



N i e d e r s c h r i f t
über die 30. - öffentliche - Sitzung
des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“
des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
am 21. September 2021
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Entwurf eines Gesetzes zur Feststellung des Haushaltsplans für die Haushaltsjahre 2022 und 2023 (Haushaltsgesetz 2022/2023 - HG 2022/2023 -)**

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 18/9720](#) neu

hier: Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahre 2022 und 2023

dazu: Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2021 bis 2025

Unterrichtung durch die Landesregierung - [Drs. 18/9847](#)

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

Kapitel 0830 - Häfen- und Schifffahrtsverwaltung

Einbringung durch Herrn Staatssekretär Dr. Lindner 5

Allgemeine Aussprache..... 12

Einzelberatung 16

Beschluss..... 16

Einzelplan 09 - Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Kapitel 0961 - Fischereiverwaltung

Einbringung..... 17

Allgemeine Aussprache..... 19

Einzelberatung 21

Beschluss..... 21

2. Zum Schutz des Wattenmeeres: Keine Erdgasförderung in Niedersachsens Küstengewässern	
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - Drs. 18/9595	
<i>Unterrichtung durch die Landesregierung zum Antragsbegehren</i>	23
<i>Aussprache</i>	28
<i>Mitberatung</i>	32
<i>Beschluss</i>	32
3. Landesregierung muss den Angriff von Minister Scheuer auf den sanften Tourismus im Wattenmeer abwehren!	
Antrag der Fraktion der FDP - Drs. 18/9876	
<i>Verfahrensfragen</i>	35
<i>Aufnahme der Beratung</i>	35
4. Verschiedenes	37

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) (per Videokonferenztechnik zugeschaltet)
5. Abg. Petra Tiemann (SPD)
6. Abg. Clemens Lammerskitten (i. V. d. Abg. Helmut Dammann-Tamke) (CDU)
7. Abg. Karsten Heineking (CDU)
8. Abg. Bernd-Carsten Hiebing (CDU)
9. Abg. Thiemo Röhler (per Videokonferenztechnik zugeschaltet) (CDU)
10. Abg. Oliver Schatta (CDU)
11. Abg. Kai Seefried (per Videokonferenztechnik zugeschaltet) (CDU)
12. Abg. Meta Janssen-Kucz (GRÜNE)
13. Abg. Hillgriet Eilers (per Videokonferenztechnik zugeschaltet) (FDP)

Von der Landesregierung:

Staatssekretär Dr. Lindner (MW).

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrat Biela,
Regierungsrätin Lange.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.33 Uhr bis 12.51 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:*Billigung von Niederschriften*

Der **Unterausschuss** billigte die Niederschriften über die 28. und die 29. Sitzung.

Tagesordnungspunkt 1:

Entwurf eines Gesetzes zur Feststellung des Haushaltsplans für die Haushaltsjahre 2022 und 2023 (Haushaltsgesetz 2022/2023 - HG 2022/2023 -)

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 18/9720](#) neu

erste Beratung: 117. Plenarsitzung am 15.09.2021

federführend: AfHuF;

mitberatend: ständige Ausschüsse

Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2022 und 2023

dazu: Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2021 bis 2025

Unterrichtung durch die Landesregierung - [Drs. 18/9847](#)

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

Kapitel 0830 - Häfen- und Schifffahrtsverwaltung

Einbringung

StS **Dr. Lindner** (MW): Herzlichen Dank für die Gelegenheit, dass ich Ihnen hier und heute die maritimen Arbeitsschwerpunkte des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens vorstellen darf. Ich werde begleitet von mehreren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, damit wir Ihnen im Anschluss etwaige Fragen möglichst umfassend beantworten können. Insbesondere die Referatsleiter Herr Jacob und Herr Konze sind Ihnen gut bekannt.

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung



Unterrichtung über den Entwurf des Haushaltsplans 2022/2023 und die Mittelfristige Planung 2024-2025 im Einzelplan 08

Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“
21. September 2021

Niedersachsen. Klar.

Bei der Vorstellung des Haushaltsplanentwurfs für die Haushaltsjahre 2022 und 2023 möchte ich in guter Tradition beginnen mit:

Fakten und Zahlen



Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (Kap. 0801, Seite 16 im HH-Plan Entwurf)

	2020 (Soll)	2020 (Ist)	2021 (Soll)	2022 (Soll)	2023 (Soll)	2024 (MIPla)	2025 (MIPla)
Erstattung von Verwaltungsausgaben an die Europäische Hafenorganisation, Brüssel (ESPO) Titel: 676 10	8	8	8	8	8	8	8

Angaben in TEUR
Stand: September 2021

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Niedersachsen. Klar.

Kapitel 0801, Titel 67610, ESPO

In diesem Kapitel stehen 8 000 Euro zur Verfügung.

Sie wissen, dass Niedersachsen zusammen mit den anderen norddeutschen Küstenländern Mitglied der ESPO (European Sea Ports Organisation) ist. Die ESPO vertritt die Interessen und Ziele der europäischen Häfen gegenüber der EU-Kommission. Damit haben wir die Möglichkeit, frühzeitig Einfluss auf die wichtigen EU-Entscheidungsprozesse zu nehmen.

Die ESPO hat über die 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 sozusagen im einander unterhakenden Prozess gemeinsam mit den anderen Küstenländern und dem Bund gegenüber der EU immer wieder erfolgreich seine hafropolitischen Interessen vertreten, um das je-

weils bestmögliche Ergebnis für die Häfen zu erreichen. Dieses Ziel eint uns. Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit sind die Anpassung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) oder die Verhandlungen zur EU-Hafenverordnung, dem sogenannten Port Package III.

Die jährlichen Verwaltungsausgaben werden von den Mitgliedern zu gleichen Teilen getragen. In der MiPla veranschlagt ist der voraussichtlich auf das Land Niedersachsen entfallende jährliche Anteil an den Verwaltungsausgaben der ESPO.



Fakten und Zahlen

**Allgemeine Bewilligungen im Bereich Wirtschaft -
Förderung Maritime Wirtschaft
(Kap. 0802, Seite 42 im HH-Plan Entwurf)**

	2020 (Soll)	2020 (Ist)	2021 (Soll)	2022 (Soll)	2023 (Soll)	2024 (MiPla)	2025 (MiPla)
Zuschüsse für laufende Zwecke an private Unternehmen Titel: 683 88	0	172	505	515	515	515	515
Zuweisungen an kommunale Baustraßenträger Titel: 883 88	4.000	3.204	2.000	0	0	0	0
Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen Titel: 892 88	5.000	4.495	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung



Ich komme nun zu

Kapitel 0802 - Förderung der Maritimen Wirtschaft,

Titel 88388, Zuweisungen an kommunale Baustraßenträger (Neubau im Bestand der Seeschleuse Papenburg)

Hier war in den zurückliegenden Jahren ein Zuschuss für die Seeschleuse Papenburg in Höhe von 8 Millionen Euro abgebildet. 2018 wurde der Zuschuss durch einen Zuwendungsbescheid an die Stadt Papenburg wie folgt bewilligt: 2018: 0,4 Millionen Euro für Planungskosten, 2019: 1,6 Millionen Euro, 2020: 4 Millionen Euro und 2021: 2 Millionen Euro.

Für diesen Titel ist kein neuer Haushaltsansatz vorgesehen. Weitere Förderungen an kommunale Häfen konnten in der jüngsten Vergangenheit über das Sonderprogramm Häfen abgebildet werden.

Titel 89288 - 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 Bundeswirtschaftsministeriums. Die Laufzeit ist zunächst bis zum 31. Dezember 2021 befristet; eine Verlängerung durch den Bund ist in Vorbereitung. 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. Deshalb kommt der Kofinanzierung durch das Land eine große Bedeutung zu. Vorbehaltlich der geplanten Verlängerung des Förderprogramms durch den Bund soll Niedersachsen auch für den Doppelhaushalt 2022/2023 jeweils jährlich 5 Millionen Euro bereitstellen.

Titel 68388 - 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 erfordert eine enge norddeutsche Zusammenarbeit in den zahlreichen maritimen Themenstellungen. Deshalb haben sich die fünf norddeutschen Länder für eine Verlängerung der gemeinsamen Finanzierung ab dem Jahr 2022 ausgesprochen und eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung für weitere fünf Jahre unterzeichnet. Die Einrichtung bzw. Vorhaltung eines zentralen Clustermanagements sowie von gleichwertigen regionalen Geschäftsstellen in allen fünf beteiligten Ländern bildet dabei ein sehr wichtiges Element, um einerseits die regionalen Spezifika zu wahren und zu fördern sowie andererseits die überregionalen Gemeinsamkeiten zu stärken. Niedersachsen stellt dafür eine jährliche Förderung in Höhe von 260 000 Euro zur Verfügung.

Die Landesregierung möchte die erfolgreiche Arbeit Kompetenzzentrum Greenshipping Niedersachsen (GSN) weiterhin unterstützen, um unter anderem den Hafenumschlag und die Schifffahrt insgesamt umweltfreundlicher zu gestalten: Für die Netzwerksäule, für die das MW federführend zuständig ist, war für die Projektlaufzeit der letzten drei Jahre, von 2019 bis 2021, eine jährliche Förderung in Höhe von 250 000 Euro eingeplant, die je zur Hälfte den Projektträgern Maritimes Cluster Norddeutschland e. V., Standort Elsfleth, und der MARIKO GmbH, Standort Leer, zur Verfügung standen. Aufgrund der durchweg positiven Resonanz soll das GSN auch in einer dritten För-

derperiode, also von 2022 bis 2024, weiter unterstützt werden. Auch das MWK hat sich für eine Fortführung der Wissenschaftssäule des Projekts ausgesprochen, sodass das MW für die anstehende Förderperiode zunächst weiterhin 250 000 Euro pro Jahr in Titel 68388 einplant.

Das Land Niedersachsen ist ferner Mitglied im Deutschen Maritimen Zentrum e. V. Zweck des Vereins ist es, die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des gesamten deutschen maritimen Standorts zu stärken und zu erhöhen und das Know-how sowie die Berufsperspektiven in der maritimen Wirtschaft weiter zu stärken.

Das Deutsche Maritime Zentrum versteht sich als Bindeglied zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand und hat deshalb eine sehr wichtige Brückenfunktion.

Der Mitgliedsbeitrag beläuft sich auf 5 000 Euro und ist für jedes Haushaltsjahr eingeplant.

Fakten und Zahlen



Häfen- und Schifffahrtsverwaltung (Kap. 0830, S. 152 ff. im HH-Plan Entwurf)

	2020 (Soll)	2020 (Ist)	2021 (Soll)	2022 (Soll)	2023 (Soll)	2024 (MiPla)	2025 (MiPla)
Betriebskostenzuschuß NPorts Titel: 682 62	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300
Investitionszuschuß NPorts Titel: 891 62	33.700	27.500	23.700	33.700	33.700	33.700	23.700
Bau und Betrieb des Jade Weser Port Titel Gr. 61	0	4.049	9.794	7.114	7.265	2.505	2.505
Beiträge für Vereine, Verbände (SoN, SPC) Titel: 686 10	465	465	465	465	465	465	465

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung


 Niedersachsen. Klar.

Kapitel 0830 - Häfen- und Schifffahrtsverwaltung

Lassen Sie mich vorab ein paar Worte zur aktuellen Situation der niedersächsischen Häfen sagen:

Die Auswirkungen von Covid-19 sind nach wie vor in den Umschlagszahlen der niedersächsischen Seehäfen abzulesen. Mit rund 48,66 Millionen Tonnen Gütern ist der Umschlag an den neun niedersächsischen Seehäfen im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr Corona-bedingt um rund neun Prozent zurückgegangen. 2019 hatten die Seehäfen mit 53,53 Millionen Tonnen noch das beste Ergebnis seit dem Jahr 2008 erzielt.

Die Folgen der Corona-Pandemie zeigen sich auch in unserer Hafenbilanz für 2020. Der weltweite Einbruch des Außenhandels, über den viel berichtet worden ist, hat unseren Häfen stark zugesetzt und gezeigt, wie anfällig die weit ausdiffe-

renzierten Lieferketten weltweit mittlerweile geworden sind und dass ein solcher Einbruch auch Auswirkungen auf unsere Seehäfen hat. Inzwischen allerdings - das ist die gute Nachricht - können wir allerdings vorsichtig optimistisch in die Zukunft blicken: Die Auftragseingänge in der Industrie gehen langsam wieder nach oben und auch die Nachfrage nach deutschen Produkten wird wieder robuster.

Trotz der Belastungen durch die Corona-Pandemie stellt die Landesregierung in den Jahren Jahr 2022/2023 jeweils 40 Millionen Euro für Betriebskostenzuschüsse und Investitionen an die landeseigene Hafeninfrastrukturgesellschaft NPorts zur Verfügung. Die im Haushaltsjahr 2022 auszubringende Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 60 Millionen Euro ist erforderlich zur finanziellen Absicherung der großen Baumaßnahme „Sanierung der Großen Seeschleuse Emden“. Die Kosten für diese Baumaßnahme, die in einem Los vergeben werden muss, betragen insgesamt 70 Millionen Euro in den Haushaltsjahren 2022 bis 2028; das sind jährlich rund 10 Millionen Euro Niedersachsens Seehäfen müssen gerade in dieser Zeit weiter wettbewerbs- und zukunftssicher aufgestellt bleiben. Deshalb freue ich mich sehr, dass es uns gelungen ist, auch für den Haushalt 2024 in der MiPla diese hohe Summe sichern zu können.

Unser Ziel ist, dass wir dies auch für die kommenden Jahre so beibehalten können. Mit Blick auf die Belastungen für den Haushalt durch die Corona-bedingten Mindereinnahmen ist das allerdings kein Selbstläufer gewesen. Wir machen damit aber deutlich: Niedersachsen wird weiterhin in seine Häfen investieren. Das zeigt, dass die Landesregierung und die sie tragende Koalition die maritime Wirtschaft und die Häfen mit einer klugen und gezielten Hafenpolitik weiterhin tatkräftig unterstützen wollen.

Kapitel 0830, Titelgruppe 62 - Betriebskostenzuschuss und Zuschuss zu Investitionen

In Kapitel 0830, Titelgruppe 62 sind der Betriebskostenzuschuss und der Zuschuss zu den Investitionen dargestellt. Nach Artikel 2 Niedersächsisches 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.

Betriebskostenzuschuss - Titel 68662

Der Zuschuss zu den Betriebskosten in Höhe von 6,3 Millionen Euro wird in 2022/2023 im Wesentlichen zur Leistung der nachfolgend genannten Aufgaben benötigt: Erstens für die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben, zweitens für die Verwaltung des nicht betriebsnotwendigen Vermögens und drittens für den Hochwasser- und Denkmalschutz sowie kleinere Baggerungen.

Titel 89162 - Zuschuss zu den Investitionen

Der Haushaltsplanentwurf sieht für NPorts in den Jahren 2022 und 2023 bislang einen Zuschuss zu den Investitionen und den großen Instandhaltungsmaßnahmen sowie den Baggerungen in Höhe von 33,7 Millionen Euro vor und dient zur Weiterentwicklung und zur nachhaltigen Substanzerhaltung der landeseigenen Häfen. Mit diesen Investitionen werden wir dafür sorgen, dass die wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig verbessert wird.

Um die Zukunfts- und Leistungsfähigkeit der niedersächsischen Häfen zu wahren und zu verbessern, sind zielgerichtete Investitionen in den Ausbau und die nachhaltige Substanzerhaltung der Kaianlagen und Verkehrswege in unseren landeseigenen Seehäfen vorgesehen.

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

In Brake für die Großschiffsliegeplätze Südpier, 2. Bauabschnitt, in Brake für die Komplettierung von Ports Security, in Cuxhaven für den Neubau der Werkstattgebäude, in Cuxhaven auch für den Neubau der Gleise 70 bis 73, in Emden für die Sanierung der Hafensflächen von Umweltlasten, in Emden ferner für die Instandsetzung der Großen Seeschleuse, und in Emden schließlich auch für die Sanierung der Straße zum Nordkai.

In Norden geht es um die Erneuerung des Fähranleger 1 für den Norderneyverkehr, in Wilhelmshaven um die Instandsetzung der UVG Brücke und um weitere kleinere Maßnahmen an anderen Standorten.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf die „Unterrichtung durch die Landesregierung über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG - Stand: September 2021“ hinweisen.

Der Ausschuss für Haushalt und Finanzen des Niedersächsischen Landtages hat die Unterrichtung in seiner Sitzung am 8. September 2021 zu Protokoll genommen, und dem Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ liegt die Unterlage gleichfalls vor.

Die 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 gerne an den Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ übersandt.

Zu den einzelnen Baumaßnahmen möchte ich Ihnen einen kurzen Sachstand geben:

Brake. Großschiffsliegeplätze Südpier (2. Bauabschnitt). Der vorhandene Großschiffsliegeplatz am Südpier hatte bekanntlich seine Kapazitätsgrenze überschritten, die Be- und Entladung der Schiffe musste teilweise bereits im Bereich des Nordpiers erfolgen. Durch die fehlende Anbindung an die vorhandenen Silo- und Lagereinrichtungen am Südpier war dieser Umschlag jedoch nur mit erheblichem zusätzlichem Aufwand möglich.

Durch die Schaffung und Sicherung der Großschiffsliegeplätze - für Schiffe bis 260 m Länge und Tiefgängen bis 12,80 m - im Übergangsbereich Süd-/Mittelpier wird der AGRI-Terminal des Hafens Brake zukunftsfähig und nachhaltig ausgebaut. Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 8,5 Millionen Euro.

Komplettierung Port Security. Hierbei handelt es sich um die sukzessive Fertigstellung der Ports Security Anlagen und Zäune am Standort Brake. Die Maßnahme soll bis 2022 abgeschlossen sein und umfasst ein Volumen von insgesamt 2,5 Millionen Euro.

Cuxhaven. Neubau Werkstattgebäude. Die vorhandenen Werkstattgebäude aus den Jahren 1930 bis 1960 sind stark baufällig. Zudem sind die Gebäude über das gesamte Standortgelände verteilt und entsprechen nicht mehr den gültigen Arbeitsschutzvorschriften. Um Arbeitsabläufe optimal organisieren zu können, sollen im Neubau

künftig sämtliche Betriebseinheiten der Werkstätten in einem einzigen Gebäude untergebracht werden. Die Summe der Investitionskosten beläuft sich auf 4 Millionen Euro, außerdem sind Vorplanungs- und Gutachterkosten in einem Umfang von 0,6 Millionen Euro entstanden.

Neubau Gleise 70 bis 73. Die Entwicklung der Zugbewegungen im Hafen Cuxhaven hat sich bis heute sehr deutlich erhöht; das ist eine sehr positive Entwicklung. Um die Verkehrssituation auch zukünftig ohne Engpässe bewältigen zu können, sind zusätzliche Gleise im Bereich des Gleises 71 vorgesehen. Entsprechendes ist in den Planungen vorgesehen. Möglich ist im Fischversandbahnhof der Neubau von drei Gleisen, der Gleise 70, 72 und 73. Die Gesamtkosten ohne den Erwerb der Grundstücke belaufen sich auf 4 Millionen Euro.

Emden. Neubau Großschiffsliegeplatz. Mit der Schaffung eines weiteren Großschiffsliegeplatzes soll der vorhandene Umschlag gesichert werden. Ergänzend können die logistischen Prozesse seitens der Nutzer verbessert und die verfügbare Wassertiefe für die Schiffsanläufe erhöht werden.

Nachdem zunächst verschiedene Varianten untersucht wurden, hat sich ein Lückenschluss zwischen vorhandenem Emskai und Emspier I in planungs- und genehmigungsrechtlicher Hinsicht als beste Lösung herausgestellt. Für den in diesem Bereich schon vorhandenen Einspülpunkt für Baggerschiffe ist dann eine Verlegung erforderlich. In der ersten Phase bis 2021 wurden die Planungskosten bereitgestellt; weitere Mittel sind zunächst nicht eingeplant.

Instandsetzung der Großen Seeschleuse. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und zur Anpassung an den Hochwasserschutz sind hierfür sehr umfangreiche Sanierungsmaßnahmen erforderlich, die über den normalen Unterhaltungsaufwand weit hinausgehen. Es handelt sich hierbei um eine Sanierungsmaßnahme, die aufwandswirksam in der Erfolgsrechnung zu verbuchen ist und aufgrund des Volumens nicht aus dem Betriebskostenzuschuss finanziert werden kann. Die geschätzten Gesamtkosten der Sanierung belaufen sich auf ca. 70 Millionen Euro über einen Zeitraum von zehn Jahren. Untersuchung, Planung und Ausschreibung werden bis 2021 erfolgen - hierfür sind aktuell rund 5 Millionen Euro vorgesehen.

Sanierung Straße zum Nordkai. Durch das gestiegene Verkehrsaufkommen, insbesondere durch den Umschlag mit Windenergieanlagen und dem damit einhergehenden Schwerlastverkehr, wurde die Straße zum Nordkai besonders stark beansprucht. Aus der Beanspruchung sind entsprechende Mängel am Fahrbahnaufbau entstanden, die jetzt abgestellt werden müssen. Auch die sichere Nutzung der Straße für Fußgänger und Radfahrer ist momentan nicht gewährleistet; also besteht auch hier Handlungsbedarf. Durch den Ausbau eines kombinierten Rad- und Fußweges soll dies zukünftig sichergestellt werden.

Für die Erneuerung der Straße wird der Straßenbelag und teilweise der Unterbau erneuert. Die Rad- und Fußwege werden bedarfsgerecht ausgebaut und die Entwässerung saniert. Im südlichen Bereich der Straße wird ein Wendehammer ergänzt. Die Gesamtkosten in den Jahren 2021 und 2022 belaufen sich auf 2,6 Millionen Euro.

Norden. Erneuerung Südmole am Fähranleger 1 im Norderneyverkehr. Die Insel Norderney ist die zweitgrößte deutsche Insel in der Deutschen Bucht und für den Fremdenverkehr von erfreulich großer Bedeutung. Der Tourismus mit ca. 600 000 Gästen pro Jahr und fast 4 Millionen Übernachtungen und vielen Tagesgästen stellt dementsprechend die Haupteinnahmequelle für die Inselbevölkerung dar.

Hierbei kommt den Fähranlegern im Hafen Norderney mit ca. 2,3 Millionen Personenbewegungen eine besondere Bedeutung und Schutzfunktion zu. Die Schutzfunktion des Hafens wurde in den letzten 50 Jahren unter anderem von der westlich des Fähranlegers gelegenen sogenannten Südmole sichergestellt.

Im Zuge der Ertüchtigung der Südmole des Fähranlegers 1 soll das Fährbett für zukünftige Entwicklungen angepasst werden. Es ist vorgesehen, die Spundwand der Südmole zum Fährereinschnitt zu entfernen, um Platz für eine Verbreiterung der Fähranlage zu schaffen. Die geplanten Gesamtkosten betragen 5,8 Millionen Euro, davon bis 2021 0,7 Millionen Euro, in 2022 2 Millionen Euro und in 2023 3,1 Millionen Euro.

Wilhelmshaven. Instandsetzung UVG Brücke. Die Umschlaganlage Voslapper Groden (UVG), der nördlichste Anleger am tiefen Fahrwasser der Jade in Wilhelmshaven, wurde im November 1980 in Betrieb genommen und ist inzwischen in die

Jahre gekommen. Über den Anleger werden chemischen Komponenten zur PVC-Herstellung umgeschlagen.

Bei den turnusmäßig durchgeführten Bauwerksprüfungen an der UVG wurde seit Inbetriebnahme eine Vielzahl von Schäden diagnostiziert. Das maßgebende Schadensbild zeigt einen Querschnittsverlust der Bewehrung, welches sich auf die Dauerhaftigkeit und Tragfähigkeit der Anlage auswirkt. Vor dem Hintergrund der vertraglichen Verpflichtung gegenüber Bestandskunden müssen kurzfristig Planungen zum weiteren Vorgehen/Sanierung im Umgang mit der UVG vorgenommen werden. Die Kosten für den Teilauftrag ergeben bis lang 5 Millionen Euro. Die Gesamtkosten für die Instandsetzung betragen insgesamt rund 14,5 Millionen Euro.

Es folgt die Titelgruppe 61, Bau und Betrieb des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven. Beim Titel 33161 ist in den Haushaltsjahren 2022 bis 2025 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.

Bei den Ansätzen des Titels 83161 in Höhe von 7,114 Millionen Euro in 2022, 7,265 Millionen Euro in 2023, 2,505 Millionen Euro in 2024 und 2,505 Millionen Euro in 2025 handelt es sich um Mittel zur Finanzierung des niedersächsischen Anteils der Eigenkapitalzuführung an die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG (JWPR), an der das Land Niedersachsen mit 50,1 % neben der Freien Hansestadt Bremen, die 49,9 % der Anteile hält, beteiligt ist.

Der durch die Gesellschafter zu deckende Kapitalbedarf der JWPR ist zum einen wesentlich durch einen langfristig vermehrten Bedarf an Unterhaltungsbaggerungen im Zufahrtbereich mit einhergehenden Preissteigerungen sowie durch den Kapitaldienst bedingt. Zum anderen wird aufgrund des im Zuge der COVID-19-Pandemie gestarteten Transformationsprozesses – Stichwort: Kostensenkungsprogramm - des Terminalbetreibers EUROGATE und der möglichen Änderung der Gesellschafterstruktur der Betreibergesellschaft zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Zukunftsperspektiven mit stark rückläufigen Um-

satzerlösen der Gesellschaft gerechnet, was auch die Einplanung höherer Kapitalzuschüsse erfordert.“

Im Titel 68610 „Beiträge für Vereine und Verbände“ sind die Beiträge bzw. Zuschüsse für die Gesellschaft „Seaports of Niedersachsen“ (SoN) in Höhe von 450 000 Euro sowie für das Short Sea Shipping Promotion Center (SPC) 15 000 Euro dargestellt.

Die Seaports of Niedersachsen GmbH (SoN) repräsentiert die neun niedersächsischen Seehäfen mit zahlreichen Hafenumschlagsunternehmen und Hafendienstleistungen aller Art. Als Hafemarketinggesellschaft kommuniziert die SoN die vielfältigen Leistungen der niedersächsischen Seehafenstandorte auf dem Weltmarkt. Die SoN als Dachmarkenorganisation der niedersächsischen Seehäfen wird paritätisch finanziert sowohl vom Land Niedersachsen als auch von der privaten Hafenwirtschaft in den neun Hafenstandorten Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven. Es ist im landespolitischen Interesse die erfolgreiche Arbeit von SoN fortzusetzen.

Die Zielsetzung des ShortSeaShipping Promotion Center (SPC) ist eine stärkere Einbindung der alternativen Verkehrsträger in europäische Lieferketten und somit gleichermaßen die Erreichung von Umweltzielen. Organisatorisch ist das SPC eine öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) des Bundes mit Ländern und privaten Unternehmen. Niedersachsen gehört zum Kompetenznetz.

Fakten und Zahlen



	2020 (Soll)	2020 (Ist)	2021 (Soll)	2022 (Soll)	2023 (Soll)	2024 (MiPla)	2025 (MiPla)
Zuweisungen an den Bund zum Ausbau des Mittellandkanals Titel: 881 10	11.483	2.090	9.000	4.100	4.100	4.100	11.000

Angaben in TEUR
Stand: September 2021

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Niedersachsen. Klar.

Es folgt ein kurzer Einblick in den Titel 88110, Zuweisungen an den Bund zum Ausbau des Mittellandkanals. Hierfür sind in den Jahren 2022 und 2023 jeweils 4,1 Millionen Euro vorgesehen.

Der Ausbau von Wasserstraßen ist aufgrund der grundgesetzlichen Regelung alleinige Bundesan-

gelegenheit, er ist ein verkehrspolitisch unverzichtbarer Baustein für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Die Wirtschaftsstandorte im Hinterland sind eng verknüpft mit der Küste und mit den dortigen Seehäfen. Die Wasserstraßen wiederum bilden eine natürliche Verbindung zwischen diesen Wirtschaftsräumen.

Die alltäglich wahrzunehmenden Verkehrsprobleme auf unseren Straßen, wie auch die Kapazitätsengpässe der Bahn, zeigen deutliche Handlungsnotwendigkeiten auf. Die gute Nachricht ist, dass der Binnenschifffahrtsmarkt noch freie Kapazitäten hat. Es ist unser gemeinsames 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 - GMS: 110 m Länge, 11,40 m Breite, Tiefgang bis zu 2,80 m -, an einigen Streckenabschnitten auch für Schubverbände - 185 m Länge, 11,40 m Breite, Tiefgang bis zu 2,80 m - oder übergroße Großmotorgüterschiffe - ÜGMS: 135 m Länge, 11,40 m Breite, Tiefgang bis zu 2,80 m - angestrebt.

Der Ausbau des Mittellandkanals und seiner Stichkanäle ist mit der Bundesregierung in einem Regierungsabkommen aus dem Jahre 1965 vertraglich vereinbart. Der Ausbau des Mittellandkanals ist auf der Hauptstrecke mittlerweile 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 und im Bundeswasserstraßenausbaugesetz als neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs enthalten.

Die Landesregierung setzt sich gegenüber dem Bund vehement für einen schnellen und zügigen Ausbau des Stichkanals Salzgitter ein. Nur so können die bisher gezahlten Ausbaubeiträge für den Wasserstraßenausbau aus unserer Sicht den angestrebten Nutzen voll entfalten.

Der Ausbau des Stichkanals Salzgitter ist im Zusammenhang mit dem Mittellandkanalausbau zu sehen. Sein zwingend notwendiger Ausbau ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Herstellung eines

homogenen norddeutschen Wasserstraßennetzes.

Der noch ausstehende Ausbau des Stichkanals Hildesheim soll zeitversetzt in Angriff genommen werden; nach der 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 vor.

Zum Schluss erlauben Sie mir noch den Hinweis, dass das Land Niedersachsen über ein im Zuge des Konjunkturprogramms zur Bekämpfung der Corona-Folgen aufgelegtes „Sonderprogramm Häfen“ 20 Millionen Euro zusätzlich für Infrastrukturmaßnahmen und Ausbaggerungen in See- und Binnenhäfen zur Verfügung gestellt hat. Das war ein sehr nachgefragtes Programm, das gut angenommen worden ist.

Ziel der Förderung ist, die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Hafenstandorte zu sichern und die Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Tätigkeit und Investitionen der durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie in besonderem Maße betroffenen ortsansässigen Unternehmen der maritimen und regionalen Wirtschaft kurzfristig weiter zu verbessern.

Die bisherigen Ressourcen des bis zum 31. Dezember 2021 begrenzten Sonderprogramms Häfen in Höhe von 20 Millionen Euro sind mittlerweile ausgeschöpft.

Über die geplante Verlängerung des Sonderprogramms um ein weiteres Jahr bis Ende 2022 und die Bereitstellung von noch einmal 20 Millionen Euro für weitere Maßnahmen im Jahr 2022 in den von den Folgen der Corona-Pandemie besonders betroffenen See- und Binnenhäfen ist erst unlängst entschieden worden: Die Verlängerung des Programms wird jetzt in die Wege geleitet. Das weitere Verfahren bleibt abzuwarten. Dazu werde ich Sie auch weiterhin sehr gerne informieren.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Allgemeine Aussprache

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Vor die Klammer der Beratung gezogen, möchte ich Ihnen danken und anmerken, dass wir alle sehr froh sind, dass wir die alljährliche Diskussion über die Betriebs- und Investitionskostenzuschüsse für NPorts in diesem Jahr nicht führen müssen. Die Diskussion um die 40 Millionen Euro, die auch von der Hafenwirtschaft gefordert wurden und alljährlich im Mittelpunkt der Beratungen standen und finanziert werden mussten, entfällt in diesem Jahr, weil sie bereits im Entwurf vorgesehen sind. Das ist für uns alle eine gute Sache und Lohn der gemeinsamen Bemühungen.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Lassen Sie mich eingangs einen Dank an Ihr Haus richten, dass uns vorab erläuternde Materialien zur Verfügung gestellt worden sind. Diese Materialien haben die Vorbereitung auf die Beratung sehr erleichtert. Die Erläuterungen im Haushaltsplan sind naturgemäß nicht sehr ergiebig. Daher ist es wichtig, Hintergrundmaterialien zu haben, etwa im Hinblick auf die mittelfristige Finanzplanung in Einzelplan 08.

Ich bin sehr dankbar, dass Sie zu Beginn auf die ESPO hingewiesen haben. Es ist ein Irrglaube, zu meinen, wir als Land Niedersachsen könnten allein Hafenpolitik betreiben. Wir brauchen dafür Verbündete. Der Stellenwert der EU ist in Bezug auf die Auswirkungen von deren Entscheidungen auf unsere Häfen und die Hafenpolitik des Landes sehr hoch.

Ich bin gespannt, ob die Innovationsförderung wirklich verlängert wird. Sie haben hierfür Beträge in derselben Höhe wie in der Vergangenheit in den Haushalt eingestellt. Ich halte dies für notwendig.

Sie haben die Beträge zum Bereich Greenshipping im Haushalt fortgeschrieben. Ich bezweifle, ob diese Summen im Hinblick auf die Entwicklungen und in diesem Bereich anstehenden Projekte - Stichwort Wasserstoff - ausreichend bemessen sind. Bitte geben Sie uns einen Überblick über die Planungen für Projekte, die in den nächsten Jahren im Bereich Greenshipping anstehen. Es werden viele Projekte betrieben, einige Entwicklungen überschlagen sich. Gerade jetzt im Wahlkampf werden fast allerorten Wasserstoff-Projekte verkündet. Von daher bin ich interessiert an einer Gesamtübersicht.

Zur Seeschleuse in Emden. Mit Blick auf die Kostenentwicklungen hoffe ich, dass die Mittel, die für diesen langen Zeitraum bis zum Jahr 2028 veranschlagt sind, ausreichend bemessen sind.

Dasselbe gilt für alle Vorhaben in Sachen NPorts. Ich bin im Moment sehr verunsichert. Wir müssen momentan sehr viel in Anlagensicherheit, für Zäune usw., investieren. Ich vermute, dass Kostenvoranschläge aus dem Jahr 2020 Grundlage der Veranschlagungen im Haushalt sind, und gehe daher davon aus, dass es schwierig sein wird, mit diesen Kostenveranschlagungen auf dem Markt zu bestehen.

Deshalb frage ich Sie: Inwieweit haben wir die Möglichkeit, nachzusteuern. Beispielhaft nenne ich die Investitionen in die Sanierung der Werkstattgebäude in Cuxhaven oder des Fähranlegers an der Mole für den Norderney-Verkehr. Ich habe persönlich nicht den Eindruck, dass die Haushaltsansätze ausreichen, um diese Vorhaben umsetzen zu können. Ich möchte gerne wissen, worauf die Veranschlagungen beruhen.

Der JadeWeserPort ist gewissermaßen unser Lieblingskind. Es scheint wieder Bewegung in den Umschlag zu kommen. Die wichtigsten Punkte sind quasi fortgeschrieben worden. Es bleibt aber das Fragezeichen, ob die Haushaltsansätze ausreichen, um fortlaufend Instandhaltungsmaßnahmen durchzuführen.

Viel Neues sieht der Doppelhaushalt für den Bereich Häfen und Schifffahrt nicht vor. Von daher nehme ich den Entwurf zur Kenntnis. Ich sehe keinen Grund, den Haushaltsbereich, der diesen Unterausschuss betrifft, abzulehnen. Ich beschränke mich auf Zweifel, ob die vorgesehenen Mittelansätze für die anstehenden Investitionen ausreichend bemessen sind.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Der Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ kann mit der Entwicklung dieses Haushaltsplans sehr zufrieden sein - dem Doppelhaushalt und der Fortschreibung in der Mittelfristigen Planung. Rückblickend auf meine Zugehörigkeit zum Landtag ist die momentane Phase die Phase, in der es am schwierigsten gewesen ist, den Haushalt auskömmlich zu gestalten.

Der relativ überschaubare Haushaltsbereich, für den der Unterausschuss zuständig ist, enthält immer wieder große Herausforderungen. Es ist erfreulich, dass wir so wehrhaft sind, dass nicht

nur der Status quo erhalten bleibt, sondern hinsichtlich der Verstärkung der 10 Millionen Euro für Investitionen durch NPorts auf den Status quo sogar noch draufgesattelt werden kann, um weitere Maßnahmen anzustoßen.

Sie, Herr Dr. Lindner, haben die Einzelmaßnahmen, in Brake, Cuxhaven und Emden angesprochen. Ganz wesentlich ist die Sanierung der Großen Seeschleuse in Emden. Die Funktionalität der Großen Seeschleuse, die ein Nadelöhr im Binnenhafen ist, ist für alles Wirtschaften, das innerhalb des Binnenhafens stattfindet, zwingend erforderlich.

Emden hat zwar eine Entlastung dadurch erfahren können, dass die Nesserlander Schleuse wieder in Betrieb genommen worden ist. Am Ende aber reicht die Nesserlander Schleuse für die Umschlagfähigkeit im Hafen Emden nicht aus. Somit sind die 75 Millionen Euro, die das Land bereitstellt, bei allen Herausforderungen, vor die uns der Binnenhafen noch stellen wird, ein klares Bekenntnis zu ihm.

Nichtsdestotrotz möchte ich auch auf die Brisanz der Schleuse in Bezug auf den Hochwasserschutz eingehen, den Sie kurz angesprochen haben. Die Deiche links und rechts von der Schleuse wurden erhöht und deren Widerstandsfähigkeit wurde deutlich verbessert. Der Bedarf an Erhöhung der Widerstandsfähigkeit auch der Großen Seeschleuse ist hoch. Die erfolgten Erhöhungen der Deiche sind bei der Großen Seeschleuse nicht abgebildet worden. Der Großen Seeschleuse kommt eine Doppelrolle zu.

Der Haushalt stand unter dem Kostendruck einer Deckungslücke von rund 800 Millionen Euro, also von fast einer Milliarde Euro. Vor diesem Hintergrund kann der Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ mit der geleisteten Arbeit sehr zufrieden sein. Die ständigen Hinweise darauf, wie wichtig die niedersächsischen Seehäfen für die gesamte niedersächsische Wirtschaft sind, haben Früchte getragen. Insofern bin ich froh, dass wir diesen Entwurf entgegennehmen konnten, und hoffe, dass er im Interesse des Landes Niedersachsen unverändert beschlossen wird.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP): Ich kann nahtlos an die Ausführungen von Matthias Arends anschließen. Auch ich bin in weiten Teilen sehr zufrieden.

Zunächst aber danke ich Ihnen, Herr Dr. Lindner, für die pointierte Darstellung: Sie haben knapp,

aber sehr deutlich ausgeführt, was uns erwartet. Das hat mir gut gefallen.

Ich habe vier Fragen.

Die erste Frage betrifft das Sonderprogramm Häfen. Sie sagten, das weitere Vorgehen würde in Kürze erläutert. Mich interessiert, ob die Anträge, die bislang nicht bearbeitet werden konnten bzw. nicht finanziert werden konnten, quasi durch das nächste Programm gefördert werden oder ob diese im ersten Anlauf nicht bedienten Anträge neu zu stellen sind.

Zweitens. Ich wüsste gerne, wie sich die Entwicklung beim JadeWeserPort darstellt. Wir wissen, dass Mindereinnahmen zu verzeichnen sind. Sie sprachen davon, dass weitere Kapitalzuwendungen nötig seien. Bitte erläutern Sie uns die Erfordernisse in diesem Punkt genauer.

Drittens. Zu Titel 89162 - Zuschüsse für Investitionen - in Bezug auf Emden möchte ich wissen, was Sie mit der „Sanierung von Gebieten“ meinen. Ist das Hafengebiet zu sanieren? Sie sprachen davon, dass Umweltbelastungen beseitigt werden müssten. Oder betreffen die Sanierungserfordernisse auch die Wasserflächen?

Viertens. Ich schließe meinen Beitrag mit einer Bemerkung zum Großschiffsliègeplatz. Ich meine, dass wir in der Sache schon einmal einen Schritt weiter gewesen sind. Ich erinnere, dass vor zwei oder drei Jahren, als klar war, dass zwischen Kaje und Pier ein Lückenschluss gezogen werden sollte, gesagt wurde, dass die Planungsmittel in den Haushalt eingestellt wären und auf eine Gegenfinanzierung gehofft würde und daran gearbeitet würde, das Projekt schnellstmöglich umzusetzen. Jetzt sagten Sie, dass außer Planungsmitteln nichts weiter eingestellt sei und dass das Vorhaben erst einmal ruhen würde. Habe ich das richtig verstanden?

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU): Es zeichnet diesen Ausschuss aus, dass die Fraktionen über grundsätzliche Fragen häufig nicht unterschiedlicher Meinung sind. Das ist gut so.

Die Landesregierung und die sie tragenden Fraktionen machen mit diesem Entwurf deutlich, dass in der Krise gerade unsere Häfen eine ganz wichtige Rolle spielen und dass trotz geringerer Einnahmen - der Umsatz in den Häfen ist um 9 % gesunken - in die Häfen investiert werden muss.

Die Häfen sind für die Energiewende wichtige Standorte, weil sie auf vielfältige Art und Weise zu ihr beitragen und sie befördern.

Die Bereitstellung von 40 Millionen Euro in schwieriger Situation für NPorts ist ein deutliches Signal, dass ich ausdrücklich positiv bewerte. Meine Vorredner haben sich hierzu schon geäußert.

Projekte wie die Seeschleuse Papenburg und die Förderung des innovativen Schiffbaus sowie des maritimen Clusters sind für uns wichtig. Diese Dinge müssen weiter vorangetrieben und somit ausreichend finanziert werden.

Für Mitglieder des Unterausschusses ist es keine neue Erfahrung, dass die maritime Wirtschaft in der Welt und in Niedersachsen eine wichtige Rolle spielt. Wir müssen unsere Arbeit fortsetzen, damit Verbesserungspotenziale in den Häfen gehoben werden.

Das Ausbringen einer Verpflichtungsermächtigung für die Sanierung der Seeschleuse in Emden macht die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Projektes deutlich.

Ausbaggerungen werden, solange Schlick in den Häfen anfällt, eine notwendige Aufgabe bleiben.

Herr Dr. Lindner, Sie sagten, der Ausbau des Mittelkanals und seiner Stichkanäle wäre mit der Bundesregierung in einem Regierungsabkommen aus dem Jahre 1965 vertraglich vereinbart. Ich will diese Vereinbarung nicht anzweifeln, und ich halte es auch für richtig, mit dem Bund gut klarzukommen. Uns sind die Stichkanäle wichtig. Der Bund bestimmt die Geschwindigkeit und damit auch die Finanzierung des Ausbaus. Ich will nicht sagen, dass der Ausbau aus meiner Sicht zu langsam voranschreitet, möchte aber fragen, ob es Möglichkeiten gibt, den Ausbau zu forcieren.

Die Binnenschifffahrt wird auch in Zukunft eine weiterhin steigende Bedeutung haben. Nach meinem Eindruck werden unsere Straßen und Schienenwege allein den Verkehr nicht bewältigen können. Wir brauchen deshalb Binnenwasserstraßen. In der Regel handelt es sich dabei um Bundeswasserstraßen. Ich will jetzt nicht über den Bundesverkehrswegeplan debattieren; das würde den Rahmen dieser Sitzung sprengen. Ich bitte Sie aber, darüber nachzudenken, ob mit dem Bund über eine Beschleunigung der Ausbaumaßnahmen gesprochen werden könnte. Das gilt auch für andere Bundeswasserstraßen.

Ich kann eigentlich immer nur darauf hinweisen, dass uns dann, wenn wir die Bundeswasserstraßen nicht leistungsfähig halten und ertüchtigen, die Häfen allein auch nicht werden helfen können. Meines Erachtens gehören Wasserwege und Häfen zusammen.

Am Ende Dank möchte ich dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung danken. Mit diesem Haushaltsplanentwurf haben wir ein deutliches Zeichen für die maritime Wirtschaft gesetzt. Das ist uns sicherlich allen wichtig.

StS Dr. Lindner (MW): Vielen Dank, werte Abgeordnete, für Ihre Statements und Fragen, die ich versuchen werde, mit Unterstützung der Kolleginnen und Kollegen so gut wie möglich zu beantworten.

Ich kann vorausschicken, dass die diesjährigen Gespräche zur Planung des Haushalts innerhalb der Landesregierung die schwierigsten der laufenden Legislaturperiode waren. Das ist aufgrund der Steuereinnahmen infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie nachvollziehbar. In den vergangenen Jahren hatten wir sozusagen eine Luxusdebatte, in der Steuermehreinnahmen und aufwachsende Einnahmen im Haushalt neu verteilt und viele Prioritäten richtig gesetzt werden konnten. Bei den laufenden Haushaltsberatungen ging es dagegen darum, Einsparauflagen in einem Volumen von 800 Millionen Euro darzustellen; Herr Arends hat schon darauf hingewiesen. Das war in dieser Legislaturperiode ein Novum. Dieser Aspekt erschwerte die Vorbereitungen und Gespräche.

Unter dem Strich hat sich die Landesregierung dazu entschieden, diese Deckungslücke durch verschiedene Maßnahmen zu schließen. Zu diesen Maßnahmen auch konkrete Einsparungen für die einzelnen Ressorts und ihre Haushalte.

Wir haben uns intern dazu entschieden, im Bereich der maritimen Wirtschaft keine Einsparungen vorzunehmen, sondern an anderer Stelle, weil wir hier einen Schwerpunkt setzen wollen und weil wir die sehr gute Zusammenarbeit mit dem Unterausschuss schätzen und erkennen, dass wir alle gemeinsam an einem Strang ziehen. Das empfinde auch ich persönlich immer als äußerst angenehm. Das können Sie auch daran erkennen, dass wir die 40 Millionen Euro für NPorts eingestellt haben. Es ist uns wichtig, dass wir die großen Investitionsmaßnahmen, die jetzt vor uns stehen, gemeinsam stemmen können.

Frau Janssen-Kucz, Sie haben recht: Das sind gigantische Maßnahmen. Wir sehen natürlich überall die Baukostenentwicklung mit Sorge. Wir haben aufgrund der vorhandenen Kostenkalkulationen gerechnet. Welche konkreten Möglichkeiten zum Nachsteuern im laufenden Prozess es gibt, kann ich Ihnen ad hoc nicht sagen. Mit Ihrem Einverständnis, Herr Vorsitzender, bitte ich Herrn Jacob, dazu ergänzend auszuführen.

MR Jacob (MW): Frau Janssen-Kucz, Sie haben recht, die Entwicklung der Baupreise ist auch bei den Häfen nicht aufzuhalten. Das Beispiel Werkstattgebäude in Cuxhaven, das Sie angeführt haben, hat z. B. dazu geführt, dass eine Generalunternehmerausschreibung, die aus Sicht von NPorts nicht wirtschaftlich war, wieder aufgehoben wurde und dass jetzt mit Einzelgewerken gearbeitet wird, um günstigere Preise zu erreichen. Auch werden die Maßnahmen momentan quasi konjunkturell etwas entzerrt, damit nicht alle auf einmal ausgeschrieben werden. Die Kosten sind konservativ geschätzt, sodass wir die Hoffnung haben, mit den Mittelansätzen auszukommen.

Herr Dr. Lindner, erlauben Sie mir noch zwei Worte zum Thema Greenshipping?

StS Dr. Lindner (MW): Natürlich.

MR Jacob (MW): Wir fördern durch den Titel des MW die Personalkosten, also die personelle Ausstattung in Elsfleth und in Leer, um den dortigen Geschäftsstellen die Netzwerkarbeit und die Unterstützung von Unternehmen z. B. bei Projektanmeldungen zu ermöglichen. Aus diesen Mitteln werden keine Projekte gebilligt und gefördert; das erfolgt an anderer Stelle. Ich habe aktuell keinen genauen Überblick über die Projekte. Ich gebe Ihnen die folgende Anregung: Sie haben im November eine auswärtige Sitzung in Leer. Ich empfehle Ihnen, anlässlich des Besuches in Leer mit den Gastgebern die Projekte anzusprechen.

Vors. Abg. **Holger Ansmann (SPD):** Herr Jacob, es ist unser Ziel, dass wir in Leer mit den Verantwortlichen persönlich sprechen. Wenn Sie oder Frau Baumann im Vorfeld noch weitere Informationen haben, wären wir dankbar, wenn uns diese zur Verfügung gestellt würden. Aber dieses Thema wird ohne Frage einer der Schwerpunkte unseres Besuches vor Ort sein.

StS Dr. Lindner (MW): Frau Janssen-Kucz, Sie hatten auch das Thema Innovationsförderung angesprochen. Es ist wichtig, dass wir die Mittelan-

sätze verstetigen und somit für jedes Jahr, für 2022 und für 2023, 5 Millionen Euro bereitstellen - vorbehaltlich der geplanten Verlängerung des Förderprogramms durch den Bund. Wir wissen, dass der Bund an einer Verlängerung des Förderprogramms arbeitet, aber die Förderrichtlinie noch nicht veröffentlicht worden ist. Sobald wir darüber Klarheit haben, werden wir Ihnen sagen können, wie konkret die Ausgestaltung ist und ob Veränderungen vorgenommen worden sind. Wir haben mit der Veranschlagung von jährlich 5 Millionen Euro entsprechend Vorsorge getroffen, weil die Programme in der Vergangenheit immer sehr gut nachgefragt waren und mit einem solchen etwas kleineren Länderprogramm ein gewisser Hebeleffekt für einen größeren Bundesanteil ausgelöst werden kann.

Frau Eilers, Sie haben das Thema Sonderprogramm Häfen angesprochen. Dieses Sonderprogramm hat einen Umfang von 20 Millionen Euro. Durch dieses Programm sind mehrere Projekte gefördert worden: Ausbaggerungen im Hafen Papenburg mit 9,2 Millionen Euro. Ausbaggerung des Hafenbeckens in Osnabrück und Ausbau der dortigen Ladeinfrastruktur mit rund 2 Millionen Euro. Modernisierung der Liegestelle und der Geländeanpassung im Hafen Wittingen mit rund 2,5 Millionen Euro. Auf die Stadt Nordenham entfällt ein Projekt im Volumen von rund 6 Millionen Euro. - Das sind die derzeit laufenden Fördermaßnahmen aus den 20 Millionen Euro, die gefördert werden können.

Weil wir den Eindruck haben, dass es weiteren Bedarf gibt, wollen wir das Programm mit einem ähnlichen Volumen - 20 Millionen Euro - verlängern, sodass wir weitere Bedarfe decken können. Wie viele Anträge hierfür ggf. schon vorliegen, kann ich Ihnen nicht sagen. - Herr Jacob schüttelt den Kopf, sodass im Moment keine weiteren Anträge vorliegen. Frau Eilers, wir wissen aber, weil wir es aus den Gesprächen erfahren haben, dass es weitere Interessen gibt. Insofern erscheint es uns eine gute Idee, dass wir die Förderung verlängern. Ich gehe davon aus, dass wir die Richtlinien mit den denselben Kriterien, nach denen die Förderung bisher vergeben wurde, verlängern.

MR Jacob (MW): Wir streben die Verlängerung an, und zwar für GRW- und Nicht-GRW-Gebiete. Wir hatten in der Vergangenheit zwei unterschiedliche Richtlinien. Wir wollen die Förderrichtlinien zur Vereinfachung für beide Gebietsklassen zusammenführen.

StS **Dr. Lindner** (MW): Frau Eilers, Sie hatten nach dem Neubau des Großschiffslicheplatzes in Emden gefragt. Ich hatte dazu vorgetragen, dass in der ersten Phase bis 2021 die Planungskosten bereitgestellt wurden und weitere Mittel bisher nicht eingeplant sind. Das ist mein derzeitiger Kenntnisstand.

Sie fragten ferner, wie es sich mit der weiteren Planung im Übrigen verhält.

MR **Jacob** (MW): Frau Eilers, wir haben die Planungsmittel bereitgestellt. Die Planung ist abgeschlossen. Wir haben einen rechtsgültigen Planfeststellungsbeschluss. Erste Vorarbeiten sind mit Verlegung eines Einspülpunktes vorgenommen worden. Momentan ist der Stand so, wie Sie ihn vorgetragen haben: Es werden immer noch mit zukünftigen Betreibern/Nutzern Gespräche über eine Finanzierung geführt. Erst wenn nachhaltiger Bedarf durch die Industrie/Kunden absehbar ist, wird das Verfahren fortgeführt werden. Der Fortgang ist somit zwar gehemmt, es gibt aber einen rechtsgültigen Planfeststellungsbeschluss, der jederzeit umgesetzt werden kann.

Frau Eilers hatte noch einige Teilfragen, auf die ich bei dieser Gelegenheit gerne eingehe.

Das Thema Sanierung bezieht sich auf die Sanierung von Altlasten. Das sind Maßnahmen, die viele Jahrzehnte zurückreichen, als in Emden kohlehaltiger Umschlag stattgefunden hat. Ich weiß, dass sukzessive Teilflächen immer dann saniert werden, wenn bei Maßnahmen entsprechender Sanierungsbedarf entsteht. Das bezieht sich ausschließlich auf Flächen, die NPorts im Eigentum hat, insofern hier nicht Wasserflächen.

Gestatten Sie mir noch eine Ergänzung zu der Fragestellung von Herrn Arends. Im Rahmen der Großen Seeschleuse wird natürlich auch der Deichschutz angepasst. Das ist Bestandteil der Maßnahme.

StS **Dr. Lindner** (MW): Es wurde noch das Thema Stichkanäle angesprochen. Sie sind uns ein wichtiges Anliegen. Wir stehen in engem Austausch mit den zuständigen Bundesbehörden. Wir können, weil der Bund nun einmal den Hut aufhat, in den Gesprächen immer wieder nur drängen und unsere Argumente vorbringen. Das tun wir auch auf allen Ebenen bis hin zum Minister und über das BMVI. Diese Bundesverwaltung ist aber auch ein großer Tanker, die im Rahmen ihrer Möglichkeiten sehr viel bewegt. Der Bund hat

dankenswerterweise über den Bundesverkehrswegeplan wesentlich mehr Geld zur Verfügung gestellt als in der Vergangenheit, sodass auch viel bewerkstelligt werden kann. Gleichwohl hätten auch wir uns sowohl mehr Tempo als auch an Umfang bei den Maßnahmen, die im Bundesverkehrswegeplan im sogenannten Vordringlichen Bedarf eingestuft sind, für Niedersachsen die eine oder andere weitere Maßnahme gewünscht. Ich gehe davon aus, dass Sie hierin mit mir einer Meinung sind. Gleichwohl können wir recht zufrieden sein, dass wir von vielen Maßnahmen profitieren können.

Frau Eilers hatte noch eine Detailfrage zum Thema Mindereinnahmen beim JadeWeserPort gestellt. Ich biete Ihnen an, dass wir zu diesem Punkt noch eine Information nachliefern.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Das ist kein Problem. Es ist geübtes Verfahren, dass Sie diese Information schriftlich nachreichen.

Einzelberatung

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

Beschluss

Der Unterausschuss ist durch die Landesregierung über den Entwurf des Haushaltsplans 2022/2023 und die Mittelfristige Planung 2021/2025 im Einzelplan 08 ausführlich unterrichtet worden und hat eine intensive Beratung durchgeführt. Er nimmt den Haushaltsplanentwurf zustimmend zur Kenntnis und schließt die Beratungen zum Haushalt ab.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE, FDP

Ablehnung: -

Enthaltung: -

Einzelplan 09 - Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Kapitel 0961 - Fischereiverwaltung

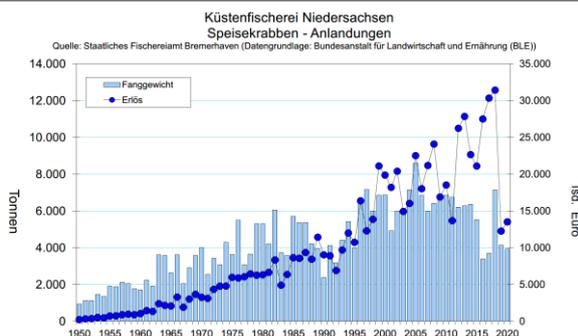
Einbringung

MR **Dr. Wessels** (ML): Wie in den Vorjahren möchte ich an dieser Stelle zunächst kurz über die Situation der niedersächsischen Fischwirtschaft berichten, bevor ich auf den Haushaltsplamentwurf 2022/2023 sowie die Mittelfristige Planung 2021 bis 2025 eingehe.

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

Situation der nds. Fischwirtschaft: Krabbenfischerei

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz



Die Krabbenfischerei stellt das Rückgrat der niedersächsischen Fischerei dar. Gegenwärtig haben wir insgesamt 123 Kutter; davon sind 99 Krabbenkutter. Nachdem sich der Rückgang der Flottengröße erfreulicherweise in den letzten fünf Jahren zunächst verlangsamt hatte, kam es im Jahr 2020 vermehrt zur Aufgabe von Fahrzeugen. Insgesamt haben wir in den letzten fünf Jahren neun Fahrzeuge verloren.

In Bezug auf die Umsätze stellt sich die Situation wie folgt dar:

Nach den umsatzstarken Jahren 2015 bis 2017, wie in der Abbildung dargestellt, und dem Rekordjahr 2017 waren die letzten zwei Jahre, die Jahre 2019 und 2020, wirtschaftlich herausfordernd. Nach einem Jahr mit vollen Lägern und schlechten Fängen folgte das Corona-Jahr 2020 mit erheblichen Einschränkungen der Entschälkapazitäten in Nordafrika und sehr restriktiven Vorgaben des Handels.

Viele Fahrzeuge dieses Segments lagen zeitweise still. Nachdem 2021 die Fänge bisher fast uneingeschränkt angelandet und entschält werden können, sind die Fänge derzeit leider recht verhalten bei aktuell mittleren Preisen.

Nach zwei wirtschaftlich herausfordernden Jahren bleibt somit die Lage in der Krabbenfischerei angespannt.

Der Vollständigkeit halber: Unsere vier Muschelfischereibetriebe haben einige durchwachsene Jahre hinter sich, die Erträge bleiben insgesamt weit hinter den schleswig-holsteinischen Erträgen zurück.

Situation der Kleinen und Großen Hochseefischerei

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz



In ihrem Fanggebiet, dem Nordostatlantik, nimmt die Überfischung weiter ab und der Aufbau der Bestände schreitet voran. Das ist die gute Botschaft. Besonders gut ist: Mittlerweile werden 53 von 76 dort bewirtschafteten Beständen und somit mehr als 70 % nachhaltig befischt. Defizite gibt es vor allen Dingen bei Beständen mit geringen Fangmengen, sodass die Situation bezogen auf die Anlandemengen sogar noch wesentlich positiver ist: In der Nordsee, dem Skagerrak und Kattegat stammen mittlerweile 99,7 % der Anlandungen aus nachhaltig bewirtschafteten Beständen. In der Ostsee liegen wir bei 95 %, in den nordwestlichen Gewässern bei 94 %. Anders stellt sich die Situation im Mittelmeer und im Schwarzen Meer dar. Dort sind über 80 % der Bestände überfischt.

Nachdem mit dem Aufbau der Fischbestände bei gleichzeitig hoher Nachfrage und niedrigen Treibstoffkosten die Gewinne seit Jahren stiegen und zuletzt sogar vier neue Fahrzeuge in diesem Segment in Dienst gestellt wurden, hat die Fischerei nun die Folgen des Brexit zu bewältigen.

Schwindende Fangmöglichkeiten, Unwägbarkeiten bei Drittlandsabkommen und Quotentausche

trüben die Zukunftsaussichten in diesem Bereich der Fischerei ganz deutlich ein.

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

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



Kennzahlen der nds. fischverarbeitenden Industrie 2020 (Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten):

- 13 Betriebe (=21 % der deutschen Betriebe)
- 1.748 Beschäftigte (= 27 % der Beschäftigten der deutschen fischverarbeitenden Industrie)
- 887.452 € Umsatz (= 36 % des Umsatzes der deutschen fischverarbeitenden Industrie)

Es ist erfreulich, dass seit dem vergangenen Jahr ein Betrieb hinzugekommen ist. Somit sind jetzt 13 Betriebe und somit 21 % der deutschen Betriebe in Niedersachsen angesiedelt.

Auch die Zahl der Beschäftigten ist trotz Corona wieder angestiegen auf derzeit 1 748 Beschäftigte, was mehr als ein Viertel der Beschäftigten der deutschen fischverarbeitenden Industrie ist.

Auch der Umsatz hat auf nunmehr 887 Millionen Euro. Das entspricht 36 % des Umsatzes der deutschen fischverarbeitenden Industrie. Das entspricht einem Zuwachs beim Umsatz sogar im Corona-Jahr von 47 %. Damit wird eindeutig demonstriert, dass wir einen sehr effizienten Sektor in Niedersachsen angesiedelt haben.

Wir kommen nun zum Haushaltsplanentwurf für 2022/2023. Ich werde im Folgenden die bedeutenden Ansätze und Ansatzänderungen erläutern.

Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2022

- Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

1. Fischereiverwaltung (ab S. 188 des HPE)
 - Sachausgaben für das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven von 126.000 € auf 148.000 € 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. 190)
 - Ansatz für 2022 / 2023: 700.000 € (unverändert)
 - VE's für 2023 und 2024 in Höhe von jeweils 250.000 € (unverändert)

Kapitel 0961 - Fischereiverwaltung

Im Bereich der Sachausgaben für das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven steigt der Ansatz von 126 000 Euro auf nunmehr 148 000 Euro. Diese Veränderung ist das Ergebnis einer Mietkostensteigerung von 33 000 Euro und gleichzeitigen Absenkung bei Kapitel 0961, Titel 51101 um 11 000 Euro. Dieser Betrag ist in die neu geschaffene Titelgruppe 98/99 („Informations- und Kommunikationstechnik“) umgeschichtet worden.

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. Daneben erfolgt die Kofinanzierung im Bereich Verarbeitung und Vermarktung zum Teil mit GAK-Mitteln aus Kapitel 0904 sowie im Bereich der Flottenförderung zum Teil mit Bundesmitteln. Außerdem werden aus dieser Titelgruppe in kleinerem Umfang Gutachten und Werkverträge für die laufenden Aufgaben der Fischereiverwaltung finanziert. Hierzu zählen z. B. die für die Aalbewirtschaftung erforderlichen Forschungs- und Monitoringaufgaben, unter anderem 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.

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 2022

- Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

3. TGr. 63 „Sicherung des Seefischverarbeitungsstandorts Cuxhaven“ (HPE S. 190)
 - Ansatz für 2022 / 2023: 390.000 € (unverändert)
 - VE's für 2023 und 2024 in Höhe von 45.000 € bzw. 50.000 €

TGr. 63 - Sicherung des Seefischverarbeitungsstandorts Cuxhaven“

Der Ansatz für 2022 und 2023 beträgt unverändert 390 000 Euro sowie Verpflichtungsermächtigungen für 2023 in Höhe von unverändert 45 000 Euro und für 2024 in Höhe von unverändert 50 000 Euro. Hier sind für die fischwirtschaftlich genutzten Liegenschaften des „Seefischmarkts“ 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. Dies hilft

uns dabei, keine EU-Mittel verfallen zu lassen, nur weil es an der nationalen Kofinanzierung gefehlt hätte.

Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2022

- Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

4. TGr. 66/67 „Betrieb der Fischereiaufsichtsfahrzeuge“ (HPE S. 190)
- Ansatz für 2022 / 2023: 178.000 € (Unterhaltungsauswand)
 - Der Neubau des Aufsichtsfahrzeugs befindet sich aktl. in der Erprobungsphase



TGr. 66/67 - Betrieb der Fischereiaufsichtsfahrzeuge

Der Ansatz für den Betrieb der Fischereiaufsichtsfahrzeuge ist nahezu unvermindert und beträgt für die Jahre 2022 und 2023 jeweils 178 000 Euro. Das Aufsichtsfahrzeug befindet sich aktuell in der einjährigen Erprobungsphase.

Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2022

- 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))
- Kürzung des Beschäftigungsvolumens um 0,79
6. Zu Kapitel 09 04 – Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz (HPE S. 92)
- Ansatz für 2022 / 2023: 400.000 € (unverändert)
 - VE's für 2023 und 2024 in Höhe von je 100.000 € (unverändert)

Stellen des Kapitels 0961

In der Darstellung des Beschäftigungsvolumens gab es überraschend eine Kürzung um 0,79 Vollzeitäquivalente (VZE). Hierbei handelt es sich um den Anteil der Fischereiverwaltung an der pauschalen Kürzung des Beschäftigungsvolumens, die MF im diesjährigen Aufstellungsverfahren allen Häusern auferlegt hat.

Kapitel 0904 - Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz

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

Mittelfristige Planung 2022 bis 2025 im Kapitel 0961

Mittelfristige Planung 2022 - 2025

7. Mittelfristige Planung 2022 - 2025 im Kapitel 09 61

- keine Änderungen zum Ansatz 2022

Für 2022 bis 2025 wird derselbe Ansatz wie im Jahr 2022 veranschlagt.

Allgemeine Aussprache

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Herr Wesels, danke für die Unterlagen. Es ist immer von Vorteil, vor der Einbringung des Haushalts aufbereitete Informationen einsehen zu können.

Ich habe mit Freude festgestellt, dass im Bereich der Fischereiverwaltung keine großen Kürzungen erfolgen. Eine Ausnahme stellt die durch das Spardiktat des Finanzministers erfolgte Kürzung bei der Fischereiaufsicht dar.

Ich finde es erschreckend, dass die Anzahl der Krabbenkutter rückläufig ist. Neun Kutter weniger sind schon eine Hausnummer. Damit hat sich die Anzahl der Kutter um 8 % verringert. Kutter haben, wenn sie im Hafen liegen, auch einen touristischen Wert.

Sie haben berichtet, dass die niedersächsischen Erträge der Krabbenfischer hinter denen ihrer schleswig-holsteinischen Kollegen zurückblieben. Woran liegt das? Haben schleswig-holsteinische Krabbenfischer mehr Krabbenkutter oder andere Fangtechnik oder andere Fanggebiete?

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Positiv ist, dass die Ansätze in der Mittelfristigen Planung grundsätzlich unverändert sind.

Auch ich war erschrocken, als ich hörte, dass Niedersachsen neun Kutter weniger hat. Das ist wirklich schon eine Hausnummer.

Die Kennzahlen der niedersächsischen fischverarbeitenden Industrie sind deutlich positiv.

Das Krabbenfangen ist das eine, das Krabbenverarbeiten ist das andere. Es wird öffentlich diskutiert, dass es Ansätze gibt, wirtschaftlich andere Felder zu erschließen, und zwar durch eine Fami-

lie, die eine Krabbenpulmaschine entwickelt. Ich möchte dieses Thema hier platzieren, weil wir es sehr gern positiv begleiten wollen. Ich weiß, dass Sie, Herr Dr. Wessels, den Fall kennen und damit auch befasst sind. Können wir in diesem Fall irgendwie helfen? Wie können wir unterstützend tätig werden? Meines Erachtens ist die Krabbenverarbeitung ein Sektor, der uns sehr helfen kann.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP): Die Krabbenpulmaschine möchte ich auch ansprechen. Auch ich sehe diese Krabbenpulmaschine als eine sehr fortschrittliche Entwicklung an, die überzeugt. Ich möchte wissen, wie die Landesregierung in diesem Fall helfen kann.

Ich habe noch eine konkrete Frage zum Fischereiaufsichtsfahrzeug, das jetzt - nach meinem Verständnis probenhalber für ein Jahr - in Dienst gestellt wurde. Gibt es bei der Kontrolle einen Aufgabenzuwachs aufgrund gestiegener Auflagedichte oder gegebenenfalls im Zusammenhang mit dem Brexit?

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU): Die Fischerei ist dem Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ seit Jahren ein wichtiges Anliegen.

Wir wissen, dass die Erträge in der Krabbenfischerei schwanken. Krabbenfischer sind häufig Inhaber kleiner Betriebe. In der Krise laufen diese schnell Gefahr, ihren Betrieb aufgeben zu müssen. Wir bedauern diese Entwicklung, weil damit Existenzen und auch Kulturgut verlorengehen.

Auch mir als Emsländer ist diese Krabbenmaschine gedanklich schon begegnet - in einer Debatte in Ostfriesland, an der ich teilnehmen durfte. Bei allem, was in Marokko in der Vergangenheit passiert ist. Wenn es uns gelänge, Krabben maschinell zu pulen - wir wissen um das Problem des geringen Lohnniveaus -, wären unterstützende Maßnahmen die Mühe wert. Ich würde ein solches Vorhaben aus vielerlei Gründen, die ich gar nicht alle aufzählen muss, weil sie uns alle bekannt sind, begrüßen.

Ich habe dem Vortrag von Herrn Dr. Wessels erfreut entnommen, dass im Nordatlantik bei der Großen Hochseefischerei das Thema Nachhaltigkeit eine immer größere Rolle spielt. Ich begrüße diese Entwicklung, weil ich meine, dass nur die Bestände, die nachhaltig befischt werden, auf Dauer Erträge abwerfen.

Ich darf sicherlich auch im Namen des Kollegen Thiemo Röhler sagen, dass der Standort Cuxhaven für uns wichtig ist. Ich meine, dass alles getan werden muss, um diesen Standort zu sichern.

Ich halte es abschließend für wichtig, dass uns in der MiPla die gleichen Beträge wie in den Vorjahren zur Verfügung stehen, und begrüße dies ausdrücklich.

MR **Dr. Wessels** (ML): Ich möchte mit der Beantwortung der Fragen von Frau Janssen-Kucz zur Krabbenfischerei und der rückläufigen Anzahl der Kutter beginnen.

Der Rückgang der Kutter bezog sich tatsächlich auf die letzten fünf Jahre. Wir nehmen natürlich auch mit Besorgnis zur Kenntnis, dass es insbesondere im letzten, von Corona geprägten Jahr dort verstärkt zu Betriebsaufgaben gekommen ist. Es sind zwar auch Fahrzeuge hinzugekommen, im Ergebnis sind aber mehr ausgeschieden, als hinzugekommen sind. Diese Entwicklung bereitet auch uns Sorge. Wir setzen alles daran, die Berufsfischerei in ihrem Umfang so zu erhalten, wie sie bislang vorhanden war. Wir halten die Krabbenfischerei über deren Funktion als Fischerei ausübende Betriebe hinaus auch insofern für wichtig, als sie ein Stück weit Identität stiftend und sehr bedeutend für den Tourismus an der Küste sind. Es ist sehr wichtig, diese Rolle der Krabbenfischerei herauszustellen.

Nun wende ich mich Ihrer Frage nach den Erträgen zu. Unsere Muschelfischereibetriebe verzeichnen im Vergleich zu den schleswig-holsteinischen Betrieben deutlich niedrigere Erträge. In der Muschelfischerei wird vermutet, dass das daran liegt, dass die Standortfaktoren vor allem aufgrund von Verklappungsmaßnahmen im Bereich Schleswig-Holsteins deutlich besser sind, um Muscheln zu kultivieren.

Die Erträge in der Krabbenfischerei sind zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein in der Regel vergleichbar, wobei immer darauf hingewiesen werden muss, dass die Fänge von Jahr zu Jahr sehr unterschiedlich sind und sehr stark von den Umweltbedingungen abhängen.

Nun möchte ich mich den Fragen von Frau Logemann zuwenden, die ebenfalls auf den Rückgang der Anzahl der Kutter abzielten. Meine Zahlen beziehen sich auf die letzten fünf Jahre. Aber gerade das letzte Jahr hat auch gezeigt, wie

groß die Abhängigkeiten auch in Bezug auf die Wertschöpfungskette ist, die wir hier haben. 90 % der Krabben werden in Nordafrika entschält. Somit stellt dies ein Nadelöhr für die Wertschöpfungskette der Krabbenfischerei dar. Sie sprachen in diesem Zusammenhang auch die Krabbenpulmaschine an. Krabbenpulmaschinen und technische Lösungen für die Entschälung von Krabben wären natürlich eine Möglichkeit, diese Wertschöpfungskette ganz neu zu organisieren und auch lokal und regional für Wertschöpfung zu sorgen. Die Landesregierung beabsichtigt - um die Voraussetzungen der Wertschöpfungskette genau zu identifizieren und auch mögliche technische Lösungen zu überprüfen -, ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben durchzuführen, um die Wertschöpfungskette für die Krabbenfischerei zukunftsfähig gestalten zu können.

Damit greife ich hoffentlich auch die Frage von Frau Eilers zur Krabbenpulmaschine auf und habe sie hoffentlich hiermit schon beantwortet.

Kurz eingehen möchte ich noch auf die Frage zum Aufsichtsfahrzeug. Das Aufsichtsfahrzeug ist fertiggestellt und befindet sich derzeit in der einjährigen Erprobungsphase, wird also zur Fischereiaufsicht bis zur Zwölfseemeilengrenze eingesetzt. Es gibt in diesem Bereich der Fischereiaufsicht keine Aufgabenzuwächse, die durch den Brexit bedingt sind. Allerdings gibt es Aufgabenzuwächse im Bereich der Ausstellung von Exportdokumenten insbesondere an den Standorten, von denen aus nach UK exportiert wird. Zukünftig werden Aufgabenzuwächse auf die Fischereiaufsicht zukommen, da sich die grundlegende Kontrollverordnung derzeit in Überarbeitung befindet und deutlich wird, dass es hier aller Voraussicht nach zu Aufwüchsen kommt.

Herrn Hiebing möchte ich beipflichten. Die Nachhaltigkeit ist insbesondere im Nordostatlantik ein wesentlicher Punkt. Hier hat sich in den letzten Jahren bis heute gezeigt, dass eine nachhaltige Bewirtschaftung von Fischbeständen möglich ist und wir hier entgegen der weltweiten Diskussion um Überfischung in Bezug auf die Bestandsbewirtschaftung wirklich Erfolge sehen. Ich kann es nur noch einmal betonen - Herr Hiebing hat es gesagt -: Der Standort ist und bleibt für die Fischwirtschaft sehr entscheidend. Entsprechendes Gewicht wird der Standortentwicklung von Cuxhaven und den dortigen Fischereibetrieben beigemessen.

Einzelberatung

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

Beschluss

Der **Unterausschuss** ist durch die Landesregierung über den Entwurf des Haushaltsplans 2022/2023 und die Mittelfristige Planung 2021/2025 im Einzelplan 09, Kapitel 0961 ausführlich unterrichtet worden und hat eine intensive Beratung durchgeführt. Er nimmt den Haushaltsplanentwurf zustimmend zur Kenntnis und schließt die Beratungen zum Haushalt ab.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE, FDP

Ablehnung: -

Enthaltung: -

Tagesordnungspunkt 2:

Zum Schutz des Wattenmeeres: Keine Erdgasförderung in Niedersachsens Küstengewässern

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/9595](#)

erste Beratung: 114. Plenarsitzung am 07.07.2021

federführend: AfWAVuD;

mitberatend: AfUEBuK, UAHuSch

Die Mitglieder des Unterausschusses hatten sich in der 29. Sitzung am 13. Juli 2021 verständigt, die Unterrichtung in der nächsten Sitzung entgegenzunehmen.

Die Schaubilder der computergestützten Lichtbildpräsentation sind der Niederschrift nicht nur als **Anlage** beigefügt, sondern zum besseren Verständnis der Ausführungen der Vertreter des LBEG auch in den Fließtext eingefügt.

Unterrichtung durch die Landesregierung zum Antragsbegehren

MR **Bobzien** (MW): Das Referat, dessen stellvertretender Referatsleiter ich bin, ist unter anderem zuständig für die bergbaulichen Belange. Da es sich hierbei insbesondere auch um die Genehmigung, Bewilligung, Erlaubnisse des Bergrechts handelt, begleiten mich die beiden Kollegen aus dem Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie.

RL **Wittke** (LBEG): Vielen Dank für die Gelegenheit, Sie heute über die Situation rund um das Vorhaben von ONE Dyas in der Nordsee informieren zu dürfen.

Wir haben die Themengebiete untereinander aufgeteilt: Ich werde etwas zu den Rahmenbedingungen sagen. Herr Söntgerath als unser Abteilungsleiter Bergbau wird auf den fachlichen Teil eingehen.

Zu den Rahmenbedingungen.

Die geplante Erschließung dieses großen Erdgasfeldes in der Nähe von Borkum fällt in eine Zeit, in der alle Zeichen eigentlich eher auf ein Ende der Erdgasförderung in Mitteleuropa hindeuten. Bei uns in Niedersachsen werden seit Jahr und Tag

rund 95 % des in Deutschland verbrauchten Erdgases gefördert. Das geschieht aber bei einer stetig sinkenden Gesamtmenge. Wir waren 2016 noch bei einer geförderten Menge von 8,6 Millionen m³, 2020 waren es noch 5,6 Millionen m³, also Drittel weniger. Die Entwicklung wird bei einem Blick auf den relativen Anteil noch deutlicher. Vor 15 bis 20 Jahren wurden noch etwa 15 % des in Deutschland verbrauchten Erdgases in Niedersachsen gefördert. Inzwischen sind wir bei einem Anteil von 3 bis 4 % angelangt. Die Tendenz ist weiter fallend. Die existierenden Felder sind zunehmend ausgefördert, neue Felder werden kaum noch erschlossen. Herr Söntgerath wird gleich darauf noch näher eingehen.

Wie stellt sich die Situation in den Niederlanden dar?

Das Erdgasfeld in der Provinz Groningen ist das größte in der EU mit einer jährlichen Förderung von etwa 15 Millionen m³. Die Erdgasförderung onshore hat den Niederländern enorme Einnahmen beschert und gleichzeitig dazu geführt, dass der Erdgasanteil an der gesamten Energieerzeugung und auch des gesamten Energieverbrauchs in den Niederlanden signifikant höher ist, als es im Durchschnitt der europäischen Länder der Fall ist. Damit kann man sagen, dass die Abhängigkeit der Niederlande von der Erdgasförderung gewaltig ist. Trotzdem haben die Niederlande beschlossen, das Ende der Förderung in Groningen von 2030 auf 2022 vorzuziehen. Grund ist wachsende Gefahr stärkerer Erdbeben in der Erdgasprovinz Groningen.

Die politischen Rahmenbedingungen seien nur in aller Kürze erwähnt. Die Energiewende ist beschlossene Sache. Die erneuerbaren Energien sollen die fossilen Energieträger ersetzen. Damit geht ganz klar einher, dass die Förderung von Erdöl und Erdgas ihrem Ende entgegengeht.

Und in diese Zeit fällt das Vorhaben der Niederländer auf dem Erdgasfeld Geldsackplate. Erdgasförderung in der Nordsee, offshore, hart an der Grenze zu den deutschen Hoheitsgewässern mit geplanten Horizontalbohrungen in das deutsche Hoheitsgebiet hinein, ein paar Kilometer entfernt von der Insel Borkum, ein paar Kilometer entfernt vom Wattenmeer und sich teilweise überschneidend mit dem Naturschutzgebiet Borkum Riff.

Die Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer hat sich unter anderem zu diesem

Punkt eindeutig positioniert. Nach der geltenden Schutzgebietsverordnung ist demnach die geplante Erdgasförderung per se verboten.

Meine Damen und Herren, das LBEG hat bei Anträgen wie diesen auch in der Vergangenheit stets abzuwägen gehabt zwischen der immer noch als Staatsziel gesetzlich formulierten Förderung heimischer Rohstoffe und den Belangen des Umwelt- und Naturschutzes. Hier haben sich aber die Gewichte in den vergangenen Jahren verschoben. Wir haben das Ende der meisten Bergbausparten schon erlebt, und in dieselbe Richtung entwickelt sich auch gerade der Bohrlochbergbau.

Wenn aber die Fördermengen ohnehin schon so deutlich zurückgehen, wenn der Ausstieg aus den fossilen Energieträgern beschlossene Sache ist, kann man dem Bohrlochbergbau in dieser eben beschriebenen Abwägung nicht mehr eine derart überragende Rolle zubilligen wie vielleicht noch vor 20 Jahren. Auf der anderen Seite haben wir die zunehmende Bedeutung des regionalen Umweltschutzes und des globalen Themas Klimaschutz. Unter allen diesen Gesichtspunkten stellt bei dem konkreten Vorhaben ONE Dyas der oben beschriebene Abwägungsprozess das LBEG als Genehmigungsbehörde vor ganz besondere Herausforderungen.

Lassen Sie mich an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich betonen: Es ist für uns als LBEG tatsächlich ein grundlegender Unterschied, gewissermaßen mit dem Bestand umzugehen, mit Anträgen, über die vor Jahren oder Jahrzehnten entschieden wurde und bei denen die Förderung Bestandsschutz genießt, oder ob wie jetzt bei ONE Dyas ein völlig neues Vorhaben zu behandeln ist, das für die nächsten 30 oder 40 Jahre Bestand haben wird.

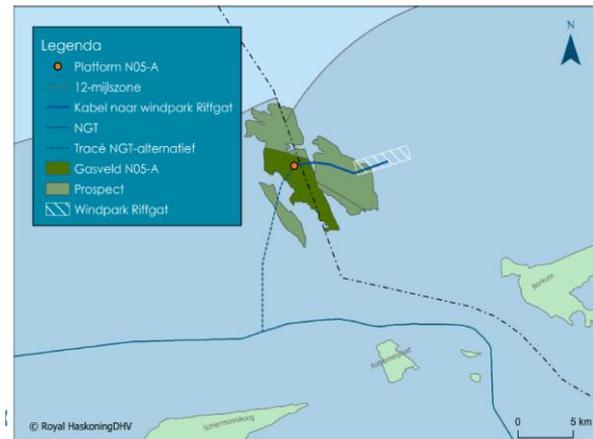
Und dann gerne dieser Gedanke noch: Natürlich können wir bei den Niederländern höchste Sicherheitsstandards unterstellen. Aber wir haben in Emlichheim schmerzhaft erfahren müssen, dass es bei aller Vorsicht unter allen Sicherheitsstandards doch zu unvorhergesehenen oder unvorhersehbaren Vorfällen kommen kann. Wenn wir es dann noch wie bei dem Vorhaben von ONE Dyas auf der Geldsackplate onshore mit einem Naturschutzgebiet auf See zu tun haben, dann ist diese vorzunehmende Risikoabwägung sehr viel anspruchsvoller als bei vielen anderen Entscheidungen in der Vergangenheit.

Dies vorausgeschickt, möchte ich das Wort gern an Herrn Söntgerath für den fachlichen Teil weitergeben.

Ltd. BergD **Söntgerath** (LBEG): Ich werde jetzt kurz einführen zu dem Projekt, was auf der niedersächsischen Seite geplant sind.

Den Folien können Sie die örtliche Lage entnehmen.

Geplante Lage Plattform, Kabel, Rohrleitung



Auf diesem Bild sehen Sie eine dunkelgrüne und eine hellgrüne Fläche sowie einen roten Punkt.

An der Stelle, an der sich der rote Punkt befindet, soll in entsprechender Entfernung von der Insel Borkum die Förderplattform im niederländischen Sektor errichtet werden.

Die dunkelgrüne Fläche stellt das nachgewiesene Erdgasfeld dar. Das heißt, es wurden Untersuchungen durchgeführt, dass dort Erdgas sein könnte, und durch eine Bohrung auch nachgewiesen, dass Erdgas vorhanden ist. Bei den hellgrünen Flächen sind es noch prospekte, mögliche Erdgasfelder, die noch nicht durch eine Bohrung nachgewiesen sind.

Das Unternehmen ONE Dyas B. V. aus den Niederlanden plant den Bau und Betrieb einer Plattform. Auch zum Projekt gehören ein Kabel zum Windpark Riffgat im deutschen Sektor und eine Pipeline-Anbindung, um das Erdgas abzuleiten. Die Lagerstätte befindet sich in 3 900 m Tiefe und hat eine Mächtigkeit von 18 m. Insgesamt wird von modellierten Reserven von 4,5 Milliarden m³ Erdgas ausgegangen. Das sind modellierte Werte, weil bisher nur durch eine Bohrung festgestellt wurde, dass Erdgas vorhanden ist.

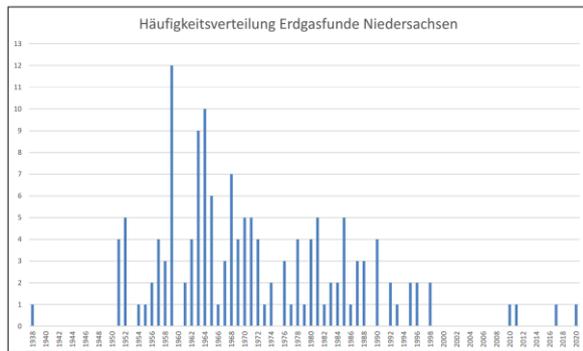
Die Lagerstätte hält sich nicht an die Landesgrenzen, sondern befindet sich im niederländischen Sektor und ebenfalls im deutschen Sektor.

Ich hatte die beiden hellgrünen Flächen angesprochen. Auch auf diesen Flächen werden Erdgasmengen erwartet. Sie müssten zu den angesprochenen 4,5 Milliarden m³ addiert werden.

Für die nachgewiesenen Reserven sind drei Bohrungen geplant. Für die zwei zusätzlichen Bereiche, die gegebenenfalls auch erschlossen werden sollen oder für die es Planungen gibt, wären sechs weitere Bohrungen nötig.

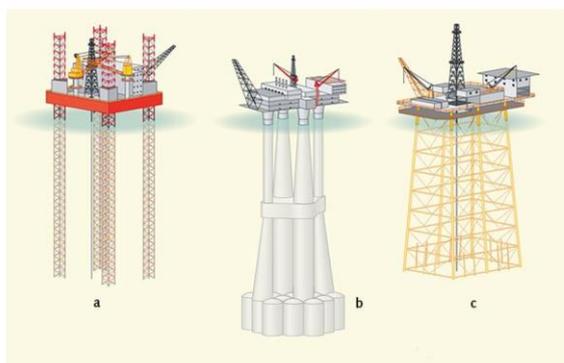
Sie den Blick auf die Förderplattform „C“. Den dort aufgezeichneten Bohrturm gibt es in der Realität nicht, weil die Plattform tatsächlich nur der Förderung dienen würde.

Für die Bohrungen müsste eine zusätzliche Plattform - die mit „A“ bezeichnete Plattform - an den Standort geschleppt werden. Die Gerüste, die am Rand der Plattform angebracht sind, können nach oben gefahren werden, sodass die Plattform auf dem Wasser aufschwimmt und mit Schleppern versetzt werden kann.



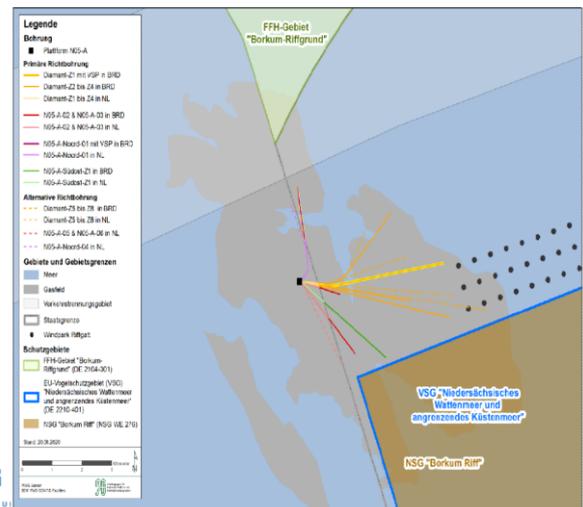
Dieser Darstellung können Sie die allgemeine Entwicklung von Erdgasfunden entnehmen; Herr Wittke, Sie hatten es schon angesprochen. Wir sind hier in der Nordsee in einem maturen Erdgasrevier. Sie sehen die Funde, aus denen sich später Felder entwickelt haben, abgeglichen oder abgetragen über die verschiedenen Jahre. Hauptsächlich wurde in den 1960er-Jahren Erdgas gefunden. Seit dem Jahr 2000 hat es vier Funde gegeben, aus denen später Erdgasfelder entwickelt wurden oder entwickelt werden können. In 2020 wurde das in Rede stehende Erdgasfeld der Niederlande gefunden.

Schematische Darstellung von Plattform



Aus diesem Bild ersehen Sie die schematische Darstellung einer Förderplattform. Bitte richten

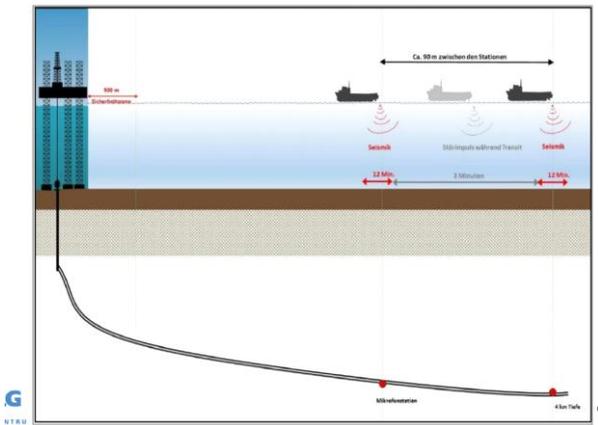
Geplante Bohrungen, Schutzgebiete



Auf diesem Bild wird dargestellt, wie die Bohrungen geplant sind. Ich hatte angesprochen, dass für alle Felder, einschließlich der prospektierten, insgesamt neun Bohrungen erforderlich sind. Einige Bohrungen auf dem niederländischen Sektor reichen in den deutschen Sektor hinüber.

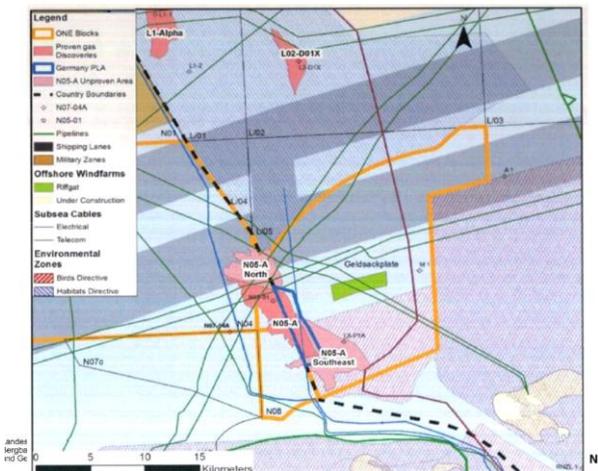
Der ockerfarbene Bereich kennzeichnet die prospektierten Lagerstätten, die sich auch mit den Flächen des FFH-Gebietes Borkum Riffgat im Norden oder mit dem Naturschutzgebiet Borkum Riff im Süden gegenseitig überdecken.

Schematische Darstellung Horizontalbohrung



Auf diesem Bild ist dargestellt, wie eine abgelenkte Bohrung verläuft. Sie wird von der Bohrplattform vertikal in die Tiefe vorangetrieben, und danach wird sie unter der Grenze zum deutschen Sektor hindurch abgelenkt; die Zieltiefe liegt bei 4 000 m.

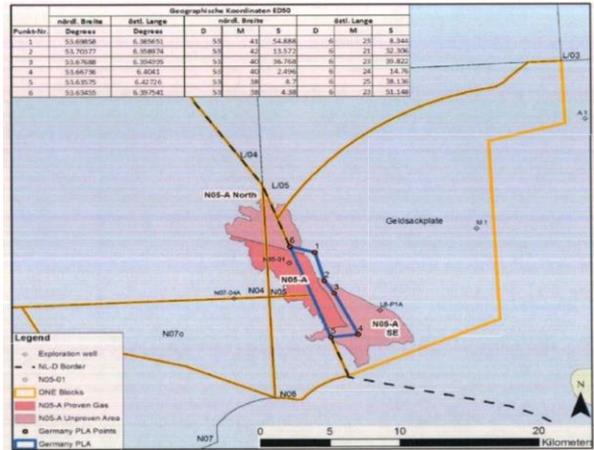
Lage von Schifffahrtsrouten, Windparks, Rohrleitungen, Hochseekabel



Diesem Schaubild können sämtliche Objekte in dem Gebiet, in dem die Plattform geplant ist, entnommen werden. Sie erkennen beispielsweise das Verkehrstrennungsgebiet mit einem sehr hohen Schiffsaufkommen. Es sind verschiedene Kabel und Pipelines in diesem Gebiet verlegt, die sich bis in die Nachbarschaft der geplanten Plattform hinziehen. Den Windpark Riffgat hatte ich bereits erwähnt.

Die Folien, die ich Ihnen präsentiert habe, dienen der Einführung in die Planungen und der Darstellung der Umgebung des geplanten Raumes.

Bergbauberechtigungen



Jetzt möchte ich darauf eingehen, welche Verwaltungsverfahren von unserer Behörde durchzuführen sind.

Zunächst müssten Bergbauberechtigungen erteilt werden, d. h. Unternehmer brauchen überhaupt erst einmal das Recht, Bodenschätze - in diesem Fall Kohlenwasserstoffe, Erdgas - aufzusuchen und zu gewinnen.

Wir haben die Genehmigung für das Erlaubnisfeld Geldsackplatte zur Aufsuchung erteilt; dieses Feld ist mit der orangefarbenen Linie gekennzeichnet. Diese Genehmigung ermöglicht einem Unternehmer die Aufsuchung, die in diesem Fall in den Niederlanden stattgefunden hat. Es wurden zwar seismische Untersuchungen auch im deutschen Sektor durchgeführt, die Bohrung allerdings hat in den Niederlanden stattgefunden.

Als weiteres Verfahren muss für die Gewinnung eine Bewilligung erteilt werden. Die Fläche, für die diese Bewilligung erteilt werden soll, ist auf dem Bild mit einer blaufarbenen Grenzmarkierung gekennzeichnet. Mit der blaufarbenen Linie wird genau das Gebiet umschlossen, wo der Rohstoff im deutschen Sektor nachgewiesen ist. Diese Bewilligung liegt uns derzeit als Antrag vor und ist noch nicht beschieden.

Ausschlaggebend für unsere Entscheidung sind, wie im Bundesberggesetz ausgeführt, sogenannte Versagungsgründe. Das heißt, es muss festgestellt werden, ob ein Unternehmer technisch und finanziell überhaupt in der Lage ist, Bodenschätze zu fördern, und ob es ein nachvollziehbares Arbeitsprogramm für die Förderung der Bodenschätze gibt. Entscheidend ist der folgende Versagungsgrund, den ich hervorheben möchte: Eine Bewilligung ist zu versagen, wenn überwiegende öffentliche Interessen die Aufsuchung im gesamt-

ten zuzuteilenden Gebiet ausschließen. - Ein öffentliches Interesse ist auch der Naturschutz. Der Naturschutz wird ein bedeutender Punkt bei unserer Prüfung sein.

Diese Prüfung ist zurzeit im Verwaltungsverfahren von unserer Seite für die Erteilung der Bergbauberechtigung in der Bearbeitung.

Für die tatsächliche technische Ausführung müssen auch noch Genehmigungen für Errichtung und Betrieb erteilt werden. Dazu gehört eine Genehmigung auf niederländischer Seite, die grenzüberschreitend ist, mit Öffentlichkeitsbeteiligung und mit Umweltverträglichkeitsprüfung; für dieses Verfahren ist unsere Behörde Ansprechpartner. Wesentlicher Schritt in dem Verfahren war eine Mitteilung über das Vorhaben - damit wurde das Verfahren in der Zeit vom 9. August 2019 bis zum 19. September 2019 bekanntgemacht. Nachdem festgelegt wurde, was alles zu untersuchen ist und welche Gutachten auf niederländischer Seite notwendig sind, kam es zu einer grenzüberschreitenden Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum UVP-Bericht zu Antragsunterlagen, Genehmigungsentwürfen und dem Entwurf des Zustimmungsbeschlusses des zuständigen niederländischen Ministers für Wirtschaft und Klima, der das Verfahren durchführt. Das geschah in der Zeit vom 23. April 2021 bis zum 3. Juni 2021.

Wir waren auf der deutschen Seite zentraler Ansprechpartner. Alle Stellungnahmen sind bei uns eingegangen. Wir haben sie zusammengefasst in die Niederlande gesendet.

Der aktuelle Status des Verfahrens ist, dass wir auf das Ergebnis warten.

Es wurden Stellungnahmen zum Naturschutz abgegeben - Herr Wittke hat dazu schon ausgeführt -, in denen vonseiten der Behörden, die Naturschutzbelange begutachten, die Vereinbarkeit mit dem Status UNESCO-Weltnaturerbe angezweifelt wird und gefordert wird, dass die Auswirkungen von Erdgasbohrungen auf die Natura 2000 Gebiete geprüft werden müssen.

Weiterhin hat auch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt eine Stellungnahme insbesondere zum Schiffsverkehr abgegeben und darin hervorgehoben, dass die Plattform ein zusätzliches Schiffshindernis in einem verkehrlich hoch frequentierten Bereich darstelle. Es gibt in dem Bereich primäre Kollisionsrisiken wie Schiff vs. Plattformen, aber auch sekundäre Kollisionsri-

siken wie Schiff vs. Schiff oder Schiff vs. andere Verkehrsteilnehmer. Die Risikoanalyse, die in dem Verfahren dargelegt wurde, wurde nicht als optimal angesehen.

Das sind, ganz grob beschrieben, Inhalte aus Stellungnahmen, die wir erhalten haben und die wir an die niederländische Seite weitergegeben haben.

Wir warten, wie gesagt, hierzu auf die Entscheidungen der niederländischen Seite.

Für die Bohrungen, die im deutschen Sektor bzw. in den Bereich des Landes Niedersachsen hineinreichen, ist auch vonseiten Deutschlands ein Genehmigungsverfahren erforderlich. Wir sehen die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens mit Umweltverträglichkeitsprüfung und Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem Bundesberggesetz.

Das Verfahren ist noch im Anfangsstadium. Wir befinden uns in der Phase des sogenannten Scopings bzw. der Antragskonferenz. Am 18. August 2020 haben wir als Behörde das Verlangen ausgesprochen, dass ein solches Verfahren notwendig ist. Wir haben am 7. Oktober 2020 Scoping-Unterlagen erhalten. Das übliche Verfahren besteht aus einer Präsenzveranstaltung, bei der alle Träger öffentlicher Belange ihre Themen einbringen. Diese Präsenzveranstaltung konnten wir aufgrund der Corona-Pandemie nicht durchführen; wir haben stattdessen ein schriftliches Scoping-Verfahren durchgeführt. Das heißt, die Unterlagen des Unternehmers wurden an die Träger öffentlicher Belange verteilt. Wir haben Rückmeldungen bekommen. Wir haben den Unternehmer wieder eingebunden. Wir haben dann von ihm eine Rückmeldung bekommen. Zurzeit beteiligen wir gerade wieder die Träger öffentlicher Belange.

Wir erwarten, dass wir nach Abschluss dieses Verfahrens einen Untersuchungsrahmen festlegen können.

Dann würde eine Antragstellung erfolgen. In dem Verfahrensabschnitt müssen wir laut Bundesberggesetz im Wesentlichen Zulassungsvoraussetzungen beachten. Eine wichtige Zulassungsvoraussetzung ist die Existenz einer entsprechenden Bergbauberechtigung; die Bewilligung für die Gewinnung ist derzeit nicht erteilt.

Andere Themen sind Arbeitsschutz, Sicherheit der Plattform, Sicherheit des Schiffsverkehrs und weitere Aspekte, die von unserer Seite zu beach-

ten sein werden - allerdings für Bohrungen, die keinen Ansatzpunkt im deutschen Sektor haben.

Abschließend möchte ich noch darauf eingehen, dass der Betrieb einer Bohrung im Offshore-Bereich auch Gefahren mit sich bringt. Sehr bekannt dürfte das Unglück der Deepwater Horizon am Macando-Ölfeld im Golf von Mexico sein, das dazu geführt hat, dass europäische Regelungen neu aufgelegt worden sind. Große Gefahren in diesem Bereich sind Gasleckagen, die zu Explosionen führen können - Explosionen, die im Meer stattfinden können, und Explosionen, die auf der Plattform stattfinden können. Wesentlich ist dabei: Der Unternehmer muss für solche Katastrophen Abwehrpläne haben. Auch die Behörden müssen vorbereitet sein und Abwehrpläne haben. Alle Gefahren und Abwehrmaßnahmen müssen dargestellt sein. Letztendlich können aber nicht alle Risiken absolut ausgeschlossen werden.

Da es sich um europäische Regelungen handelt, ist davon auszugehen, dass sie in gleicher Weise, wie wir sie in Deutschland in der Offshore-Bergverordnung umsetzen, auch in den Niederlanden umgesetzt sind. Mir ist bekannt, dass es eine entsprechende gesetzliche Vorgabe der Niederlande gibt, die die Offshore-Richtlinie der EU umsetzt.

RL **Wittke** (LBEG): Ich möchte die Ausführungen von Herrn Söntgerath ergänzen, weil ich mir vorstellen kann, dass Sie die Frage haben, wie sich das Verfahren weiter entwickeln wird, wenn dieser Entschließungsantrag beschlossen wird. Ich habe diese Frage erahnt - das war auch nicht besonders schwierig - und will daher dazu etwas sagen. Wir haben die Debatte über diesen Antrag im Plenum sehr aufmerksam verfolgt. In der Debatte ist auch gefragt worden, wie sich eine Beschlussfassung auf das weitere Verfahren auswirken wird. Dieser Entschließungsantrag, der von den Koalitionsfraktionen eingebracht worden ist, hat für den deutschen Teil des Verfahrens natürlich eine sehr große Bedeutung. Er hebt - Herr Söntgerath hat es zutreffend gesagt - auf das überwiegende öffentliche Interesse ab. „Überwiegendes öffentliches Interesse“ ist ein unbestimmter Rechtsbegriff. Aber wer bitteschön wenn nicht Sie als gewählte Abgeordnete ist denn sozusagen mit einer gewissen Wirkungsmacht in der Lage, ein solches sich veränderndes, in diesem Fall konkurrierendes öffentliches Interesse überhaupt zu formulieren? Wenn das so erfolgen sollte, was keine Überraschung wäre, gehe ich als Vertreter einer nachgeordneten Landesbehörde in aller

Demut und Bescheidenheit davon aus, dass das MW uns per Erlass bitten und auffordern wird, diesen Entschließungsantrag zu berücksichtigen. Dieser Bitte werden wir dann auch entsprechen. Dann wird es für den deutschen Teil dieses Verfahrens keine Genehmigung geben. Das ist ganz klar.

Während diese Entscheidung noch recht einfach zu prognostizieren ist, ist ab diesem Punkt eine Prognose dazu, wie die Niederländer darauf reagieren werden, schon schwieriger abzugeben. Die Niederländer werden abzuwägen haben, ob ohne eine solche Horizontalbohrung in deutsches Hoheitsgebiet hinein das Vorhaben für sie wirtschaftlich sinnvoll ist. Unser Einfluss ist, während wir für den deutschen Teil natürlich die maßgebliche Genehmigungsbehörde sind, für den niederländischen Teil des Vorhabens recht überschaubar. Die Einwendungen sind ausgetauscht worden. Wir müssen abwarten, wie die Niederländer auf sie reagieren. Aber was das Vorhaben auf deutschem Gebiet angeht, können wir natürlich sagen, dass der Niedersächsische Landtag erklärt hat, dass in diesem Fall ein öffentliches Interesse vorliegt. Dann wird ein solcher Beschluss entsprechend berücksichtigt. Die Niederländer werden dann prüfen, ob sich ihr Vorhaben vor diesem Hintergrund noch lohnt. Sie werden prüfen, ob sie gegen einen solchen Bescheid rechtlich vorgehen. Alles das sage ich mit einem Blick in die Glaskugel. Wenn Sie mich jetzt auch noch nach Prozessrisiken fragen, dann kann ich dazu nur sagen, dass diese sehr schwer einzuschätzen sind. Das ist ein Weg, der - vorsichtig formuliert - noch nicht allzu oft beschritten worden ist. Wir befinden uns hier in einem Offshore-Projekt. Insofern kann ich sagen: Vor Gericht und Offshore sind wir alleine in Gottes Hand.

Aussprache

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Vielen Dank, dass Sie darauf hingewiesen haben, aber das ist doch letztlich das Ziel des Antrags. Wir befassen uns mit dem Antrag, damit er nach der Beschlussfassung im Parlament entsprechende Auswirkungen entfaltet.

Abg. **Petra Tiemann** (SPD): Sie haben uns sehr verständlich dargelegt, von welchen Faktoren die Genehmigung abhängig ist. Herr Wittke hat soeben auf einen Punkt hingewiesen, nach dem ich Sie auch noch gefragt hätte. Sie haben zutref-

fend beschrieben, dass dieser Antrag nach der Beschlussfassung eine Wirkung entfalten wird. Was würde mit dem Gesamtvorhaben geschehen, wenn wir für den Deutschland betreffenden Part des Vorhabens keine Genehmigung erteilen? Sie haben zutreffend gesagt, dass die Niederländer dann abwägen werden, ob es sich dann noch lohnt, das Vorhaben durchzuführen, und prüfen werden, ob sie den Klageweg beschreiten. Gibt es Ihrer Kenntnis nach schon Klageverfahren gegen die Genehmigungspraxis eines Landes? Bezogen auf dieses Vorhaben würde der Kläger die Intention vertreten, dass Deutschland das Vorhaben zulassen müsse, weil die Aspekte, die in Deutschland zur Ablehnung des Vorhabens geführt haben, auch im niederländischen Verfahren in irgendeiner Form geprüft worden sind, aber nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Ich mutmaße, weil mit Erdgasförderung in nicht unerheblichem Maß Geld zu verdienen ist, dass die niederländische Seite in ein Klageverfahren eintreten würde, weil das ein logischer Schritt wäre, wenn die Gründe, die von der deutschen Behörde für die Ablehnung angeführt werden, von der niederländischen Seite mit gegenteiligem Ergebnis geprüft worden sind. Auch wenn ein Parlament einen entsprechenden Beschluss gefasst hat, so gibt es doch neutrale Faktoren, die wir als Land Niedersachsen bzw. als Bundesrepublik Deutschland zu berücksichtigen haben. Wissen Sie, ob es international schon einmal eine vergleichbare Konstellation gegeben hat?

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU): Vielen Dank für Ihre sowohl grundsätzlichen als auch detaillierten Darlegungen.

Der Niedersächsische Landtag hat mit seiner Koalitionsmehrheit einen Antrag vorgelegt. Sie haben das Verfahren im Detail sehr anschaulich beschrieben: Da hat ein Investor, in diesem Fall aus den Niederlanden, ein Interesse, ein Projekt voranzubringen. Das öffentliche Interesse ist bekundet, das Europarecht gilt, und es stellt sich für Sie, die Sie einen Bescheid erteilen müssen, die Frage der Abwägung.

Ich habe die Frage, wie lange dieser Abwägungsprozess dauern wird. Es ist selbstverständlich, dass Sie sorgfältig abwägen müssen. Wie lange wird dieser Entscheidungsprozess bemessen sein? Meine Frage ist sicherlich nicht einfach zu beantworten. Die Behörde LBEG wird aber doch irgendwann entscheiden müssen, wie sie

die Situation einschätzt, mit allen den Voraussetzungen, die Sie eben genannt haben.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Danke für die sehr strukturierte Darstellung und dass Sie eine Option für die Perspektive dargelegt haben.

Sie haben gesagt, wir hätten als Land eine Stellungnahme abgegeben, in der der Schwerpunkt auf der angezweifelten Verträglichkeit des Vorhabens mit dem UNESCO-Weltnaturerbe und den Natura 2000 Gebieten liege. Sie hatten die Stellungnahme der Generaldirektion angesprochen, die der Ansicht ist, dass die Plattform ein Hindernis darstellt. Wie wir alle wissen, ist der Bereich sehr stark von der Schifffahrt frequentiert. Reicht es aus, wenn wir in unserem eigenen Nationalparkgesetz Wattenmeer Bohrungen nicht grundsätzlich ausschließen? Das sieht dann quasi aus wie eine „Lex Niederlande“. Wird also versucht, parallel eine Absicherung über das Landesrecht zu bewerkstelligen, damit uns nicht vor Gericht oder anderswo unterstellt wird, dass wir uns nur ablehnend verhielten, um die Niederländer zu ärgern?

Dasselbe gilt für das Thema „Gebietskulisse Biosphärenreservat“. Bei uns sind Gebiete für Erdgas- und Erdölförderung ausdrücklich ausgeschlossen worden. Ist unsere Argumentation dann noch stringent, wenn wir für unsere eigene zugegebene rückläufige Gasförderung Gebiete ausschließen?

Ich habe den Eindruck, dass wir uns bei diesem Antragsbegehren grundsätzlich einig sind: Könnte es vor diesem Hintergrund sinnvoll sein, eine Bundesratsinitiative auf den Weg bringen, um unsere Ansicht zu untermauern? Letztendlich ist, wie Sie erklärt haben, eine Änderung des Bundesbergrechts notwendig, auch was weitere Förderungen angeht.

Herr Wittke, ich bin insofern nicht ganz so optimistisch, weil ich Sorge habe, dass behauptet wird, wir Niedersachsen pickten uns als Versagungsgründe diese drei Bohrungen heraus und argumentierten pauschal mit öffentlichem Interesse. Ich erinnere daran, dass das Verfahren zwischen der Stadt Borkum und den Umweltverbänden seit vielen Jahren andauert. Und es sind auch zu den von Ihnen angesprochenen Punkten viele Stellungnahmen eingegangen.

Lassen Sie uns gerne den Antrag schnell beschließen, damit es dann, wie Sie vermuten, eine

Weisung des Wirtschaftsministeriums gibt und dementsprechend weiter gehandelt werden kann. Lassen Sie uns aber auch genau prüfen, ob wir weitere Absicherungen in Sachen „Landesrecht, Nationalpark Wattenmeer und Lücken in der Gebietskulisse in Bezug auf das Biosphärenreservat“ auf den Weg bringen müssen, damit die Entscheidung dann auch hieb- und stichfest ist.

Wir sprechen immer über diese neun abgelenkten Bohrungen. Das Gasfeld liegt größtenteils auf niedersächsischem Gebiet, weit weg von den Bohrungen. Weshalb kann man eine Blase, die größtenteils auf deutschem bzw. niedersächsischem Gebiet liegt, mit dieser Technik aus niederländischem Gebiet heraus so anbohren, dass ONE Dyas für die Niederlande aus ihr fördern kann? Dass so etwas rechtlich zulässig sein kann, erschließt sich mir nicht.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP): Zu dem Punkt, den Meta Janssen-Kucz gerade angesprochen hat, sollten, wie meiner Erinnerung nach auch im Plenum gesagt wurde, Gespräche in Den Haag geführt werden. Herr Minister Althusmann hatte angekündigt, dass dort noch ein Treffen stattfinden sollte. Mich interessiert, ob dieses Treffen stattgefunden hat und ob es ein Ergebnis gebracht hat.

Meine zweite Frage betrifft die Stellungnahme der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, die meine Vorrednerin ebenfalls erwähnt hat, mit dem Hinweis auf den Schiffsverkehr auf einem relativ engen Raum und dem Aspekt, dass die großen Plattformen zusätzliche Hindernisse darstellen. Sie haben das Kollisionsrisiko beschrieben, das dadurch entsteht, haben aber auch erwähnt, dass die Einschätzung des Risikos nicht optimal sei. Mich interessiert, ob diese Einschätzung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt nachzulesen ist und ob wir hierzu Unterlagen bekommen können. Für mich ist in Bezug auf das Verkehrstrennungsgebiet ein wichtiger Punkt, mit welchen Schwierigkeiten wir in Zukunft zu rechnen haben.

Ich habe außerdem die Frage, ob die maritime Raumordnung in der Beziehung geändert werden müsste oder ob solche Plattformen schon vorgesehen bzw. erlaubnisfähig nach Raumordnungsplänen sind.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Als Vertreter einer der beiden einbringenden Fraktionen möchte ich gar nicht zum Inhalt des Antrags Stellung neh-

men. Ich gehe davon aus, dass jedem klar ist, was wir mit ihm bezwecken.

Ich habe aber Nachfragen zu den Erklärungen der Vertreter des LBEG.

Ein Punkt ist für mich unverständlich. Wir wollen die Erdgasförderung auf unserem Gebiet beenden. Sie haben dargelegt, wie viel Erdgas bei uns nur noch gefördert wird. Die Menge an hier gefördertem Erdgas ist in Bezug auf die Gesamtmenge an Erdgas, die wir momentan immer noch nutzen, marginal.

Sie haben berichtet, dass dieses Feld in knapp 4 km Tiefe liegt und es ca. 18 m breit ist. Sie sprachen von 4,5 Milliarden m³ Erdgas. Habe ich Sie richtig verstanden, dass es sich dabei nur um den Bereich handelt, der auf dem Schaubild dunkelgrün gekennzeichnet ist - ohne die Bereiche, die als Option dienen und noch nicht erforscht worden sind? Das ist natürlich eine gewaltige Menge Erdgas. Das wirtschaftliche Interesse, das ONE Dyas und die Niederlande daran haben, ist natürlich entsprechend immens. Ich stelle mir die Frage, wie wir es mit unserem Vorhaben überhaupt verhindern können, dass gebohrt wird. Ich habe eine rein technische Frage: Könnten die Niederländer dann, wenn wir ein Förderverbot auf deutschem Gebiet aussprechen und die Niederländer sich auch daran hielten, keine Vertikalbohrung in deutsches Gebiet durchzuführen, das Gebiet trotzdem erschließen?

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Ich möchte die Sinne dafür schärfen, dass wir konkret über den Antrag sprechen und wir alle Fragen dazu, wie sich die Beschlussfassung des Antrags auf das weitere Verfahren auswirken würde, heute sicherlich nicht klären können und hierzu allenfalls Einschätzungen abgeben können.

RL **Wittke** (LBEG): Frau Tiemann, Sie hatten nach vergleichbaren Prozessen oder Gerichtsverfahren gefragt. Wir alle kennen sie nicht. Ich glaube, dass wir sie alle nicht kennen, weil es sie noch nicht gab. Das wiederum hat damit zu tun, dass die Karte „Öffentliches Interesse“ noch nicht so oft gezogen worden ist. Das wiederum hat mit dem zu tun, was ich eingangs quasi als Waagschalen versucht habe darzustellen: Einerseits nimmt die Bedeutung des Bergbaus ab, andererseits nimmt die Bedeutung von Fragen des Umwelt- und Naturschutzes zu. Das Gesetz hebt ab auf ein *überwiegendes* öffentliches Interesse. Bei Erdgasförderanträgen, die in der Vergangenheit

gestellt wurden, war die Abwägung eine andere. Deshalb kann ich sagen: Wir in Niedersachsen - und wir sind für die Bundesrepublik Deutschland ziemlich maßgeblich - hatten eine solche Konstellation noch nicht. Aus anderen Ländern kennen wir solche Konstellationen auch nicht.

Ltd. BergD **Söntgerath** (LBEG): Es wurde die Frage gestellt, wie lange die Verwaltungsverfahren dauern. Von unserer Seite ist noch die sogenannte Bewilligung offen, die das Recht zur Gewinnung im niedersächsischen bzw. deutschen Sektor freigeben würde. Für das Verfahren ist dieser Entschließungsantrag aus unserer Sicht entscheidungserheblich. Wir warten auf das Ergebnis, damit wir es mit einbeziehen können. Ansonsten könnte dieses Verfahren auch zeitnah beendet werden.

Zu dem niederländischen Verfahren. Die Beteiligungen sind abgeschlossen. Wir haben bei intensiver Befassung feststellen dürfen, dass ein Öffentlichkeitsverfahren in den Niederlanden anders verläuft als ein Verfahren in der Bundesrepublik Deutschland. Jetzt sind aber Unterlagen da, und der Abwägungsprozess findet in den Niederlanden statt. Wie lange er dauert oder ob noch einmal eine Veröffentlichung oder Ähnliches kommt, müssen wir abwarten. Aber das ist alles eine Frage der Abwägung durch das Ministerium für Wirtschaft und Klimaschutz in den Niederlanden.

Es wurden die Stellungnahmen angesprochen worden, die für dieses Verfahren abgegeben worden sind. Es handelt sich dann nicht um eine Stellungnahme des Landes Niedersachsen, sondern die Träger öffentlicher Belange haben ihre Stellungnahme zwar bei uns zunächst abgegeben, aber wir haben quasi sie weitergeleitet. Das sind ja die verschiedensten Stellen, z. B. das Bundesamt für Naturschutz als nicht niedersächsische Behörde oder die Bundesdirektion für Schifffahrt als Bundesbehörde. Insofern handelt es sich um eine Sammlung von Stellungnahmen, die wir mit einem begleitenden Bericht als Ansprechpartner in die Niederlande übermittelt haben.

Dann bleibt noch das Planfeststellungsverfahren, das von unserer Seite durchgeführt wird. Da befinden wir uns im Moment ganz am Anfang, indem mit dem Scoping-Verfahren die Untersuchungsgrundlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt werden. Es stecken natürlich in den Verfahren, die im Moment betrieben werden, schon eine Menge Unsicherheiten. Das wird ein

Verfahren sein, das, wenn es ganz normal laufen würde, was ich nicht erwarte, einen Zeitraum von drei, vier oder gar fünf Jahren in Anspruch nehmen würde.

Das Recht auf Gewinnung - die Bewilligung, die ich angesprochen habe - ist schon sehr entscheidend; denn wenn dieses Recht nicht erteilt wird, dann darf im Prinzip auch kein deutsches Gas gewonnen werden. Das heißt, eine Bohrung in dem deutschen Sektor ist dann auf jeden Fall nicht möglich. Es kommt etwas Weiteres hinzu. Aber das abzuschätzen ist sehr schwierig, weil das Ganze in 3 900 m Tiefe vor sich geht. Es darf letztendlich auch kein deutsches Gas auf der niederländischen Seite gewonnen werden. Das heißt, von den Vorräten, die in Rede stehen, also den 5,4 Milliarden m³ Erdgas, fällt dann ein größerer Teil der Reserve weg.

Da ich gerade bei den Reserven bin, kann ich zur Erläuterung anfügen: Das dunkelgrün dargestellte Feld ist mit 4,5 Milliarden m³ abgeschätzt. Für das nördliche, hellgrün dargestellte Feld, liegt die Prognose bei 2,3 Milliarden m³. Für das südöstlich anschließende hellgrüne, noch nicht nachgewiesene Feld werden die Reserven mit 4,5 Milliarden m³ abgeschätzt. Wenn die jetzt noch nicht bestätigten Funde eintreten würden, würde die Menge noch größer. Die Zahlen, die ich gerade genannt habe, werden, wenn eine Bohrung abgeteuft wurde und sich als fündig erweist, üblicherweise noch einmal neu modelliert. Diese Werte werden sich insofern dann ändern.

Es wurde noch nach Ausschluss von Gebieten: Biosphärenreservate, Wattenmeergesetz Nationalpark Wattenmeer, gefragt. Das heißt, die Regelungen, die dazu gesetzlich auf Naturschutzseite getroffen werden - im Wattenmeergesetz und in Schutzgebietsverordnungen -, sind auf jeden Fall zu beachten. Es sind also Ausschlüsse von der naturrechtlichen Seite möglich. Das aber sind Themen, die wir nicht bearbeiten.

Ich denke, ich habe die wesentlichen Punkte jetzt angesprochen.

Zu Ihrer letzten Frage: Das Erdgas auf der deutschen Seite darf ohne eine Bewilligung formal nicht gefördert werden.

Mitberatung

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Ich habe in der bisherigen Diskussion den Eindruck gewonnen, dass keine grundsätzlich unterschiedlichen Auffassungen und Meinungen zum Antrag bestehen.

Meine Erkenntnis ist aber auch, dass es durchaus Sinn macht, diesen Antrag so schnell wie möglich zu beschließen, damit er für alle, die handeln, Klarheit schafft und somit unmittelbar in die laufenden Verfahren einfließen kann. Ich gebe diesen Hinweis nur, weil wir normalerweise die Unterrichtung zum Antragsbegehren entgegennehmen und erst in der nächsten Sitzung die weitere Beratung durchführen und den Beschluss fassen. Das könnte frühestens am 2. November 2021 erfolgen. Ich sehe aber nach dem Verlauf der bisherigen Diskussion in einem solchen Vorgehen keinen Sinn und spreche mich deshalb dafür aus, dass wir den Antrag heute abschließend beraten.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Ausschussvorsitzender, für diesen meines Erachtens sehr konstruktiven Verfahrensvorschlag, dem ich mich anschließe. Wir sollten die Mitberatung heute abschließen, sodass der Antrag vielleicht schon am Freitag im federführenden Ausschuss auf der Tagesordnung steht und im Oktober-Plenum beschlossen werden kann.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Es steht noch die Mitberatung des Umweltausschusses aus. Ich weiß aber nicht, wann dieser Ausschuss seine Mitberatung abschließen wird.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Der Umweltausschuss tagt spätestens am nächsten Montag. Dieser Beratungsfahrplan sollte zu schaffen sein. Das Ziel sollte eine Verabschiedung im Oktober-Plenum sein, damit auch das LBEG eine Handhabe hat.

Hat es in den Stellungnahmen an das LBEG auch Hinweise zu möglichen Erdbeben gegeben? Kurze Erdbeben haben wir bei Erdgasförderungen im Groninger Land und sogar auf Borkum hautnah gespürt. Es gibt darüber auch Aufzeichnungen. Deshalb wurde die Förderung auf dem Festland eingestellt. Deshalb weicht man jetzt stark in diesen Onshore-Bereich aus. Ist dieser Aspekt in irgendeiner der Stellungnahmen eingeflossen? Hat man sich darüber Gedanken gemacht und auf das Erdbebenrisiko hingewiesen? Ich bin Insula-

nerin und habe gemerkt, wie es sich anfühlt, wenn ein Sandhaufen quasi bebzt. Insofern ist es mir wichtig, zu wissen, ob dieser Aspekt in den Stellungnahmen aufgegriffen worden ist. Ich stelle mir vor, dass sich ein Erdbeben auf einer Insel noch stärker auswirkt als auf dem Festland.

Ltd. BergD **Söntgerath** (LBEG): Ja. Zu den Unterlagen, die an die niederländische Genehmigungsbehörde übermittelt worden sind, gehört standardmäßig eine Risikoanalyse für induzierte Seismizität aus der Gasproduktion. Die Niederlande haben dazu ein System entwickelt. Die dortige staatliche Aufsicht über die Bergwerke, sozusagen unser Gegenstück auf der niederländischen Seite, hat ein System entwickelt, nach dem nach einer gestuften Risikoanalyse Erdbeben betrachtet werden. Das Ergebnis der Antragsunterlagen war, dass nach einem ersten Screening die Erdbebenwahrscheinlichkeit als sehr gering eingestuft worden ist und dann keine weiteren Betrachtungen gemacht wurden. Dieses Thema wurde vom Niedersächsischen Erdbebendienst, der auch zu unserer Behörde gehört, mit der Feststellung gegengeprüft, dass dieses Ergebnis letztendlich plausibel ist, d. h. die Berechnung in der Maximalmagnitude, die auf theoretischen Daten vorgenommen worden ist, ist nachvollziehbar, aber mit Unsicherheiten behaftet, weil der Bereich Erdbeben im Allgemeinen schwer zu prognostizieren ist. Die Antragsunterlagen enthalten aber auf jeden Fall eine solche Betrachtung, und sie ist nachvollziehbar, aber es bleibt abzuwarten, was tatsächlich passiert.

Das Ganze geht auch ein in die Betrachtung mit Senkungen, weil beides zusammenhängt. Es werden Senkungen mit einer Maximalabschätzung im Zentrum von 4,6 cm am Meeresboden erwartet. Das Ergebnis war von unseren Spezialisten besser nachvollziehbar und wurde als plausibel dargestellt.

Beschluss

Der **Unterausschuss** empfahl dem - federführenden - Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, den Antrag unverändert anzunehmen.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE

Ablehnung: -

Enthaltung: FDP

Der **Unterausschuss** verständigte sich im Hinblick darauf, dass das Oktober-Plenum erreicht werden soll, darauf, dass dem federführenden Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und dem mitberatenden Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz als Stellungnahme ein Auszug aus der Niederschrift übermittelt wird.

Tagesordnungspunkt 3:

Landesregierung muss den Angriff von Minister Scheuer auf den sanften Tourismus im Wattenmeer abwehren!

Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/9876](#)

erste Beratung: 117. Sitzung am 15.09.2021

federführend: AfWAVuD;

mitberatend: AfUEBuK, UAHuSch

Verfahrensfragen

Auf Vorschlag von Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) verständigte sich der **Unterausschuss** darauf, in der nächsten Sitzung eine mündliche Anhörung entgegenzunehmen.

Tagesordnungspunkt 4:

Verschiedenes

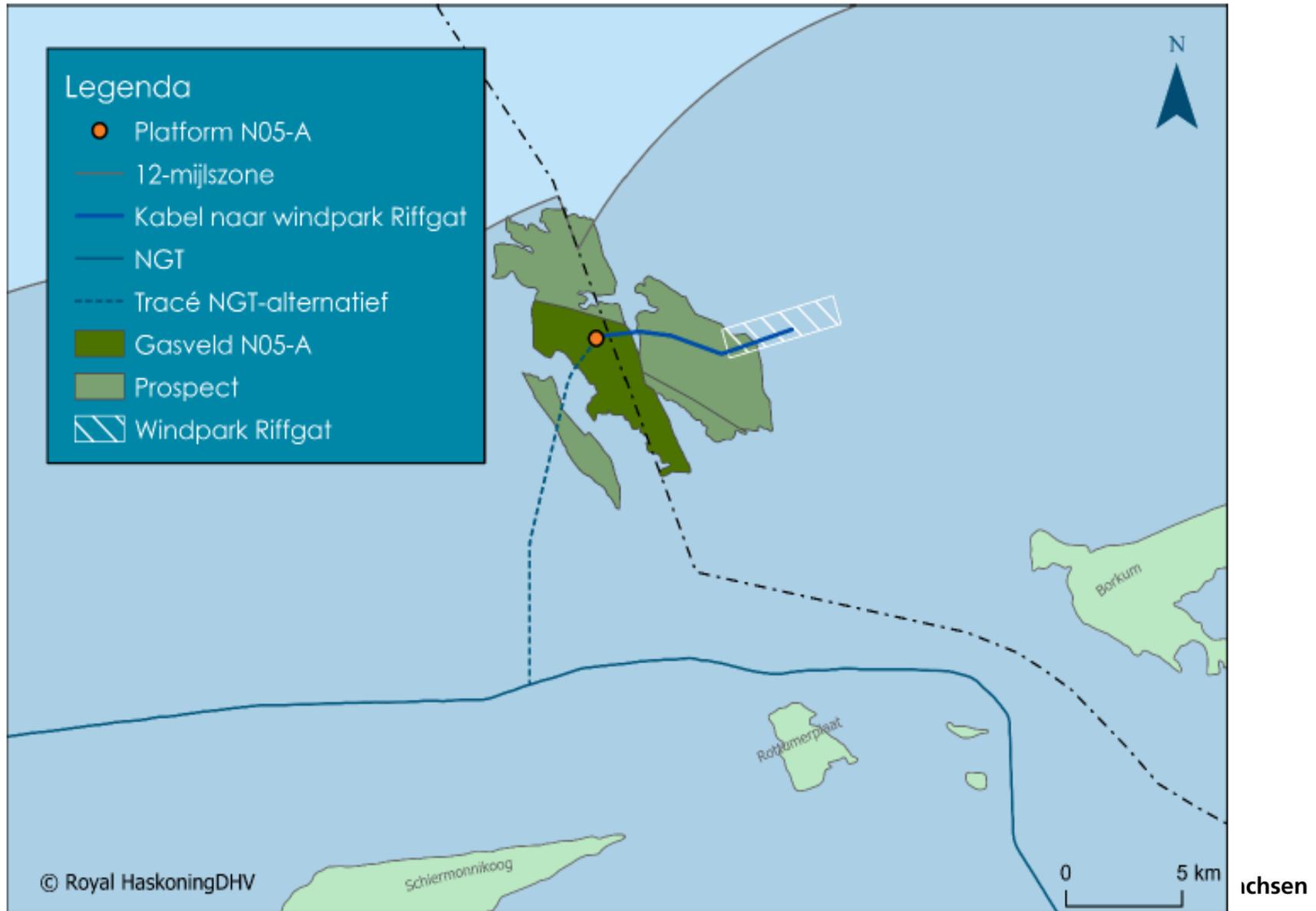
Hierzu ergab sich im **Unterausschuss** keine
Aussprache.

30. Sitzung des Unterausschusses "Häfen und Schifffahrt" des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

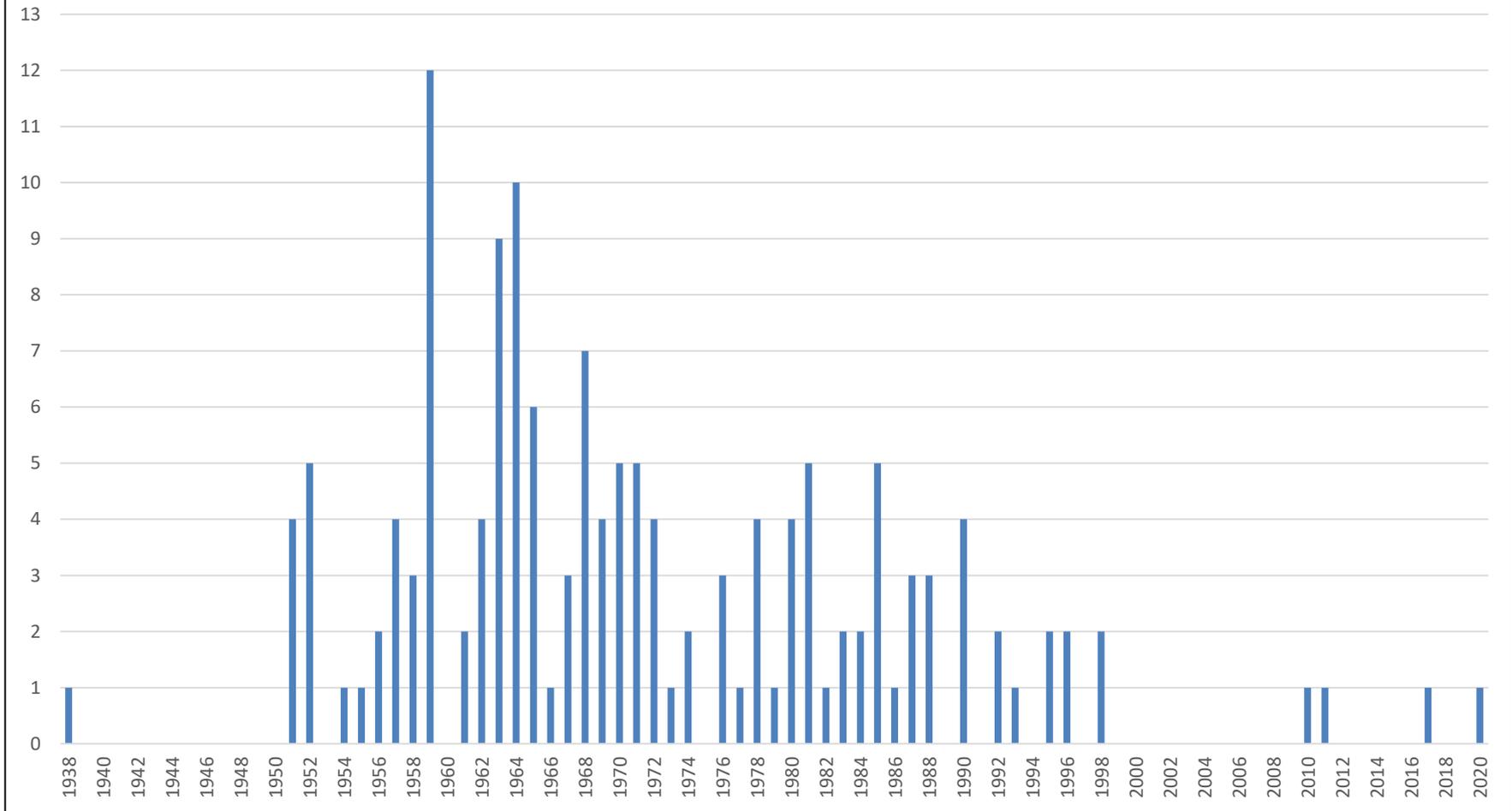
Unterrichtung durch die Landesregierung zum Antragsbegehren:
Zum Schutz des Wattenmeeres: Keine Erdgasförderung in
Niedersachsens-Küstengewässern
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU



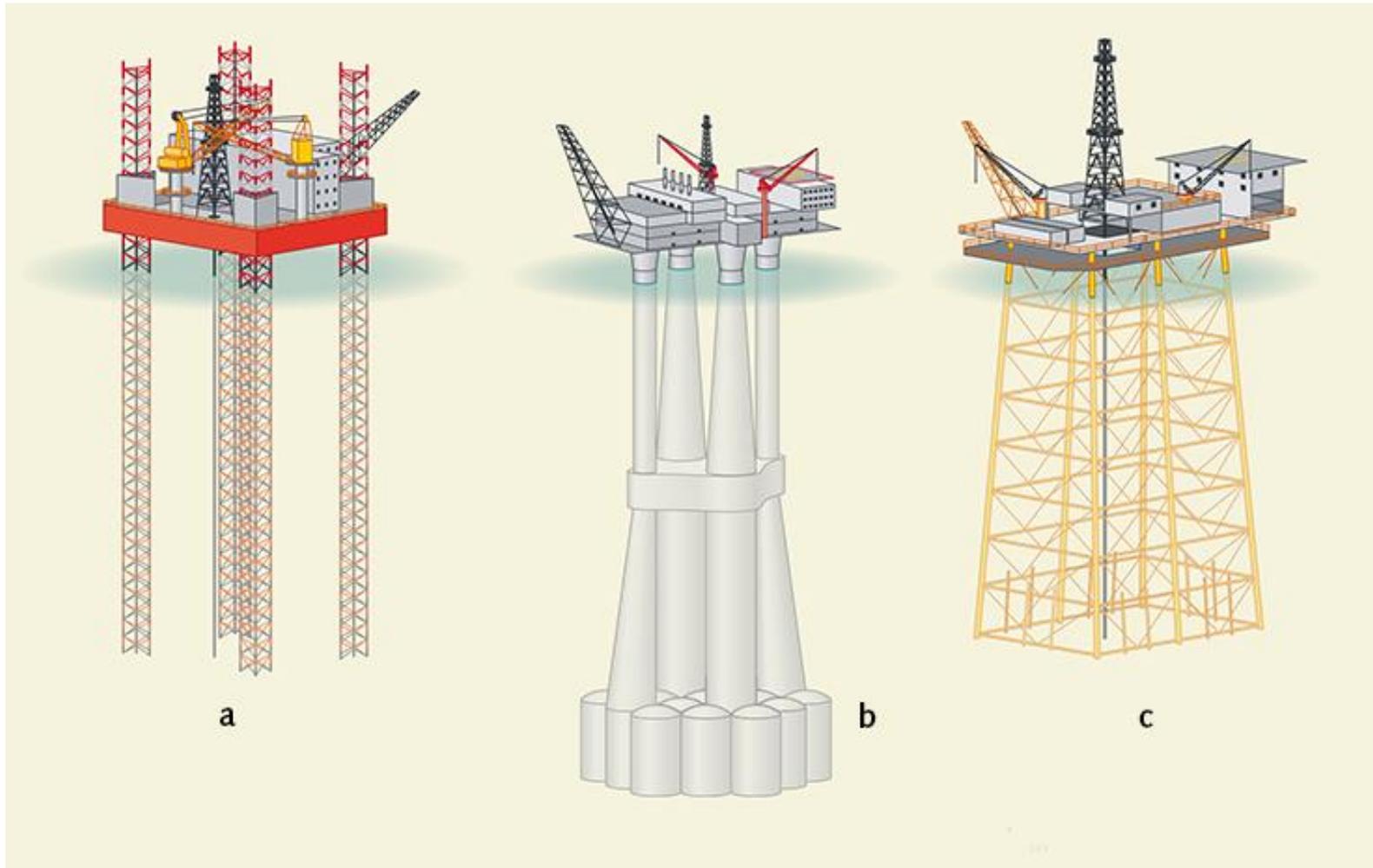
Geplante Lage Plattform, Kabel, Rohrleitung



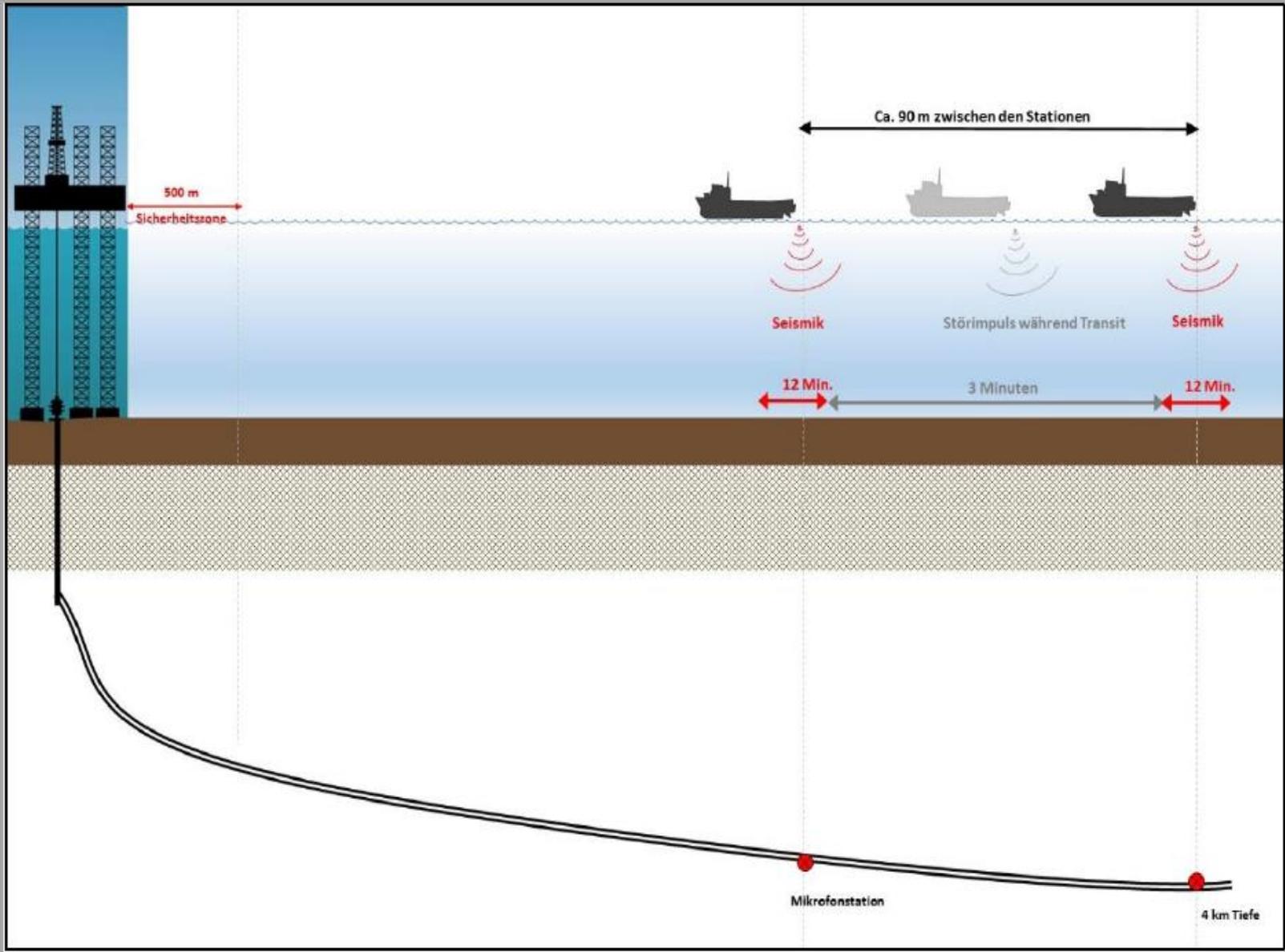
Häufigkeitsverteilung Erdgasfunde Niedersachsen



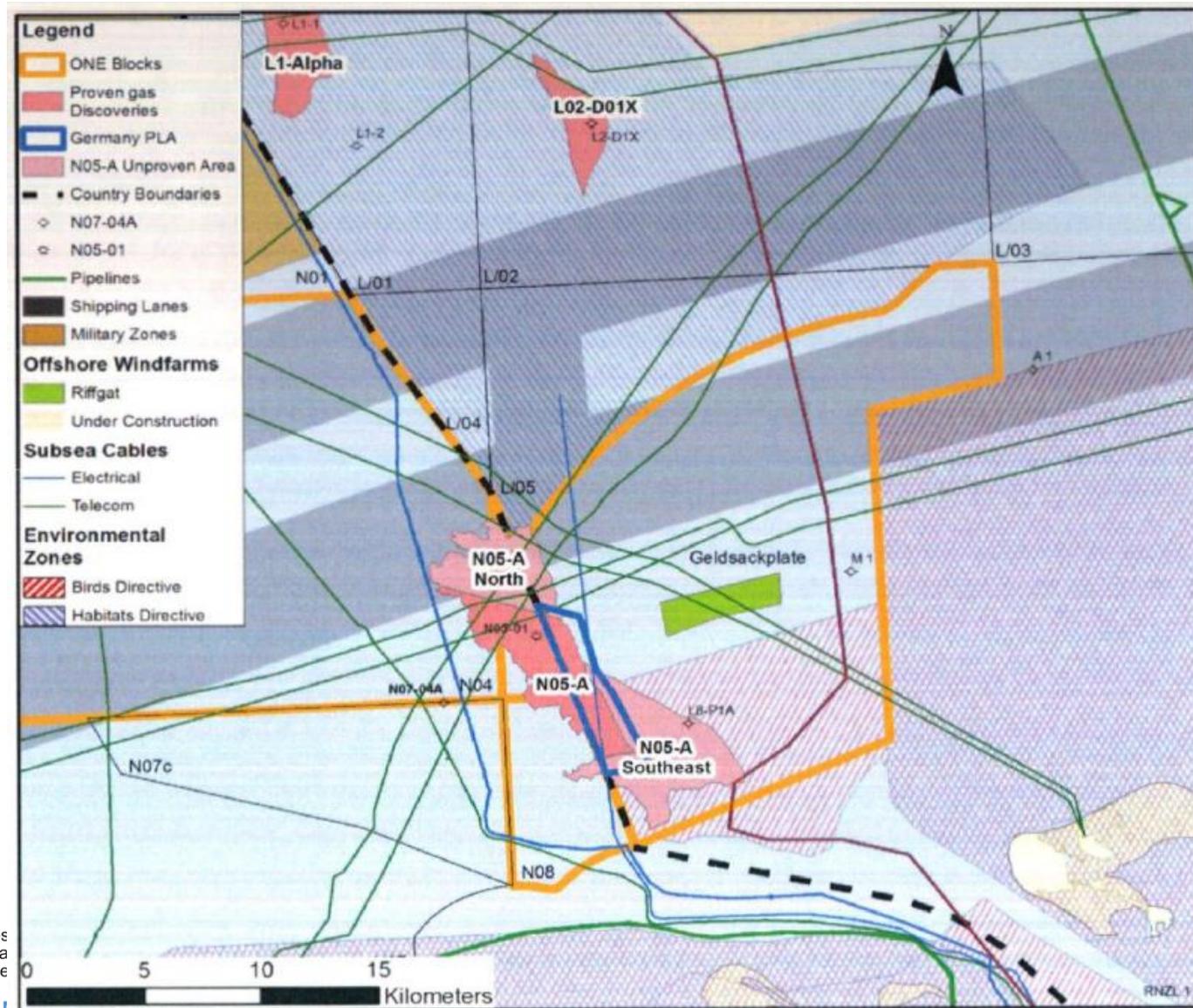
Schematische Darstellung von Plattform



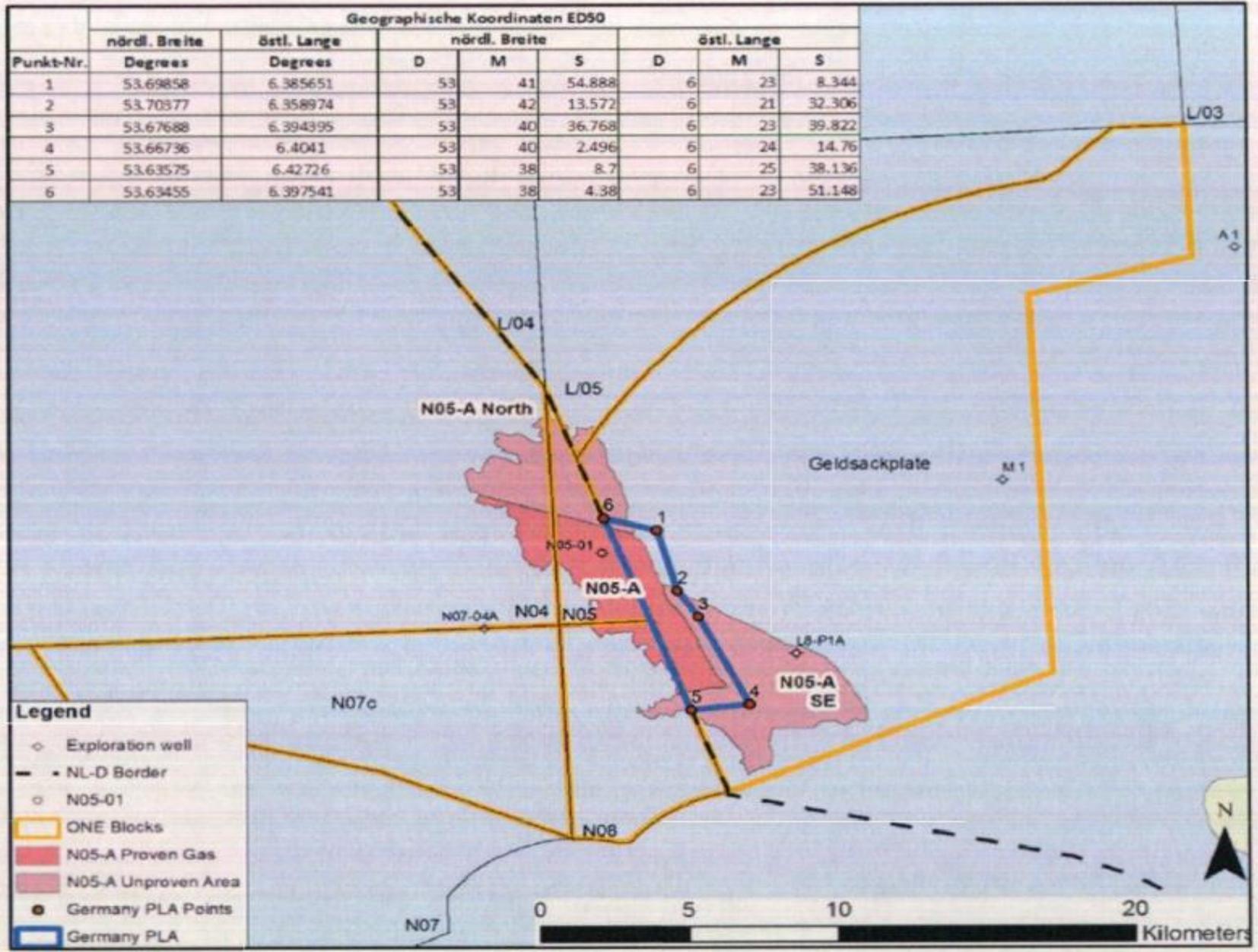
Schematische Darstellung Horizontalbohrung



Lage von Schifffahrtsrouten, Windparks, Rohrleitungen, Hochseekabel



Bergbauberechtigungen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
GEOZENTRUM HANNOVER
Stilleweg 2
30655 Hannover
Telefon +49 (0)511 643 0
Telefax +49 (0)511 643 2304
E-Mail: info@lbeg.niedersachsen.de

www.lbeg.niedersachsen.de

