



**N i e d e r s c h r i f t**  
**über die 23. - öffentliche - Sitzung**  
**des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“**  
**des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung**  
**am 22. September 2020**  
**Hannover, Landtagsgebäude**

Tagesordnung:	Seite:
<b>1. Unterrichtung durch Herrn Staatssekretär Dr. Lindner zu dem Gespräch mit Vertretern der Meyer Werft, Papenburg, am 11. September 2020</b>	
<i>Unterrichtung</i> .....	7
<i>Aussprache</i> .....	9
<b>2. Entwurf eines Gesetzes zur Feststellung des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2021 (Haushaltsgesetz 2021 - HG 2021 -)</b>	
Gesetzesentwurf der Landesregierung - <a href="#">Drs. 18/7175</a> neu	
<b>hier:</b> Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2021	
<b>dazu: Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2020 - 2024</b>	
Unterrichtung durch die Landesregierung - <a href="#">Drs. 18/7330</a>	
<b>Einzelplan 08</b> - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung	
Kapitel 0830 - Häfen- und Schifffahrtsverwaltung	
<i>Einbringung durch Herrn Staatssekretär Dr. Lindner</i> .....	17
<i>Allgemeine Aussprache</i> .....	21
<i>Einzelberatung</i> .....	25

**Einzelplan 09** - Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

## Kapitel 0961 - Fischereiverwaltung

*Einbringung* ..... 25*Allgemeine Aussprache* ..... 29**3. Marineschiffbauindustrie - Neubau und Instandsetzung in Deutschland sichern, erhalten und entwickeln!**Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/5770](#)*Fortsetzung der Beratung* ..... 31

**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. Helmut Dammann-Tamke (CDU)
6. Abg. Karsten Heineking (CDU)
7. Abg. Bernd-Carsten Hiebing (CDU)
8. Abg. Thiemo Röhler (CDU)
9. Abg. Oliver Schatta (CDU)
10. Abg. Kai Seefried (CDU)
11. Abg. Meta Janssen-Kucz (GRÜNE)
12. Abg. Hillgriet Eilers (FDP)

mit beratener Stimme:

13. Abg. Jochen Beekhuis (fraktionslos)

Von der Landesregierung:

Staatssekretär Dr. Lindner (MW).

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrat Biela.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

**Sitzungsdauer:** 10.35 Uhr bis 12.32 Uhr.



**Außerhalb der Tagesordnung:***Billigung von Niederschriften*

Der **Unterausschuss** billigte die Niederschriften über die 14. bis 17. Sitzung (Informationsreise nach Norwegen und Schweden) und die 22. Sitzung.

Er vereinbarte, die Besprechung der Informationsreise in einer der nächsten Sitzungen durchzuführen.

\*

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) teilte mit, dass das Mitglied der AfD-Fraktion aufgrund einer Fraktionssitzung an der heutigen Ausschusssitzung nicht teilnehmen könne.

\*

Der **Unterausschuss** beschloss, im Mai 2021 im Rahmen einer Delegationsreise die Internationale Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management „transport logistic“ in München zu besuchen. Reisettermin, personelle Besetzung und organisatorische Einzelheiten der Delegationsreise sollen in einer der nächsten Ausschusssitzungen geklärt werden.

\*\*\*



Tagesordnungspunkt 1:

**Unterrichtung durch Herrn Staatssekretär Dr. Lindner zu dem Gespräch mit Vertretern der Meyer Werft, Papenburg, am 11. September 2020**

**Unterrichtung**

Sts **Dr. Lindner** (MW): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Verehrte Abgeordnete! Ihrem Wunsch nach einer Unterrichtung zum zweiten Runden Tisch zur Zukunft des Kreuzfahrtschiffbaus in Niedersachsen kommen wir sehr gerne nach.

Ich teile das Schicksal des Herrn Vorsitzenden, dass es auch mir - allerdings aus terminlichen Gründen - nicht vergönnt war, an dem Runden Tisch teilzunehmen. Aber meine Kollegin Frau Irmer, die hier zu meiner Linken sitzt, war dabei und steht Ihnen für konkrete Nachfragen, die ich ggf. nicht beantworten kann, gerne zur Verfügung.

Das Gespräch mit Vertretern der Geschäftsführung und des Betriebsrates der Meyer Werft, der IG Metall sowie Vertretern aus der Politik von EU, Bund, Land und kommunaler Ebene hat am 11. September 2020 in Papenburg stattgefunden. Die verbindende Klammer aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer war das Bestreben, den Standort und möglichst viele Arbeitsplätze dort dauerhaft zu sichern.

Vor dem Veranstaltungsort hatte eine Demonstration mit rund 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Meyer Werft stattgefunden. Daran ist erkennbar, wie nachvollziehbar groß dort die Sorgen sind und dass die Beschäftigten der Werft ein hohes Interesse an der Zukunftsperspektive vor allem ihrer Arbeitsplätze und an dem Werftstandort Papenburg haben.

Nach der Begrüßung und Einführung durch Herrn Minister Dr. Althusmann hat die Geschäftsführung der Meyer Werft aus ihrer Sicht im Einzelnen über die aktuelle Lage der Werft berichtet.

Es wird Sie nicht wundern, dass die Geschäftsführung die Lage weiterhin als sehr ernst bewertet. Rund 14 000 Menschen in der Region leben von der Werft. Die Auswirkungen für die Betroffenen sind derzeit noch nicht absehbar.

Nach Darstellung der Geschäftsführung gibt es mittlerweile eine Voreinigung für eine Streckung des Auftragsbuches. Wenn die Streckung in der verabredeten Form umgesetzt würde, müsste die Produktion um etwa 40 % heruntergefahren werden. Die Geschäftsführung hat noch keine konkreten Angaben dazu gemacht, welche Auswirkungen dies im Einzelnen hätte. Sie werden sich aber vorstellen können, dass das Herunterfahren der Produktion um diesen Prozentsatz nicht ohne Auswirkung bleiben kann.

Die Geschäftsführung hat die Summe, die ihrer Auffassung nach in den nächsten fünf Jahren eingespart werden muss, auf rund 1,3 Milliarden Euro beziffert. Informationen, wie sich diese Summe im Einzelnen zusammensetzt, hat die Geschäftsführung allerdings nicht gegeben; deshalb können wir sie bisher noch nicht im Einzelnen bewerten.

Die Geschäftsführung hat in dem Zusammenhang ferner angemerkt, dass aus Sicht und nach der Berechnung der Geschäftsführung der Meyer Werft durch den geografischen Standortnachteil pro Kreuzfahrtschiff Mehrkosten in Höhe von rund 20 Millionen Euro anfallen würden.

Im weiteren Verlauf des Runden Tisches war dann der Bericht der Arbeitnehmervertretung - IG Metall und Betriebsrat - an der Reihe. Die Arbeitnehmervertretung hat darauf hingewiesen, dass sie in einem engen Austausch mit der Geschäftsführung steht und mit ihr gemeinsam an der Überwindung der schwierigen Situation arbeitet. Wir begrüßen das. Die Arbeitnehmervertretung hat darauf hingewiesen, dass dies schon in der Vergangenheit bei der einen oder anderen aufgetretenen Schwierigkeit gut funktioniert habe.

Die Arbeitnehmervertretung hat aufgrund vieler offener Fragen noch sehr großen Gesprächsbedarf mit der Geschäftsführung. Sehr positiv ist, dass sowohl Geschäftsführung als auch Arbeitnehmervertretung grundsätzlich ihre weitere Gesprächsbereitschaft erklärt haben.

Wichtigster Punkt für die Arbeitnehmervertretung ist, dass alles getan wird, um betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden.

Herr Minister Dr. Althusmann hat deutlich gemacht, dass es im weiteren Verlauf zielorientierte Gespräche zwischen der Geschäftsführung und der Arbeitnehmervertretung geben müsse und dass hierfür beide Parteien aufeinander zugehen

müssten und dass dazu jeder seinen Teil beitragen müsse.

Im Anschluss hat der Minister die Maßnahmen vorgestellt, bei denen die Meyer Werft ggf. unterstützt werden kann. Diese Maßnahmen sind in engem Austausch zusammen mit der Meyer Werft identifiziert worden.

Sie wissen, dass die Belange der Meyer Werft die Zuständigkeiten mehrerer Ressorts betreffen; zum einen die des Wirtschaftsministeriums, aber auch die des Umweltministeriums und die des Innenministeriums. Hierzu werde ich nun vortragen.

Im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung ressortiert erstens das Thema „Innovationsförderung im Schiffbau“. Dieses erfolgt im Rahmen der Bundesrichtlinie zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau“ und sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“.

Der Bund hat gegenüber dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung signalisiert, dass die derzeit vorliegenden und bewilligungsreifen Projekte der Meyer Werft noch in diesem Jahr positiv beschieden würden.

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung wird die hierzu notwendigen Kofinanzierungsmittel zur Verfügung stellen. Insgesamt summiert sich die Landesförderung auf rund 7 Millionen Euro; das ist eine recht stattliche Summe.

Im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung ressortiert zweitens die Förderung von Baggerarbeiten im kommunalen Hafen Papenburg. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung bietet mit der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Infrastrukturmaßnahmen und Ausbaggerungen in See- und Binnenhäfen die Möglichkeit, u. a. Ausbaggerarbeiten in kommunalen Häfen und somit auch im Hafen Papenburg zu fördern. Auch andere Häfen sind dem Grunde nach förderfähig. Papenburg aber steht in diesem Zusammenhang natürlich zunächst im Vordergrund. Für das Sonderprogramm Häfen als Grundlage für die Richtlinie sind insgesamt 20 Millionen Euro hinterlegt.

Um die Baggerarbeiten im kommunalen Hafen Papenburg fördern zu können, bedarf es eines beihilferechtskonformen Antrags der Stadt Papenburg. Wir stehen seit etlichen Wochen und

Monaten auf allen Ebenen in einem engen und regelmäßigen Austausch mit der Stadt Papenburg. Auf der Arbeitsebene hat unser Abteilungsleiter 3 in Papenburg ein Gespräch mit dem Ersten Stadtrat geführt. Ich habe mehrfach mit dem Bürgermeister telefoniert. Wir haben verschiedene Hinweise gegeben. Ein wichtiger Aspekt ist, dass die Förderung beihilferechtskonform sein muss. In dieser Hinsicht muss der Antrag sehr genau geprüft werden. Wir warten jetzt auf den konkreten Antrag.

Wir haben den Fördertopf, der mit 20 Millionen Euro gefüllt ist. Die konkrete Förderhöhe wird vom konkreten Antrag abhängen. Dem Grunde nach aber ist eine Förderung in bis zu zweistelliger Millionenhöhe denkbar. Wir warten auf den Antrag. Wenn der Antrag vorliegt, können wir Ihnen konkrete Informationen geben.

Eine weitere Förderungsmöglichkeit, die im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung ressortiert, ist die Förderrichtlinie Digital.Hub.Niedersachsen. Sie bietet die Möglichkeit, sogenannte Digital Hubs zu fördern, um digitale Innovationen in Niedersachsen sowie die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft zu stärken und um regionsspezifische Herausforderungen zu meistern. Für die Inanspruchnahme dieser Förderung müsste die Meyer Werft mit weiteren Partnern einen konkreten Antrag stellen. Dem Grunde nach besteht hiernach ein großes Interesse. Die mögliche Förderung könnte sich auf bis zu 500 000 Euro belaufen.

Beim Thema Hafengebühren steht das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung in einem engen und ständigen Austausch mit der Meyer Werft, um, falls notwendig, geeignete Liegeplätze in Niedersachsen zu vermitteln. Sobald uns eine konkrete Anfrage vorliegt, werden wir selbstverständlich gerne prüfen, wie wir die Werft bei diesem Thema unterstützen können. Auch das ist ein Punkt, der selbstverständlich rechtskonform bzw. beihilferechtskonform erfolgen muss. Verschiedene Wege sind denkbar. Wir warten auch hier die konkrete Anfrage ab.

Neben den Maßnahmen, die in den Aufgabenbereich des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung fallen, sind auch Maßnahmen aus dem Zuständigkeitsbereich anderer Ressorts identifiziert worden.



Dazu zählen die Themen Stromleitung und Sperrwerksgebühren, die beim Umweltministerium ressortieren, sowie das Thema Feuerwehr, das in die Zuständigkeit des Innenministeriums fällt.

Minister Dr. Althusmann hatte sich an beide Ministerkollegen gewandt mit der Bitte um Unterstützung. Ich habe Gespräche mit den zuständigen Staatssekretären geführt. Außerdem steht unsere Arbeitsebene hierüber in engem Austausch. Das Innenministerium war bei dem Gespräch mit dem Brandschützer auch vertreten.

Alle genannten Maßnahmen werden geprüft. Die Prüfung ist noch nicht im Einzelnen abgeschlossen. Es gibt aber Signale, dass sich insbesondere das Thema Feuerwehr auf einem guten Weg befindet.

Die EEG-Umlage und Lotskosten sind Themen, die sich in der Zuständigkeit des Bundes befinden. Der Minister hat sich gemeinsam mit anderen Ländern für eine Senkung der EEG-Umlage zur Entlastung eingesetzt. Die Wirtschaftsministerkonferenz hat einen entsprechenden Beschluss gefasst, der die Forderung nach einer Senkung der EEG-Umlage enthält. Diese Position wird das Wirtschaftsministerium im Rahmen der nächsten Novellierung des EEG im Bundesratsverfahren aufgreifen und gegenüber der Bundesregierung vertreten.

Bezüglich des Themas Lotskosten hat meine Fachabteilung Kontakt zum Präsidenten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt aufgenommen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mir mittlerweile mitgeteilt, dass es in einem vereinfachten Verfahren möglich ist, eine Stundung der Lotsabgaben bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zu beantragen. Dementsprechend hat Minister Dr. Althusmann die Meyer Werft gebeten, einen entsprechenden Antrag zu stellen.

Im Anschluss an die Vorstellung der Maßnahmen hatten die übrigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, sich in das Gespräch einzubringen. Vonseiten der Geschäftsführung der Meyer Werft wurde angemerkt, dass mögliche Entlastungen dauerhaft benötigt würden und nicht nur für einen vorübergehenden Zeitraum.

Zusammenfassend bestand zwischen Betriebsrat und Geschäftsführung Einigkeit darüber, dass jetzt ergebnisorientierte Gespräche folgen müs-

sen. Es wurde vorgeschlagen, diese Gespräche zwischen den beiden betroffenen Akteuren in kleiner Runde zu beginnen.

Die Ergebnisse könnten möglicherweise in einen neuen Standortsicherungsvertrag einfließen; das ist die Zukunftsperspektive. Wir müssen abwarten, wie sich die weiteren Gespräche entwickeln.

Das Land Niedersachsen ist jetzt in Vorleistung getreten - insbesondere das Wirtschaftsministerium hat die erwähnten konkreten Maßnahmen geklärt; die anderen Dinge, die das Land betreffen, sind in Kürze ebenfalls geklärt -, jetzt müssen die anderen Beteiligten ihre Hausaufgaben machen und ihre Beiträge erbringen.

Wir stehen Ihnen jetzt sehr gerne für Fragen zur Verfügung.

### Aussprache

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Wir haben einen sehr guten Einblick in die Inhalte und den Verlauf der Gespräche des Runden Tisches bekommen. Ich entnehme Ihren Ausführungen, dass eine weitere Runde bisher nicht festgelegt und vielleicht sogar gar nicht mehr notwendig ist.

Sts **Dr. Lindner** (MW): Nach meinem Wissensstand wurde noch kein weiterer konkreter Termin für einen Runden Tisch vereinbart. - Frau Imer bestätigt diese Aussage. Ich habe gerade gesagt, möglicherweise ist die Perspektive ein weiterer Standortsicherungsvertrag. Dieser wäre sicherlich eine sinnvolle Maßnahme. Aber erst einmal müssen wir die weiteren Gespräche abwarten. Insofern können wir vonseiten der Landesregierung unter Beteiligung der Abgeordneten zum Bedarf nach weiteren Gesprächen derzeit noch nichts Verbindliches sagen.

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU): Ich begrüße es, dass wir heute im Häfenausschuss die Debatte über das Gespräch mit Vertretern der Meyer Werft führen. Es ist unbestritten, dass zu dem Arbeitsbereich „Häfen und Schifffahrt“ auch der Werftbereich gehört.

Wir haben in Deutschland seit Jahrzehnten einen Abbau von Werftarbeitsplätzen zu verzeichnen. Allerdings gibt es insoweit Unterschiede, als die Meyer Werft in der Vergangenheit im Spezialschiffbau sehr erfolgreich unterwegs gewesen ist. Die Debatte, ob Papenburg der richtige Standort

für die Werft ist, wurde schon vor 30 Jahren geführt. Danach aber wurden so viele Investitionen in den Standort Papenburg getätigt, dass diese Situation mit allen den Nachteilen für die Ökologie der Ems durch lange Schiffsüberführungen, die ein rund 40 km von der offenen See entfernter Standort mit sich bringt, einfach so hingenommen werden muss.

Ich finde es unter diesen Gesichtspunkten ausdrücklich richtig, dass der Ernst der Lage erkannt worden ist - es ist ganz sicher Aufgabe der Meyer Werft, die Lage zu beschreiben - und die Landesregierung an diesem Runden Tisch Maßnahmen vorgeschlagen hat, die der Werft helfen können, diesen Standortnachteil auszugleichen. Die Koalitionsfraktionen begrüßen diese seitens der Landesregierung vorgeschlagenen Maßnahmen. Andere Werftstandorte liegen dort am Meer, wo die für Schiffe dieser Dimension erforderlichen Wassertiefen gegeben sind. Die zu geringe Wassertiefe ist bekanntlich eines der Kernprobleme der Meyer Werft.

Meines Erachtens sind viele der Maßnahmen, die Herr Staatssekretär Dr. Lindner vorgeschlagen hat, geeignet, dem Standort und damit der Meyer Werft zu helfen. Viele der Maßnahmen sind in einer Notlage, in der sich die Werft zweifellos befindet, angemessen. Ich gehe davon aus, dass sie von uns allen begrüßt werden. Wir nehmen diese Aktivitäten nicht sozusagen als selbstverständlich hin, sondern halten sie für eine gute Unterstützung durch das Land in einer ernststen Situation.

Es werden jetzt weitere Gespräche erforderlich sein. Ob die Sprecher Matthias Arends und ich an diesen Gesprächen teilnehmen, ist nicht entscheidend. Wichtig ist, dass die Gespräche erfolgreich sind. Es müssen sich alle Akteure aufeinander zubewegen. Die Maßnahmen des Landes dienen dazu, den Standortnachteil der Meyer Werft auszugleichen.

Die schwierigeren Gespräche mussten sicherlich für die Auftragsstreckung geführt werden. Dass die Streckung der Aufträge gelungen ist, ist ein Teilerfolg, den die Meyer Werft für sich verbuchen kann. Wenn die Streckung der Aufträge nicht gelungen wäre, wäre die Situation aber auch wohl fast nicht mehr händelbar gewesen.

Ich hoffe, dass sich Geschäftsführung und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den weiteren Gesprächsrunden so aufeinander zubewegen, dass der Schaden für die Mitarbeiterinnen und Mitar-

beiter durch Arbeitsplatzabbau möglichst gering gehalten werden kann. Dieses Unterfangen wird schwierig sein. Seitens des Landes und hier und da auch seitens des Bundes ist nach meinem Eindruck alles getan worden, was getan werden konnte. Ich hoffe, dass es der Meyer Werft mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und dem Betriebsrat gelingt, nach Lösungen zu suchen, dass möglichst viele Arbeitsplätze erhalten bleiben.

Die Lagebeschreibung der letzten Tage lässt uns alle im Moment mehr in großer Sorge zurück als dass ich glaube, dass es gelingt, die geplanten Maßnahmen ohne Einschnitte umzusetzen. Wir alle werden nicht leichtfertig sagen, dass die Umsetzung der Maßnahmen ohne den Abbau von Arbeitsplätzen nicht gelingen wird. Meines Erachtens aber wird die Streckung der Abarbeitung der Aufträge einen Arbeitsplatzabbau erfordern. Die Meyer Werft wird hoffentlich zu Lösungen gelangen, dass der Schaden für alle Beteiligten in einem solchen Rahmen ist, dass noch Aussicht auf eine Zukunft bestehen bleibt. Ansonsten hat die Werft am Standort Papenburg keine Zukunft.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Es ist schon angeklungen, dass es wenig Verständnis dafür gegeben hat, dass die hafenpolitischen Sprecher am Runden Tisch nicht beteiligt worden sind, obwohl wir schon in einer der vorhergehenden Sitzungen darauf hingewiesen haben.

Allerdings ist es im Hinblick auf die Bedeutung der Beschäftigungssituation in der Region und die Wertschöpfung in der Region wichtiger, dass vor Ort konstruktive Gespräche geführt werden. Hierauf müssen wir unser Augenmerk legen.

Insofern bin ich froh, wenn jetzt über einen Standortsicherungsvertrag gesprochen wird. Ein Standortsicherungsvertrag muss für die Belegschaft, aber auch für die Geschäftsführung das Maß der Dinge sein, um die Arbeit in Papenburg zu halten.

Es ist sehr gut, dass die Streckung der Aufträge gelungen ist. Allerdings ist die Streckung der Aufträge Fluch und Segen zugleich. Einerseits kommen dadurch die Kunden nicht in die Zwangslage, Schiffe zu stornieren, und erhält die Geschäftsführung der Meyer Werft einen längeren Planungshorizont. Andererseits müssen durch diese mit den Kunden getroffenen Vereinbarungen eigene Arbeiten zeitlich gestreckt werden,

wodurch es bei der Meyer Werft zu Personalüberhängen kommen kann.

Belegschaft/Belegschaftsvertreter und Geschäftsführung müssen gemeinsam über die Situation sprechen und Einvernehmen herstellen, wie die erwogenen Maßnahmen ohne direkten Arbeitsplatzabbau umgesetzt werden können. Die Geschäftsführung und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren in den vergangenen Jahrzehnten immer so innovativ, dass ich fest davon überzeugt bin, dass sie auch diese Situation meistern werden.

Die Meyer Werft hat die Perspektive, dass durch die Streckung der bestehenden Aufträge noch für eine geraume Zeit Arbeit vorhanden ist. Die Werft steht aber auch vor dem Problem, dass derzeit keine neuen Aufträge generiert werden können. Wir sollten unser Augenmerk deshalb dem Zeitraum widmen, in dem bei der Werft aufgrund fehlender neuer Aufträge nicht genug Arbeit vorhanden sein wird. Die Werft sollte diese Schwächephase daher nutzen, um für die Akquise neuer Aufträge ab 2022 und 2023, 2024 ff. wettbewerbsfähiger zu werden.

Ich bin froh, dass der Runde Tisch stattgefunden hat und auf Arbeitnehmer- und auf Arbeitgeberseite Gesprächsbereitschaft bestanden hat - denn wir haben diesbezüglich bei uns in der Region und bei anderen Unternehmen auch schon andere Erfahrungen gemacht -, und bin davon überzeugt, dass konstruktive Lösungen gefunden werden können, die für beide Seiten wertschöpfend sein werden und der Region Sicherheit geben werden.

Ich freue mich darüber, dass wir schon die eine oder andere Infrastrukturmaßnahme in Aussicht stellen konnten, die zur Nachhaltigkeit am Standort Papenburg beitragen kann, und bin gespannt auf die weitere Entwicklung.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP): Herr Dr. Lindner hat mit Unterstützung von Frau Irmer über Inhalte, Verlauf und Ergebnis der Gespräche am Runden Tisch berichtet.

Ich möchte noch etwas zur Atmosphäre sagen, in der diese Gespräche geführt wurden. Die Gespräche wurden, nachdem Herr Meyer gleich zu Anfang gesagt hatte, dass es um den Fortbestand der gesamten Werft ginge, in sehr großer Ernsthaftigkeit und Ruhe geführt, was ich als sehr positiv empfunden habe. Herr Meyer hat insofern

keinen Hehl daraus gemacht, wie schwierig die Situation ist. Während Herr Meyer vor rund 1,5 Monaten noch davon gesprochen hat, dass er bei einem Konsolidierungsbeitrag von etwa 1 Milliarde Euro Zukunftsperspektiven sähe, sagte er diesmal, dass 1,3 Milliarden Euro schon erforderlich seien und dass der Weg in die Zukunft außerordentlich schwierig sei. Herr Meyer hat wirklich sehr offen gesprochen.

Diese offenen Worte bewogen den Betriebsrat natürlich dazu, seine Beunruhigung deutlich zum Ausdruck zu bringen. Nach meinem Eindruck ist schon klar, dass ein großer Personalabbau stattfinden wird. Wir dürfen keine Augenwischerei betreiben. Der Personalabbau wird kommen. Das wird im Hinblick darauf, dass 14 000 Menschen in Zulieferbetrieben mit der Meyer Werft zusammenhängen und um ihren Arbeitsplatz fürchten müssen, ein sehr schmerzhafter Einschnitt nicht nur für Papenburg, sondern für die Region insgesamt sein.

Es ist gut, dass der Minister das Punkte-Programm vorgelegt hat. An dem Punkte-Programm wurde deutlich, dass gut vorgearbeitet worden ist. Es war auch gut, dass der Vertreter des Innenministeriums an den Gesprächen beteiligt war und zu den feuerwehrtechnischen und brandschutzrechtlichen Fragen etwas sagen konnte.

Die Landesregierung gab zunächst einen Überblick über die einzelnen Maßnahmen. Wie sich deren Umsetzung im Einzelnen gestaltet, wird abzuwarten sein. Es ist gut, dass die Ziele, die sich das Wirtschaftsministerium gesteckt hat - sei es der Innovationsfonds, sei es der Digital Hub -, gut nachvollziehbar sind. Das alles sind gute Maßnahmen.

Diskussionsbedarf wird sich vielleicht noch hinsichtlich des Sonderprogrammes ergeben, weil wir die Frage beantworten müssen, wie das, was sich andere Häfen erhofft hatten, kompensiert werden kann.

Wir haben bedauert, dass das Umweltministerium nicht vertreten war; denn einige Maßnahmen, wie etwa die Stromleitung oder die Sperrwerkskosten, betreffen auch dessen Zuständigkeit. Ich möchte gerne wissen, ob diesbezüglich in der Zwischenzeit Fortschritte erzielt werden konnten und die Planungen, die der Minister hierzu verkündet hat, auch umgesetzt werden können.

Es wird zu klären sein, ob die Stundung der Lotsabgaben umsetzbar ist und inwieweit dadurch unter Umständen Wettbewerbsnachteile für andere Betriebe entstehen.

Die geplanten Entlastungen betreffend die EEG-Umlage sind mit einem großen Fragezeichen zu versehen. Es ist völlig klar, wohin wir in dieser Angelegenheit tendieren: Wir wünschen uns natürlich, dass eine entsprechende Änderung auf den Weg kommt. Aber auch diese Planung ist zunächst sehr vage.

Die Maßnahmen, die zuerst genannt worden sind, sind handfest und können umgesetzt werden. Meines Erachtens sind sie ein guter und wichtiger Schritt, um zu zeigen, dass das Land alles daran setzt, was möglich ist, um der Meyer Werft und der Region zu helfen.

Ich habe noch eine Frage zu der beabsichtigten Änderung des Standortsicherungsvertrages. Es bestehen Verträge - drei Verträge -, die noch gültig sind, die allerdings nun nicht eingehalten werden können: Welche Bedeutung hätte denn ein neuer Standortsicherungsvertrag, wenn darin beispielsweise die Anzahl der Beschäftigten, die schon Gegenstand des bestehenden Vertrages ist, etc. neu fixiert würde? Hätte dann der alte Standortsicherungsvertrag keine Gültigkeit mehr?

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Herr Dr. Lindner, Sie haben die Punkte so vorgetragen, wie es Minister Dr. Althusmann getan hat. Ich verspürte bei dem Runden Tisch eine unglaubliche Anspannung. Die Arbeitnehmervertreter haben sehr deutlich gemacht, dass es seit Mai dieses Jahres bis zu dem zweiten Runden Tisch keine Gespräche zwischen der Betriebsleitung der Meyer Werft, dem Betriebsrat und der Gewerkschaft gegeben hat. Diese Aussage stand im Raum und war für den Gesprächsverlauf nicht unbedingt förderlich.

Es wird die Mitglieder der Koalitionsfraktionen wundern, dass ich dies so deutlich sage: Ich fand die Moderation von Herrn Minister Dr. Althusmann gut, weil er Klartext gesprochen hat und weil er sehr deutlich die Erwartung zum Ausdruck gebracht hat, dass die Meyer Werft doch bitte ihre Zahlen und Fakten auf den Tisch legen möge und dass die bis dahin bestehende recht intransparente Situation nicht weiter fortbestehen könne. Ich habe dem Minister nach dem Gespräch gesagt, dass ich diese klaren Worte gutgefunden habe.

Aus den für das Gespräch vorgesehenen 1,5 bis 2 Stunden sind am Ende 3 Stunden geworden, weil es zunächst galt, auszuloten, wie Lösungen erarbeitet werden können. Eine Option war die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zwischen Gewerkschaft und Betriebsleitung bzw. Geschäftsführung, in der vertraulich gearbeitet werden kann. An dieser Stelle wurde deutlich, dass noch sehr viel Spannung im Raum ist, sodass ich annehme, dass die weiteren Gespräche zwischen Gewerkschaft und Betriebsleitung ein ziemlicher Kraftakt sein werden.

Es ist deutlich geworden, dass das Wirtschaftsministerium seinen Teil der Hausaufgaben - ich benutze diesen Begriff, weil wir die jeweiligen Arbeitsaufträge auch beim ersten Runden Tisch so genannt haben - mit der Innovationsförderung, aber auch mit der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Infrastrukturmaßnahmen und Ausbaggerungen in See- und Binnenhäfen auf den Weg gebracht hat. Jetzt liegt der Ball bei der Stadt Papenburg, dass sie die beantragte Förderung beihilferechtskonform hinbekommt. Das Volumen wird letztlich von den Angaben der Antragstellerin abhängen.

Aus meiner Sicht steht die Frage im Raum, wie wir einen gleichberechtigten Zugang zu den Fördermitteln aus dem Sonderprogramm für alle See- und Binnenhäfen erreichen. Ihre Aussage, dass ein zweistelliger Millionenbetrag möglich sei, hat mich insoweit etwas erstaunt, als dann für die anderen Seehäfen nur noch Peanuts übrig bleiben und angesichts der Summen, die allein für Baggerungen in dem kleinen kommunalen Hafen meines Heimatortes benötigt werden, mit solchen Arbeiten erst gar nicht braucht begonnen zu werden.

Es hat mich sehr erstaunt, dass die Hausaufgaben seitens des Umweltministeriums - die Prüfung der Hochleitungstrasse -, obwohl schon mehrmals angekündigt, immer noch nicht abgeschlossen ist und es keine klare Ansage gibt, obwohl vor Ort immer wieder gesagt wird, dass eine Lösung schon irgendwie gelingen werde. Es freut mich, dass Sie, Herr Dr. Lindner, in Gesprächen sind, aber noch mehr würde ich mich darüber freuen, wenn Sie ein Zeitfenster mit einem Zielzeitpunkt hätten, bis zu dem die Prüfung abgeschlossen wäre und ein konkreter Vorschlag unterbreitet werden könnte. Wie lange dauert es noch, bis ein konkreter Vorschlag unterbreitet werden könnte?

Ich habe das Thema Sperrwerksgebühr sehr intensiv begleitet, habe diverse Kontakte mit der EU-Kommission und weiß daher, dass es schwierig werden wird, die Vorschläge betreffend die Sperrwerksgebühren umzusetzen, weil es sich dabei ziemlich eindeutig um eine Wettbewerbsverzerrung handelt.

Vor dem Hintergrund, dass es in der jungen Vergangenheit einige Brände auf Schiffen in Fertigung gegeben hat, war ich erstaunt über die Äußerung des Vertreters des Innenministeriums zu den Brandschutzmaßnahmen. Ich bitte darum, dass sehr genau geprüft wird, welche Auflagen für den Brandschutz nötig sind und auf welche Auflagen für den Brandschutz vorübergehend verzichtet werden kann. Brandschutz ist auch Arbeitnehmerschutz und ist aus diesem Grunde absolut vorrangig zu beachten!

Sie haben das Thema Streckung der Aufträge angesprochen. Auch ich finde es positiv, dass es gelungen ist, die Aufträge zu strecken. Fakt ist, dass Meyer bis 2024 acht Kreuzfahrtschiffe fertigen will. Mir erschließt sich immer noch nicht, dass das am Ende bedeutet, dass Meyer 40 % seiner Arbeitskapazitäten reduzieren muss.

Außerdem erschließt sich mir die Genehmigung von Sonntagsarbeit bis Jahresanfang 2021 nicht, wenn zeitgleich Kurzarbeit für die Stammbesatzung gefahren wird. Meinen Informationen zufolge war die Sonntagsarbeit sogar noch für einen viel längeren Zeitraum geplant. Ich verstehe nicht, wieso es Gewerbeaufsichtsamtern möglich ist, dann, wenn Kurzarbeit beantragt wird und genehmigt ist, insbesondere für Werkvertragsarbeiter Sonntagsarbeit zu genehmigen. Wenn das Ziel sein soll, die Stammbesatzung zu halten, wird dieses Ziel durch eine solche Aktion konterkariert, weil durch die Bewilligung von Sonntagsarbeit für Werkvertragsarbeiter letztendlich einem Teil der Stammbesatzung Arbeit entzogen wird. Ich sehe in diesen Maßnahmen einen Widerspruch und weiß von anderen Betrieben, wie hart die Kriterien sind, die ein Unternehmen erfüllen muss, wenn es mit Aussicht auf Erfolg Kurzarbeit beantragen will.

Die neuerliche Lagebeschreibung per Video aus der Geschäftsführung von Herrn Jan Meyer, die Herr Hiebing angesprochen hat, hat mich sehr erstaunt. Ich halte sie im Hinblick auf die Gespräche, die mit dem Betriebsrat zu führen sind, zurzeit für kontraproduktiv, weil sie enorme Ängste

schürt. Ängste aber sind für ein positives Gesprächsergebnis nicht förderlich.

Dazu, ob Meyer eine Perspektive für sich sieht, und zu dem Erfordernis, die Unternehmensstrategie an die Herausforderungen des Marktes anzupassen, wurde nichts gesagt. Ich finde das sehr bedauerlich und meine, dass Meyer auch prüfen sollte, ob es neben dem Kreuzfahrtschiffbau auch ein anderes Marktsegment geben kann, und dass nicht so lange am Kreuzfahrtschiffbau festhalten sollte, bis das Unternehmen irgendwann untergeht.

Hat Meyer alle Kriterien für den Tilgungsaufschub der Exportkredite durch die KfW erfüllt? Hierbei handelt es sich um hohe Millionenbeträge. Bitte nennen Sie die Summen, um die es dabei geht.

Sts **Dr. Lindner** (MW): Vielen Dank für Ihre Beiträge und Ihre Fragen, die ich gerne gemeinsam mit Frau Irmer bestmöglich beantworten möchte.

Sie haben recht - darin sind wir uns einig -, dass die Lage extrem ernst ist und dass wir deshalb gut beraten sind, alle an einem Strang zu ziehen. Ich finde es sehr positiv, dass das aus Ihren Beiträgen deutlich wird und dass auch Geschäftsführung, Gewerkschaft und Betriebsrat entsprechende Signale ausgesendet haben. Dieses Ziel eint uns alle.

Ich habe schon darauf hingewiesen, dass mit Hochdruck auf allen politischen Ebenen und allen Arbeitsebenen des Ministeriums daran gearbeitet wird, die Dinge, die im Wirtschaftsministerium geklärt werden können, weitgehend zu klären. Ich habe Ihnen das Ergebnis dieser Bemühungen dargestellt. Es freut mich, dass sie das Ergebnis begrüßen.

In dem Zusammenhang haben Sie, Frau Jansen-Kucz, hinsichtlich der Ausbaggerungskosten die berechnete Frage nach dem gleichberechtigten Zugang zu den Fördermitteln gestellt. Es gibt zwei Förderprogramme. Ein Förderprogramm betrifft die GRW-Gebietshäfen und ein weiteres Förderprogramm betrifft die sonstigen Häfen; einschlägig hierfür ist die erwähnte neue Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Infrastrukturmaßnahmen und Ausbaggerungen in See- und Binnenhäfen. Mein Wissenstand ist, dass die erwähnte neue Richtlinie, die insgesamt mit 20 Millionen Euro dotiert ist, dem Grunde nach für Papenburg, Elsfleth und Nordenham zur Verfügung steht. Für Elsfleth und

Nordenham liegen uns meines Wissens noch keine Anträge vor; Nordenham hat sich bei uns gemeldet, es liegt aber noch kein Antrag vor. Ich hatte gesagt, dass es denkbar sei, dass eine Förderung bis zu einem zweistelligen Millionenbetrag infrage komme; ein zweistelliger Millionenbetrag beginnt bekanntlich bei 10 Millionen Euro. Die genaue Summe hängt aber in der Tat vom konkreten Antragsinhalt ab; die Förderung kann daher höher oder geringer sein. Dem Grunde nach aber ist die genannte Richtlinie den drei genannten Häfen zugänglich. Ich gehe davon aus, dass davon nicht nur Papenburg profitieren kann. Einzelne Maßnahmen in anderen GRW-Gebiet-Häfen sind schon in der Vergangenheit in einzelnen Fällen gefördert worden. Insofern stehen sich diese Häfen nicht schlechter, sondern wurden sogar früher gefördert. Wir haben jetzt mit dieser neuen Richtlinie nachgelegt für die anderen Häfen, die vorher nicht profitieren konnten, was in der Vergangenheit ja zuweilen kritisch gesehen wurde.

Frau Eilers und Frau Janssen-Kucz, Sie haben beide nach dem Sachstand im MU gefragt. Ich hatte berichtet, dass sich unser Minister an den Umweltminister gewandt hat. Ich hatte mit dem Kollegen Doods gesprochen. Auf Arbeitsebene wurde auch gesprochen. Ich weiß nicht, warum das MU dann keinen Vertreter geschickt hat. Wir hatten ausdrücklich zu dem Gespräch eingeladen und den Minister auch ausdrücklich gebeten, eine geeignete Vertreterin bzw. einen geeigneten Vertreter zu entsenden. Das MI jedenfalls ist unserer Bitte auch nachgekommen, was ich begrüße. Ich werde Ihre Frage zum Anlass nehmen, mich an meinen Kollegen Doods zu wenden, weil ich Ihnen über das, was ich Ihnen vorhin berichtet habe, hinaus nichts Konkretes zum aktuellen Sachstand betreffend die Maßnahmen, die das MU angeht, sagen kann. Ich werde diesbezüglich aber noch einmal nachfassen. Wenn ich Wissenswertes erfahre, werde ich es Ihnen nachliefern.

Hinsichtlich des Themas Brandschutz haben Sie, Frau Janssen-Kucz, absolut recht. Brandschutz ist auch Arbeitnehmerschutz und daher wichtig. Ich bin sicher, dass die Kolleginnen und Kollegen im MI diesen Aspekt im Blick haben. Es werden Gespräche geführt. Der Vertreter des MI hat beim Runden Tisch zum Thema Brandschutz vorgetragen. Das ist keine ganz einfache Thematik. Ich habe das MI so verstanden, dass auf diesem Gebiet in vertretbarer Weise Entlastungen ermöglicht werden können.

Die Lotskosten liegen in der Zuständigkeit des Bundes. Ich habe Ihnen hierzu meinen gegenwärtigen Wissensstand mitgeteilt. Wir stehen mit der Generaldirektion hierüber im regelmäßigen Austausch. Sofern wir im Nachgang neue bzw. weitergehende Sachstände erfahren, werden wir Ihnen eine entsprechende Information nachliefern.

Sie haben recht, dass Zahlen, die die Meyer Werft genannt hat, angefangen von der Summe von 1,3 Milliarden Euro bis hin zu der Reduktion der Anzahl der Beschäftigten um 40 %, noch erläuterungsbedürftig sind. Das sind die Zahlen, die die Geschäftsführung genannt hat. Diese Zahlen sind auch für uns nicht 100-prozentig nachvollziehbar, weil die Details dazu auch uns fehlen. Dementsprechend können wir diese Aussagen der Meyer Werft auch nicht abschließend bewerten. Wir erhoffen uns von den weiteren Gesprächen zwischen Betriebsrat und Gewerkschaft auf der einen Seite und der Geschäftsleitung auf der anderen Seite eine weitere Klärung. Wir halten ja auch einen engen Draht zur Meyer Werft und bieten nach wie vor Assistenz und Unterstützung in allen Bereichen an, die hierfür dem Grunde nach infrage kommen.

Frau Eilers, Sie fragten nach der Bedeutung des Standortsicherungsvertrages. Der Standortsicherungsvertrag ist das Zukunftsszenario am Ende der weiteren Entwicklung. Meines Erachtens müssen jetzt vor allem erst einmal die Gespräche zwischen Geschäftsführung und Arbeitnehmervertretern abgewartet werden. Wir müssen abwarten, wie weit sich beide Parteien einigen und was von Land und Bund im Einzelnen an Unterstützung gewährt werden kann. Außerdem brauchen wir sicherlich mehr Klarheit über die genannten Zahlen. Dann wissen wir auch, wie es mit Blick auf eine vertragliche Regelung weitergehen kann. Das Ziel eint uns: Standortsicherung und möglichst viele Arbeitsplätze erhalten. Ich habe aber zu viele Fragezeichen, was das Zahlenwerk der Meyer Werft betrifft. Wenn wir hier mehr Licht ins Dunkel bekommen, können wir uns auch der Frage des konkreten Inhaltes des neuen Standortsicherungsvertrages nähern.

Frau Janssen-Kucz, Sie fragten danach, ob die Meyer Werft alle Kriterien für die Stundung der Tilgung der Kredite erfülle. Ich kann Ihnen hierzu keine Auskunft geben. Mir ist hierüber nichts bekannt. Ich hatte eben Frau Irmer gefragt, und sie kann Ihnen dazu auch nichts sagen. Ich weiß auch nicht, ob wir hierzu etwas in Erfahrung brin-

gen können, weil KfW-Kredite nun einmal Bundessache sind. Wir bieten Ihnen an, dass wir beim Bund nachfragen. Ich kann Ihnen aber nicht zusichern, dass wir von dort eine Antwort bekommen.

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU): Es gibt zwei Förderrichtlinien für Ausbaggerungen. Die landeseigenen Häfen und die Häfen in GRW-Gebieten konnten auf diese Richtlinie schon zugreifen. Für Nicht-GRW-Gebiete, also in Papenburg, Nordenham und Elsfleth, ist mit der neuen Förderrichtlinie jetzt Gleichberechtigung hergestellt worden. Ich kann nicht erkennen, dass insoweit irgendetwas falsch gelaufen ist. Mit der Herausgabe der neuen Förderrichtlinie wird nachgebessert, indem die genannten Häfen in die gleiche Lage versetzt werden.

Sofern ich die Lage der Meyer Werft eben etwas kritisch beschrieben oder als besorgniserregend bezeichnet habe, dann basieren diese Aussagen auf meiner persönlichen Einschätzung; dafür brauche ich nicht die Tageszeitung zu lesen. Das Problem ist, dass in der gegenwärtigen Pandemie kein Kunde ein Schiff aus diesem Segment bestellt. Wenn sich daran nichts ändert, hat die Werft ein riesiges Problem. Ich hoffe aber, dass sich die Gesamtlage stabilisiert und sich die Perspektiven der Kreuzfahrtindustrie wieder zum Positiven wenden.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Ich hatte die Thematik „Sonntagsarbeit und Kriterien für Kurzarbeit“ angesprochen. Hat sich das MW mit dieser Thematik auseinandergesetzt? Ich weiß, dass hierfür das Gewerbeaufsichtsamt zuständig ist. Können Sie uns sagen, ob es rechtlich zulässig ist, auf der einen Seite Kurzarbeit für die Stammbeslegschaft zu beantragen und auf der anderen Seite Sonntagsarbeit auch für Werkvertragsarbeiter anzuordnen? Es erschließt sich mir nicht, diese beiden Arbeitsformen parallel zu beantragen bzw. anzuordnen. Gegebenenfalls erkundigen Sie sich bitte bei zuständiger Stelle nach der rechtlichen Zulässigkeit.

Nach bisher 40 Millionen Euro zur Unterhaltung der Seehäfen sind jetzt nur noch 30 Millionen Euro vorgesehen. Das hat recht wenig mit Gleichberechtigung zu tun, weil schon die 40 Millionen Euro für Unterhaltungen in der Vergangenheit kaum ausgereicht haben.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Das diskutieren wir unter dem Tagesordnungspunkt 2.

Sts **Dr. Lindner** (MW): Herr Abgeordneter Hiebing, meine persönliche Meinung ist, dass der Meyer-Werft ein Impfstoff gegen das Covid-19-Virus am meisten helfen würde. Dann hätten wir die Perspektive. Das Beste, was der Meyer-Werft passieren kann, ist, dass wieder viele Menschen die Kreuzfahrtschiffe betreten und somit von den Reedereien wieder baufertige Schiffe abgenommen werden.

Frau Janssen-Kucz, zu den Kriterien der Kurzarbeit fehlen mir viele Detailinformationen seitens der Meyer Werft. Die sachliche Zuständigkeit für die Prüfung liegt beim MS. Mir liegen die notwendigen Informationen und Anträge nicht vor.

Die Zuführungen an NPorts werden gleich Gegenstand der Ausführungen zum Haushaltsplanentwurf 2021 sein.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Es gibt eine Personenidentität in den Ausschüssen, in diesem Fall im Sozialausschuss. Diese Personenidentität wird Frau Janssen-Kucz zu nutzen wissen.

Ich sehe keine weitere Wortmeldung und schließe somit mit einem Dank an Herrn Dr. Lindner und Frau Irmer die Aussprache zu der Unterrichtung durch die Landesregierung.

\*\*\*





Tagesordnungspunkt 2:

**Entwurf eines Gesetzes zur Feststellung des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2021 (Haushaltsgesetz 2021 - HG 2021 -)**

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 18/7175](#) neu

*erste Beratung: 83. Sitzung am 15.09.2020  
federführend: AfHuF;  
mitberatend: ständige Ausschüsse*

**Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2021**

**dazu: Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2020 - 2024**

Unterrichtung durch die Landesregierung - [Drs. 18/7330](#)

**Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung**

**Kapitel 0830 - Häfen- und Schifffahrtsverwaltung**

Die Sheets der computergestützten Lichtbildpräsentation zu Einzelplan 08 des Haushaltsplanentwurfs 2021 und zur Mittelfristigen Planung 2022 bis 2024 sind der Niederschrift als **Anlage 1** beigelegt.

**Einbringung**

Sts **Dr. Lindner** (MW): Verehrte Abgeordnete! Herzlichen Dank für die Gelegenheit, dass ich heute über die maritimen Arbeitsschwerpunkte des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung im Rahmen der Haushaltsberatungen unterrichten kann.

Ich werde begleitet von Herrn Jacob und unserem Haushälter Herrn Konze, damit wir Ihnen Ihre möglichen Nachfragen möglichst umfassend beantworten können.

Wir haben eine Powerpoint-Präsentation vorbereitet, die parallel dazu ablaufen wird. Wenn Sie im Nachgang Fragen haben, beantworten wir sie, wie gesagt, sehr gerne.

Beginnen möchte ich mit

**Kapitel 0801 - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung**

*Titel 676 10 - ESPO -*

In diesem Titel stehen 8 000 Euro zur Verfügung.

Niedersachsen ist zusammen mit den anderen norddeutschen Küstenländern Mitglied der European Sea Ports Organisation (ESPO). Die ESPO vertritt die Interessen und Ziele der europäischen Häfen gegenüber der EU-Kommission, sie pflegt regelmäßige Kontakte zu den EU-Gremien, sammelt Informationen zu allen hafenrelevanten Initiativen und nimmt damit frühzeitig Einfluss auf EU-Entscheidungsprozesse, was sehr bedeutsam ist.

Die ESPO hat im Laufe der Jahre immer mehr an Bedeutung gewonnen, da die EU-Kommission verstärkt Regelwerke zur Harmonisierung der Häfen und der Schifffahrt in Europa geschaffen hat und weiter schafft.

Über die ESPO kann Niedersachsen gemeinsam mit seinen Partnern unter den Küstenländern und dem Bund gegenüber der EU immer wieder erfolgreich seine hafenpolitischen Interessen vertreten, um das jeweils bestmögliche Ergebnis für die Häfen zu erreichen.

Die jährlichen Verwaltungsausgaben werden von den Mitgliedern getragen. Den auf Deutschland entfallenden Betrag teilen sich die fünf norddeutschen Länder zu gleichen Teilen.

In der MiPla veranschlagt ist der voraussichtlich auf das Land Niedersachsen entfallende jährliche Anteil an den Verwaltungsausgaben der ESPO.

Ich komme nun zu

**Kapitel 0802 - Allgemeine Bewilligungen im Bereich Wirtschaft**

*TGr. 88 - Förderung der Maritimen Wirtschaft,*

*Titel 883 88 - Zuweisungen an kommunale Bau-  
lastträger*

Neubau im Bestand, Seeschleuse Papenburg

Hier ist der Zuschuss für die Seeschleuse Papenburg in Höhe von insgesamt 8 Millionen Euro abgebildet. 2018 wurde der Zuschuss durch Zuwen-

dungsbescheid an die Stadt Papenburg wie folgt bewilligt: 2018: 0,4 Millionen Euro (Planungskosten), 2019: 1,6 Millionen Euro, 2020: 4 Millionen Euro und 2021: 2 Millionen Euro.

#### *Titel 892 88 - Innovationsförderung im Schiffbau*

Die Innovationsförderung des deutschen Schiffbaus erfolgt durch den Bund mit der Richtlinie zum Förderprogramm Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze vom 17. Dezember 2019 des BMWi. Die Laufzeit ist zunächst bis zum 31. Dezember 2021 befristet, vorbehaltlich der Verlängerung des AGVO.

Seit 2016 beträgt die Beteiligung des Landes ein Drittel an der Förderung von förderfähigen Aufwendungen für schiffbauliche Innovationen und ist in diesen Fällen Voraussetzung für die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes. Für 2021 stellt Niedersachsen 5 Millionen Euro bereit.

Das ist insofern eine Verbesserung gegenüber dem bisherigen Status quo, als die Beträge für das Maritime Cluster Norddeutschland, Green Shipping und Mitgliedsbeitrag Deutsches Maritimes Zentrum bisher von diesen 5 Millionen Euro abhängen und sie zukünftig extra dazukommen. Insofern haben wir hier eine kleine Verbesserung.

#### *Titel 683 88 - Maritimes Cluster Norddeutschland e. V./Greenshipping Niedersachsen/Mitgliedsbeitrag Deutsches Maritimes Zentrum e. V.*

Seit dem 1. Januar 2011 fördert Niedersachsen das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN), eine einzigartige maritime Plattform aller fünf Küstenländer. Die besondere Bedeutung des maritimen Sektors, der uns am Herzen liegt, für alle norddeutschen Länder erfordert eine enge Zusammenarbeit in zahlreichen maritimen Themenstellungen. Die beteiligten Länder haben eine Finanzierungsvereinbarung geschlossen und stellen dem MCN e. V. eine untereinander abgestimmte und gleichwertige Förderung zur Verfügung. Niedersachsen stellt dafür eine jährliche Förderung in Höhe von 250 000 Euro zur Verfügung.

Laut Koalitionsvertrag beabsichtigt die Landesregierung unter anderem mit dem Kompetenzzentrum GreenShipping Niedersachsen in Elsfleth und Leer den Hafenumschlag und die Schifffahrt um-

weltfreundlicher zu gestalten. Für die Netzwerksäule unter Federführung des MW ist für die Projektlaufzeit von zunächst drei Jahren - das ist der Zeitraum von 2019 bis 2021 - eine jährliche Förderung in Höhe von 250 000 EUR vorgesehen, die je zur Hälfte den Projektträgern Maritimes Cluster Norddeutschland e. V. mit Geschäftsstelle in Elsfleth und die MARIKO GmbH mit Geschäftsstelle in Leer zur Verfügung stehen.

Das Land Niedersachsen ist Mitglied im Deutschen Maritimen Zentrum e. V. Der Mitgliedsbeitrag beläuft sich auf 5 000 Euro.

#### **Kapitel 0830 - Häfen- und Schifffahrtsverwaltung**

Ich möchte vorausschicken, dass die Coronapandemie Auswirkungen auf alle Hafenstandorte in Niedersachsen hat und wir auch noch nicht wissen, wie sich die weitere Entwicklung darstellen wird.

Die Ansätze von 30 Millionen Euro in den Jahren 2022 bis 2024 entsprechen den Ansätzen der Mipla aus dem letzten Jahr.

#### *TGr. 62 - Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG*

In dieser Titelgruppe sind der Betriebskostenzuschuss und der Investitionskostenzuschuss veranschlagt. Gemäß Hafenfinanzierungsgesetz gewährt das Land der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) nach Maßgabe der jährlichen Festsetzung im Haushalt Finanzhilfen als Zuschuss zu den Betriebskosten und als Zuschuss für Investitionen.

#### *Titel 682 62 - Betriebskostenzuschüsse*

Der Zuschuss zu den Betriebskosten in Höhe von 6,3 Millionen Euro wird in 2021 im Wesentlichen zur Leistung der nachfolgend genannten Aufgaben benötigt: 2,8 Millionen Euro für die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben, 1,7 Millionen Euro für die Verwaltung des nicht betriebsnotwendigen Vermögens und 1,8 Millionen Euro für Hochwasser- und Denkmalschutz sowie Baggerungen.

*Titel 891 62 - Zuschüsse für Investitionen*

Der Haushaltsplanentwurf sieht für NPorts in 2021 bislang einen Zuschuss zu den Investitionen in Höhe von 23,7 Millionen Euro vor und dient zur Weiterentwicklung und zur nachhaltigen Substanzerhaltung der landeseigenen Häfen.

Der Haushaltsplanentwurf sieht also insgesamt derzeit 30 Millionen Euro für NPorts vor. Es klang schon in Ihren Beiträgen an: Dieser Betrag stellt Sie nicht zufrieden. - Uns selbst stellt er auch nicht zufrieden. In dieser Bewertung sind wir uns einig.

Wir haben hier also eine Lücke von 10 Millionen Euro zu den angestrebten 40 Millionen Euro. Das ist bisher der Schwachpunkt.

Der Minister hat entschieden, die 10 Millionen Euro durch Umschichtungen aus unserem Haushalt bereitzustellen, sodass wir die Absicht haben, unter dem Strich wieder auf 40 Millionen Euro zu kommen. Wir werden in den nächsten Tagen intern abklären, welchen Weg wir gehen wollen und wo genau wir intern umschichten wollen, und werden Ihnen dann sehr zeitnah einen geeigneten Vorschlag unterbreiten, um die fehlenden 10 Millionen Euro darzustellen, sodass wir unser gemeinsames Ziel - ein Ziel, das uns nach meinem Eindruck alle eint -, das Ziel, auf einen Betrag von 40 Millionen Euro zu kommen, gemeinsam erreichen können.

Wir wollen mit diesen Investitionen dafür sorgen, die wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig zu verbessern. Wir sind der Überzeugung, dass zielgerichtete Investitionen in den Ausbau und die nachhaltige Substanzerhaltung der Kaianlagen und Verkehrswege der landeseigenen Seehäfen vorgesehen werden können.

Der Zuschuss zu den Investitionen soll im Wesentlichen zur Fortführung bzw. zum Abschluss folgender Baumaßnahmen verwendet:

Brake - Großschiffsliegeplätze Südpier

Brake - Komplettierung Ports Security

Emden - Neubau Großschiffsliegeplatz

Emden - Ertüchtigung große Seeschleuse

Norden - Erneuerung Hafen Wangerooge

Norden - Erneuerung Südmole am Fähranleger 1 Norderney

Wilhelmshaven - Wangeroogekai

Wilhelmshaven - Ertüchtigung UVG Brücke

Baggerungen und große Instandhaltungen

Kleininvestitionen auf sechs Standorte

Der Gesamtbetrag für diese genannten Projekte beläuft sich auf 23,7 Millionen Euro.

In diesem Zusammenhang verweise ich auf die Unterrichtung durch die Landesregierung über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG - Stand: September 2020.

Der Ausschuss für Haushalt und Finanzen des Niedersächsischen Landtages hat die Unterrichtung in seiner Sitzung am 9. September 2020 zu Protokoll genommen.

Diese Unterrichtung basiert auf dem Beschluss des Ausschusses für Haushalt und Finanzen - Drucksache 18/4950 unter II. Ziffer 2e -, „...den Ausschuss für Haushalt und Finanzen und den Unterausschuss ‚Häfen und Schifffahrt‘ künftig wie gefordert zu unterrichten und dabei die Sachstände und die Kostenentwicklungen der einzelnen Investitionsmaßnahmen aussagekräftig darzulegen.

Wie erbeten, haben wir die Unterrichtung auch an den Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ übersandt.

Ich schlage Ihnen vor, dass wir auf die einzelnen Baumaßnahmen, über die ich eben einen Überblick gegeben habe, in der Fragerunde näher eingehen.

*TGr. 61 - Bau und Betrieb des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven*

*Titel 331 61 - Zuweisungen vom Bund*

In diesem Titel ist in den Haushaltsjahren 2021 bis 2024 eine jährliche Finanzhilfe des Bundes für Seehäfen in Höhe von 2,045 Millionen Euro als Einnahme veranschlagt, die das Land Niedersachsen aufgrund des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104 a Abs. 4 des

Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen vom 20. Dezember 2001 erhält.

*Titel 831 61 - Kapitalzuführung an die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG*

Bei den Ansätzen in Höhe von 1,503 Millionen Euro in 2021 und jeweils 2,505 Millionen Euro in 2022 bis 2024 handelt es sich um Mittel zur Finanzierung des niedersächsischen Anteils der Eigenkapitalzuführung an die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG (JWPR).

*Titel 891 61 - Zuschüsse für Investitionen*

Die hier veranschlagten Haushaltsmittel in Höhe von 8,291 Millionen Euro sind Zuschüsse für Investitionen der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG (JWPM), einer 100-prozentigen Tochter des Landes Niedersachsen. Wir wollen zielgerichtete Investitionen in den Ausbau und die nachhaltige Substanzerhaltung der Basisinfrastruktur vorsehen. Neben den Projektfolgekosten handelt es hier im Wesentlichen um die bis Ende 2022 fertigzustellende Elektrifizierung der im Eigentum der JWPM stehenden Hafenbahn.

Die derzeit auf rund 10 Millionen Euro geschätzten Investitionskosten für die Elektrifizierung des 4 km langen Zuführungsgleises und der 16-gleisigen Vorstellgruppe des JadeWeserPorts sind unabdingbar, um einen Anschluss an die ebenfalls bis Ende 2022 durch die DB Netz AG geplante Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven herstellen zu können.

Die Qualität der Hinterlandanbindung ist ein wichtiges Kriterium für Reedereien bei der Entscheidung dafür, welchen Hafen sie ansteuern. Deshalb ist das aus unserer Sicht ein ganz besonders entscheidender Punkt.

*Titel 686 10 - Beiträge und Zuschüsse an Vereine, Verbände und Gesellschaften*

Hier sind die Beiträge bzw. Zuschüsse für die Gesellschaft „Seaports of Niedersachsen“ (SoN) mit

450 000 Euro sowie für das Short Sea Shipping Promotion Center (SPC) 15 000 Euro dargestellt.

*Titel 881 10 - Zuweisungen an den Bund zum Ausbau des Mittellandkanals*

Es folgt ein kurzer Einblick in den Titel 881 10, Zuweisungen an den Bund zum Ausbau des Mittellandkanals. Dabei geht es um einen Betrag von insgesamt 11,5 Millionen Euro.

Der Ausbau von Wasserstraßen ist aufgrund der grundgesetzlichen Regelung alleinige Bundesangelegenheit, er ist aus unserer Sicht ein verkehrspolitisch unverzichtbarer Baustein für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes.

Der Ausbau von Wasserstraßen hat auch eine ökologische Komponente. Straßen und Schienen sind durch die bestehenden Verkehre bereits sehr belastet. Auf den Wasserstraßen dagegen gibt es noch Kapazitäten. Es ist das Ziel, diese stärker als bisher zu nutzen.

Für das Wasserstraßennetz ist es von entscheidender Bedeutung, eine durchgängige Befahrbarkeit auf allen Streckenabschnitten für die heute gängigen Schiffstypen zu gewährleisten. Es wird eine einheitliche Netzstruktur mindestens für das Großmotorgüterschiff angestrebt.

Der Ausbau des Mittellandkanals und seiner Stichkanäle ist vertraglich vereinbart: Der Ausbau des Mittellandkanals ist auf der Hauptstrecke nahezu abgeschlossen, die durchgehende Befahrbarkeit ist heute schon gewährleistet. Als wesentliche Arbeiten an den Stichkanälen sind die Ausbaumaßnahmen am Stichkanal Salzgitter (SKS) mit oberster Priorität und am Stichkanal Hildesheim (SKH) zu nennen. Beide Ausbaumaßnahmen sind im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Bundeswasserstraßenausbaugesetz als neue Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten. Das ist sehr positiv.

Die Landesregierung setzt sich gegenüber dem Bund für einen schnellen und zügigen Ausbau des Stichkanals Salzgitter ein. Nur so können die bisher gezahlten Ausbaubeiträge für den Wasserstraßenausbau den dort angestrebten Nutzen entwickeln.

Der Ausbau des Stichkanals Salzgitter ist im Zusammenhang mit dem Mittellandkanalausbau zu sehen. Sein zwingend notwendiger Ausbau ist ein

weiterer Schritt zur Herstellung eines homogenen norddeutschen Wasserstraßennetzes.

Die Gesamtkosten für den SKS-Ausbau werden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit ca. 178 Millionen Euro kalkuliert; das war jedenfalls der Stand im Jahre 2016. Hierin ist ein Neubau der Westkammern der Schleusen Wedtlenstedt und Üfingen enthalten. Der niedersächsische Anteil beträgt 28,33 %; das sind insgesamt etwa 50 Millionen Euro. Die Kosten für die geplanten Ausbaumaßnahmen für den Stichkanal Salzgitter sind bereits im Haushaltsplan veranschlagt worden.

Der noch ausstehende Ausbau des Stichkanals Hildesheim soll zeitversetzt in Angriff genommen werden; nach Fertigstellung der Schleuse Bolzum sind noch der Streckenausbau und der Neubau von verschiedenen Brücken durchzuführen.

Für die Stichkanäle Hannover-Linden und Osnabrück gibt es absehbar keine Planungen. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht hierfür keinen vordringlichen Bedarf.

Zum Schluss erlauben Sie mir noch den Hinweis, dass im Nachtragshaushalt des Landes Niedersachsen für das Jahr 2020 zusätzlich 20 Millionen Euro an Landesmitteln für ein Sonderprogramm Häfen bereitgestellt worden sind, die in den Ausbau und Erhalt der niedersächsischen Hafeninfrasturktur fließen werden.

Ein weiteres wichtiges Programm im Zusammenhang mit dem Nachtragshaushalt ist das Programm für die Fährreedereien, die wir mit 15 Millionen Euro unterstützen wollen. Auch die Fährreedereien sind in besonderer Weise durch die Covid-19-bedingten Auswirkungen betroffen und bedürfen unserer Unterstützung.

### Allgemeine Aussprache

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU): Lassen Sie mich mit dem Erfreulichsten anfangen - der Ansage, dass wir für unsere landeseigene Gesellschaft NPorts wiederum 40 Millionen Euro zur Verfügung stellen können. Ich halte es gerade in einer schwierigen wirtschaftlichen und auch finanziell prekären Zeit für ein wichtiges Zeichen, dass wir die Schifffahrt und vor allem unsere landeseigenen Häfen weiterhin stärken wollen. Ich bin dem Herrn Staatssekretär ausdrücklich dafür dankbar, dass wir Lösungen gefunden haben, um

dem Wunsch wahrscheinlich aller Ausschussmitglieder entsprechen zu können, diesen Betrag wieder zur Verfügung zu stellen.

Gestatten Sie mir in diesem Zusammenhang eine freundlich gemeinte Bemerkung: Ich würde es begrüßen, wenn der Betrag 40 Millionen Euro in entsprechender Weise auch in der Mipla für die Folgejahre festgelegt werden könnte. Das würde die Haushaltsplanberatungen des nächsten Jahres wahrscheinlich etwas erleichtern.

Wir haben schon mit dem Nachtragshaushalt deutlich gemacht, dass uns die Hafenvirtschaft am Herzen liegt. Das betrifft nicht nur das Ausbaggern, sondern auch Investitionen in Hafenanlagen, die durch das mit dem verabschiedeten Nachtragshaushalt vorgesehene Sonderprogramm möglich sind.

Es ist keine neue Erkenntnis, dass uns Green-Shipping wichtig ist. Allerdings müssen die Maßnahmen, die hierzu durchgeführt werden, auch finanziert werden. Die beiden Standorte Elsflöth und Leer sind der Politik aber so sehr ans Herz gewachsen, dass wir auf diesem Gebiet immer wieder Mittel zur Verfügung stellen.

Die Sorgen, dass notwendige Arbeiten nicht vollzogen werden können, sind mit diesem Hinweis ausgeräumt.

Der JadeWeserPort liegt uns nach wie vor am Herzen. Das ist jedem klar. Wir müssen dort gerade bei der Bahnstrecke zu Bedingungen gelangen, die künftig ein Optimum ermöglichen.

Abschließend möchte ich die beiden Stichkanäle erwähnen. Der Niedersächsische Landtag hat sich zu diesen Stichkanälen häufig geäußert. Der Landtag hat gerade den Ausbau der beiden Stichkanäle Salzgitter und Hildesheim mehrfach gefordert. Der Ausbau von Stichkanälen erfordert immer Landesmittel, obwohl es sich dabei um Bundeswasserstraßen handelt. Trotzdem ziehen wir es vor, einen Beitrag zu leisten, als den Ausbau in Gänze selbst bezahlen zu müssen, wobei Letzteres wahrscheinlich finanziell gar nicht zu leisten wäre. Es ist mir ein Anliegen, den Ausbau des Instrumentes Wasserweg deutlich mit Finanzmitteln zu unterlegen und auch die ökologische Bedeutung des Wasserweges hervorzuheben.

Ich habe den Eindruck, dass heute ein guter Tag für die maritime Wirtschaft in Niedersachsen ist.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Gestatten Sie mir einen Hinweis zur Mipla. Wir müssen berücksichtigen, dass wir in einem Jahr über einen Doppelhaushalt und über zukünftig wahrscheinlich nicht mehr ganz so einfache Handlungsspielräume sprechen. In diesem Jahr ist es dem MW möglich, durch Umschichtung sozusagen im eigenen Ressort den Zuschuss an NPorts um 10 Millionen Euro auf 40 Millionen Euro zu erhöhen. Wenn einem Ressort die Erhöhung eines Titels durch Umverteilung von Mitteln im eigenen Haus möglich ist, dann ist auch die Durchsetzungsfähigkeit gegenüber dem MF etwas größer, als wenn ein Ressort für eine Umverteilung zusätzliche Mittel benötigt. Insofern formuliere ich hier die Bitte des Ausschusses: Es ist den Schweiß des Edlen wert, auch in der Mipla im Hinblick auf die Festschreibung des Zuschusses an NPorts in den nächsten Jahren zu Veränderungen zu kommen.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP): Ich habe mit großem Interesse vernommen und begrüße es, dass Umschichtungen möglich sind und dadurch das Budget für Häfen und Schifffahrt erhöht werden kann. Das ist eine gute Nachricht. Ich bin gespannt, woher Sie die benötigten Mittel nehmen werden.

Ich habe mich gefragt, warum Sie nach den Bekenntnissen, die es nicht nur in dieser Legislaturperiode, sondern auch in der vorherigen gegeben hat, nicht schon bei der Aufstellung des Haushaltsplanentwurfs Mittel in Höhe von 40 Millionen Euro veranschlagt haben. Immer wieder haben wir einvernehmlich gesagt, dass wir in jedem Jahr einen Zuschuss an NPorts für 40 Millionen Euro vorsehen wollen, um die Gesellschaft abzusichern.

Herr Hiebing hat die Stichkanäle angesprochen. Es reizt mich natürlich, darauf hinzuweisen, dass sämtliche Anträge, die der Landtag hierzu verabschiedet hat - sei es zum Ausbau des SKS, zum Ausbau des SKH oder zum Ausbau des Mittelkanals -, vonseiten der FDP befördert wurden. Es freut mich, dass die Ausbaupläne der genannten Kanäle nun weiter verfolgt werden können. Das ist sicherlich ein guter Gewinn für Niedersachsen.

Sie haben das Programm für die Fährreedereien in Höhe von 15 Millionen Euro erwähnt. Nach welchen Kriterien werden diese Fördermittel an die Reedereien vergeben, und was soll gefördert werden?

Der Landesrechnungshof hatte darauf hingewiesen, dass NPorts Außenstände hat bzw. der Rücklauf von Krediten nicht so zeitnah erfolgte, wie er geplant war. Ist in diesem Zusammenhang noch Geld zu erwarten? Oder ist das ein Punkt, den wir in den Haushaltsberatungen nicht beachten müssen?

Abg. **Matthias Arends** (SPD): wir haben in vielen Runden darüber gesprochen, dass es auch im Moment wichtig ist, für Investitionen zu sorgen. Deswegen wäre es meines Erachtens ein falsches Signal gewesen, wenn es uns nicht gelungen wäre, in Bezug auf die Festlegung des Zuschusses an NPorts auf 40 Millionen Euro die Kurve wie in den vergangenen Jahren doch noch zu kriegen. Insofern bin ich froh über die Aussage, dass es dem MW möglich ist, hausintern dafür zu sorgen, dass gut 33 Millionen Euro für Investitionen bereitgestellt werden, sodass der Gesamtzuschuss auch in 2021 wieder auf 40 Millionen Euro angehoben wird.

Es ist immer wieder darauf hingewiesen worden, dass der Kostendruck durch Personalausgaben bei NPorts und z. B. durch Baggerarbeiten immens gestiegen ist. Insofern wäre es falsch gewesen, den Zuschuss an NPorts auf einem Niveau zu belassen, das heute nicht mehr zeitgemäß ist. Ich bin froh, dass der Zuschuss wieder auf 40 Millionen Euro angehoben werden kann.

Hinsichtlich der Stichkanäle möchte ich mich auf den Hinweis beschränken, dass die Wertschöpfung aus der Binnenschifffahrt klarer Bestandteil des Gedankengutes des Unterausschusses sein muss. Gerade im Hinblick auf die Transportkapazitäten, die dort mit relativ moderaten Umwelteinflüssen zur Verfügung gestellt werden können, ist es gut, dass wir dort investieren. Auch wenn es keine landeseigene Aufgabe ist, die Bundeswasserstraßen zu ertüchtigen, so ist es doch wichtig, dass wir dort unseren Beitrag leisten.

Meine Vorredner haben die Mipla schon angesprochen; auch ich muss sie noch einmal ansprechen. Nach den Gesprächen, die wir im vergangenen Jahr geführt haben, hätte ich mir gewünscht, dass wir zu einer Verstetigung der Zuführung an NPorts in Höhe von 40 Millionen Euro gekommen wären und die Diskussion im Vorfeld der heutigen Sitzung gar nicht gebraucht hätten und dem Ministerium nicht erst eindringlich hätten nahelegen müssen, die Investitionen in der Höhe der vergangenen Jahre fortzuführen. Ich habe es schon in anderer Runde gesagt: Mir schwebt eine

sukzessive Anhebung auf die 40 Millionen Euro oder die klare Ansage, dass in der Mipla 40 Millionen Euro festgeschrieben werden, vor. Ich hoffe, dass aus der heutigen Sitzung unter Beachtung des Hinweises, dass wir in der Zukunft vor schwierigeren Finanzsituationen stehen werden, die Erkenntnis gezogen wird, mit der Festschreibung der Zuführung an NPorts auf 40 Millionen Euro Klarheit für die Arbeit von NPorts zu schaffen.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Ich muss den Ausführungen meiner Vorredner nicht viel hinzufügen.

Die Haushaltstitel, die den Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ betreffen, geben nur wenig Anlass zur Diskussion. Wirklich interessant ist die Festschreibung des Zuschusses an NPorts in der Mipla. In diesem Zusammenhang wird abzuwarten sein, ob der Zuschuss in unveränderter Höhe beibehalten werden kann. Der Druck auf die öffentlichen Haushalte wird erst in den nächsten Jahren einsetzen. Die geplante Umschichtung von Haushaltsmitteln innerhalb des Einzelplans 08 wird nur in der noch recht komfortablen Finanzsituation, in der wir uns derzeit befinden, möglich sein. Ich stimme Ihnen deshalb zu, dass wir in der Mipla zu einer Verstetigung des Haushaltsansatzes gelangen müssen. Wir sind uns sicherlich darin einig, dass wir andernfalls den Zuschuss an NPorts nicht unverändert beibehalten können.

Wir alle kennen den Kostendruck insbesondere im Bereich der Baggerarbeiten. Der Kostendruck wird nicht geringer werden, sondern leider tendenziell ansteigen.

Das Thema Stichkanäle bleibt uns auf unserer politischen Agenda erhalten.

Mich interessiert ebenso wie Frau Eilers, wofür die 15 Millionen Euro, die für die Fährreedereien gedacht sind, verwendet werden sollen und was die Förderrichtlinie hierzu aussagt.

Es muss auch in perspektivischer Hinsicht vermieden werden, dass die Binnenschifffahrt gegen NPorts und den JadeWeserPort ausgespielt wird. Die Binnenschifffahrt ist unser Rückgrat, und das Binnenschifffahrtsnetz besteht bekanntlich nicht nur aus Bundeswasserstraßen. Das Land ist an vielen Wasserstraßen mitbeteiligt.

Ich bitte darum, dass Sie uns die Präsentation im Anschluss an die Sitzung mailen.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Da wir uns in einer öffentlichen Sitzung befinden, dürfte es kein Problem sein, den Mitgliedern des Unterausschusses die Informationen elektronisch zu übermitteln.

Sts **Dr. Lindner** (MW): Es eint uns, dass es erstrebenswert ist, die 40 Millionen Euro dauerhaft in der Mipla festzuschreiben. Wir haben in dieser Legislaturperiode aber eine Besonderheit, die die meisten und vielleicht wir alle noch nicht erlebt haben: Wir hatten zuerst relativ fette Jahre mit vielen zusätzlichen Steuereinnahmen. Das Steueraufkommen ist immer nur gewachsen. Diese Entwicklung hat uns in finanzieller Hinsicht vieles ermöglicht, was in der Vergangenheit schwierig oder nicht möglich war.

In dieser Legislaturperiode aber sind wir durch die Corona-Pandemie und den Schock, den sie für unsere Wirtschaft und den internationalen Handel gehabt hat, an einer Zäsur angelangt. Wir haben mit dem Nachtragshaushalt noch einmal viele Mittel mobilisiert, die dem Ausgleich der coronabedingten Einschränkungen dienen sollen. In dem Zusammenhang sind Investitionshilfen in den Nicht-GRW-Häfen oder Hilfen für die Fährreedereien, auf die ich gleich zu sprechen komme, möglich.

Der Vorsitzende hat zu Recht angesprochen, dass die Perspektive sein wird, zu Ausgabenreduzierungen zu gelangen, um mit den geringer werdenden Steuereinnahmen tragfähige Haushalte aufstellen zu können. Die geringer werdenden Steuereinnahmen werden die Festschreibung sehr erschweren. Wir haben über den Haushaltsplanentwurf 2021 mit dem MF hart verhandelt. Es war schon diesmal nicht mehr alles möglich, was wir uns gewünscht haben. Wir werden die Aufstockung des Ansatzes auf 40 Millionen Euro durch Umschichtungen ermöglichen. Ich finde es gut, dass Sie anerkennen, dass es nicht einfach ist, diese Summe durch Kürzungen an anderer Stelle aufzubringen. Auch in einem großen Haushalt sorgt so etwas an den betroffenen Stellen für Schmerzen. Wir werden Ihnen einen sachgerechten Vorschlag unterbreiten. Ob das in der Zukunft erneut möglich sein wird, kann ich Ihnen jetzt noch nicht sagen, weil wir alle die Rahmenbedingungen nicht kennen. Insofern aber liegen bei den Finanzen in dieser Legislaturperiode Licht und Schatten sehr dicht beieinander.

Es ist nach den Kriterien, nach denen die Mittel aus dem Programm für die Fährreedereien bewil-

ligt werden können, gefragt worden. Zur Beantwortung dieser Frage gebe ich das Wort an Herrn Jacob.

MR **Jacob** (MW): Die zugehörige Richtlinie ist mittlerweile bei der NBank veröffentlicht. Die NBank übernimmt auch die Beratung der Unternehmen und nimmt entsprechende Anträge entgegen.

Hintergrund ist, dass die Reedereien mit Auftreten von Covid 19 und den daraus resultierenden Einschränkungen bei der Beförderung - infolge von Abstandsregelungen mussten größere Schiffe eingesetzt und musste mehr Personal eingesetzt werden - Mehraufwendungen hatten. Die Richtlinie sieht vor, die im Inselversorgungsverkehr seit Mitte März corona-bedingt erlittenen Verluste auszugleichen. Bei der Richtlinie geht es nicht darum, Verluste konzernweit zu bereinigen, sondern nur um in diesem Geschäftsfeld erlittene Verluste. Die Förderung ist momentan bis Ende dieses Jahres befristet. Mittlerweile sind die Regelungen im Inselversorgungsverkehr ähnlich wie im Personenahverkehr bekanntlich etwas gelockert worden. Wir gehen daher davon aus, dass diese 15 Millionen Euro ausreichend bemessen sind. Antragsberechtigt sind Unternehmen, die Verkehre zu niedersächsischen Inseln anbieten.

Jetzt möchte ich auf die Frage von Frau Eilers bezüglich des Landesrechnungshofs eingehen. Es gibt eine Prüfungsmitteilung zu Baumaßnahmen im Hafen Enden. Sie ist in der Sitzung des Unterausschusses „Prüfung der Haushaltsrechnungen“ am 10. September 2020 abschließend behandelt worden. Dazu gibt es auch eine Stellungnahme vom MW und insoweit eine positive Einschätzung, als der Landesrechnungshof gewürdigt hat, dass NPorts erste Vereinbarungen bereits getroffen hat. Dem Wunsch des Landesrechnungshofs entsprechend, sind jetzt weitergehende Gespräche mit den Kunden aufgenommen worden.

Für die Damen und Herren, die den Hintergrund nicht exakt kennen, gebe ich folgende Erläuterung: Im Emden Hafen wurde eine bewegliche Verladerrampe gebaut. Es gibt unterschiedliche Wahrnehmungen, wer die Kosten trägt. Zwischenzeitlich wurde die Kostenvereinbarung getroffen, dass die Kunden die Errichtungskosten über Nutzungsentgelte zu tragen haben. Dazu fehlt jetzt noch ein letzter Rest.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Ich habe noch eine Frage zu dem Förderprogramm für Fährreedereien. Habe ich Sie richtig verstanden, dass die Fährreedereien die Anträge bis Ende 2021 stellen können?

MR **Jacob** (MW): Nein, bis Ende 2020.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Ich frage mich, wie dieses Hilfsprogramm für Fährreedereien mit den Fahrpreiserhöhungen im Einklang steht, von denen alle diejenigen betroffen sind, die auf den Inselverkehr angewiesen sind. Wie wird der Förderbedarf kontrolliert? Ohne Kontrolle besteht das Risiko, dass Reedereien Mehreinnahmen tätigen. Die Mehreinnahmen sind nicht ganz unerheblich, wenn - wie bei der AG Ems, mit der ich fahre - pro Pkw 10 Euro und für Hin- und Rückfahrt 8 Euro mehr als bisher gezahlt werden müssen. Die Fahrpreiserhöhung wird als Ausgleich für die corona-bedingt erlittenen Verluste begründet. Wenn es jetzt ein Hilfsprogramm gibt, dann sollten diese Verluste doch dadurch ausgeglichen werden.

Durch die corona-bedingten Einschränkungen bleiben rund 20 % der sonst verfügbaren Kapazitäten belegt. Durch die Sperrung von 20 % der sonst verfügbaren Kapazitäten ist es auf den Schiffen recht eng geworden. Wer Fähren nutzt, der hat dadurch das Gefühl, dass wir uns ständig in der Hauptsaison im Monat August befinden. Mir sind die Berechnungsgrundlagen ein Rätsel. Ich habe den Eindruck, dass die Fahrgastzahlen in den vergangenen Monaten eher emporgeschneit als abgesunken sind. Hinzu kommt, dass auch andere Fährreedereien - sowohl kommunale als auch privatgesellschaftliche - Fahrpreiserhöhungen in nicht unerheblichem Maße vorgenommen haben. Wie kontrolliert die NBank den Förderbedarf? Wir sollten dieses Thema im Auge behalten, weil die Fahrpreiserhöhungen auf der einen Seite und der Eindruck recht ordentlicher Fahrgastzahlen und guter Auslastung der Fährschiffe insbesondere bei den Insulanern für Unmut sorgen.

MR **Jacob** (MW): Ich hatte einleitend gesagt, dass wir ausschließlich das Geschäftsfeld der Inselversorgung betrachten. Unternehmen, die innerhalb des Gesamtkonzerns weitere Aktivitäten haben, bleiben außen vor. Die NBank erwartet testierte Wirtschaftsprüfungsunterlagen. Das heißt, dort muss Einblick in die Erträge aus diesem Geschäftsfeld genommen werden. Sie sagen, dass die Beförderungsentgelte erhöht worden sind. Diese Entgelterhöhungen fließen in eine



Ertragsrechnung ein. Eine Doppelförderung scheidet insofern definitiv aus.

Wir befinden uns in einem nicht regulierten Markt, d. h. die Beförderungsentgelte werden von uns nicht genehmigt bzw. geprüft. Insofern dürfen die Unternehmen die Beförderungsentgelte nach freien Markterfordernissen kalkulieren.

Das MW - auch der Minister - hat im Vorfeld der Aufstellung des Programms intensiv mit dem Verband gesprochen. Das Programm ist nicht im stillen Kämmerlein entstanden, sondern aufgrund von Gesprächen mit den betroffenen Reedereien und Vertretern des Verbands. Dabei erfolgte eine grobe Abschätzung mit den Unternehmen.

Wenn die Unternehmen zwischenzeitlich anderweitig agieren, dann werden etwaige Änderungen der Kostensituation im Antragsverfahren berücksichtigt werden.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Vielen Dank für die Hintergrundinformation. Ich bin gespannt. Man kann nicht einmal mehr die Überfahrt eines Autos buchen, weil die Fähren so gut ausgelastet sind.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Frau Janssen-Kucz, dann wird festgestellt werden, dass das Fördervolumen nicht ausgeschöpft wird. Im Übrigen gilt doch nicht nur für diesen Bereich, sondern in den beiden anderen Bereichen auch dieser Grundsatz. Deswegen macht es jetzt viel Sinn, dass die Antragstellung über die Steuerberater erfolgt und nicht direkt durch die Unternehmen, weil die Steuerberater natürlich genau angeben, wie viel Umsatz erfolgt ist. Dieser Grundsatz gilt für weite Bereiche der Programme, die jetzt angeschoben worden sind.

Wir haben festzustellen, dass wir die Beratungen über den Haushaltsplanentwurf für unseren Zuständigkeitsbereich sowie über die Mipla heute durchgeführt und abgeschlossen und im Grunde genommen die Arbeiten der Landesregierung zustimmend zur Kenntnis genommen haben. - Ich sehe keinen Widerspruch und keine Enthaltung.

\*

Auf Vorschlag von Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) und unter dem Eindruck der Informationen, die er bei der Einbringung des Kapitels 0830 von Herrn Staatssekretär Dr. Lindner erhalten hatte, beschloss der **Unterausschuss**, nach Möglichkeit schon in der nächsten Sitzung eine Unterrich-

tung durch die Landesregierung und den Geschäftsführer von NPorts zum Stand der Umsetzung der Jahresplanung der landeseigenen Hafeninfrastrukturgesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) entgegenzunehmen, wobei der Vorsitzende besonderes Interesse für den Stand der Arbeiten an der Umschlagsanlage Voslapper Groden signalisierte.

### Einzelberatung

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) stellte fest, dass der Unterausschuss die Einzelberatung durchgeführt habe.

### Einzelplan 09 - Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

#### Kapitel 0961 - Fischereiverwaltung

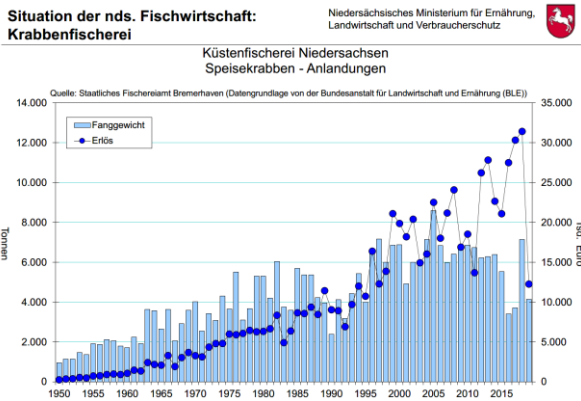
Die Sheets der computergestützten Lichtbildpräsentation zu Einzelplan 09 des Haushaltsplanentwurfs 2021 sind sowohl in den Fließtext des Vortrags eingebunden als auch der Niederschrift als **Anlage 2** beigefügt.

### Einbringung

Besch. **Dr. Wessels** (ML): Herr Vorsitzender! Meine verehrten Damen und Herren! Ich bin gebeten worden, heute zum Entwurf des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2021 und zur Mittelfristigen Planung 2022 bis 2024 in Kapitel 0961 - Fischereiverwaltung - eine Unterrichtung vorzunehmen. Dieser Bitte komme ich gerne nach und stehe auch im Nachgang für Fragen gern zur Verfügung.

Wie in den Vorjahren möchte ich an dieser Stelle zunächst kurz über die Situation der niedersächsischen Fischwirtschaft berichten, bevor ich auf den Haushaltsplanentwurf 2021 sowie die Mittelfristige Planung eingehe.

Angesichts der recht vollen Tagesordnung gehe ich bei der Darstellung der aktuellen Situation nicht auf alle Bereiche der Fischwirtschaft ein, kann auf Nachfrage aber natürlich gerne dazu berichten.



Beginnen möchte ich mit der Krabbenfischerei. Sie stellt das Rückgrat der niedersächsischen Fischerei dar.

Wir haben gegenwärtig 103 Krabbenkutter und verzeichnen somit einen Rückgang der Flottengröße, der sich erneut etwas beschleunigt hat.

Wir hatten, wie in der Abbildung zu sehen ist, im Jahr 2018 ein Rekordjahr mit sehr hohen Fängen und Rekorderlösen. 2019 dagegen war ein wirtschaftlich gesehen sehr schwieriges Jahr mit geringen Fängen und auch geringen Erlösen. Es war geprägt von vollen Lagerbeständen aufseiten des Handels und niedrigen Erzeugerpreisen. Viele Betriebe konnten aufgrund dessen nicht ausreichend bemessene Rücklagen bilden. Das heißt, dass das Jahr 2020 mit einer sehr schwierigen Ausgangslage und auch noch mit sehr hohen Lagerbeständen an Krabben aufseiten des Handels begann.

Die Coronakrise sorgte dann ab März aufgrund des Lockdowns auch in diesem Bereich zunächst für gestörte Märkte und Wertschöpfungsketten. Aufgrund reduzierter Abnahmemengen durch den Handel stellten einige Betriebe die Fischerei vorübergehend ein. Das ML führte dafür das für Niedersachsen neue EMFF-Hilfsinstrument der „vorübergehenden Stilllegung der Fischereitätigkeit“ aufgrund von Covid 19 zur Verfügung. Hierdurch werden mittlerweile zwei Zeiträume einer befristeten Stilllegung gefördert. Insgesamt liegen nunmehr 117 Anträge auf befristete Stilllegungen vor, die ein Gesamtfördervolumen von ca. 1 Million Euro umfassen.

Nach Aussagen der Landwirtschaftskammer zeichnet sich aber derzeit ab, dass einschließlich der geflossenen Hilfgelder nunmehr bei der überwiegenden Zahl der Betriebe eine Kostendeckung erreicht werden kann. Der Markt wird weiter sehr detailliert beobachtet.

Unsere vier Muschelfischereibetriebe haben einige durchwachsene Jahre hinter sich. Gute Ergebnisse gab es zuletzt 2011, das ist lange her. Auch den Muschelfischereibetrieben setzte die Coronakrise stark zu. Aufgrund des Lockdowns waren auch in diesem Segment gestörte Märkte und Wertschöpfungsketten zu beobachten.

#### Ökonomische Situation der Kleinen und Großen Hochseefischerei

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz



Foto der DFFU



Nun stelle ich kurz die ökonomische Situation der Kleinen und Großen Hochseefischerei vor.

Im Fanggebiet der niedersächsischen Hochseefischerei, dem Nordostatlantik, nimmt die Überfischung weiter ab und der Aufbau der Bestände schreitet voran. Besonders gut ist hieran, dass mittlerweile von 76 vorhandenen Beständen etwa 70 % nachhaltig befischt werden. Defizite gibt es vor allen Dingen bei Beständen mit geringen Fangmengen, sodass die Situation bezogen auf die Anlandemengen im Prinzip noch wesentlich positiver ist. Das heißt, in der Nordsee, dem Skagerrak und Kattegat, den Hauptfanggründen, stammen mittlerweile 99,7 % der Anlandungen aus nachhaltig bewirtschafteten Beständen. In der Ostsee liegen wir bei 95 %, in den nordwestlichen Gewässern bei 94 %. Der Vollständigkeit halber: Das Mittelmeer und das Schwarze Meer zeigen ein völlig anderes Bild; denn hier liegen weniger als 37,5 % der Bestände innerhalb biologisch sicherer Grenzen.

Mit dem Aufbau der Fischbestände bei gleichzeitig hoher Nachfrage und niedrigen Treibstoffkosten steigen die Gewinne in diesem Bereich seit Jahren. Allerdings sind die Zukunftsaussichten aufgrund des Brexit, der immer noch wie ein Damoklesschwert über der Hochseefischerei schwebt, angespannt. Es gibt immer noch kein Szenario, bei dem die deutsche Fischerei tatsächlich gewinnen könnte.

**Situation der nds. Fischwirtschaft:  
Fischverarbeitende Industrie**

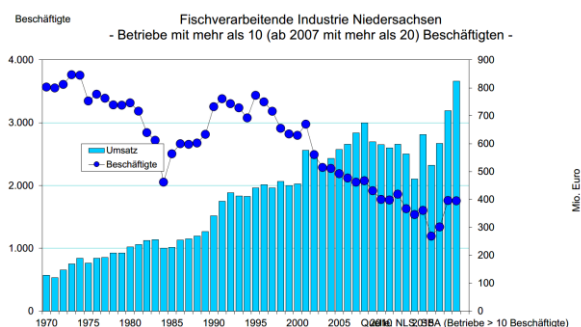
 Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

**Kennzahlen der nds. Fischverarbeitenden Industrie 2019 (Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten):**

- 13 Betriebe (=20 % der deutschen Betriebe)
- 1.755 Beschäftigte (= 25 % der Beschäftigten der deutschen fischverarbeitenden Industrie)
- 824,2 Mio. Umsatz (~ 1/3 des Umsatzes der deutschen fischverarbeitenden Industrie)

Ich wende mich nun der Situation der niedersächsischen Fischwirtschaft und der fischverarbeitenden Betriebe zu. Es ist erfreulich, dass wir einen Anstieg der Anzahl der Betriebe von 10 auf 13 zu verzeichnen haben. Auch die Anzahl der Beschäftigten ist gestiegen, und zwar auf 1 755 in diesem Bereich. Damit sind 25% der Beschäftigten der deutschen fischverarbeitenden Industrie in Niedersachsen tätig. Hier wurde im vergangenen Jahr ein Rekordumsatz von 824,2 Millionen Euro erzielt, was einem Drittel des Umsatzes der deutschen fischverarbeitenden Industrie entspricht.

**Situation der nds. Fischwirtschaft:  
Fischverarbeitende Industrie**

 Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz


In dieser Folie sind die Anzahl der Betriebe mit mehr als zehn Beschäftigten - ab 2007 mit mehr als 20 Beschäftigten - sowie der Umsatz grafisch dargestellt.

Nach dem starken Einbruch 2016, der aufgrund der Insolvenz von Pickenpack, einem der größten Unternehmen in diesem Bereich, zustande kam, gibt es - in der Grafik deutlich zu erkennen - nun eine Konsolidierung des Marktes mit einem Rekordumsatz im Jahr 2019. In den vergangenen drei Jahren waren hier Umsatzsteigerungen zu verzeichnen. Auch die Anzahl der Beschäftigten liegt wieder über dem Vorkrisenniveau von 2016.

**Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2021**
**- Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -**
**1. Fischereiverwaltung ( ab S. 166 des HPE)**

- Sachausgaben für das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven von 91.000 € auf 126.000 € angehoben

**2. TGr. 61 „Nationale Beihilfen für Förderungen aus dem Europäischen Meeres- und Fischereifonds – EMFF, Förderperiode 2014 bis 2020, sowie Förderung der See-, Küsten- und Binnenfischerei“ (HPE S. 168)**

- Ansatz für 2021: 700.000 € (2020: 750.000 €)
- VE's für 2022 und 2023 in Höhe von jeweils 250.000 € (unverändert)

Damit komme ich nun zum Haushaltsplanentwurf für das Jahr 2021. Ich werde im Folgenden die bedeutenden Ansätze und Ansatzänderungen erläutern.

**Kapitel 0961 - Fischereiverwaltung**

Im Bereich der Sachausgaben für das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven ist eine Erhöhung des Ansatzes von 91 000 Euro auf nunmehr 126 000 Euro notwendig. Die Istausgaben der Vorjahre und die weiteren Kostensteigerungen machen diesen Schritt erforderlich.

**TGr. 61 - Nationale Beihilfen für Förderungen aus dem 'Europäischen Meeres- und Fischereifonds' sowie Förderung der See-, Küsten- und Binnenfischerei**

Aus der Titelgruppe 61 wird ein Großteil der vom Land zu erbringenden Kofinanzierungen für den EMFF zur Verfügung gestellt. Außerdem werden aus dieser Titelgruppe in kleinerem Umfang Gutachten und Werkverträge für laufende Aufgaben der Fischereiverwaltung finanziert. Hierzu zählen z. B. für die Aalbewirtschaftung erforderliche Forschungs- und Monitoringaufgaben wie z. B. das Steigalmonitoring an der Ems, die Erstellung der Aalbewirtschaftungspläne, die Erstellung der Jahresberichte der Deutschen Binnenfischerei und Aquakultur sowie einzelne Untersuchungen zur Binnenfischerei und Aquakultur.

Schließlich werden kleine Anteile dieser Titelgruppe, wie bisher, für Projekte der anerkannten Landesanglerverbände für die Fortbildung der ehrenamtlich Tätigen eingesetzt.

Der Ansatz für 2021 liegt bei 700 000 Euro mit Verpflichtungsermächtigungen für 2022 und 2023 in Höhe von jeweils 250 000 Euro; diese sind somit unverändert.

Das Mittelvolumen und die Verpflichtungsermächtigungen geben uns den ausreichenden Finanzrahmen, um sowohl die Kofinanzierung für den EMFF darzustellen als auch die anderen genannten Aufgaben zu erfüllen.

### Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2021

#### - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

#### 3. TGr. 63 „Sicherung des Seefischverarbeitungsstandorts Cuxhaven“ (HPE S. 168)

- Ansatz für 2021: 390.000 € (- 100.000 €)
- VE's für 2022 und 2023 in Höhe von 45.000 € bzw. 50.000 €

#### *TGr. 63 - Sicherung des Seefischverarbeitungsstandorts Cuxhaven“*

Der Ansatz für 2021 beträgt 390 000 Euro mit Verpflichtungsermächtigungen für 2022 in Höhe von 45 000 Euro und für 2023 in Höhe von 50 000 Euro; diese sind somit unverändert.

Hier sind für die fischwirtschaftlich genutzten Liegenschaften des „Seefischmarktes“ 290 000 Euro vorgesehen. Für die Industrieförderung in Cuxhaven sind 100 000 Euro veranschlagt worden.

Die Mittel dieser Titelgruppe stehen als einseitige Deckung zugunsten der vorgenannten Titelgruppe 61 zur Verfügung. Das ist insofern wichtig, als uns das dabei hilft, dass keine EU-Mittel verfallen, nur weil es an der nationalen Kofinanzierung gefehlt hätte.

### Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2021

#### - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

#### 4. TGr. 66/67 „Betrieb der Fischereiaufsichtsfahrzeuge“ (HPE S. 174)

- Ansatz für 2021: 0,2 Mio. € (Unterhaltungsauswand)
- Übertragbare Mittel aus 2019 (4 Mio.)
- Geplante Erstattung aus der EMFF: mindestens 50 %

#### *TGr. 66/67 - Betrieb der Fischereiaufsichtsfahrzeuge*

Der Ansatz für 2021 beträgt 0,2 Millionen Euro; das ist der übliche Unterhaltungsaufwand.

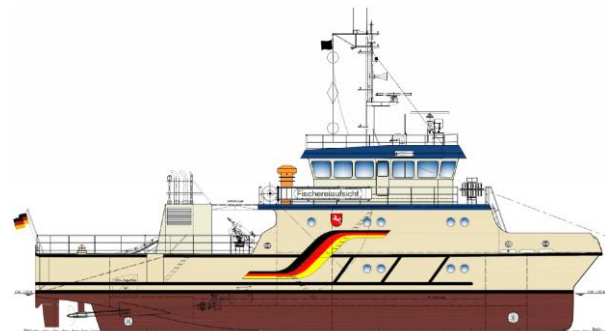
Seit längerem planen wir den Bau eines neuen Fischereiaufsichtsfahrzeugs für den Standort

Cuxhaven, um auch bei widrigen Wetterlagen gefahrlos Seekontrollen im Rahmen der Fischereiaufsicht durchführen zu können.

Inzwischen wurde die europaweite Ausschreibung mit Erfolg und im Kostenrahmen der veranschlagten 9 Millionen Euro abgeschlossen. Der Zuschlag wurde bereits im Jahre 2018 der Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde erteilt. Der Bau erfolgt in Tangermünde an der Elbe. Die Fertigstellung ist für das vierte Quartal 2020 geplant.

Der geplante Ansatz für den Neubau aus dem Haushaltsjahr 2019 in Höhe von 4 Millionen Euro ist übertragbar.

Wir werden mindestens 50 % der Anschaffungskosten des Neubaus aus dem EMFF erstattet bekommen.



Nun noch einmal kurz zum Schiffsneubau: Es wird ein sehr seegangstables Schiff mit einer Länge von 30 m und dieselelektrischem Antrieb sein. Das Aussetzen des Beibootes, mit dem die Fischereiaufsichtsbeamten auf die Fischkutter übersetzen, wird über eine Heckwanne, ähnlich wie bei Seenotrettungskreuzern, geschehen.

### Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2021

#### - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

#### 5. Zu den Stellen des Kapitels 09 61 (ab S. 21 der Übersicht über das Beschäftigungsvolumen, das Budget und die Stellen (BBS))

- unverändert

#### 6. Zu Kapitel 09 04 – Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz (HPE S. 90)

- Ansatz für 2021: 400.000 € (unverändert)
- VE's für 2022 und 2023 in Höhe von je 100.000 € (unverändert)

In der Darstellung des Beschäftigungsvolumens in Kapitel 0961 gab es keine Veränderungen.

### *Kapitel 0904 - Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz*

Der Ansatz für 2021 beträgt 400 000 Euro. Es sind Verpflichtungsermächtigungen für 2022 und 2023 in Höhe von jeweils 100 000 Euro ausgebracht.

Diese Mittel werden wie bisher im Bereich Verarbeitung und Vermarktung fischwirtschaftlicher Produkte zur Kofinanzierung von EMFF-Mitteln eingesetzt. Der Ansatz wird aus heutiger Sicht ausreichen. Darüber hinaus kann der Ansatz im Rahmen der Deckungsfähigkeit aus der GAK-Titelgruppe verstärkt werden.

## **Mittelfristige Planung 2022 - 2024**

### **7. Mittelfristige Planung 2022 - 2024 im Kapitel 09 61**

- keine Änderungen zum Ansatz 2021

### *Mittelfristige Planung 2022 - 2024 im Kapitel 0961*

Die Planung lässt sich sehr kurz zusammenfassen: Für 2022 bis 2024 wird derselbe Ansatz wie im Jahr 2021 veranschlagt.

## **Allgemeine Aussprache**

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Wir haben in dem Bereich eine recht positive Entwicklung zu verzeichnen. Ich möchte den Fokus auf die Krabbenfischer lenken, die nicht zuletzt dadurch gebeutelt sind, dass Corona es verhindert hat, dass die Krabben zum Pulen nach Marokko verbracht werden konnten. Auch in dieser Hinsicht stellen wir einen Engpass fest. Diese Hinweise auf Engpässe und Erschwernisse sind in die Arbeit des Krisenstabes der Landesregierung eingeflossen. Es muss auch weiterhin darauf geachtet werden, wie Versorgungsstrukturen aufrechterhalten werden können.

Bei Durchsicht der Haushaltsvorlage ist mir die Titelgruppe 63 - Sicherung des Seefischverarbeitungsstandortes Cuxhaven - aufgefallen. Mir erschließt sich die Reduzierung des Ansatzes um 100 000 Euro für 2021 im Verhältnis zu 2020 nicht. Bitte erläutern Sie den Grund für diese Veränderung.

Besch. **Dr. Wessels** (ML): Die Reduktion des Ansatzes war eine Maßgabe des Haushaltsreferates.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Wenn ich mich recht erinnere, dann ist die Erhöhung des Ansatzes um 100 000 Euro für 2020 über die politische Liste erfolgt; seinerzeit hat sich dafür Uwe Santjer mit Nachdruck eingesetzt. Wenn die Erhöhung über die politische Liste erfolgt, muss im darauf folgenden Haushaltsjahr eine neue Initiative gestartet werden, weil die Erhöhung des Ansatzes nur für das eine Haushaltsjahr gilt. Wenn niemand eine neue Initiative im Rahmen der politischen Liste ergreift, wird der Ansatz automatisch um den Betrag gekürzt, um den er im Vorjahr erhöht worden ist.

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU): Genauso ist es gewesen.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Karin, damit ist deine Frage beantwortet.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Arbeitsauftrag: Politische Liste!

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Entweder das, aber eine Verstetigung wäre auch eine interessante Variante gewesen.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Der Grund für die Erhöhung des Ansatzes kann ja noch einmal erfragt werden. Vielleicht war die Erhöhung des Ansatzes über die politische Liste auch für eine Sondermaßnahme erforderlich, ggf. für eine Studie oder ein einzelnes Projekt, das finanziert werden musste.

Abg. **Helmut Dammann-Tamke** (CDU): Ich habe eine Frage bezüglich des Risikos durch den Brexit. Was kann ein harter Brexit in wirtschaftlicher Hinsicht für die niedersächsische Fischerei bedeuten? Welche Kompensationsmöglichkeiten für wegfallende Fanggebiete bestünden im Falle eines harten Brexit?

Besch. **Dr. Wessels** (ML): Diese Frage ist nicht einfach zu beantworten. Wir haben das Glück, dass nicht sehr viele Fischereifahrzeuge in den britischen Gewässern tätig sind. Nichtsdestotrotz wird der Brexit natürlich Auswirkungen auf die Fischwirtschaft haben. Insbesondere wird sich der Brexit auf die Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik und auf Fischereiabkommen auswirken, die zu treffen sind. Im Rahmen der Gemeinsamen Fischereipolitik werden unionsweit

die Bestände gemeinsam befischt und auch gemanagt. Es wird aber auch auf der Grundlage von Drittlandsabkommen, die z. B. mit Norwegen oder anderen Drittstaaten geschlossen werden, gefischt. Insofern wird es durch den Wegfall von Fanggründen künftig nicht mehr so einfach sein, bis dahin bestehende Quoten zu erhalten.

Abg. **Hilgriet Eilers** (FDP): Sie erwähnten die Kofinanzierung des EMFF für fischverarbeitende Betriebe und den Wegfall der 100 000 Euro. Ist hierfür eine Umschichtung erfolgt? Wird aus diesem Fördertopf auch ein Betrag für Cuxhaven verwendet?

Besch. **Dr. Wessels** (ML): Dafür ist keine Umschichtung erfolgt.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen für Fragen vor. - Herzlichen Dank, Herr Dr. Wessels.

Ich frage den Ausschuss, ob er damit einverstanden ist, dass wir die **Einzelberatung** des uns betreffenden Kapitels 0961 in Einzelplan 09 heute durchgeführt und zustimmend zur Kenntnis genommen haben und damit die Beratungen abgeschlossen sind. - Ich sehe keinen Widerspruch und keine Enthaltung. Dann haben wir so beschlossen.

\*\*\*

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*

Die Sprecher der Koalitionsfraktionen hatten in der 22. Sitzung am 7. Juli 2020 berichtet, dass sie sich dem Antrag der Fraktion der FDP nicht anschließen könnten, und angekündigt, stattdessen einen eigenen Antrag zu verfassen.

Das Mitglied der Fraktion der FDP hatte daraufhin beantragt, über den Entschließungsantrag seiner Fraktion abzustimmen, da die Zeit dränge, um ein Signal an die Bundesebene auszusenden. Dieser Verfahrensantrag war im Anschluss daran mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und gegen die Stimmen der Fraktion der FDP und der Fraktion der AfD - bei Stimmenthaltung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - abgelehnt worden.

#### **Fortsetzung der Mitberatung**

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) wies darauf hin, dass der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen, versehen mit einer Drucksachen-Nummer, noch nicht vorliege und somit eine Beratung heute nicht möglich sei, in Kürze aber ein Antrag vorliegen werde und dieser dann beraten werden könne.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) bemerkte, die Fraktion der FDP habe ihren Antrag im Februar 2020 vorgelegt, als die Zukunft des Überwasser-Marineschiffbaus in Deutschland infrage gestanden habe. Seinerzeit habe die Werft German Naval Yards Kiel, nachdem sie im Auswahlverfahren beim Projekt des zukünftigen Mehrzweckkampfschiffes MKS 180 unterlegen gewesen sei, juristische Schritte gegen die Vergabeentscheidung des Verteidigungsministeriums unternommen. Vor diesem Hintergrund sei der Antrag der Fraktion der FDP seinerzeit unterstützenswert gewesen, so der Abgeordnete. Heute erscheine der Antrag allerdings aufgrund einiger zwischenzeitlich eingetretener positiver Entwicklungen auf Bundesebene und der Folgen der Corona-Pandemie für

die gesamte maritime Wirtschaft wie aus der Zeit gefallen.

Die Koalitionsfraktionen hätten während der parlamentarischen Sommerpause ihre Meinungsbildung zu dem Antrag abgeschlossen und einen eigenen Entschließungstext verfasst. Er hoffe, dass die Koalitionsfraktionen bis zur nächsten Sitzung des Unterausschusses diesen Entschließungstext vorlegen könnten, der auch von den Mitgliedern der Fraktionen, die in der heutigen Sitzung vertreten seien, mitgetragen werden könne.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP) äußerte ihr Unverständnis darüber, dass es bisher nicht gelungen sei, den Antrag ihrer Fraktion abschließend zu behandeln. Sie vermisste die Angabe inhaltlicher Gründe, aus denen die interfraktionelle Meinungsbildung bei den Koalitionsfraktionen hake, empfand den behäbigen Umgang der Koalitionsfraktionen in dieser für den Marineschiffbau ernstes Anliegen als peinlich und zeigte sich vor diesem Hintergrund sehr verärgert über die Untätigkeit der Koalitionsfraktionen.

Die Abgeordnete widersprach ihrem Vorredner insoweit, als sich die Situation für den Übersee-Marineschiffbau in Niedersachsen keineswegs grundlegend verändert, sondern nach ihrem Eindruck vielmehr zugespitzt habe, und berichtete, dass die niedersächsischen MdB Siemtje Möller (SPD) und Johann Saathoff (SPD), die dem Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages angehörten, darauf drängten, dass parlamentarische Initiativen ergriffen würden.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) äußerte daraufhin die Erwartung, dass die Koalitionsfraktionen unverzüglich einen Änderungsantrag vorlegen und somit die Grundlage für die weitere inhaltliche Beratung des Antrags der Fraktion der FDP schafften.

\*\*\*



## Unterrichtung über den Entwurf des Haushaltsplans 2021 und die Mittelfristige Planung 2022-2024 im Einzelplan 08

Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“  
22. September 2020







## Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (Kap. 0801, Seite 12 im HH-Plan Entwurf)

	2019 (Soll)	2019 (Ist)	2020 (Soll)	2021 (Soll)	2022 (MiPla)	2023 (MiPla)	2024 (MiPla)
Erstattung von Verwaltungsausgaben an die Europäische Hafenorganisation, Brüssel (ESPO) Titel: 676 10	7,5	7,499	8	8	8	8	8

Angaben in TEUR  
Stand: September 2020





## Allgemeine Bewilligungen im Bereich Wirtschaft – Förderung Maritime Wirtschaft (Kap. 0802, Seite 38 im HH-Plan Entwurf)

	2019 (Soll)	2019 (Ist)	2020 (Soll)	2021 (Soll)	2022 (MiPla)	2023 (MiPla)	2024 (MiPla)
Zuweisungen an kommunale Baulastträger Titel: 883 88	400	401	4.000	2.000	0	0	0
Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen Titel: 892 88	3.435	4.041	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Zuschüsse für laufende Zwecke an private Unternehmen Titel: 683 88	0	0	0	505	505	505	505

Angaben in TEUR  
Stand: September 2020





## Häfen- und Schifffahrtsverwaltung (Kap. 0830, S. 120 ff. im HH-Plan Entwurf)

	2019 (Soll)	2019 (Ist)	2020 (Soll)	2021 (Soll)	2022 (MiPla)	2023 (MiPla)	2024 (MiPla)
Betriebskosten- zuschuß NPorts Titel: 682 62	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300
Investitionszuschuß NPorts Titel: 891 62	20.000	25.000	33.700	23.700	23.700	23.700	23.700
Bau und Betrieb des Jade Weser Port Titel Gr. 61	0	0	2.004	9.794	2.505	2.505	2.505
Beiträge für Vereine, Verbände (SoN, SPC) Titel 686 10	465	465	465	465	465	465	465



# Fakten und Zahlen



	2019 (Soll)	2019 (Ist)	2020 (Soll)	2021 (Soll)	2022 (MiPla)	2023 (MiPla)	2024 (MiPla)
Zuweisungen an den Bund zum Ausbau des Mittellandkanals Titel: 881 10	8,200	8.290	11.483	11.500	11.500	11.500	11.500

Angaben in TEUR  
Stand: September 2020



**Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“  
22. September 2020**

**Unterrichtung  
über den Entwurf des Haushaltsplans  
für das Haushaltsjahr 2021  
und die  
Mittelfristige Planung 2022-2024  
im Kapitel 09 61 (Fischereiverwaltung)**

**Dr. Stephan Wessels**

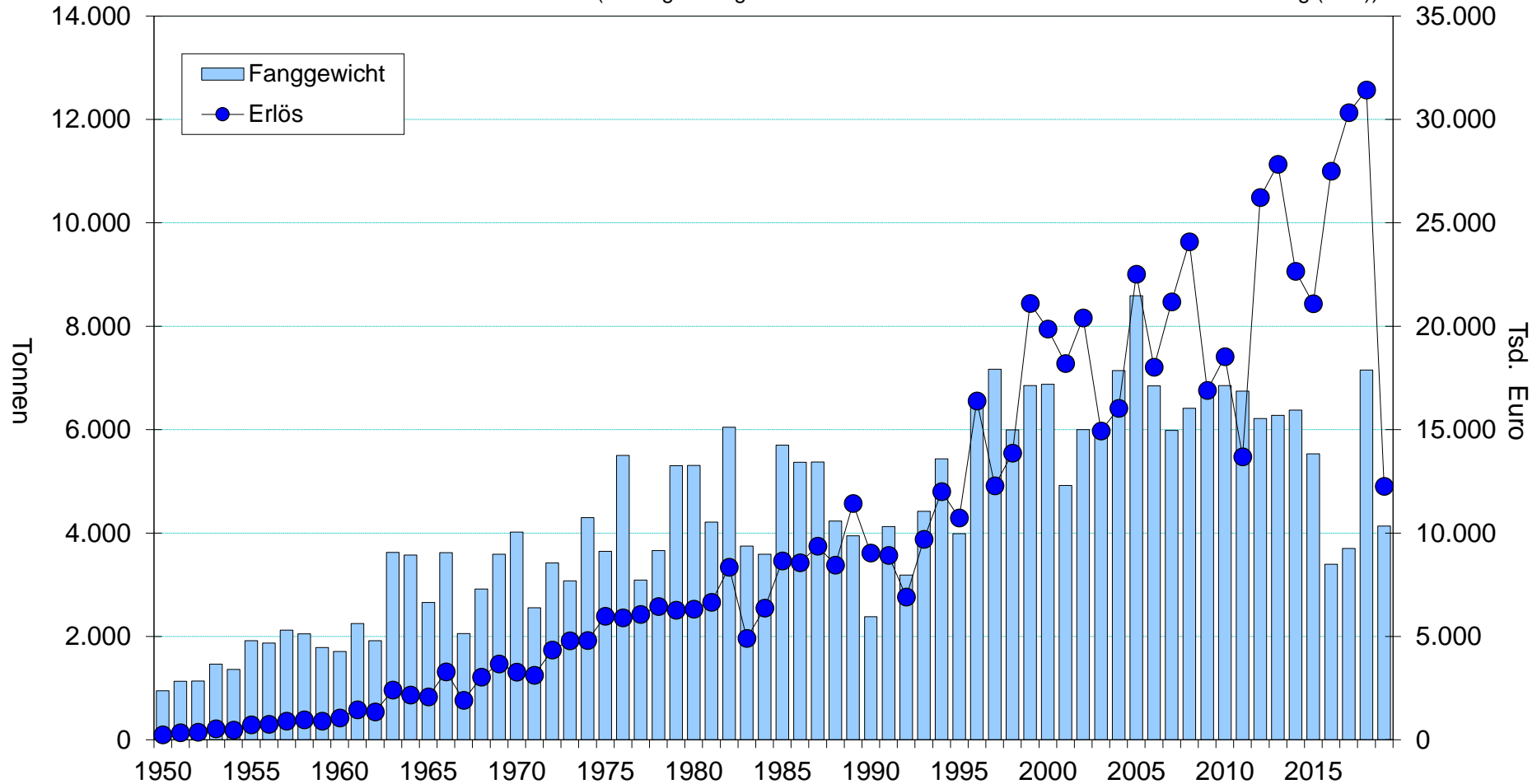
**Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz  
Referat 102 .3 – Fischerei und Fischwirtschaft**





## Küstenfischerei Niedersachsen Speisekrabben - Anlandungen

Quelle: Staatliches Fischereiamt Bremerhaven (Datengrundlage von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE))



# Ökonomische Situation der Kleinen und Großen Hochseefischerei

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



Foto der DFFU





## Kennzahlen der nds. Fischverarbeitenden Industrie 2019 (Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten):

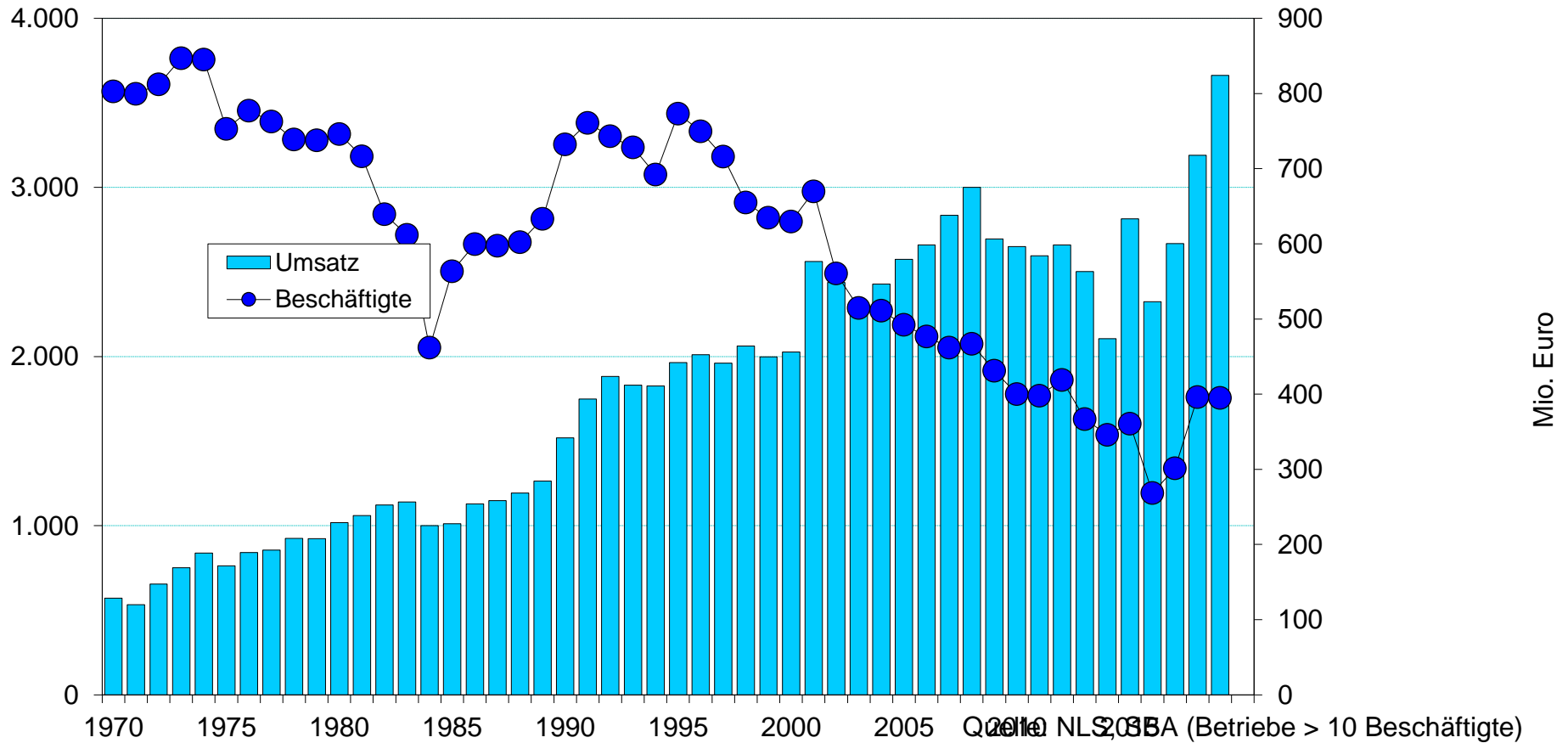
- 13 Betriebe (=20 % der deutschen Betriebe)
- 1.755 Beschäftigte (= 25 % der Beschäftigten der deutschen fischverarbeitenden Industrie)
- 824,2 Mio. Umsatz (~  $\frac{1}{3}$  des Umsatzes der deutschen fischverarbeitenden Industrie)





Beschäftigte

## Fischverarbeitende Industrie Niedersachsen - Betriebe mit mehr als 10 (ab 2007 mit mehr als 20) Beschäftigten -



# Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2021

## - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

### 1. Fischereiverwaltung ( ab S. 166 des HPE)

- Sachausgaben für das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven von 91.000 € auf 126.000 € angehoben

### 2. TGr. 61 „Nationale Beihilfen für Förderungen aus dem Europäischen Meeres- und Fischereifonds – EMFF, Förderperiode 2014 bis 2020, sowie Förderung der See-, Küsten- und Binnenfischerei“ (HPE S. 168)

- Ansatz für 2021: 700.000 € (2020: 750.000 €)
- VE's für 2022 und 2023 in Höhe von jeweils 250.000 € (unverändert)



# Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2021

## - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

### 3. TGr. 63 „Sicherung des Seefischverarbeitungsstandorts Cuxhaven“ (HPE S. 168)

- Ansatz für 2021: 390.000 € (- 100.000 €)
- VE's für 2022 und 2023 in Höhe von 45.000 € bzw. 50.000 €



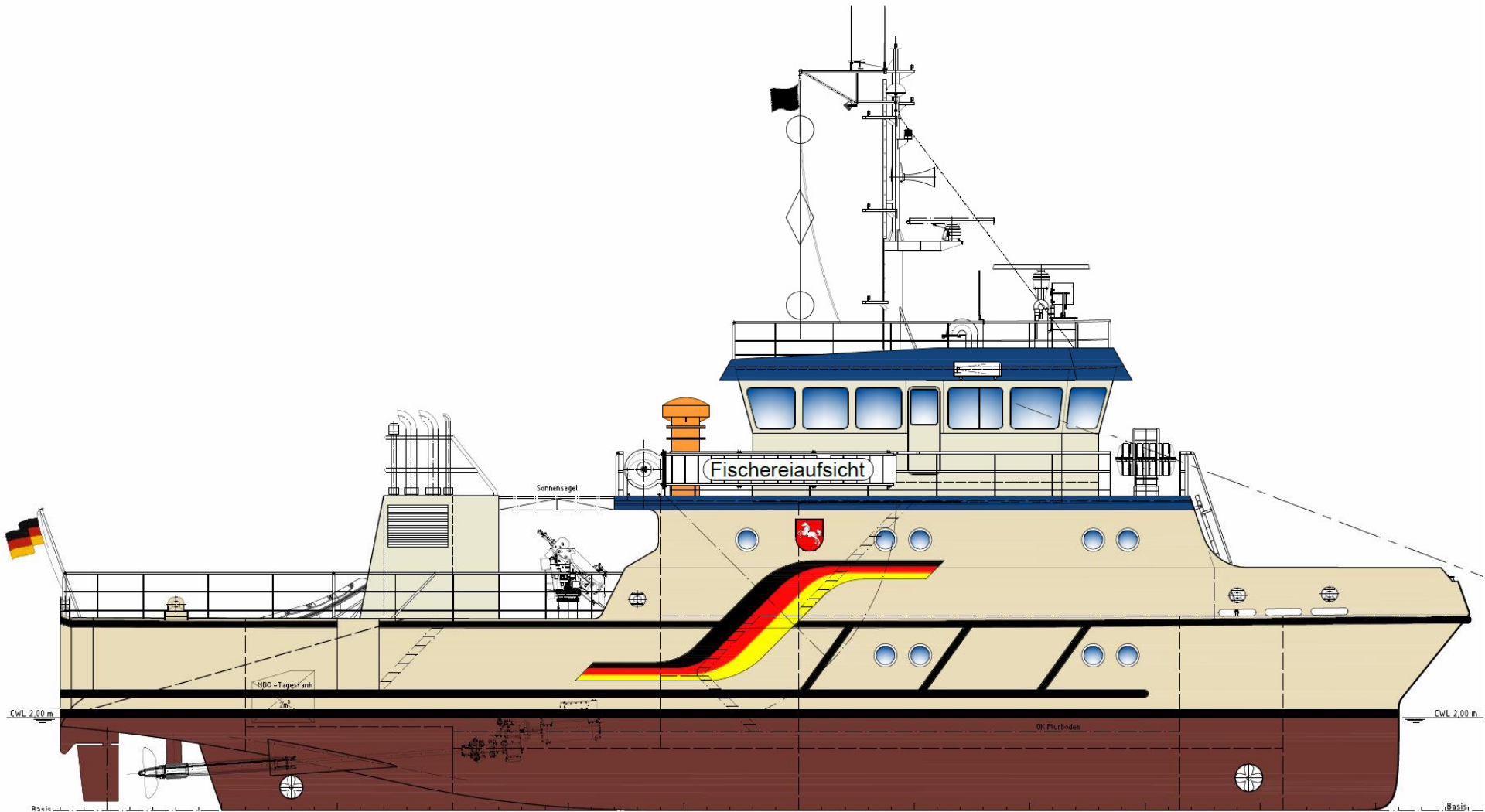
# Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2021

## - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

### 4. TGr. 66/67 „Betrieb der Fischereiaufsichtsfahrzeuge“ (HPE S. 174)

- Ansatz für 2021: 0,2 Mio. € (Unterhaltungsauswand)
- Übertragbare Mittel aus 2019 (4 Mio.)
- Geplante Erstattung aus der EMFF: mindestens 50 %





Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

# Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2021

## - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

5. **Zu den Stellen des Kapitels 09 61  
(ab S. 21 der Übersicht über das Beschäftigungsvolumen, das Budget und die Stellen (BBS))**
  - unverändert
  
6. **Zu Kapitel 09 04 – Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz (HPE S. 90)**
  - Ansatz für 2021: 400.000 € (unverändert)
  - VE's für 2022 und 2023 in Höhe von je 100.000 € (unverändert)



# Mittelfristige Planung 2022 - 2024

## 7. Mittelfristige Planung 2022 - 2024 im Kapitel 09 61

- keine Änderungen zum Ansatz 2021





**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit !**

