die Leute auf See waren. Das in Cuxhaven liegende Schiff ist eine weltweite Ansammlung von TUI-Crews. Wir können anhand der Bordbücher nachvollziehen, wann diese Crews wo waren, wann sie welche Häfen angelaufen haben und sogar wann Besatzungen ausgetauscht wurden. Weil wir die Bewegungen sehr genau verfolgen, kann ich nur an ein Höchstmaß an Offenheit und Transparenz appellieren! Der Hafenärztliche Dienst muss in Abstimmung mit dem Gesundheitsamt festlegen, wer wann nach Ablauf welcher Quarantänezeit - mindestens 14 Tage - von Bord gehen darf. Wer erst kurz vorher aufgenommen worden ist, muss eben dann mindestens 14 Tage lange an Bord bleiben. Wir haben nach meiner Einschätzung durch eine sehr enge Zusammenarbeit zwischen Bundesbehörden, Landesbehörden, Hafenärztlichem Dienst und Gesundheitsamt die Situation recht gut im Griff gehabt, sodass die Ärzte und das Gesundheitsamt nur eine geringe Fallzahl an COVID-erkrankten Personen festgestellt haben und sie somit Schritt für Schritt von Bord gehen konnten, um von den Flughäfen aus in die Heimat zu reisen; viele mussten nach Indonesien reisen.

Wo liegen diese Schiffe gerade? Die Situation am 15. Mai 2020 war: Die „AIDAperla“ sollte am Wochenende in Hamburg eintreffen. Die „Mein Schiff 3“ lag in Cuxhaven, derzeit befinden sich noch 1 500 Personen an Bord. Herr Arends, Sie hatten

zu Recht darauf hingewiesen, dass die Besatzungsmitglieder viele, viele Wochen auf See gewesen waren. Es gab in der Situation, als die „Mein Schiff 6“ Teile der Besatzung von „Mein Schiff 3“ aufnehmen sollte, unter den Besatzungsmitgliedern erhebliche Turbulenzen; die Polizei war zweimal an Bord. In dem Zusammenhang sind Mobiliar und andere Dinge in einer Größenordnung von rund 10 000 Euro zu Bruch gegangen. Die Besatzungsmitglieder standen unter großer Anspannung und wollten sich nicht unbedingt eines weiteren Infektionsrisikos aussetzen. Das reichte bis hin zur Frischwasserversorgung, sodass man zunächst sogar wieder hinausfahren wollte. Wir haben dann aber die Situation recht gut im Blick gehabt und sie gut geregelt.

Die „Mein Schiff 6“ liegt weiterhin auf der „Neue Weser-Reede“ vor Anker.

Die „Mein Schiff 4“ befindet sich in Bremerhaven, geplant war am Ende der Woche eine technische Fahrt in der Deutschen Bucht.

Das sind die Kreuzfahrtschiffe, die zurzeit in niedersächsischen Häfen liegen.

Sie hatten nach der generellen Situation gefragt. Wir dürfen bei allen weiteren Entscheidungen - auch bei Entscheidungen über Konjunkturprogramme in Niedersachsen - Folgendes nicht vergessen:

Wir haben im April 2020 in Cuxhaven im Automobilumschlag ein Minus von 95 % der Verkehre nach Großbritannien und nach Skandinavien.

In Emden hatten wir die Corona-bedingte Einstellung des Automobilumschlagbetriebes vom 28. März bis 27. April 2020, was zu Kurzarbeit bei Autoport geführt hat.

Der Umschlag im Bereich der Konsumgüter in Containern ist seit April 2020 um 25 % gesunken.

Bei Getreide und Futtermittel ist ein sehr deutlicher Rückgang der Umschlagsmengen gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen; das gilt insbesondere für Getreide.

Der Import von Zellstoff befindet sich noch auf einem vertretbaren Niveau. Da der Referenzkunde trotz sehr stabiler Auftragslage zum 1. Mai Kurzarbeit angemeldet hat, bleiben hier die möglichen Auswirkungen auf Mengenreduzierungen abzuwarten.

Zeitungsdruck-, Schreib- und Illustrierten-Papiere kommen aber immer mehr unter Druck,

Im Bereich von Eisen/Stahl fehlen die Anschlussgeschäfte. Kunden berichten von starken Absatzeinbrüchen, die nunmehr zeitverzögert eintreffen.

Der Kohleumschlag in Wilhelmshaven ist praktisch zum Erliegen gekommen;

Die Kraftwerke haben die Leistung massiv reduziert.

Die Kohlelogistik - Lagern/Mischen/Versand - ist reduziert.

Der Bereich Onshore/Windenergie ist derzeit noch kaum von Corona betroffen; die Flaute seit 2019 wegen bekannter politischer Rahmenbedingungen besteht aber weiter. China liefert übrigens wieder nach Cuxhaven.

Offshore Wind ist von Corona kaum betroffen; Der Export von Siemens Gamesa Offshore-Turbinen für Europa und Taiwan läuft.

Die Fischwirtschaft ist derzeit nicht betroffen. Die Einbrüche bis 50% in der Gastronomie lassen aber erahnen, dass der Fisch nicht entsprechend abgesetzt werden kann und somit schlecht wird.

Das ist die derzeitige Situation in den NPort-Häfen.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Wenn es etwas nachzureichen gibt, darf das gerne schriftlich erfolgen. Ein solches Verfahren ermöglicht die Information des Ausschusses auch dann, wenn man auf eine Frage spontan keine befriedigende Antwort geben kann. Das sind wir hier im Ausschuss gewöhnt.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Vielen Dank für das Zahlenmaterial, das die Rückgänge im Hafenumschlag verdeutlicht. Haben Sie auch Zahlen von den kleineren Binnenhäfen?

Mir ist am Beispiel des Standortes Emden Folgendes aufgefallen: Wir wissen, dass die Fahrzeuge nicht in den Export gehen. Sie stehen dort alle quasi auf Halde. Das hat zur Folge, dass es dort gar keine Parkplätze für die Gäste gibt, die zur Insel transferiert werden wollen. Diese Parkflächen werden seit Mitte März von VW genutzt; die Fahrzeuge stapeln sich dort. Das ist für den Tourismus ein Problem, weil die Menschen ohne diese Parkplätze nicht wissen, wo sie ihre Autos

in Hafennähe abstellen sollen. Das macht deutlich, wie verschachtelt die Systeme untereinander sind und wie problematisch die Auswirkungen der Pandemie an vielen Stellen sind.

Ich finde es sehr positiv, dass Sie sich im Kabinett heute Morgen in Sachen Tourismus und Inselversorgung und in Bezug auf die umstrittene Sieben-Tage-Regelung geeinigt haben; denn aus meiner Sicht hat das insbesondere am Wochenende zu einem Cluster geführt. Sie haben gesagt: 50 % Belegung der Sonnenplätze. Das heißt, wenn es so kalt ist wie beispielsweise am Donnerstag der letzten Woche, dann können nicht mehr 500 Leute auf dem Oberdeck sitzen. Bei 600 Leuten unter Deck sind die Mindestabstände fast nicht einzuhalten. Deshalb bin ich für die Entzerrung und sehr dankbar für den Wegfall der Sieben-Tage-Regelung ab der nächsten Woche.

Wir müssen die weitere Entwicklung im Bereich Gastronomie abwarten. Nach der Öffnung ist der Betrieb sehr, sehr zögerlich angelaufen. Die Versorgungslage auf den Inseln bereitet größere Probleme. Mir haben mehrere Gastronomen berichtet, dass die Lebensmittel nicht auf die Insel gelangen, weil erst einmal die Menschen transportiert werden müssen. Es braucht also Zeit, um alles wieder an den Start zu bringen. Der Betrieb in der Gastronomie und im Hotelgewerbe wird auch nicht gleich zu 100 % rund laufen.

Sie haben den Bereich der Schiffbauindustrie angesprochen und dabei herausgestellt, dass der Passagierschiffbau besonders hart betroffen ist. Wir wissen durch Meyer, dass jetzt versucht wird, Aufträge zu strecken. Es ist aber noch nicht klar, wie weit sie gestreckt werden. Es ist aber schon heute klar, dass sich nicht nur die Meyer Werft, sondern auch andere Werften in einem harten Preiskampf auf dem Markt befinden. Ihr Bericht, dass täglich Verluste von 160 oder 170 Millionen US-Dollar entstehen, ist schon sehr erschreckend und macht deutlich, was durch diesen zwei Monate andauernden Stillstand mit zeitlicher Verzögerung auf Bund, Land und Europa zukommen wird.

Ich habe einige Fragen zum Komplex Meyer Werft.

Erstens. Sie hatten die Probleme mit der Infrastruktur - Stromleitung, Ausbaggerung, Häfen - angesprochen. Sprechen Sie auch über Überführungskosten? Wird - so habe ich gerade den Kollegen Bernd-Carsten Hiebing verstanden - der lange umstrittene und dann endlich auf den Weg

gebrachte Masterplan Ems mit seinen unterschiedlichen Facetten infrage gestellt?

Zweitens. Wie sieht es mit den Zukunftsperspektiven aus? Gibt es Sicherungskonzepte, oder wird an denen mit Unterstützung auch des Wirtschaftsministeriums auf Bundes- und Landesebene gearbeitet? Sie hatten gerade die Förderung des innovativen Schiffbaus angesprochen und gesagt, es werde vonseiten des Bundes Unterstützung in Bezug auf die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien geben. Ist dieses Thema auch Gegenstand der fortlaufenden Gespräche, damit Deutschland mit diesen Entwicklungen frühzeitig an den Start kommt? Denn wenn ein Standort mit seinen Arbeitsplätzen erhalten werden soll, dann ist es notwendig, dass frühzeitig andere Segmente bedient werden.

Gibt es in den Gesprächen mit Gewerkschaften usw. auch Überlegungen in Bezug auf Personal-konzepte, die Lösungen aufzeigen, wie mit der Stammebelegschaft umgegangen werden soll? Es irritiert mich etwas, dass die Stammebelegschaft ab dem 1. Mai in Kurzarbeit ist und bei den Werkvertragsarbeitern nur ein verhältnismäßig geringer Personalabbau stattfindet. Wir müssen darauf achten, dass die soziale Balance erhalten bleibt. Das ist auch für die Region sehr wichtig, aus der die Stammebelegschaft kommt.

Sie hatten sich gestern zur Situation der Werkvertragsarbeiter in den Schlachthöfen geäußert. Die Unterbringung läuft auch in meiner Region, vom Emsland bis in den Landkreis Leer, nicht immer ganz rund. Die Kommunen kommen mit den Kontrollen nicht hinterher. Das aber wissen wir alle seit Jahren.

Wird an diesen Themenkomplexen gearbeitet: Personalkonzepte, Infrastruktur, Zukunftsperspektiven?

Was ist mit Finanzkonstruktionen? Sie haben gesagt, Sie seien dabei, zu klären, wo die Zuständigkeiten des Landes, des Bundes und von Europa lägen. Können Sie hierzu etwas konkreter werden, damit wir wissen, was auf uns als Land zukommt?

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Frau Abgeordnete, ich verstehe Ihren Wunsch nach Unterrichtung und werde ihm nach bestem Wissen und Gewissen nachkommen. Auf der anderen Seite befinden wir uns gerade im Anfangsstadium. Wir haben am 8. Mai vereinbart, dass wir uns jetzt einen

kompletten Überblick über die Personalkonzeptionen verschaffen, wobei möglicherweise unterschiedliche Auffassungen zwischen Betriebsleitung und Betriebsrat bestehen. Ich hatte in dem Gespräch am 8. Mai den großen erklärten Willen wahrgenommen, dass wir zu einer Situation gelangen, in der alle Seiten bereit sind, Personalentwicklungskonzepte für die nächsten drei bis fünf Jahre zu entwickeln. Die Kernfrage lautet: Wie sieht die derzeitige Fluktuationsrate bei der Meyer Werft aus? Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter scheiden in den nächsten drei Jahren unter Umständen aus derzeitigen Stammvertragsverhältnissen aus, deren Stellen möglicherweise nicht wiederbesetzt werden müssen? Diese Frage kann ich aber nicht beantworten. Der Betriebsrat hat meiner Kenntnis nach Gesprächsbereitschaft zu der Frage, was machbar ist, wie viel Personal unter Umständen abgebaut werden muss, signalisiert.

Über Finanzkonstruktionen zu spekulieren nach dem Motto „Welches Förderprogramm wird das Land jetzt öffnen, um die Meyer Werft zu halten?“, verbietet sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt, weil wir den derzeitigen Bedarf nicht abschätzen können. Die Meyer Werft hat vom Volumen her vermutlich eher Bedarfe im Bereich von Programmen der Kreditanstalt für Wiederaufbau. Das sind Bedarfe in einer Größenordnung, die wir landesseitig für die Jahre 2022/2023 gar nicht abdecken können. Insofern ist das wirklich eine Kernfrage, die bereits in Gesprächen auf Bundesebene thematisiert wurde. Ich habe, wie es sich für einen Landeswirtschaftsminister gehört, ordnungsgemäß und ausdrücklich gegenüber dem Bund dazu aufgerufen, zu prüfen, was wir für die gesamte Werftenindustrie in Deutschland und damit auch für den Kreuzfahrtschiffbau der Meyer Werft tun können. Ich habe dabei sehr nachdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um ein Familientraditionsunternehmen in Niedersachsen handelt.

In Bezug auf die Zukunftskonzepte bitte ich Sie abzuwarten, wie das Konjunkturprogramm des Bundes aussehen wird. Wir werden voraussichtlich Anfang Juni die Eckpunkte denkbarer Konjunktur- und Förderprogramme des Bundes erfahren, die wir dann über den Nachtragshaushalt 2020, der Ende Juni verabschiedet werden soll, möglicherweise gegenfinanzieren können und auch werden gegenfinanzieren müssen, wenn wir bei der Sicherung der Schiffbauindustrie in Niedersachsen wirklich einen Schwerpunkt setzen wollen.

Wie Sie wissen, befindet sich derzeit sehr vieles im Fluss. Ich will das hier nur am Rande erwähnt haben. Denken Sie an die Lürssen-Gruppe mit der Neuen Jadewerft in Wilhelmshaven, den Bereich German Naval Yards oder den Auftrag für MKS 180 an die Werften Damen und Lürssen. Auf die Inhalte werde ich gar nicht näher eingehen; die unterschiedlichen Zusammenarbeitswünsche werden Sie sicherlich alle bereits kennen.

Aus meiner Sicht bleibt es aber klar, dass der Schiffbau eine nationale strategische Bedeutung für Deutschland hat. Von daher ist eine Bundesregierung gut beraten, in diesem Bereich weiterhin einen Schwerpunkt zu setzen.

Sie fragten, ob ich mit meinen Ausführungen den Masterplan in irgendeiner Weise infrage stelle. Dazu antworte ich Ihnen mit einem klaren Nein. Es geht nicht darum, den Masterplan, der ein wirklich kompliziertes und komplex zusammengefasstes Konstrukt und ein Kompromiss zwischen allen Beteiligten in der Region ist, in irgendeiner Form infrage zu stellen. Die Sonderproblematik der Papenburger Meyer Werft ist mit verschiedenen technologischen Möglichkeiten beantwortet worden. Insofern: Nein, das Land will den Masterplan Ems in Zusammenhang mit einer sich andeutenden Kreuzfahrtschiffbau in keiner Weise infrage stellen.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Gibt es einen vereinbarten Termin für eine weitere Runde des Kreises, der sich zu Fragen betreffend die Situation der Meyer Werft getroffen hat?

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Ja. Ich hatte erwähnt: Etwa in vier Wochen.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Aber es gibt noch keinen genauen Termin.

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Nein, ein genauer Termin ist noch nicht gefunden.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP): Ich schließe mich dem Dank meiner Kollegen an den Minister an. Ich finde es gut, dass Sie heute höchst selbst anwesend sind und uns berichten. Ich glaube, es ist in dieser Legislaturperiode das erste Mal, dass Sie den Ausschuss besuchen. Insofern finde ich Ihr Kommen gut und richtig.

Sie haben schon ein breites Spektrum beleuchtet und viele Fragen beantwortet. Ich möchte aber zwei Punkte aufgreifen:

Erstens. Ich habe vermisst, dass Sie etwas zum Reedereistandort Niedersachsen sagen. Gibt es auch Konzepte, die Reedereien betreffen, etwaige Finanzierungshilfen oder einen Fonds, um die Reeder zu unterstützen? Das ist meiner Ansicht nach ein Bereich, den wir in einem solchen Gespräch auf keinen Fall außen vor lassen können.

Zweitens. Sie haben in Bezug auf die Meyer Werft gesagt, dass Sie die möglichen Handlungsfelder ausleuchten, dann abschichten und gemeinsam mit dem Bund zu Ergebnissen kommen wollen. Diese Vorgehensweise ist auch richtig. Sie haben gesagt, dass Sie nach Krediten gefragt hätten bzw. sich auf Bundesebene dafür einsetzen wollten, dass das geschieht. Sie haben KfW-Kredite erwähnt. Ist denn auch daran gedacht, Landesbürgschaften zu erteilen bzw. landesseitig besondere Unterstützung zu geben, etwa den Ansatz des eigenen Haushaltstitels für innovativen Schiffbau zu erhöhen? Erwägen Sie also, nicht nur Finanzierungsgegenleistungen zu erbringen, sondern auch den Ansatz des eigenen Haushaltstitels zu erhöhen?

Sie haben auch die Baggerungen angesprochen, um die Standortnachteile auszugleichen. Auch diese Überlegung ist nachvollziehbar und sicher richtig. Gerade dann, wenn Sie sagen, dass „alles“ getan werden müsse, gehören dazu unbedingt auch die Baggerungen.

Ich habe mich gerade gefragt, ob davon auch die Außenems betroffen wäre. Können die Baggerungen an der Außenems auf diese Weise forciert werden?

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Bisher bezogen sich meine Äußerungen mit Blick auf die Unterstützung der Baggerungstätigkeit auf den Hafbereich. Ich weise darauf hin, dass es sich bei der Außenems um eine Bundeswasserstraße handelt. Insofern müsste schon sehr genau geprüft werden, inwieweit eine Ausbaggerung dort machbar und möglich wäre. Wünschenswert mögen Baggerungen an der Außenems sein. Dazu aber kann ich mich im Moment beim besten Willen nicht äußern.

Ich möchte innovativen Schiffbau gerne fördern, weil ich ihn für wichtig halte. Ich weiß nicht, ob wir schon im Nachtragshaushalt 2020 hierfür Mittel bereitstellen. Das alles muss ja verfassungsrechtlich sauber erfolgen; sonst zerrn Sie uns vor den Staatsgerichtshof, und ich habe gehört, dass heute sowieso schon gedroht worden ist, mit Blick auf

Informationspflichten vor dem Staatsgerichtshof Klage gegen die Landesregierung zu erheben. Ich wünschte mir, wir würden das entweder im Nachtragshaushalt 2020, wenn die Erfordernisse mit Corona-bedingten Ausfällen begründet werden könnten, oder aber über den Haushalt 2021 regeln. Das Verfahren zum Haushalt 2021 wird wohl etwas verschoben werden müssen. Ich hoffe, der Finanzminister hat Ihnen schon zumindest sinngemäß mitgeteilt, dass wir im September eine Steuerschätzung bekommen und dadurch der Haushalt 2021 etwas später beraten werden sollte, sodass wir prüfen, ob wir das Thema „Innovations-/Konjunkturpaket“ mit Blick auf Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie in Gänze entweder dann oder aber über den Corona-Nachtrag im Haushalt verankern.

Bürgschaften werden nur auf Antrag geprüft. PwC würde, beauftragt vom Finanzministerium, etwaige Bürgschaftsanträge prüfen. Mir liegt aber bisher kein Bürgschaftsantrag vor.

Die Frage nach den Reedereien ist sehr schwierig zu beantworten. Die Reedereien haben das Problem, dass sie keine Bank mehr finden, die ihre Schiffskäufe finanzieren. Das Thema habe ich im vergangenen Jahr sehr intensiv mit den Reedereien erörtert. Es gab mit der Ostfriesischen Volksbank nur eine Bank in Niedersachsen, die noch Kredite für Schiffskäufe gegeben hat. Ich habe mit unserem Finanzminister über dieses Thema gesprochen. Der Finanzminister hat sich auf Bundesebene für Unterstützungen für Reeder starkgemacht. Die NORD/LB hat sich aus bekannten Gründen aus dem Schiffsfinanzierungssektor zurückgezogen. Inwieweit diese Gespräche inzwischen erfolgreich waren und wir andere bankwirtschaftliche Institute dafür gewinnen können, den Schiffkauf wieder zu finanzieren, bleibt abzuwarten.

Das Problem der Reedereien steht in einem Zusammenhang mit dem Problem, keine Bank zu finden, die ihre Schiffskäufe finanziert. Im vergangenen Jahr, also schon vor der Corona-Krise, haben die Reedereien gesagt, dass sie mit Einbrüchen von rund 50 % rechnen und damit auch einige Tausend Arbeitsplätze zur Disposition stehen.

Hierbei muss man aber auch bedenken, dass den Reedereien schon vor der Corona-Krise und vor der NORD/LB-Krise sehr häufig gesagt worden ist: Wenn ihr ein Schiff kaufen wollt, dann kauft doch gleich fünf. - Die Zinssätze und andere Fi-

finanzierungsbedingungen waren so optimal, dass die Reedereien bei solchen Empfehlungen sozusagen ins offene Messer gelaufen sind. Durch den Einbruch infolge der Schiffskrise und des internationalen Wettbewerbs stehen diese Reedereien jetzt vor dem Aus.

Wir stehen aber in ständigem Dialog, Hafendialog usw., das kennen Sie alles. Im vergangenen Jahr haben wir die Reedereien zu einem direkten Dialog eingeladen, um die Probleme der Reedereien vor Ort zu lösen. Die Reedereien stehen unter Druck. Sie ziehen ihre Aufträge zurück. Das ist die Ursache. Es kann aber auch mit Schutzschirmmaßnahmen nicht vermieden werden, dass Reedereien durch die Bank weg Schiffsbestellungen zurückziehen.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP): Die Niederländer haben einen Fonds eingerichtet, um die Reedereien zu stützen. Wie stehen Sie denn zu diesem Instrument? Das scheint ein sehr probates Mittel zu sein, um die Reedereien zumindest zu stützen, wenn auch nicht gleich zu retten. Wäre das ein Ansatz, der auch von Niedersachsen zu verfolgen wäre?

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Es ist eine hypothetische Frage, wie ich dazu stehe, ob wir einen Reedereifonds einrichten, um die Reedereien zu retten. Jeder Fonds, der jetzt neu eingerichtet wird, muss Corona-bedingt sein. Also sein Anlass muss maßgeblich auf die Ursache Corona zurückzuführen sein. Ich möchte behaupten - weiß aber nicht, ob das stimmt -, dass der Strukturwandel bei Schiffskäufen bereits seit über einem Jahr, wenn nicht sogar noch länger im Gange ist. Von daher würde ich mich im Moment nicht dafür aussprechen, zusätzliche Millionen in einen Reedereifonds zu stecken.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Wir sind am Ende der Unterrichtung angelangt. Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen, die Beantwortung aller Fragen und die Neuigkeiten, die uns nicht nur überrascht haben, aber zumindest Gewissheit über das geben, was in Teilbereichen auf uns zukommt.

Es wurde gerade angesprochen - mir war es gar nicht bewusst -: Sie waren heute zum ersten Mal in dieser Legislaturperiode und in Ihrer Amtszeit im Ausschuss. Das ist ein Neuanfang. Wir freuen uns auf eine zeitnahe Wiederholung.

Minister **Dr. Althusmann** (MW): Das mahnende Wort nehme ich zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 2:

Unterrichtung durch die Landesregierung zur Havarie auf dem Dortmund-Ems-Kanal in Höhe des Emsbürener Ortsteils Gleesen am 11. Mai 2020

Unterrichtung

BD **Pulina** (MW) trug Folgendes vor:

Bei der Havarie am 11. Mai auf dem Dortmund-Ems-Kanal wurde die Kunkenmühlebrücke von einem Binnenschiff gerammt. Dabei wurde das Mittelteil ausgehebelt, stürzte in den Kanal und blockiert seitdem die Wasserstraße. Durch den Zusammenstoß wurde auch die verbleibende Stahlkonstruktion der Brücke beschädigt und droht nun einzustürzen. Daher muss nun nicht nur das Mittelteil aus der Fahrrinne entfernt werden, sondern auch die Stahlkonstruktion gesichert oder sogar beseitigt werden. Nach telefonischer Aussage des zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine von heute Morgen wurde am vergangenen Donnerstag, dem 14. Mai, also nur drei Tage später, der Auftrag für die Bergung erteilt. Hier ging es um eine sofort verfügbare Firma, um die Wasserstraße schnellstmöglich wieder in Betrieb nehmen zu können. Die Firma ist seit Sonntag, dem 17. Mai, vor Ort und hat bereits am Montag, also gestern, mit der Bergung begonnen.

Zunächst werden die beiden einsturzgefährdeten Stahlkonstruktionen gesichert. Ein Teil ist bereits gesichert, das zweite Teil wird, wenn nichts dazwischenkommt, hoffentlich am heutigen Tage gesichert.

Der Schwimmkran, der aus Rotterdam kommt, ist unterwegs und soll, wenn alles reibungslos läuft, am Donnerstag, dem 21. Mai, das mittlere Brückenteil aus der Fahrrinne heben. Sie haben richtig gehört: Obwohl der Donnerstag ein Feiertag ist, wird der Schwimmkran an diesem Tag das mittlere Brückenteil bergen.

Ohne Komplikationen soll die weitere Bergung nach zwei weiteren Tagen erledigt sein; jeweils ein Tag für die jeweilige Stahlkonstruktion an der Seite, die abgebaut bzw. zumindest gesichert werden muss. Wenn alles den bisherigen Vorstellungen entsprechend funktioniert, sollte am Ende der Woche, spätestens aber Anfang nächster

Woche die Wasserstraße wieder freigegeben werden.

Sie erbaten auch Informationen zu den Auswirkungen der Schifffahrtssperre. Wir wären sehr froh, wenn es gelänge, innerhalb von zwei Wochen einen solchen Schaden zu beheben. Wenn das gelingt, sage ich: Hut ab! Dann hat die WSA vor Ort wirklich sehr, sehr gute Arbeit abgeliefert.

Nichtsdestotrotz hat eine solche Brückensperrung natürlich immer Auswirkungen auf die Schifffahrt und die am Havarieort angesiedelten Unternehmen. Wegen der Sperrung war der Dortmund-Ems-Kanal für die binnenschifffahrenden Firmen, die dort angesiedelt sind, nur von Norden befahrbar, was für die meisten Schiffe quasi einen dreitägigen Umweg bedeutet hat.

Zu den am meisten betroffenen Firmen gehört beispielsweise die BP Raffinerie Lingen. Die Raffinerie produziert just-in-time große Mengen. Dementsprechend war dieses Unternehmen von der Sperrung des Dortmund-Ems-Kanals sehr stark betroffen. Das Unternehmen war so stark betroffen, dass es den Werksbetrieb hätte herunterfahren müssen, wenn die Sperrung länger ange dauert hätte. Wir wissen alle, was es bedeutet und kostet, wenn ein Werk heruntergefahren werden muss, und wie lange es dauert, bis ein Werk wieder hochgefahren ist. Das WSA steht in sehr engem Kontakt mit der BP Raffinerie Lingen. Gegenwärtig besteht die Absprache mit dem Unternehmen, dass das Unternehmen dann, wenn die Bergung weiterhin so reibungslos läuft, wie sie vorgesehen ist, und am Donnerstag das Mittelteil geborgen und beiseite geschoben werden kann, einige Tankschiffe durch die Baustelle geschleust werden dürfen, obwohl die Fahrrinne dann noch recht eng ist, weil rechts und links Pontons zur Sicherung der Stahlkonstruktion im Wasser liegen. Trotzdem wird dann versucht werden, schon am Donnerstag die ersten drei Tankschiffe durch die Baustelle durchzuschleusen. Nach Rücksprache mit der Raffinerie richtet sich die WSA darauf ein, bei Bedarf rund um die Uhr zu schleusen, um ein paar Tage Zeit zu gewinnen, bis die gesamte Bergung abgeschlossen ist.

Ich habe heute Morgen dem Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes gesagt, dass bei der Bergung dieser Brücke sehr schnell sehr gute Arbeit geleistet worden ist und bisher alles richtig gemacht worden ist.

Derzeit gibt es keinen Stau auf dem Dortmund-Ems-Kanal, wie es im Falle der Havarie in Geesthacht der Fall war, und auch keinen Platzmangel für parkende Schiffe. Im Falle der Havarie auf dem Dortmund-Ems-Kanal in Höhe von Gleesen hat die Schifffahrt, als sie von der Havarie Kenntnis erhalten hat, in der Annahme, dass die Sperrung länger andauern werde, die Schiffe entweder gleich umgeleitet oder aber zurückgehalten.

Aussprache

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU) zeigte sich unter Hinweis auf die Erschwernisse durch den Einsturz der Friesenbrücke über die Ems bei Weener infolge einer Havarie eines Frachtschiffes im Jahre 2015 erfreut über die zügige Behebung der Havarie vom 11. Mai 2020 auf dem Dortmund-Ems-Kanal in Höhe des Emsbürener Ortsteils Gleesen und richtete hierfür den Dank an die WSV und das Wirtschaftsministerium.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) äußerte sich sinngemäß. Der Abgeordnete fragte, welche Auswirkungen für die Schifffahrt und die Unternehmen drohten, wenn der Dortmund-Ems-Kanal während des Neubaus der Brücke in Höhe des Emsbürener Ortsteils Gleesen nur noch als Einbahnstraße befahren werden könne. Außerdem wollte er wissen, ob die doch recht alte zerstörte Brücke durch ein Exemplar mit höherer Tragkraft ersetzt werde.

BD **Pulina** (MW) antwortete, wenn die beiden Stahlkonstruktionen gesichert und geborgen seien, werde der Verkehr auf der Wasserstraße wieder so erfolgen können wie vor der Havarie. Insofern werde es also keine Einschränkungen geben. Derzeit bestünden nur deshalb Einschränkungen, weil rechts und links der Wasserstraße Pontons verbracht worden seien, die die Fahrrinne verengten. Sobald der Schwimmkran, der gegenwärtig die Fahrrinne zusätzlich verenge, die Brückenteile gehoben habe und er wieder weggefahren sei, bestünden für die Wasserstraße keine Einschränkungen mehr.

Die eingestürzte Brücke sei in der Tat sehr alt gewesen. Das Alter werde an der recht geringen Tragkraft von 6 t deutlich. Aufgrund der geringen Tragkraft sei sie nur für den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt worden, wobei allerdings eine Brücke mit einer Tragkraft von 6 t schon bei nur landwirtschaftlichem Verkehr recht schnell an ihre Grenzen komme. Darüber hinaus sei die Brücke

von Radfahrern und Spaziergängern genutzt worden. Rechts und links der Brücke befänden sich in jeweils 2 km Entfernung weitere Quermöglichkeiten des Mittellandkanals. Insofern sei der Verkehr durch den Wegfall der Brücke zwar eingeschränkt, aber nicht so sehr eingeschränkt, dass immense Umwege gefahren werden müssten.

Im Übrigen sei schon vor der Havarie mittelfristig eine Veränderung dieser Brücke geplant gewesen, weil sie sich als zu niedrig für die Schifffahrt erwiesen habe. Die alte Brücke habe angehoben werden sollen. Planung und Bau der neuen Brücke aber würden sich naturgemäß noch mehrere Jahre hinziehen. Da die beschädigte Stahlkonstruktion rechts und links der Wasserstraße sehr in Mitleidenschaft gezogen sei, werde es nach derzeitigem Stand nicht möglich sein, an dieser Stelle eine Behelfsbrücke über den Kanal zu legen. Insofern werde an dieser Stelle bis zum Neubau keine Querung des Dortmund-Ems-Kanal möglich sein.

Weitere Wortmeldungen ergaben sich nicht, sodass der **Unterausschuss** die Aussprache an dieser Stelle beendete.

Tagesordnungspunkt 3:

Marineschiffbauindustrie - Neubau und Instandsetzung in Deutschland sichern, erhalten und entwickeln!

Antrag der Fraktion der FDP-Drs.18/5770

direkt überwiesen am 11.02.2020

federführend: AfWAVuD;

mitberatend: UAHuSch

Der Unterausschuss hatte die Landesregierung, in seiner 20. Sitzung am 3. März 2020 gebeten, zu dem Antrag Stellung zu nehmen.

Unterrichtung durch die Landesregierung

RAR'in **Irmer** (MW) trug Folgendes vor:

Die deutsche Schiffbauindustrie hat sich in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten auf den Spezialschiffbau konzentriert. Nur so konnte sie sich bis heute am Markt behaupten.

Das gilt für den Schiffbau allgemein, aber auch für den Marineschiffbau im Speziellen. Dennoch ist der Markt hart umkämpft, und die Werften müssen sich stetig weiterentwickeln, um weiterhin erfolgreich zu sein.

Dieser Weg sollte auch von der Politik unterstützt werden. Ein wichtiger Schritt zur Stärkung des Marineschiffbaus ist bereits Anfang des Jahres erreicht worden. Der Marine-Überwasserschiffbau wurde am 12. Februar 2020 durch die Bundesregierung als nationale verteidigungsindustrielle Schlüsseltechnologie eingestuft. Dieses wird von der Niedersächsischen Landesregierung begrüßt. Gemeinsam mit den anderen Küstenländern wurde die Anerkennung bereits mit Schreiben vom 4. Februar 2020 gegenüber dem Bundeskanzleramt gefordert. Umso erfreulicher ist es nun, dass dieses auch umgesetzt worden ist.

Neben dem Import muss aber auch der Export betrachtet werden.

Im Unterschied zu den meisten anderen europäischen Ländern hat in Deutschland in der Marineschiffbauindustrie bisher keine Konsolidierung stattgefunden. Die deutschen Marineschiffbauwerften treten derzeit als Konkurrenten auf.

Dieses ist insbesondere bei der Vergabe der Mehrzweckkampfschiffe (MKS) 180 deutlich geworden.

Laut Presseberichterstattung soll sich dieses nun ändern. Es gibt einen ersten Schritt in Richtung Konsolidierung. Bereits Mitte April ist der Presse zu entnehmen gewesen, dass die drei großen Werften im Marineschiffbau - die Lürssen Gruppe, Thyssen-Krupp Marine Systems und German Naval Yards - planen, im Marineschiffbau enger zu kooperieren.

In der letzten Woche haben die beiden Unternehmen Lürssen und German Naval Yards nun mitgeteilt, dass sie sich einig sind. Es soll ein neues Unternehmen unter der Leitung der Bremer Lürssen Gruppe geben.

Direkte Informationen von den Unternehmen liegen der Niedersächsischen Landesregierung hierzu nicht vor.

Um am europäischen Markt konkurrenzfähig zu bleiben, ist dieses sicherlich ein richtiger und wichtiger Schritt für Deutschland, aber auch für Niedersachsen.

Der Niedersächsischen Landesregierung ist bewusst, dass insbesondere der Marineschiffbau weiterhin gestärkt werden muss.

Bereits Anfang Februar haben die Küstenländer zusammen gegenüber dem Bund den Wunsch zu einem gemeinsamen Termin mit Ländern, Bundesregierung, Wirtschaftsverbänden und Unternehmen geäußert. Hierbei sollen nach den Vorstellungen der Küstenländer die Herausforderungen und Perspektiven des deutschen Marineschiffbaus für die kommenden 15 bis 20 Jahre erörtert werden.

Ähnliches hat die IG Metall Küste zusammen mit dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik gefordert. Auf beide Schreiben gibt es noch keine Rückmeldung von Seiten des Bundes.

Neben diesem Wunsch haben die norddeutschen Wirtschaftsminister unter Beteiligung des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik und der IG Metall einen Appell zum Fortbestand der deutschen Schiffbauindustrie an die Bundesregierung gerichtet. In diesem wurde unter anderem gefordert, vorrangig national auszuschreiben sowie Haushaltsmittel für maritime Beschaffungen staatlicher Betreiber, unter anderem der Marine, sicherzustellen.

Insgesamt bleibt es weiterhin wichtig, die Marine-schiffbauindustrie auch vonseiten der Politik zu unterstützen.

Aussprache

Eine Aussprache ergab sich im **Unterausschuss** nicht.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) äußerte die Hoffnung, dass es bis zur nächsten Sitzung gelinge, sich über eine einvernehmliche Beschlussfassung zu verständigen, und kündigte an, dass er den Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung setzen werde.

Tagesordnungspunkt 4:

Unterrichtung durch die Landesregierung über den Verlust von Containern durch die OOCL Rauma am 11. Februar 2020 in der Nordsee

Unterrichtung

Der Leiter des Havariekommandos, Ltd. PD **Monsees**, unterrichtete den Unterausschuss im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation. - Das Schaubild der Präsentation mit den Inhalten der Unterrichtung ist dieser Niederschrift als **Anlage 2** (Seite 6) beigelegt.

Aussprache

Abg. **Matthias Arends** (SPD) wollte wissen, ob die Container, die über Bord gegangen seien, hätten geborgen werden können oder sie sich nach wie vor in der Nordsee befänden.

Ltd. PD **Monsees** teilte mit, die Container seien in niederländischen Gewässern über Bord gegangen und auch dort abgesunken. Die niederländischen Verantwortlichen hätten seinerzeit die Absicht geäußert, Bergungsmaßnahmen einleiten zu wollen. Das Havariekommando habe dann aufgrund anderweitiger Sachverhalte, die einer intensiven Bearbeitung bedurft hätten, den Fortgang der Bergungsmaßnahmen in niederländischen Gewässern nicht mehr weiter begleiten und verfolgen können.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) hielt fest, dass der Unterausschuss die Unterrichtung entgegengenommen habe und keine Fragen offen geblieben seien.

Tagesordnungspunkt 5:

Unterrichtung durch die Landesregierung zur Havarie des Frachtschiffs „SANTORINI“ und zum Ruderschaden des Küstenmotorschiffs „MERITA“

Unterrichtung

Der Leiter des Havariekommandos, Ltd. PD **Monsees**, unterrichtete den Unterausschuss im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation. - Die Schaubilder der Präsentation mit den Inhalten der Unterrichtung sind dieser Niederschrift als **Anlage 2** (Folie 2 bis Folie 5) beigelegt.

Aussprache

Abg. **Matthias Arends** (SPD) erklärte, dass das Havariekommando mit den Havarien der „SANTORINI“ und der „MERITA“ eindrucksvoll bewiesen habe, dass es in der Lage sei, zwei parallele Einsatzlagen zu bewältigen. Der Abgeordnete wollte wissen, ob der Havarist „SANTORINI“ sein Ruderblatt aufgrund der Berührung mit einem Gegenstand im Wasser oder aufgrund fehlerhafter Wartung bei einem Werftaufenthalt verloren habe.

Ltd. PD **Monsees** berichtete, das Havariekommando trainiere die Bewältigung paralleler Einsatzlagen und sei somit auf solche Situationen vorbereitet. Der Ruderschaden sei nach Auskunft der Experten auf den Bruch eines Bolzens, also Materialermüdung zurückzuführen gewesen. Ob der Havarist eine Berührung mit einem im Wasser treibenden Hindernis gehabt habe, könne nicht mehr nachvollzogen werden.

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU) äußerte, die Einsatzlagen „SANTORINI“ und „MERITA“ habe das Havariekommando mit seiner Ausrüstung offenbar trotz schwieriger Einsatzbedingungen mit Arbeiten im Grenzbereich bewältigen können. Der Leiter des Havariekommandos habe in früheren Unterrichtungen aber auch schon einmal angedeutet, dass er sich Verbesserungen und Ergänzungen des Bergungsinventars vorstellen könne, und mitgeteilt, dass hieran auch gearbeitet werde. Da sich Havarien in schwerer See auch in Zukunft ereigneten, interessiere ihn, Abg. Hiebing, ein

Sachstandsbericht über die Situation des Havariekommandos.

Ltd. PD **Monsees** berichtete, das Havariekommando habe in den vergangenen zwei Jahren die - auch taktische - Ausbildung für die Towing Assistance Teams (TAT) intensiviert und deren Ausrüstung verbessert, ohne dass hierfür haushaltsrechtliche Maßgaben gemacht worden seien. Diese Teams seien eine Bank, wenn es darum gehe, das unkontrollierte Driften manövrierunfähiger Fahrzeuge zu verhindern.

Das Havariekommando probiere neues Notschleppgeschirr aus und unterhalte intensive Kontakte mit den Reedereien in Fragen der besseren baulichen Gestaltung und Ausrüstung ihrer Schiffe für Notschleppesätze.

Hinsichtlich der Technik entwickle sich das Havariekommando langsam weiter. Im Rahmen der Verbesserung der Kommunikationstechnik am Standort Cuxhaven seien schon einige Fortschritte erzielt worden. Hier sei das Havariekommando aber noch nicht am Ende angelangt

Der Bund habe bekanntlich im Dezember 2019 den Auftrag für zwei Mehrzweckschiffe an die Werft ABEKING & RASMUSSEN Schiffs- und Yachtwerft SE in Lemwerder vergeben. Die Fertigung dieser Mehrzweckschiffe verlaufe planmäßig. Mit diesem Auftrag sei zusätzlich die Option für ein drittes baugleiches Schiff als Ersatz der „NEUWERK“ enthalten. Die Entscheidung dazu werde im Laufe des Jahres 2020 getroffen. Die breitgefächerte Einsatzfähigkeit dieser neuen Fahrzeuge werde einen Quantensprung in der Leistungsfähigkeit des Havariekommandos bedeuten.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) hielt fest, dass der Unterausschuss die Unterrichtung entgegenommen habe und keine Fragen offen geblieben seien.

Tagesordnungspunkt 6:

Unterrichtung durch die Landesregierung zu den Auswirkungen und Folgen der letzten Sturmfluten an den niedersächsischen Küsten

Der Unterausschuss nahm die Unterrichtung im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation entgegen. Die Schaubilder sind zur besseren Verständlichkeit in den fortlaufenden Vortragstext eingebunden und darüber hinaus als **Anlage 2** der Niederschrift beigefügt.

Unterrichtung

Prof. **Thorenz** (NLWKN), der Leiter der Betriebsstelle Norden/Norderney und als solcher sowohl verantwortlich für den Küstenschutz auf den Inseln als auch in die Strategische Küstenschutzplanung für das Land Niedersachsen eingebunden, legte Folgendes dar:



Ich freue mich, dass ich Ihnen zu den Auswirkungen und Folgen der letzten Sturmfluten an den niedersächsischen Küsten berichten kann.

Ich schicke meinem Vortrag eine kurze Einleitung voraus. Ich gehe davon aus, dass nicht alle Anwesenden mit allen Aufgaben grundsätzlich vertraut sind, die im Bereich des Küstenschutzes wahrgenommen werden. Ich werde auf das Thema „Ostfriesische Inseln“ fokussieren, das im Frühjahr nach den Sturmfluten auch medial relativ stark präsent war.



Deswegen gebe ich Ihnen als kleine Einleitung einen Überblick über das, was wir an Küstenschutz in Niedersachsen tun. Niedersachsen hat niedrig gelegene, auf diesem Schaubild grün markierte Küstengebiete, die durch eine Hauptdeichlinie geschützt werden. Diese Hauptdeichlinie hat eine Länge von insgesamt 603 km und reicht von der niederländischen Grenze über Ostfriesland, den Jadebusen, die Weser und Elbe bis zum Wehr in Geesthacht. Ohne diese Hauptdeichlinie wäre ein Leben an der Küste nicht nur bei Sturmfluten, sondern auch bei ganz normalen Gezeiten gar nicht möglich.

Ich stelle Ihnen nun die Inselchutz- und Küstenschutzanlagen vor. Zu dieser Hauptdeichlinie gehören 17 Sturmflutsperrwerke. Oberhalb der Sturmflutsperrwerke, z. B. im Leda-Jümme-Gebiet, aber auch an der Hunte, an der Ochtum und an sehr vielen Nebenflüssen der Elbe, befinden sich Schutzdeiche. Diese Schutzdeiche sind tidebeeinflusst und dienen ebenfalls dem Küstenschutz.

Ganz wichtig sind auch die 97 km Dünenküste auf den Inseln, die nicht nur schöne Natur und Landschaft darstellen, sondern ganz überwiegend auch Küstenschutzfunktionen aufweisen.

Insgesamt sichern wir 6 500 km² des Landes; das entspricht einem Siebtel der Landesfläche mit 1,1 Millionen Einwohnern. Da wir in der Küstenschutzplanung aus naheliegenden Gründen sehr eng mit dem Land Bremen kooperieren, betrifft der Küstenschutz fast 2 Millionen Einwohner und allein in Niedersachsen geschätzte Werte in einem Umfang von 129 Milliarden Euro.



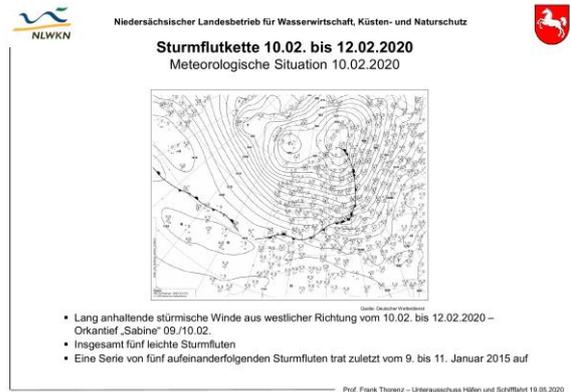
Ich hatte eben schon gesagt: Die Sturmfluten haben sich im Wesentlichen auf den Ostfriesischen Inseln ausgewirkt. Es gibt im Moment zehn Inseln. Einige sprechen von sieben Ostfriesischen Inseln. Das ist nicht ganz richtig. Es gibt sieben bewohnte Inseln, von Borkum bis Wangerooge, und daneben gibt es noch Lütje Hörn, eine sehr kleine Inseln in der Osterems, die Vogelinsel Memmert und eine sich neu entwickelnde Insel, die sogenannte Kachelotplate. Auch sie ist rein physiografisch eine Insel, weil sie dauerhaft Überflutungsgeschützt ist.

Wir schützen gemäß dem Niedersächsischen Deichgesetz allerdings nur die bewohnten Inseln. Memmert ist auch „bewohnt“ - mit einem Mitarbeiter meiner Behörde im Zeitraum von März bis November, das gilt aber nicht als bewohnt.



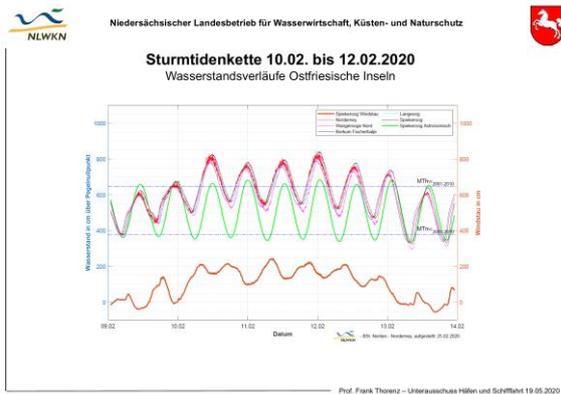
Das Land Niedersachsen, vertreten durch den NLWKN, ist in diesem Bereich originär zuständig. Ich zeige Ihnen am Beispiel von Norderney, wie Inselnschutz funktioniert. Jeder kennt die massive Küstenschutzanlage am Westkopf von Norderney, die die Insel gegen Abtrag schützt. Gelb markiert sind die sogenannten Schutzdünen, dabei handelt es sich im Wesentlichen um natürliche Dünenzüge, im Süden sind die Deiche grün markiert.

Insgesamt haben die Ostfriesischen Inseln, wie bereits gesagt, 97 km Dünen, und dazu kommen 35 km Deiche. Ohne diese Anlagen würde es die Inseln in dieser Form nicht geben, weil sie sich als sandige und damit sehr, sehr starker Dynamik unterliegende Dünenkörper unter den natürlichen Kräften der Gezeiten und der Stürme verlagern würden. Erst dadurch, dass Küstenschutz betrieben wird, liegen die Inseln mehr oder weniger fest, sie haben aber trotzdem noch eine hohe Dynamik.



Jetzt wende ich mich dem medialen Großereignis, der Sturmflutenkette von Anfang Februar, zu. Sie sehen auf diesem Schaubild einen Ausschnitt aus der Wetterkarte des Deutschen Wetterdienstes für den 10. Februar 2020. Auf ihr sind vier Tiefdruckgebiete gekennzeichnet. Das heißt, die Tiefdruckgebiete wandern von Westen nach Osten und erzeugen in der Regel sehr, sehr starke Winde aus westlichen Richtungen. Diese vier Tiefdruckgebiete haben im Gefolge sehr lange andauernder Winde zu fünf Tidehochwassern und fünf leichten Sturmfluten in Folge geführt. Ich betone, dass es keine schweren, sondern nur leichte Sturmfluten waren. Das ist ein bisschen ungewöhnlich, aber auch nicht außergewöhnlich, weil es zuletzt in 2015 eine recht ähnliche Situation gegeben ist.

Wie sich solche leichten Sturmfluten in Reihe auswirken, werde ich Ihnen im Folgenden am Beispiel der Wasserstandverläufe auf den Ostfriesischen Inseln erläutern?



Sie erkennen hier eine Wasserstandslinie, bei dem sich Niedrigwasser und Hochwasser abwechseln. Vom 10. Februar 2020 an steigen die Hochwasserlinien deutlich an. Das sind die leichten Sturmfluten und deren Auswirkungen für verschiedene Pegel, in diesem Fall die Pegel der Ostfriesischen Inseln von Wangerooge, Spiekeroog, Norderney und Borkum.

Sie erkennen unten auf dem Schaubild die Nulllinie, die Wasserstandserhöhung im Vergleich zu einer Normaltide. Vom 10. Februar 2020 an steigt die Kurve um 2 m erhöhten Wasserstand an.

Die Frage, was 2 m erhöhter Wasserstand bedeuten, ist sehr wichtig. Man muss die Relation zwischen den tatsächlich eingetretenen schweren Sturmfluten, die wir kennen und für die wir uns vorbereiten, und den leichten Sturmfluten der Sturmtidenkette vom 10. bis 12. Februar 2020 herstellen.

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz

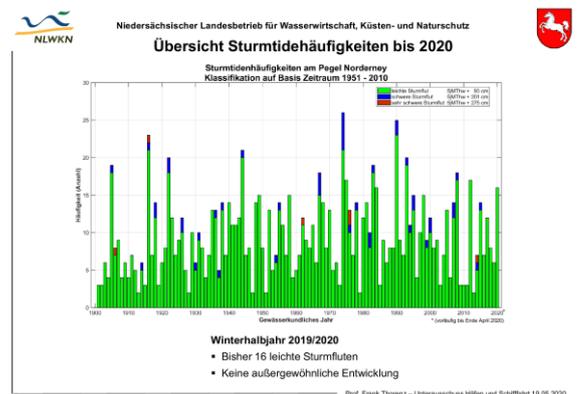
Übersicht Sturmflutschichtelhöhen
Beispiel Norderney, Langeoog und Wangerooge und Cuxhaven

	Norderney (m NN)	Langeoog (m NN)	Spiekeroog (m NN)	Cuxhaven (m NN)
HHThw	4,12 (1962)	4,22 (1962)	- (1962)	5,42 (1976)
01.11.2006	3,83	4,03	3,99	4,00
06.12.2013	4,06	4,07	4,12	4,64
10.-12.02.2020	3,16	3,16	3,35	4,00
MTHw	1,22	1,36	1,39	1,52

- Schichtelwerte des Winters 2019/20 liegen auf den Ostfriesischen Inseln deutlich unter denen der Sturmfluten von 2006, 2013 und dem HHThw
- Die maximale Wasserstandserhöhung auf den ostfriesischen Inseln betrug 1,93 m auf Norderney und Spiekeroog
- Keine Schäden an den Hauptdeichen am Festland und auf den Inseln
- Zu erwartende Erosionen an den Schutzdeichen

Diesem Schaubild entnehmen Sie einen Überblick über verschiedene Pegel, die für die Inseln maßgeblich sind, also Norderney, Langeoog, Spiekeroog und Cuxhaven. HHThw meint das höchste bisher aufgetretene Hochwasser, das an dem jeweiligen Pegel gemessen worden ist. Auf Norderney liegt das HHThw bei 4,12 m. Außerdem gab es noch mehrere schwere Sturmfluten:

2006 und 2013. 2013 hat das HHThw z. B. fast die Höhe von 1962 erreicht. Außerdem erkennen Sie in dieser Übersicht die Pegel der Sturmtidenkette von Februar 2020. Sie erkennen sehr eindeutig, dass die Scheitelhöhen, die erreicht worden sind, deutlich niedriger sind als die Wasserstände, für die wir vorbereitet sind. Das heißt, medial wurde sehr viel wahrgenommen. Die Wasserstände sehen Sie am Beispiel der Insel Wangerooge, die zwar medial besonders präsent war, deren Wasserstände aber für den Küstenschutz gar keine so große Fragestellung darstellten.



Nun zeige ich Ihnen eine Einordnung des Sturmflutwinters im Vergleich zu Sturmflutwintern, gemessen in der Anzahl von Sturmfluten seit dem Jahre 1900. Sie entnehmen dieser Übersicht die Anzahl der Sturmfluten. Grün dargestellt sind die leichten Sturmfluten, in Blau dargestellt sind die schweren Sturmfluten und in Rot die sehr schweren Sturmfluten.

Ich beginne mit der Vorstellung der sehr schweren Sturmfluten. Eine dieser Sturmfluten hat im Jahr 1906 stattgefunden. Diese Sturmflut hat man fast vergessen, sie hat aber an der Ostfriesischen Küste für die höchsten Wasserstände gesorgt. Die Sturmflut im Jahre 1916 war ähnlich hoch. Danach ereignete sich die Katastrophenflut von 1962. Die Sturmflut von 1976 hat zu den höchsten Wasserständen an der Elbe geführt. Letztlich erkennen Sie die erwähnte Sturmflut von 2013.

Im Winterhalbjahr 2019/2020 gab es 16 nur leichte Sturmfluten. Diese leichten Sturmfluten sind in ihrer Häufigkeit und in ihrer Höhe schon gar nicht außergewöhnlich. Aber sie verursachen natürlich wie jede Sturmflut Veränderungen der Küstenlinie. In Bereichen mit Sandmangel - davon gibt es auf den Ostfriesischen Inseln mehrere - gibt es auch immer Erosionen, d. h. Abbrüche.

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz

Schutz der sandigen Küsten - Unbefestigte Schutzdünen



- **Dünenküsten** sind dynamisch – dauerhaft Maßnahmen erforderlich
- **Bauen mit der Natur** wo möglich
- **Regelmäßige Sandfangmaßnahmen** zur Verstärkung des seeseitigen Dünenfußes - alle Inseln
- **Verstärkung der Schutzdünen** nach Erosion bzw. als Präventivmaßnahme (Juist, Langeoog, Spiekeroog, Wangerooge)
- **Sandaufspülungen** zum Schutz der Schutzdünen gegen Erosion (Norderney, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge)
- **Kooperation** an der Nordseeküste mit BE, NL, DK, SH

Prof. Frank Thoenz – Unterausschuss Häfen und Schifffahrt 19.05.2020

Sie sehen Bilder von hohen Dünenkanten. Diese bedeuten aber nicht zwingend, dass Handlungsbedarf besteht. Das entscheidende Kriterium dafür, dass eine Düne als Küstenschutzanlage funktioniert, sind deren Höhe und Breite.

Es ist wichtig, zu verstehen: Dünenküsten sind dynamisch, also nicht wie ein Deich. Die Küstenlinie kann mal ein bisschen vor und mal ein bisschen zurückweichen. Das nennen wir auch „Bauen mit der Natur“. Schließlich geht es auch um nachhaltiges Bauen insbesondere in den Bereichen, in denen die Dünen im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer liegen. Hierbei sind wir in sehr enger Zusammenarbeit mit der Nationalparkverwaltung tätig.

Es gibt verschiedene Typen des Bauens mit der Natur, zum einen das klassische Fangen von Sand durch Sandfangzäune. Dieser Typ ist sehr arbeitsarm, weil der Wind den Sand transportiert. Bei größeren Bedrohungslagen führen wir Verstärkungen der Schutzdüne dort aus, wo sie nicht mehr breit genug ist, und wo der Strand niedrig geworden ist, weil die Düne bedroht ist, erfolgen auch Sandaufspülungen zum Ausgleich von Sedimentdefiziten. Letzteres ist die kostenintensivste Maßnahme, die wir mehr oder weniger regelmäßig in Abhängigkeit von den jeweiligen Situationen auf Norderney, auf Langeoog, auf Spiekeroog und auf Wangerooge durchführen.

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz

Beurteilung der Schutzdünen-situation



- **Dünen und Stranderosionen** in Sturmfluten sind nicht außergewöhnlich
- **Bereiche in denen Dünenerosion** zu erwarten sind wurden durch den NLWKN im Vorfeld auf Basis von regelmäßigen Vermessungen und Beurteilung der Schutzdünen-situation zuverlässig identifiziert
- Die Höhe der **Erosion** hängt maßgeblich von **Anzahl und Höhe der Sturmfluten** sowie der Seegangsexposition ab
- **Handlungsbedarfe** in größerem Umfang ergeben sich, wenn die Funktion der Schutzdüne als Küstenschutzelement gefährdet ist

Prof. Frank Thoenz – Unterausschuss Häfen und Schifffahrt 19.05.2020

So sieht die Düne auf Norderney Kugelbake, die etwas östlich des Ortes liegt, nach einer Sturmflutsituation aus. Das Wasser kommt in der Sturmflut vom Februar direkt an die Dünenkante heran, und das führt zu 15 m hohen Abbruchkanten. Trotzdem ist die Düne auf Norderney ausreichend breit, sodass dort kein Handlungsbedarf besteht. Das ist Natur, das ist natürliche Veränderung an Dünenküsten. Es gibt auch Bereiche, an denen sich Land anlagert und in denen die Inseln somit auf natürliche Weise wachsen.

Das Entscheidende ist: Die Erosionsrate hängt davon ab, wie hoch die Sturmflut aufläuft und wie die Wellen, der Seegang, auf die Kliffkante treffen. Hierfür bedarf es Untersuchungen. Wir begleiten diese Untersuchungen regelmäßig wissenschaftlich.

In größerem Umfang, d. h. durch größere investive Maßnahmen, handeln müssen wir nur dort, wo die Funktion der Schutzdüne nicht mehr gegeben ist, also wenn die Düne zu schmal wird und im nächsten Winterhalbjahr in einer schweren Sturmflut möglicherweise durchbrechen könnte.

Mit diesen einleitenden Erläuterungen möchte ich näher auf die Inseln eingehen, auf denen wir Handlungsbedarfe sehen bzw. deren Situation bemerkenswert ist.

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz

Situation Insel-spezifisch - Borkum

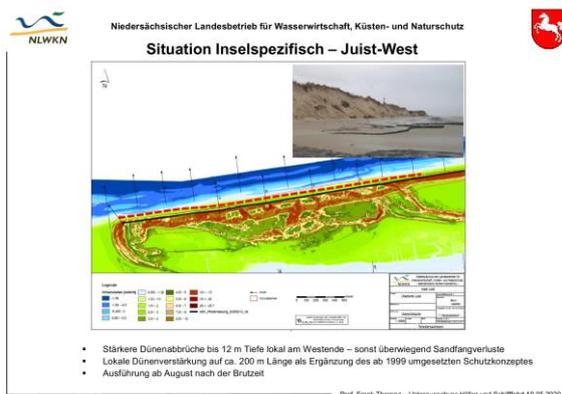


- Stärkere Dünenabbrüche im Nordosten außerhalb des Schutzdünenbereichs - Kein Handlungsbedarf

Prof. Frank Thoenz – Unterausschuss Häfen und Schifffahrt 19.05.2020

Es hat auf allen Inseln kleinere Erosionen gegeben. In vielen Bereichen können wir mit kleinen Maßnahmen, z. B. Sandfangmaßnahmen, reagieren. Dieses Schaubild zeigt die Insel Borkum, die immer wieder in der Diskussion ist.

Auf diesem Bild sind die Deichlinie und die rotumrandete Schutzdüne zu sehen, die die Ortslage und die Wasserversorgung schützt. In den vergangenen Jahren waren im Nordosten von Borkum immer wieder Erosionen in den rot markierten Bereichen zu verzeichnen. Diese Bereiche liegen aber weit außerhalb der eigentlichen Schutzdüne, d.h. die geschützten Güter, in diesem Falle ist es die Wasserversorgung, ist in diesem Bereich auch längerfristig nicht gefährdet, sodass es keinen direkten Handlungsbedarf gibt.



Die Insel Juist hat eine ganz andere Form und auch ein ganz anderes Sedimentregime als die Insel Borkum, d. h. der Sand wird entlang der Küsten ganz anders transportiert als auf Borkum.

Auf diesem Bild ist der Westteil von Juist zu sehen. Juist ist insgesamt 14 km lang. Auf diesem Bildausschnitt können Sie 6 der 14 km sehen. Juist ist im Westen seit mehreren Jahrzehnten von der Sedimentationsversorgung und Erosion abhängig. In der Sturmflutkette vom Februar sind nur im ganz westlichen Teil der Insel Juist in den grün markierten, sehr niedrig gelegenen Bereichen kleinere Lücken entstanden. In diesen Lücken müssen wir etwas tun. Das ist sozusagen der Abschluss des Schutzkonzeptes im Westen von Juist; denn in allen anderen Bereichen haben wir seit 1999 die bestehenden Dünenlücken geschlossen, sodass wir auch für die nächsten Jahre dort Sturmflutsicherheit gewährleisten können.

Der Dünenbereich, der verstärkt werden muss, ist 200 m breit. Im Moment laufen die Planungen. Die Umsetzung der Maßnahme in diesem natur-

schutzfachlich wertvollen Gebiet ist ab August, nach der Brut- und Setzzeit, geplant.



Die Insel Langeoog leidet seit mehreren Jahren im Norden, im sogenannten Pirolatal, das Sie auf diesem Schaubild als braunen horizontalen Strich dargestellt erkennen, auf einer Länge von 2 km unter Erosionserscheinungen, die mit der großräumigen Sedimentversorgung der Insel zusammenhängt, d. h. die Insel bekommt in diesem Bereich einfach nicht genügend Sand.

Zuletzt im Halbjahr 2017/2018 wurde der fehlende Sand durch eine Strandaufspülung ergänzt. Im Zuge dieser Maßnahme wurden 700 000 m³ Sand aufgespült. Wir haben aufgrund des starken Rückganges der Aufspülung und des die Düne schützenden Körpers einen Bedarf von ca. 700 000 m³ Sand, der aufgespült werden muss. Die Maßnahme ist bereits ausgeschrieben und vergeben. Das heißt, ab Mitte Juni werden dort die Saugbagger anrücken, die den Sand aus dem Fahrwasser westlich der Insel entnehmen und in diese Richtung pumpen.

Im Herbst wird dieser Inselbereich ausreichend gesichert sein, was auch deshalb wichtig ist, weil direkt dahinter die Trinkwasserversorgung der Insel angesiedelt ist. Die Kosten der Maßnahme betragen etwa 5,4 Millionen Euro. Das ist die größte Inselenschutzmaßnahme, die wir in diesem Jahr umsetzen.

Sie können die schon mehrmals verstärkte Düne erkennen. Es ist erkennbar, wie sich die Erosion aufgrund der Sturmflut sehr stark in die Wand hineingefressen hat. Es ist noch ein Rest von einem Sanddepot zu erkennen, das die Düne zusätzlich schützt, dessen Umfang mittlerweile aber auch sehr stark abgenommen hat.



Die Insel Wangerooge weist eine Besonderheit auf; der Westen der Insel liegt in der Hauptzuständigkeit des Bundes. Das liegt daran, dass das Bundeswasserstraßengesetz definiert, dass der Bestand der Insel Borkum und der Bestand der Insel Wangerooge gesichert sein müssen. Die Inseln, die sich auf natürliche Weise immer stark bewegen, sollen nicht in die Fahrwässer der Ems und der Jade hineinwachsen. Für den Westen der beiden Inseln ist der Bund, vertreten durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter, zuständig.

Die Landeszuständigkeit beginnt an der Schutzdüne am Harlehörn und östlich des Ortes an den Nordostdünen und erstreckt sich weiter in der Deichlinie, die am Harlehörn beginnt und die ganze Wattseite der Insel schützt. Wir haben in den vergangenen Jahren den sogenannten Ostgrodendeich, der von der Ortslage bis zur Ostspitze reicht, auf einer Länge von 3,3 km erhöht und verstärkt.

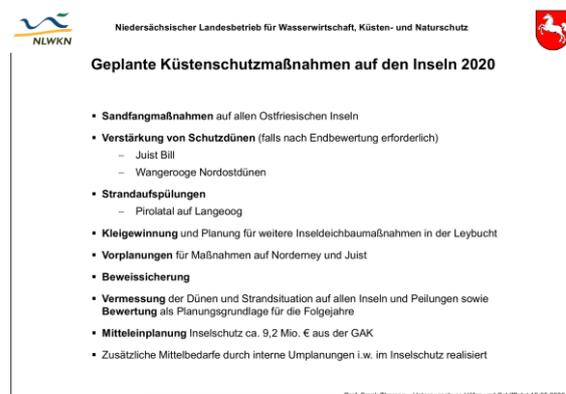
Auf dem kleinen Bild erkennen Sie einen lokalen Erosionsbereich auf einer Länge von etwa 600 m in den sogenannten Nordostdünen. Dort sind etwa 8 bis 9 m des die Düne schützenden Sanddepots verlorengegangen. Die Maßnahme „Einbau von 30 000 m³ Sand“ ist schon ausgeschrieben und wird rund 320 000 Euro kosten. Es stand wieder einmal in der Diskussion, ob Wangerooge dafür genug Sand hat. Die klare Antwort lautet: Wangerooge hat genügend Sand, weil wir den Osten der Insel, wo der Sand aus dem Strandbereich gewonnen wird, regelmäßig untersuchen und uns mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, der Nationalparkverwaltung und der Inselgemeinde Wangerooge in Bezug darauf, wie viel Sand an welcher Stelle entnommen werden darf, eng abstimmen.

Medial präsent war die Ortslage, die Sie dem kleinen Bild entnehmen können. Die Aussage in den Medien „Der Strand von Wangerooge wird

weggerissen“ muss ich aus dem folgenden Grund etwas relativieren: Die Inselgemeinde Wangerooge hat sich über viele Jahre einen künstlich sehr hoch aufgeschütteten Badestrand geleistet. Sie erkennen hier auch eine Promenade, also ein massives Uferschutzwerk, wie es auf Norderney und z. B. auch auf Borkum vorhanden ist. Die Inselgemeinde hat aber entschieden, dass bis zu der unteren Promenade der Strand immer wieder aufgefüllt werden muss. Diese Entscheidung *kann* man treffen, um einen Strandkorbstrand zu realisieren, man *muss* sie aber nicht so treffen; der Strand lässt sich auch niedriger aufschütten, um trotzdem in der Sommersaison Strandkörbe hochwasserfrei aufstellen zu können.

Wir haben als NLWKN die Inselgemeinde in dieser Fragestellung beraten. Sie hat sich - auch aufgrund der Finanzsituation - dazu entschieden, den Strand niedriger und auch etwas schmaler aufzufahren. Ich meine, das wird eine gute Erfahrung für die Inselgemeinde sein, weil dadurch den Insulanern noch deutlicher wird, dass durch optimierte Profile der touristische Wert der Anlage trotzdem sichergestellt werden kann.

Diese Maßnahme und das Deckwerk liegen also nicht in der Zuständigkeit des Landes, sondern in der Zuständigkeit des Bundes. Dieser Aspekt ist wichtig bei der Diskussion um die Frage, ob hierfür Küstenschutzmittel eingesetzt werden. Wir sind uns aber fachlich mit dem Bund, dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, aber auch mit der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt einig, dass ein so hohes Strandniveau zum Schutz dieses Uferdeckwerkes nicht erforderlich ist und es sich insofern dabei um eine ausschließlich touristische Maßnahme handelt.



Jetzt gebe ich Ihnen noch einen Überblick über die insgesamt geplanten Küstenschutzmaßnahmen auf den Inseln im Jahre 2020. Wir führen überall kleinskalige Sandfangmaßnahmen durch -

Maßnahmen, die über Jahre hinweg sehr erfolgreich dazu beitragen, die Schutzdünen zu stärken. Wir werden Verstärkungen in größerem Umfang auf den Inseln Juist und Wangerooge und die große Strandaufspülung mit über 700 000 m³ Sand im Pirolatal auf Langeoog durchführen.

Daneben werden Vorplanungen für die nächsten Jahre erfolgen. Ein großes Thema ist, dass in den nächsten Jahren auf den Inseln viele Deichbaumaßnahmen durchgeführt werden müssen, auf den Inseln selbst aber kein Klei, also bindiger Boden, für den Deichbau vorhanden ist. Deswegen müssen wir diesen Boden am Festland gewinnen. Das geschieht insbesondere an der Leybucht, wo wir eine Renaturierung von Salzwiesen mit Kleigewinnung kombinieren und dadurch eine Win-win-Situation zwischen Naturschutz und Küstenschutz erlangen.

Außerdem erfolgen Vorplanungen für Maßnahmen auf Norderney und Juist und Beweissicherungen für verschiedene durchgeführte Maßnahmen.

Vermessung und Beurteilung der Strandsituation in dynamischen Bereichen wie den Inseln sind das A und O. Das heißt, die Situation und die potenzielle Entwicklung müssen jederzeit eingeschätzt werden können. Ohne diese Daten gibt es keine Grundlage, auf der eine sachgerechte, richtige Entscheidung getroffen werden kann. Es gibt an einer Stelle einer Insel immer eine etwas unterschiedliche Situation zur Nachbarinsel, d. h. man muss sich mit der Situation vor Ort sehr gut auskennen.

Das bedeutet, dass es Fachleute bedarf, die sich mit dieser Situation auskennen können und die langfristige ortsspezifische Kenntnisse und Kontakte zu den Inselgemeinden haben. Diese Fachleute müssen wissen, wie von Küstenschutzmaßnahmen potenziell Belange des Tourismus betroffen sind und wie Küstenschutzmaßnahmen minimiert werden können und wie Belange des Naturschutzes betroffen sind. Dieser sehr wichtige Abwägungs- und Planungsprozess kann nur mit und von kompetentem Personal vorgenommen werden.

Vielleicht ist Ihnen bekannt, dass wir als NLWKN in dieser Hinsicht für die Zukunft und schon heute vielfältige Herausforderungen bemerken, weil wir in diesem Bereich durchaus Schwierigkeiten haben, um - auch vor dem Hintergrund des Klima-

wandels - langfristig Küstenschutz sicherstellen zu können.

Die Vorplanungen auf Norderney und Juist betreffen die nächsten anstehenden Deichbaumaßnahmen. Es ist wichtig, dass wir in Abstimmung mit dem Niedersächsischen Umweltministerium den Haushaltsansatz für den Inselchutz von ursprünglich 8,2 Millionen Euro durch Umplanungen auf 9,2 Millionen Euro erhöhen konnten. Diese Erhöhung wurde dadurch möglich, dass wir in der Prioritätensetzung eine Maßnahme um ein Jahr zurückgestellt haben und den Ansatz insgesamt etwas aufgestockt haben. Wir können somit davon ausgehen, dass die Maßnahmen im Inselchutz bis zum Herbst umgesetzt werden können und diese den Schutz der Inseln sicherstellen.



Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz



Zusammenfassung

- Die Sturmfluten vom Februar 2020 stellen sowohl in der Anzahl als auch in der Höhe **keine außergewöhnlichen Ereignisse** dar
- Die eingetretenen, **beschränkten Schäden an den Schutzdünen** sind typisch für Sturmfluten der eingetretenen Größenordnung und sind an den erwarteten Stellen aufgetreten
- Es **sind keine Schäden an Deckwerken und Deichen** aufgetreten
- Der Schutz sandiger Küsten stellt eine **Daueraufgabe** dar
- Der NLWKN ist auf derartige Situationen vorbereitet und bewertet diese mit modernsten technisch-wissenschaftlichen Methoden
- **Erforderliche Maßnahmen** werden in Abstimmung mit dem MU umgesetzt
- Umsetzung bis Sturmflutsaison 2020/2021 – Sturmflutschutz der Inseln im gefährdeten Bereich sichergestellt

Prof. Frank Thoenig - Unterausschuss Häfen und Schifffahrt 19.05.2020

Das Ereignis, das wir im Februar gesehen haben, war nicht außergewöhnlich. Am 6. Dezember 2013 war fast das Niveau der Katastrophenflut von 1962 erreicht worden. Dieses Ereignis war erstaunlicherweise medial wenig wahrgenommen worden. Es entstanden im Februar beschränkte Schäden in einer Größenordnung, die wir vorher von den Lokalitäten her einschätzen konnten. Das zeigt, dass wir immer Vorplanungen bzw. genaue Untersuchungen brauchen, um die Situation der einer Dynamik unterliegenden Inseln einschätzen zu können. Es gab an den Deichen und Deckwerken keine Schäden. Für den Küstenschutz gilt ganz allgemein, aber für die sandigen Küstenabschnitte ganz besonders: Küstenschutz ist eine Daueraufgabe, an der dauerhaft gearbeitet werden muss. Denn wir arbeiten nicht mehrere Jahre im Voraus für eine Deichbauplanung, sondern wir müssen jährlich auf das reagieren, was auf den Inseln passiert. Wir haben dazu kompetente Fachleute, aber die wachsen nicht auf den Universitäten und auch nicht auf den Fachhochschulen, sondern die brauchen in der Regel viele Jahre Einarbeitungszeit, um danach fundiert und kompetent eingesetzt werden zu können.

Die Maßnahmen werden umgesetzt. Ich bin mir sicher, dass wir zur Sturmflutsaison 2021 den Sturmflutschutz für die Inseln wieder sicherstellen können.



Mit diesem schönen Bild von Norderney im Sommer und während einer schweren Sturmflut möchte ich meinen Vortrag schließen.

Aussprache

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (SPD) hob in seinem Statement die Bedeutung des Küstenschutzes für die Inseln als Touristendestination und als natürliche Bollwerke zum Schutz der niedersächsischen Küste gegen die Naturgewalten hervor und hielt vor diesem Hintergrund den Aufwand des Landes für den Küstenschutz für gerechtfertigt.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE) sah sich in den Erläuterungen des Vertreters des NLWKN in ihren Bedenken gegen den auf Wangerooge aufgeschütteten Strand bestärkt.

Unter Hinweis auf ihr zugetragene Informationen richtete sie an den Vertreter des NLWKN die Frage, ob dem NLWKN Anträge der Wirtschaftsbetriebe der Inselgemeinde Borkum auf Abtrag von Dünen in Höhe des Hotels „Heimliche Liebe“ vorlägen. Sie berichtete, dass die dortige Düne abgetragen sei, und bat den Vertreter des NLWKN für den Fall, dass er diese Frage spontan nicht beantworten könne, hierzu im Nachgang zu der Sitzung Auskunft zu erteilen.

Abschließend griff die Abgeordnete den Hinweis des Vertreters des NLWKN auf den bestehenden und sich weiter verschärfenden Fachkräftemangel auf. Sie erklärte, die Forschungsstelle Küste habe ihren Sitz auf der Insel Norderney. Sie glaube,

dass das Interesse junger Menschen an einer Beschäftigung bei der Forschungsstelle Küste darunter leiden werde, wenn der Standort auf das Festland, beispielsweise nach Norddeich, verlagert würde. Letztlich sei es ein großer Unterschied, ob Forscherinnen und Forscher auf eine Insel führen, um dort nur zu arbeiten, oder ob sie auch dort lebten. Für viele Nachwuchsforscher mache erst das Leben auf einer Insel den Reiz an ihrer Forschungsarbeit aus. Im Übrigen sei sie der Ansicht, dass sehr viele Synergieeffekte verloren gingen, wenn der Standort der Forschungsstelle Küste auf das Festland verlegt würde.

Prof. **Thorenz** (NLWKN) nahm zu den Redebeiträgen und den an ihn gerichteten Fragen wie folgt Stellung:

In allen touristisch genutzten Bereichen - nicht nur auf Borkum, sondern auch auf Norderney - befindet sich hinter der Promenade eine Schutzdüne, weil dort Küsten- und Überflutungsschutz benötigt wird. Wenn in diesen Bereichen Maßnahmen durchgeführt werden sollen, ist es in der Regel nicht denkbar, dass dadurch die Funktion der Schutzdüne geschwächt wird. Meines Wissens hat das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt im Bereich der „Heimlichen Liebe“ geplant, die Dünenböschung zu optimieren, weil sie abrutschgefährdet ist. Das ist so lange kein Problem, wie die Funktion der Düne gewährleistet ist. Wenn die Düne abgetragen worden ist, kann es sich dabei nicht um eine Schutzdüne gehandelt haben; denn das Abtragen einer Schutzdüne ist nicht zulässig.

Meine Ausführungen zum Thema Fachkräftemangel bezogen sich insbesondere auf den Bereich der grundsätzlichen Planung, der Bauplanung und der Umsetzung von Maßnahmen. Die Forschungsstelle Küste ist ein Teil der Betriebsstelle Norden/Norderney, die ich leite. Dieser Bereich ist in erster Linie im Bereich der angewandten Forschung tätig. Da ist es in der Regel kein großes Problem, Fachkräfte zu gewinnen, weil sehr stark in temporär befristeten Forschungsprojekten gearbeitet wird, die zumeist über Forschungsmittel z. B. des BMWF gefördert werden.

Unser Problem betrifft vor allem den Bereich des fachkompetenten Personals für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen, das sich auf den jeweiligen Inseln auskennt und auch die Ansprechpartner vor Ort persönlich kennt. Bei diesem Personal handelt es sich nicht um Forscher, sondern letztlich um praktisch planende Ingenieure. Wir brauchen Ingenieure, die die jeweilige In-

selsituation auf sehr lange Sicht kennen. Diese Ingenieure finden wir im Moment unter den Rahmenbedingungen befristeter Stellen in regional nachteiliger Lage nur sehr schwierig.

Dieser Aspekt erscheint umso problematischer, als nach dem letzten Generalplan auf den Inseln ein zu verbauender Mittelbedarf von 300 Millionen Euro besteht. Ich sprach von einer Daueraufgabe. Wir müssen zukünftig jedes Jahr auf Sturmfluten reagieren. Insofern wird diese Aufgabe des Küstenschutzes nie aufhören. Die Anzahl und Häufigkeit der Erosionen der bedrohten Bereiche auf den Inseln wird tendenziell zunehmen, weil der Meeresspiegel ansteigt. Die Küstenländer sind demzufolge auch dabei, die Mittel zur Wahrnehmung der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung Agrarstruktur und Küstenschutz langfristig abzusichern und zur Anpassung an den Klimawandel aufzustocken. Es genügt aber nicht nur, Mittel bereitzustellen; es muss auch jemanden geben, der die Mittel in Projekte umsetzt.

Dieses Problem hat aber nicht nur der NLWKN, dieses Problem haben auch andere Fachverwaltungen, die Ingenieure brauchen. Dieses Problem ist, weil wir hier im Bereich der Daseinsvorsorge unterwegs sind, eine sehr, sehr große Herausforderung für die nächsten Jahre.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) verwies hinsichtlich des Fachkräftemangels auf vonseiten des Staatlichen Baumanagements geäußerte gleichlautende Klagen und regte im Hinblick auf die bisherige Bereitstellung nur befristeter Beschäftigungsverhältnisse an, die Attraktivität bestehender Arbeitsplätze zu steigern.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) sagte, nach Aussage des NLWKN würden für den Deichbau in Niedersachsen in den kommenden 25 Jahren mehr als 14 Millionen m³ an hochwertigem Kleiboden gebraucht. Qualitativ hochwertiger Kleiboden als Baustoff für Deiche stehe nicht unbegrenzt zur Verfügung. Insofern müsse mit diesem kostbaren Gut sorgfältig und wirtschaftlich umgegangen werden. Während Deiche früher ausschließlich aus Kleiboden gebaut worden seien, würden sie heute mit einem innenliegenden Sandkern geplant. Nach seinem Verständnis sei es relativ einfach, dass ein Deich, der einen durchgehenden Sandkern habe, auf ganzer Länge ausgespült werde könne und dass somit bei einer Sturmflut und Belastung lange Deichabschnitte brechen könnten. Wenn der Sandkern eines Deiches in regelmäßigen Abständen durch Kleischichten un-

terbrochen würde, könnte dies nach seiner Einschätzung verhindert werden. Insofern interessiere ihn, ob die Deiche heute nur aus Effizienzgründen und aufgrund des nur begrenzt vorhandenen Kleivorkommens mit Sandkernen ausgestattet würden oder ob Deiche aufgrund entsprechender Forschungsergebnisse mit Sandkernen gebaut würden.

Prof. **Thorenz** (NLWKN) antwortete auf diese Frage wie folgt:

Grundsätzlich definieren wir unsere Ausbaubedarfe für alle Küstenschutzanlagen in den sogenannten Generalplänen Küstenschutz. Es gibt einen Generalplan für das Festland und einen Generalplan für die Inseln. Entscheidend ist, ob der Deich das vorgeschriebene Profil, d. h. den vorgeschriebenen Aufbau, die vorgeschriebene Neigung und die vorgeschriebene Höhe, aufweist. Wenn ein Deich diese Kriterien nicht erfüllt, besteht Ausbaubedarf. Deiche weisen in der Regel außen eine rund 1,5 m dicke und innen eine 1,0 m dicke Abdeckung aus Klei auf. Alle wissenschaftlichen Untersuchungen haben ergeben, dass diese Kleiabdeckung auch schwersten Sturmfluten und Wellenangriffen sicher widerstehen kann.

Das NLWKN hat zusammen mit der Landes-Raumordnung Überlegungen in Bezug darauf angestellt, ob vor dem noch absehbaren Verstärkungsbedarf und den Folgen des Klimawandels der Klei, der zukünftig benötigt wird, um die Deiche zu erhöhen und zu verstärken, noch sicher gewonnen werden kann. In einer Untersuchung, die zusammen mit der Landes-Raumordnung durchgeführt worden ist, ist das absehbar benötigte Kleiaufkommen errechnet worden. Aufgrund des unvorhersehbaren Verlaufs des Klimawandels kann eine Antwort auf diese Frage nicht gegeben werden. Aus diesem Grunde hat das NLWKN eine Worst-case-Abschätzung vorgenommen. Diese hat ergeben, dass ca. 30 Millionen m³ für alle - auch die jetzt schon verstärkten - Deiche in Niedersachsen benötigt werden. Diese 30 Millionen m³ sind von den bodenkundlichen Verhältnissen in den Küstenregionen in einem Abstand von 30 km von der Deichlinie verfügbar. Sie sind also vorhanden. Es ist noch viel mehr Kleiboden da. Die entscheidende Frage ist, wie der Zugriff auf diese Flächen gesichert werden kann. Deswegen enthält das Landes-Raumordnungsprogramm seit einigen Jahren einen Passus, dass in den Regionalen Raumordnungsprogrammen sogenannte Vorranggebiete

Kleigewinnung ausgewiesen werden sollen, um den langfristig bestehenden Kleibedarf für alle Küstengebiete sicherzustellen. Diese Frage ist derzeit noch in der Diskussion.

Zudem gibt es auf der Landkreisebene zum Teil recht unterschiedliche Wahrnehmungen darüber, welche Potenziale naturschutzfachlich bestehen, wenn man eine intensiv genutzte landwirtschaftliche Fläche renaturiert, den Klei abbaut und aus der Fläche ein Stillgewässer mit flachen Ufern baut. Diesen Sachverhalt beurteilen die Unteren Naturschutzbehörden durchaus etwas unterschiedlich, was nicht gerade zur Vereinfachung des Prozesses beiträgt.

Vom Grundsatz her aber hat das Land seine Hausaufgaben durch die Änderung des Landes-Raumordnungsprogrammes gemacht. Der Vollzug auf der Ebene der Kreise ist die andere Sache. Denn diese obliegt dem Land nicht in originärer Zuständigkeit.

Grundsätzlich aber sehe ich in Bezug auf die Verfügbarkeiten kein Problem.

Ich erwähnte eben das Beispiel der Leybucht. In der Leybucht gibt es sehr weite Salzwiesen. Sie sind Deichvorländer und schützen den Deich. In den äußeren Bereichen dieser Salzwiesen aber haben wir gemeinsam mit der Nationalparkverwaltung Möglichkeiten entwickelt, diese ehemals künstlich durch Landgewinnung geschaffenen Salzwiesen in Teilen zu renaturieren. Da können sich wunderbare Biotop entwickeln. Gleichzeitig entnehmen wir dort den Klei, um Deiche zu verstärken. Insofern gibt es verschiedene Möglichkeiten. Gleichwohl ist das natürlich auch auf der Kreisebene kein einfacher Diskussionsprozess.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) hielt fest, dass der Unterausschuss die Unterrichtung entgegengenommen habe.

Andere Sitzungsteilnehmerinnen/Sitzungsteilnehmer

21. Sitzung des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“
Dienstag, den 19. Mai 2020, 10.30 Uhr

Name	Amtsbezeichnung	Dienststelle
Eintragungen bitte in Blockschrift		
Gonsers	Ltd. Polizeidirektor	Hafaniemannslo
Idel	Nordwestzeitung	Hannover
Püschel	RL	MLW
Jewel		MLW
Kämpny	MDir.	MW
Jacob	MR	MLW
Polina	BD	MLW
Rosenberg	MR'ie	MLW
Daggen	Pel.	MLW
JÄGER	F. Aug.	MLW
Torge Hildebrandt	MLW	MLW
Rudolf Gude	MR	MLW
Winkel		MLW
Niemann	BOAZ	MLW
Thorenz	BD	MLW

(Andere Sitzungsteilnehmer)



Unterrichtung des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“

am 19.05.2020

zu den Auswirkungen und Folgen der letzten Sturmfluten
an den niedersächsischen Küsten

Prof. Frank Thorenz

Niedersächsischer Landesbetrieb für
Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)
Betriebsstelle Norden-Norderney

Küstenschutz in Niedersachsen



- 603 km Hauptdeiche Festland, 35 km Hauptdeiche Inseln
- 19 Sturmflutsperrwerke,
- 566 km Schutzdeiche oberhalb der Sperrwerke
- 97 km Schutzdünen mit Schutz- und Sicherungswerken Inseln
- 6.500 km² deichgeschütztes Gebiet, 1,1 Mio. Einwohner

Überblick Ostfriesische Inseln



- 7 dauerhaft bewohnte Ostfriesische Inseln
- Landesaufgabe gemäß Niedersächsischem Deichgesetz Schutz vor Überflutung und Bestandssicherung

Küstenschutzsystem für die Inseln – Beispiel Norderney



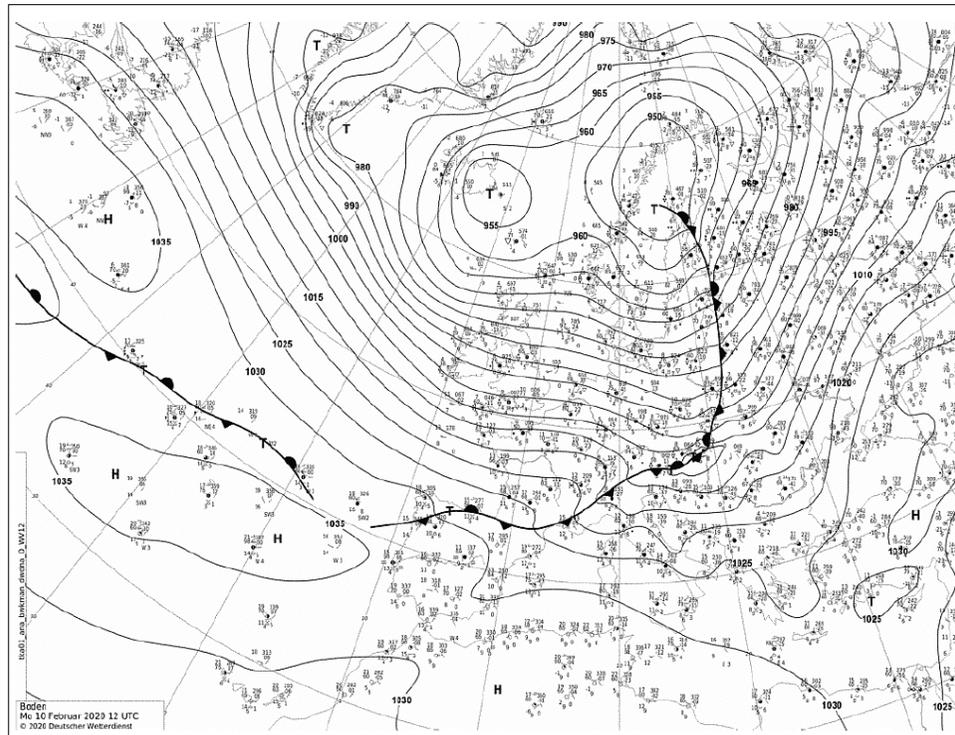
- Ring aus Deichen und Schutzdünen als öffentlicher Sturmflutschutz gem. Nds.Deichgesetz (NDG)
- Deckwerke als Schutz- und Sicherungswerke
- Sturmflutschutz ab der inselseitigen Begrenzung der Anlagen
- Inseln schützen als vorgelagerter Wellenbrecher auch die Festlandsküste

Insel	Hauptdeiche [km]	Schutzdünen [km]	Uferschutzwerke [km]	Seebühnen [Anzahl]
Borkum	4,9	18,4	6,5*	35*
Juist	5,4	18,4	1,4	7
Norderney	10,0	12,1	4,7	32
Baltrum	1,5	6,3	1,9	14
Langeoog	5,8	20,3	-	-
Spiekeroog	1,6	10,5	1,6	14
Wangerooge	5,9	11,3	5,4*	23*

* strombauliche Anlagen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Sturmflutkette 10.02. bis 12.02.2020

Meteorologische Situation 10.02.2020

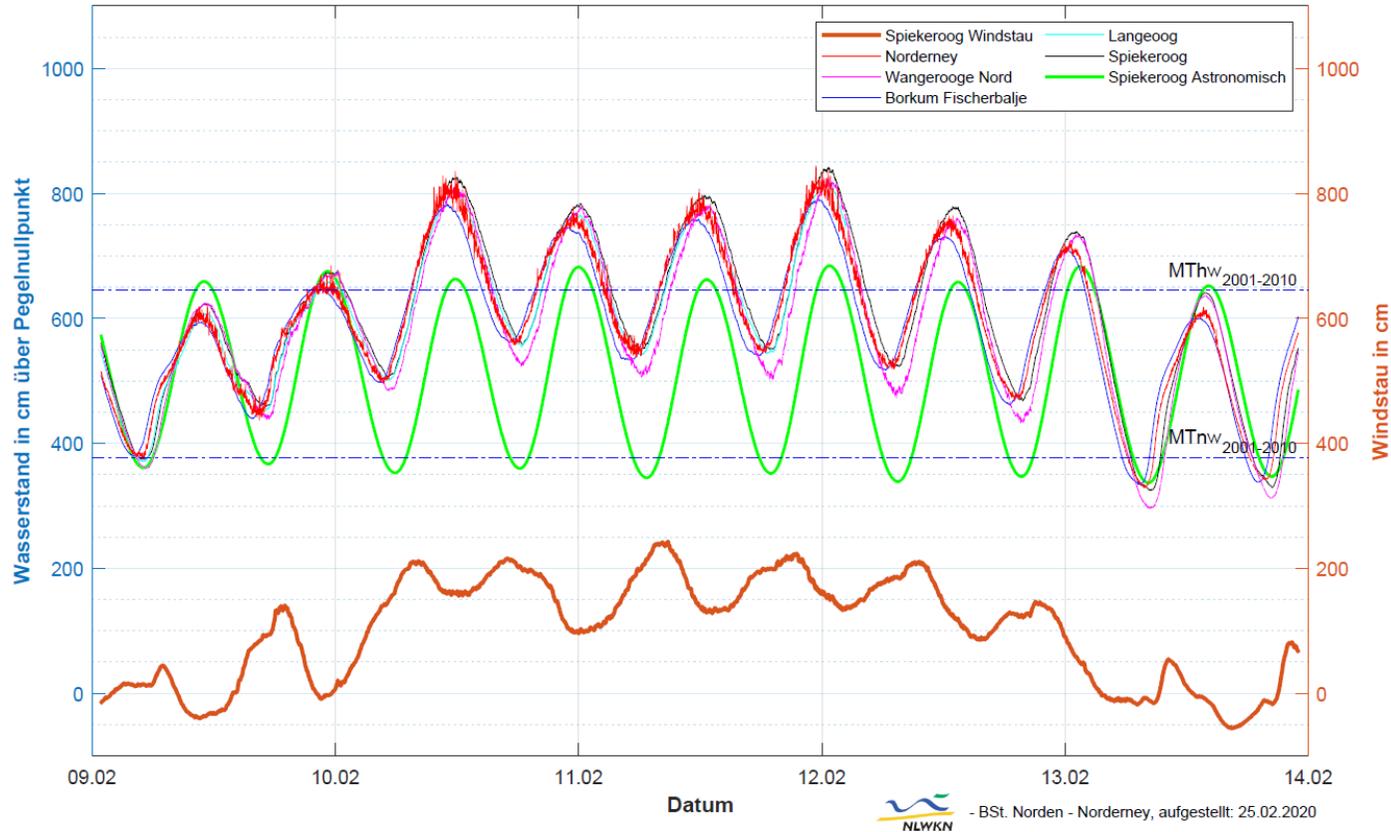


Quelle: Deutscher Wetterdienst

- Lang anhaltende stürmische Winde aus westlicher Richtung vom 10.02. bis 12.02.2020 – Orkantief „Sabine“ 09./10.02.
- Insgesamt fünf leichte Sturmfluten
- Eine Serie von fünf aufeinanderfolgenden Sturmfluten trat zuletzt vom 9. bis 11. Januar 2015 auf

Sturmtidenkette 10.02. bis 12.02.2020

Wasserstandsverläufe Ostfriesische Inseln



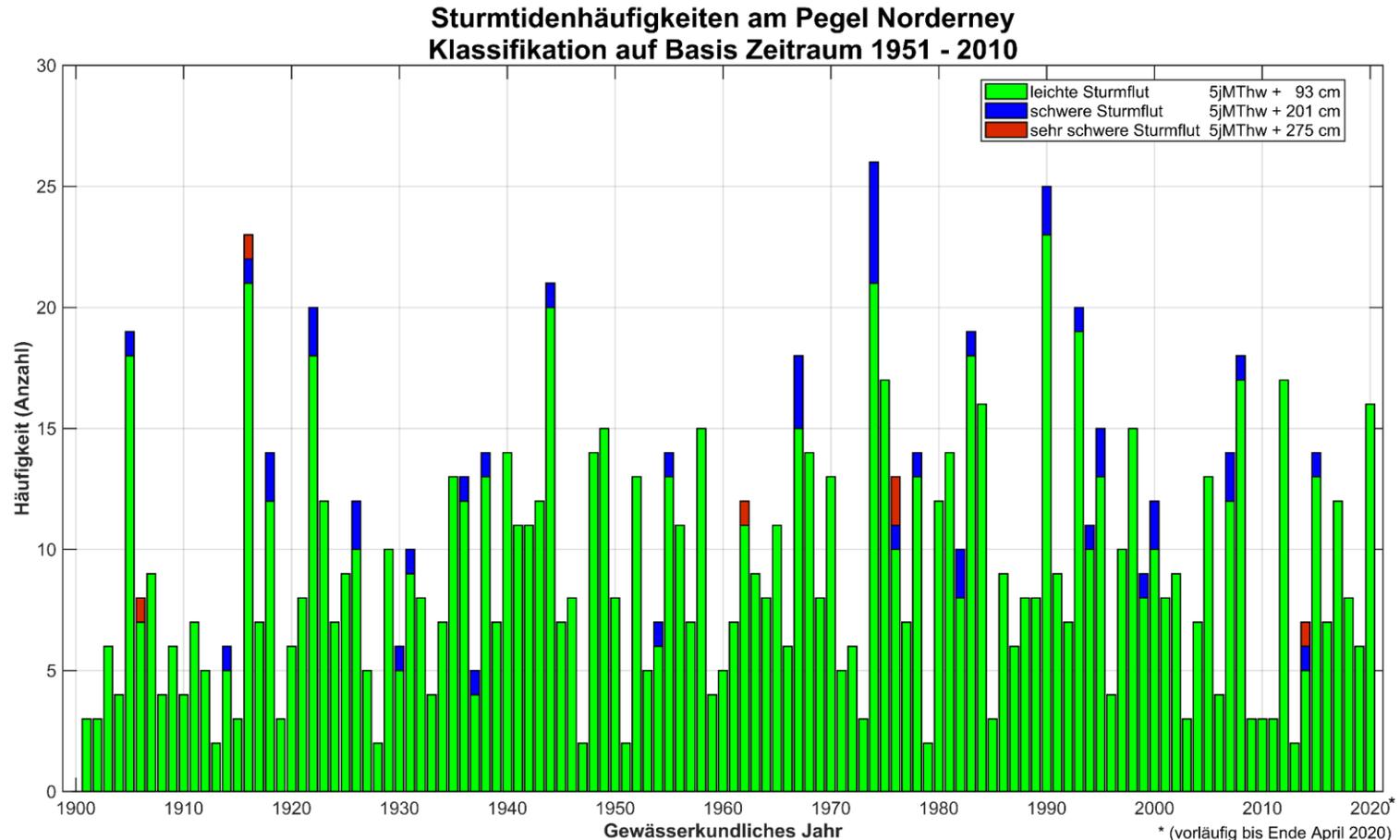
Übersicht Sturmflutscheitelhöhen

Beispiel Norderney, Langeoog und Spiekeroog und Cuxhaven

	Norderney [m NHN]	Langeoog [m NHN]	Spiekeroog [m NHN]	Cuxhaven [m NHN]
HHThw	4,12 (1962)	4,22 (1962)	- (1962)	5,42 (1976)
01.11.2006	3,83	4,03	3,99	4,00
06.12.2013	4,06	4,07	4,12	4,64
10.-12.02.2020	3,16	3,16	3,35	4,00
MThw	1,22	1,36	1,39	1,52

- Scheitelwerte des Winters 2019/20 liegen auf den Ostfriesischen Inseln deutlich unter denen der Sturmfluten von 2006, 2013 und dem HHThw
- Die maximale Wasserstandserhöhung auf den ostfriesischen Inseln betrug 1,93 m auf Norderney und Spiekeroog
- Keine Schäden an den Hauptdeichen am Festland und auf den Inseln
- Zu erwartende Erosionen an den Schutzdünen

Übersicht Sturmidehäufigkeiten bis 2020



Winterhalbjahr 2019/2020

- Bisher 16 leichte Sturmfluten
- Keine außergewöhnliche Entwicklung

Schutz der sandigen Küsten - Unbefestigte Schutzdünen



- **Dünenküsten** sind dynamisch – dauerhaft Maßnahmen erforderlich
- **Bauen mit der Natur** wo möglich
- **Regelmäßige Sandfangmaßnahmen** zur Verstärkung des seeseitigen Dünenfußes - alle Inseln
- **Verstärkung der Schutzdünen** nach Erosion bzw. als Präventivmaßnahme (Juist, Langeoog, Spiekeroog, Wangerooge)
- **Sandaufspülungen** zum Schutz der Schutzdünen gegen Erosion (Norderney, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge)
- **Kooperation** an der Nordseeküste mit BE, NL, DK, SH

Beurteilung der Schutzdünen-situation



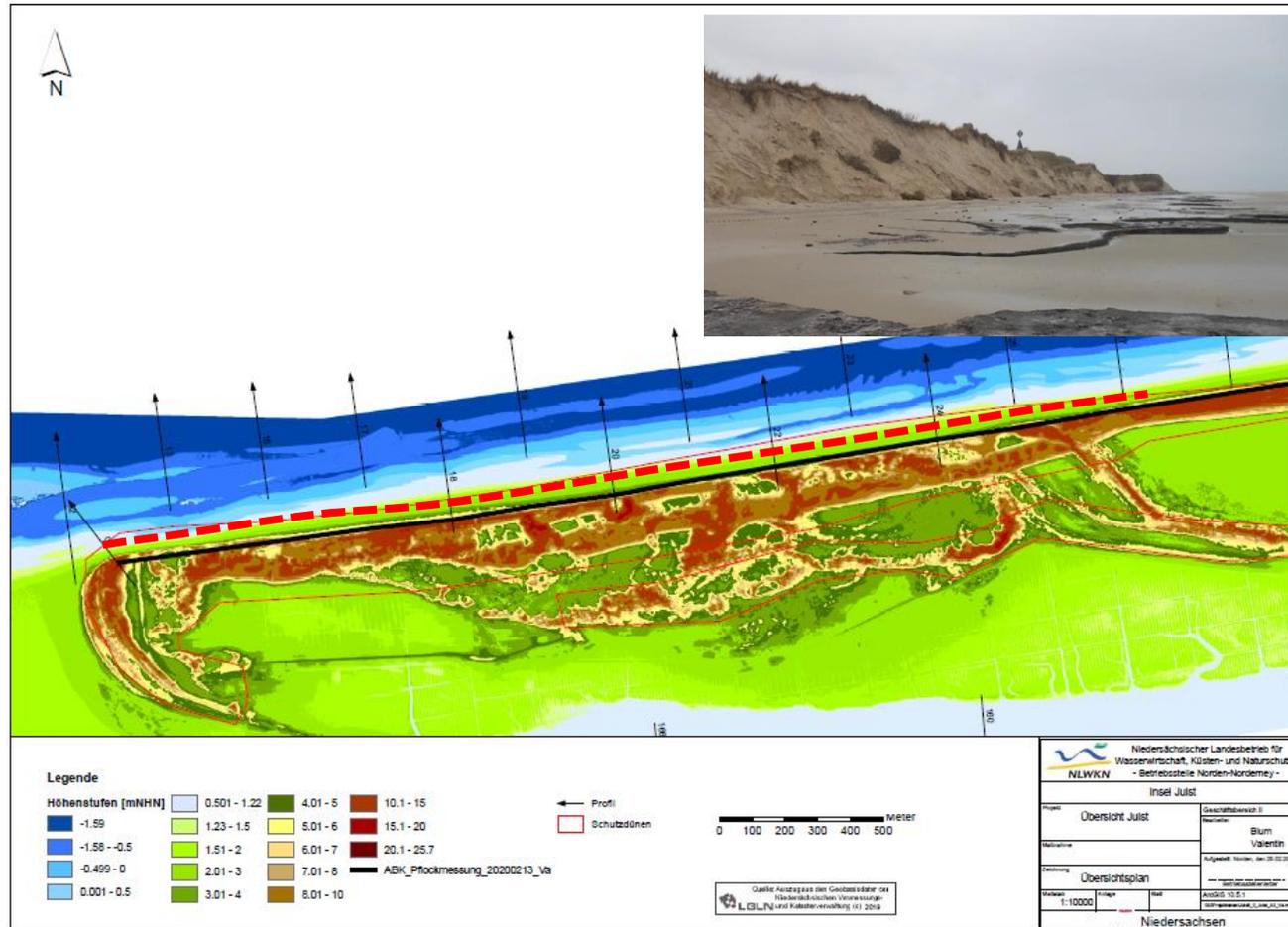
- **Dünen und Stranderosionen** in Sturmfluten sind nicht außergewöhnlich
- **Bereiche** in denen **Dünenerosion** zu erwarten sind wurden durch den NLWKN im Vorfeld auf Basis von regelmäßigen Vermessungen und Beurteilung der Schutzdünen-situation zuverlässig identifiziert
- Die Höhe der **Erosion** hängt maßgeblich von **Anzahl und Höhe der Sturmfluten** sowie der Seegangsexposition ab
- **Handlungsbedarfe** in größerem Umfang ergeben sich, wenn die Funktion der Schutzdüne als Küstenschutzelement gefährdet ist

Situation Inselpezifisch - Borkum



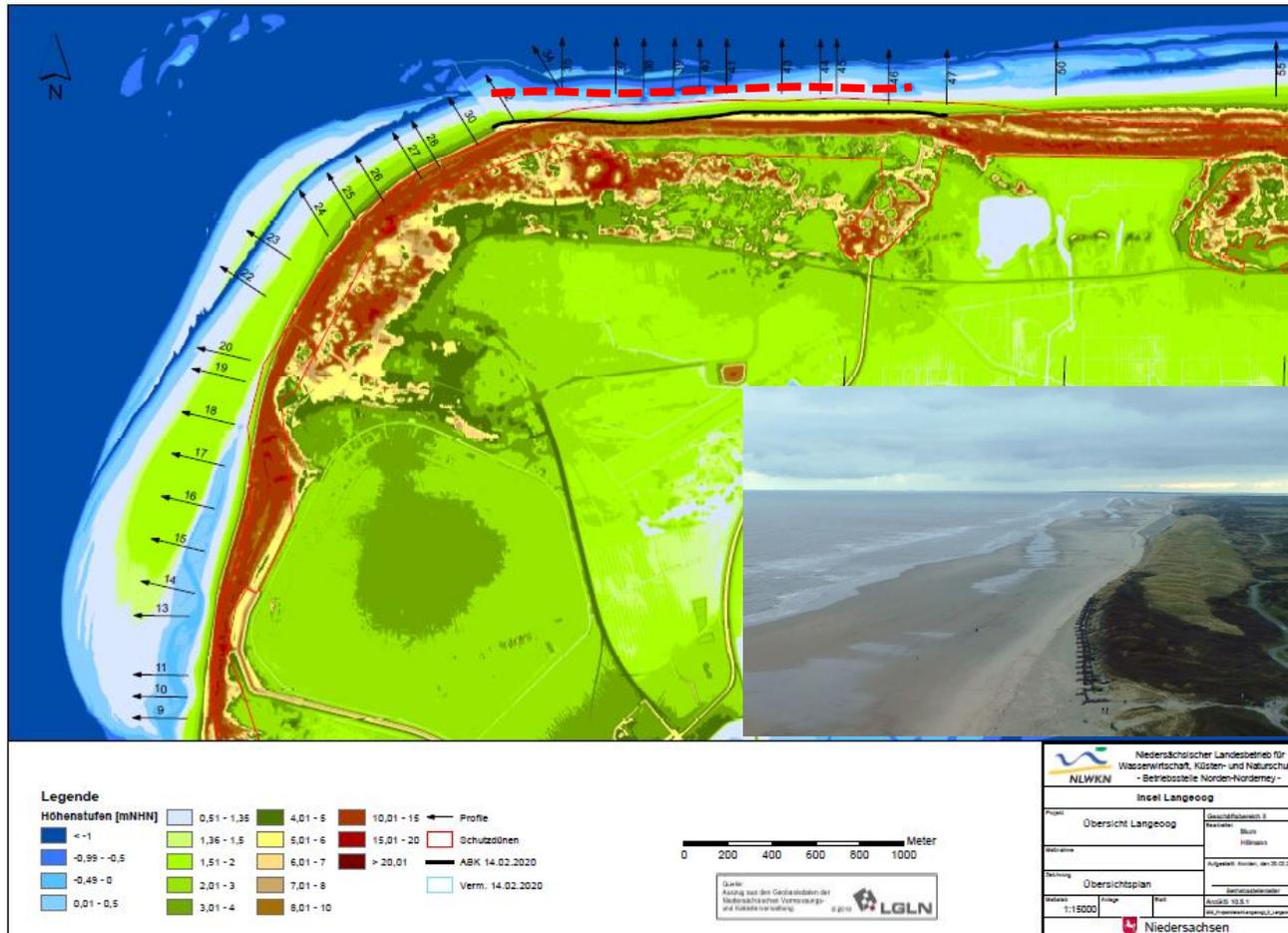
- Stärkere Dünenabbrüche im Nordosten außerhalb des Schutzdünenbereichs - Kein Handlungsbedarf

Situation Inselfspezifisch – Juist-West



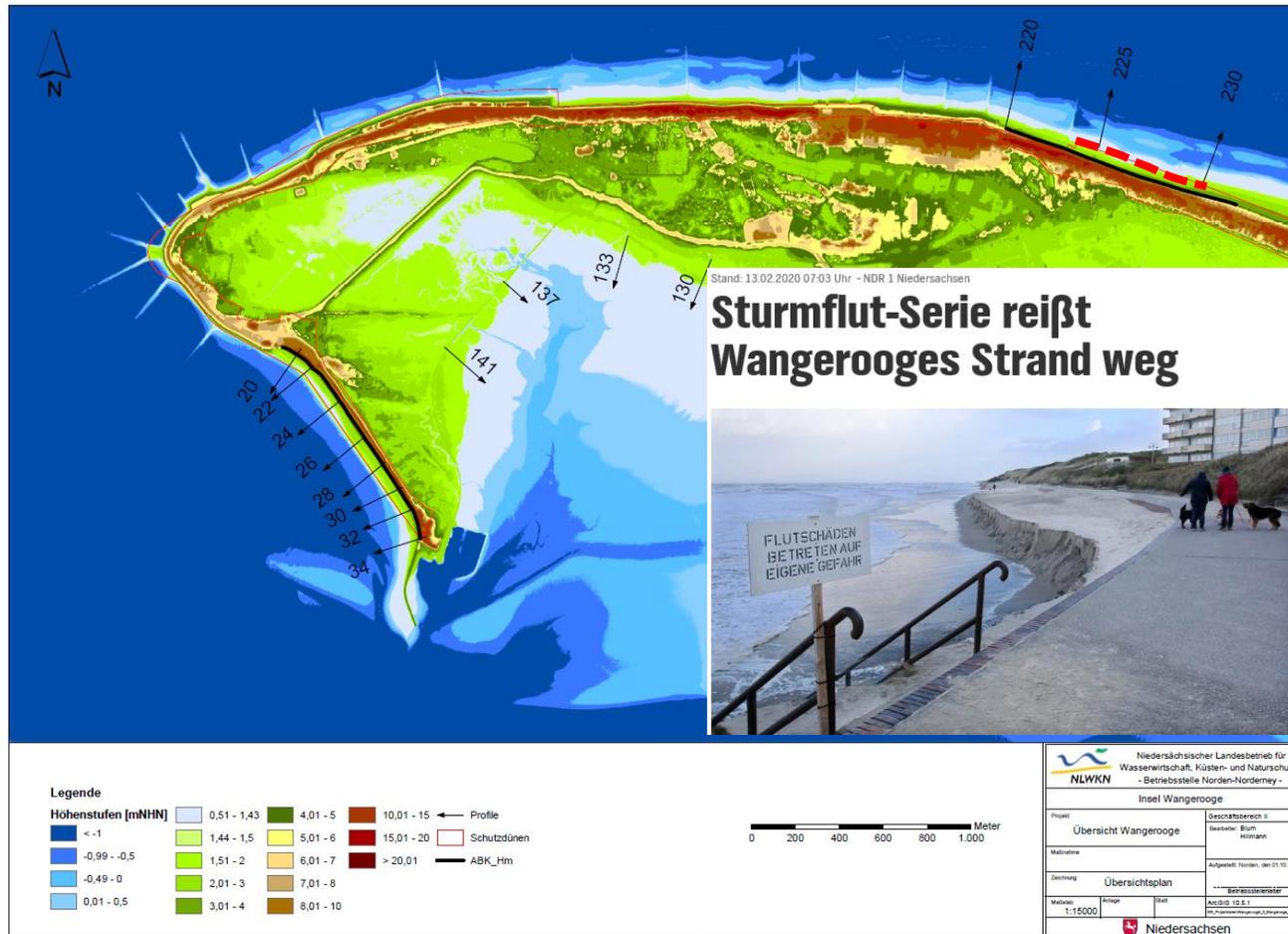
- Stärkere Dünenabbrüche bis 12 m Tiefe lokal am Westende – sonst überwiegend Sandfangverluste
- Lokale Dünenverstärkung auf ca. 200 m Länge als Ergänzung des ab 1999 umgesetzten Schutzkonzeptes
- Ausführung ab August nach der Brutzeit

Situation Inselfspezifisch – Langeoog



- Stärkere Dünenabbrüche im Bereich des Pirolatals auf ca. 2 km Länge – Strandaufspülung von 2017/18 in größeren Teilen erodiert
- Aufspülbedarf > 700.000 m³ Sand – Maßnahmekosten ca. 5,4 Mio. €, Ausführung ab Mitte Juni

Situation Inselfspezifisch – Wangerooge



- Stärkere Dünenabbrüche im Bereich der Nord-Ost-Dünen
- Verstärkungsbedarf der Schutzdüne auf ca. 600 m Länge mit ca. 30.000 m³ Sand – Maßnahmekosten ca. 320.000 €
- Ausführung ab Ende Mai

Geplante Küstenschutzmaßnahmen auf den Inseln 2020

- **Sandfangmaßnahmen** auf allen Ostfriesischen Inseln
- **Verstärkung von Schutzdünen** (falls nach Endbewertung erforderlich)
 - Juist Bill
 - Wangerooge Nordostdünen
- **Strandaufspülungen**
 - Pirolatal auf Langeoog
- **Kleigewinnung** und Planung für weitere Inseldeichbaumaßnahmen in der Leybucht
- **Vorplanungen** für Maßnahmen auf Norderney und Juist
- **Beweissicherung**
- **Vermessung** der Dünen und Strandsituation auf allen Inseln und Peilungen sowie **Bewertung** als Planungsgrundlage für die Folgejahre
- **Mitteleinplanung** Inselschutz ca. 9,2 Mio. € aus der GAK
- Zusätzliche Mittelbedarfe durch interne Umplanungen i.w. im Inselschutz realisiert

Zusammenfassung

- Die Sturmfluten vom Februar 2020 stellen sowohl in der Anzahl als auch in der Höhe **keine außergewöhnlichen Ereignisse** dar
- Die eingetretenen, **beschränkten Schäden an den Schutzdünen** sind typisch für Sturmfluten der eingetretenen Größenordnung und sind an den erwarteten Stellen aufgetreten
- Es **sind keine Schäden an Deckwerken und Deichen** aufgetreten
- Der Schutz sandiger Küsten stellt eine **Daueraufgabe** dar
- Der NLWKN ist auf derartige Situationen vorbereitet und bewertet diese mit modernsten technisch-wissenschaftlichen Methoden
- **Erforderliche Maßnahmen** werden in Abstimmung mit dem MU umgesetzt
- Umsetzung bis Sturmflutsaison 2020/2021 – Sturmflutschutz der Inseln in gefährdeten Bereich sichergestellt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

