

**N i e d e r s c h r i f t**

**über die 9. - öffentliche - Sitzung**

**des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“**

**des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung**

**am 19. September 2023**

**Hannover, Landtagsgebäude**

Tagesordnung:

Seite:

1. a) **Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2024 (Haushaltsgesetz 2024 - HG 2024 -)**  
Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/1900](#) neu
  - b) **Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2023 bis 2027**  
Unterrichtung durch die Landesregierung - [Drs. 19/2191](#)
- Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2024*
- Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung**
- Einzelplan 09 - Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz**
- |  |    |
|--|----|
| <i>Einbringung des Kapitels 09 61 des Einzelplans 09 .....</i> | 5  |
| <i>Allgemeine Aussprache.....</i>                              | 10 |
| <i>Einbringung des Kapitels 09 61 des Einzelplans 09 .....</i> | 12 |
| <i>Allgemeine Aussprache.....</i>                              | 18 |
2. **Unterrichtung über den aktuellen Sachstand über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG**
- |                            |    |
|----------------------------|----|
| <i>Unterrichtung .....</i> | 21 |
| <i>Aussprache .....</i>    | 22 |

---

<b>3. Unterrichts Antrag zum Thema „Autotransporter Fremantle Highway“</b>	
<i>Unterrichtung</i> .....	26
<i>Aussprache</i> .....	26
<b>4. Unterrichts Antrag zum Thema „Ausbau der LNG-Infrastruktur“</b>	
<i>Unterrichtung</i> .....	30
<i>Aussprache</i> .....	36
<b>5. Terminangelegenheiten</b> .....	40

**Anwesend:**

Mitglieder des Unterausschusses:

1. Abg. Nico Bloem (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Oliver Ebken (SPD)
4. Abg. Marten Gäde (SPD)
5. Abg. Corinna Lange (SPD)
6. Abg. Karin Logemann (SPD)
7. Abg. Katharina Jensen (CDU)
8. Abg. Hartmut Moorkamp (CDU)
9. Abg. Melanie Reinecke (CDU)
10. Abg. Claus Seebeck (CDU)
11. Abg. Ulf Thiele (CDU)
12. Abg. Sina Maria Beckmann (GRÜNE)
13. Abg. Thorsten Paul Moriße (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Frau Stürzebecher.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

**Sitzungsdauer:** 10.31 Uhr bis 13.06 Uhr.

**Außerhalb der Tagesordnung:**

*Billigung von Niederschriften*

Der **Unterausschuss** billigt die Niederschriften über die 7. und 8. Sitzung.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 1:

a) **Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2024 (Haushaltsgesetz 2024 - HG 2024 -)**

Gesetzesentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/1900](#) neu

b) **Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2023 bis 2027**

Unterrichtung durch die Landesregierung - [Drs. 19/2191](#)

Zu a) *erste Beratung: 19. Plenarsitzung am 13.09.2023*

*federführend: AfHuF;*

*mitberatend: ständige Ausschüsse*

Zu b) *gemäß § 62 Abs. 1 GO LT überwiesen am 04.09.2023*

*federführend: AfHuF;*

*mitberatend: ständige Ausschüsse*

**Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2024**

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

**Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2023 bis 2027**

**Einbringung des Einzelplans 08**

Im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation, deren Schaubilder dieser Niederschrift als **Anlage 1** beigelegt sind, bringt MR **Jacob** (MW) die Kapitel des Haushaltsplanentwurfs, die die Zuständigkeiten des Unterausschusses berühren, ein.

Fakten und Zahlen



**Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung  
(Kap. 0801, Seite 14 im HH-Plan Entwurf)**

	2023 (Soll)	2024 (Plan)	2025 (MiPla)	2026 (MiPla)	2027 (MiPla)
Erstattung von Verwaltungsausgaben an die Europäische Hafenorganisation, Brüssel (ESPO) Titel: 676 10	8	9	9	9	9

Angaben in TEUR  
Stand: 09/2023

MR **Jacob** (MW): In Kapitel 0801, Titel 676 10 ist das Thema „ESPO“, Europäische Hafenorganisation, aufgelistet. Niedersachsen ist zusammen mit den übrigen norddeutschen Ländern Mitglied der ESPO. Die ESPO vertritt Interessen und Ziele der europäischen Häfen und der Schifffahrt gegenüber der EU-Kommission, pflegt regelmäßige Kontakte in den Gremien, sammelt aber auch Informationen zu hafen- und schifffahrtspolitischen Initiativen und gibt sie dann an die Länder weiter, sodass wir als Länder die Möglichkeit haben, in EU-Entscheidungsprozesse einzugreifen. Die jährlichen Verwaltungsausgaben der ESPO werden von allen Ländern getragen.

Wir teilen uns mit Schleswig-Holstein, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Bremen den bundesdeutschen Anteil, der den Betrag von 9 000 Euro voraussichtlich knapp übersteigen wird. Von daher haben wir den Ansatz für das kommende Jahr und für die MiPla von 8 000 Euro auf 9 000 Euro erhöht. Diese Erhöhung ist aufgrund der allgemeinen Kostensteigerung erfolgt.

Fakten und Zahlen



### Allgemeine Bewilligungen im Bereich Wirtschaft – Förderung Maritime Wirtschaft (Kap. 0802, Seite 40 im HH-Plan Entwurf)

	2023 (Soll)	2024 (Plan)	2025 (MiPla)	2026 (MiPla)	2027 (MiPla)
Zuschüsse für laufende Zwecke an private Unternehmen (MCN, DMZ, GSN) Titel: 683 88	515	515	515	515	515
Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen („Schiffbauförderung“) Titel: 892 88	8.660	7.000	7.000	7.000	7.000

Angaben in TEUR  
Stand: 09/2023

In Kapitel 0802, Titel 683 88 sind die Zuschüsse für laufende Zwecke an private Unternehmen in Höhe von 515 000 Euro veranschlagt. Dieser Betrag ist für die kommenden Jahre fortgeschrieben. Dahinter verbergen sich der Landeszuschuss an das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) mit 260 000 Euro, die Unterstützung des Greenshipping Niedersachsen (GSN) mit den Standorten in Elsfleth und Leer mit jeweils 125 000 Euro pro Partner, also zusammen 250 000 Euro, sowie der Mitgliedsbeitrag für das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) mit 5 000 Euro.

Das MCN fördert Niedersachsen seit Anfang 2011. Das MCN betont die besondere Bedeutung des maritimen Sektors für alle norddeutschen Länder. Das erfordert eine enge Zusammenarbeit in zahlreichen maritimen Themenstellungen. Daher haben die beteiligten Länder eine Finanzierungsvereinbarung geschlossen und stellen dem MCN e. V. eine untereinander abgestimmte und gleichwertige Förderung zur Verfügung. Die Einrichtung und Vorhaltung des zentralen Clustermanagements sowie von gleichwertigen regionalen Geschäftsstellen in allen fünf Ländern bil-

det dabei ein wichtiges Element, um einerseits die regionalen Spezifika, aber auch die überregionalen Gemeinsamkeiten zu stärken. Dafür stellt das Land im nächsten Jahr und in den Folgejahren entsprechend der Finanzierungsvereinbarung 260 000 Euro zur Verfügung.

Mit dem Kompetenzzentrum Greenshipping in Elsfleth und Leer beabsichtigt die Landesregierung, den Hafenumschlag und die Schifffahrt umweltfreundlicher zu gestalten. Für die Netzwerksäule unter Federführung von MW ist derzeit eine Projektlaufzeit von drei Jahren vorgesehen. Sie läuft von Ende 2022 bis Ende 2024. Es ist eine jährliche Förderung von 250 000 Euro, je zur Hälfte von MCN und MARIKO, vorgesehen.

Ferner wird aus diesem Titel der Beitrag des Landes Niedersachsen für das DMZ in Höhe von 5 000 Euro finanziert. Niedersachsen ist durch die Abteilungsleiterin Schulz aus dem MW im Vorstand des DMZ vertreten.

In Titel 892 88 sind die Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen/Schiffbauförderung veranschlagt. Im Rahmen des Bundesförderprogramms „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ stellt Niedersachsen Kofinanzierungsmittel für Innovationsmaßnahmen bei Werften und deren Tochterunternehmen zur Verfügung. Für 2023 betrug der Ansatz erstmals 7 Mio. Euro, im Nachtragshaushalt wurde der Ansatz um 6,66 Mio. Euro erhöht. In den vergangenen Jahren sind wir bei diesem Titelanatz mit verausgabten 5 Mio. Euro ausgekommen.

Die Beteiligung des Landes an diesem Förderprogramm beträgt ein Drittel an den förderfähigen Aufwendungen für schiffbauliche Innovationen. Eine Finanzierungszusage des Landes ist immer Voraussetzung für die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes. Antrags-, Bewilligungs- und Nachweisbehörde ist in jedem Fall das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Die Richtlinie ist Anfang 2022 noch einmal verlängert worden. Wir planen für die kommenden Jahre jeweils 7 Mio. Euro ein.

Gestatten sie mir noch den folgenden Hinweis: Bei der Schiffbauförderung handelt es sich um eine Richtlinie des Bundes. Dieser fungiert, wie ich schon sagte, als Prüfungs- und als Bewilligungsbehörde. Die Bundesländer sind in dem Zusammenhang lediglich Kofinanzierungsgeber; wir haben als Land keine aktive Rolle bei der Abwicklung der Anträge, bei der Prüfung, bei der Bewilligung und bei der Verwendungsnachweisprüfung.

Für die Ratenaufteilung bedeutet das, dass hierüber immer Absprachen zwischen den Werften als Antragsteller und dem BAFA getroffen werden müssen. Die Zahlungspläne der Werften werden zu unserer Erschwernis des Öfteren geändert, weil es bei der Ablieferung der Schiffe zu Verzögerungen kommt. Das stellt uns dann hinsichtlich der Nachführung der Finanzierungspläne immer vor große Herausforderungen. Wir können aber auch keinerlei Vorschläge, Projekte oder Ähnliches platzieren und sind in diesen Prozessen immer an deren Ende eingebunden.

Finanzierung



## Kapitel 08 30 TGr. 62

Ansatz:	2023	2024 (Plan)	2025 (MIPLA)
Betriebskostenzuschuss NPorts Kapitel: 0830 Titel: 682 62	6.300	6.300	6.300
Investitionszuschuss NPorts Kapitel: 0830 Titel: 891 62	33.700	33.700	23.700

Angaben in TEUR  
Stand: 09/2023

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Bauen und Digitalisierung



**Niedersachsen. Klar.**

In der TGr. 62, Titel 682 62 ist der Betriebskostenzuschuss für die landeseigene Hafengesellschaft NiedersachsenPorts GmbH (NPorts) veranschlagt. Gemäß Artikel 2 Niedersächsisches Hafenfinanzierungsgesetz gewährt das Land NPorts Zuschüsse nach Festsetzung im Haushalt als Zuschuss zu den Betriebskosten und zu den Investitionen. Der Zuschuss zu den Betriebskosten in Höhe von 6,3 Mio. Euro wird im Wesentlichen für die Verwaltung und Durchführung kleinerer Unterhaltungsarbeiten, Betrieb der Hafenanlagen, Erbringung von Leistungen für die Hafenwirtschaft und andere maritime Wirtschaftsbereiche, die Aufrechterhaltung der Strukturen für die Versorgung der Ostfriesischen Inseln und für die Verwaltungshilfe für hoheitliche Tätigkeiten in Häfen-, Fähr- und Schifffahrtsangelegenheiten verwendet. Inhaltlich handelt es sich dabei im Wesentlichen um Baggermaßnahmen und die Verwaltung des sogenannten nicht betriebsnotwendigen Vermögens, Hochwasserschutz, Denkmalschutz und die sogenannten hoheitlichen Aufgaben, die durch die Hafenbehörde bzw. Hafensicherheitsbehörde erbracht werden. NPorts ist gemäß der Satzung hierbei zu Unterstützungen angehalten.

In Titel 891 62 ist der Zuschuss zu den Investitionen von NPorts veranschlagt. Hierfür sind im kommenden Jahr 33,7 Mio. Euro vorgesehen. Der Zuschuss dient im Wesentlichen der Weiterentwicklung und nachhaltigen Substanzentwicklung in den Häfen. In den darauffolgenden Jahren sind in der Mipla 23,7 Mio. Euro vorgesehen. Das ist eine Fortschreibung der derzeitigen Mipla-Zahlen. Der Zuschuss zu den Investitionen wird im Wesentlichen zur Fortführung bzw. zum Abschluss von Maßnahmen erbracht. Mit Blick auf die nachfolgende Unterrichtung über

den aktuellen Sachstand über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co.<sup>1</sup> verzichte ich mit Ihrem Einverständnis auf eine Einzeldarstellung.

In TGr. 61, Titel 697 61 ist der Zuschuss zum JadeWeserPort verzeichnet. Bei den Ansätzen in Höhe von 5,051 Mio. Euro in den Jahren 2024 bis 2027 handelt es sich um Mittel zur Finanzierung des niedersächsischen Anteils der Eigenkapitalzuführung an die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG. (JWP-R), die von Niedersachsen zu 50,1 % und vom Stadtstaat Bremen zu 49,9 % gehalten wird. Der durch die Gesellschafter zu deckende Kapitalbedarf der JWP-R ist zum einen wesentlich durch einen langfristig vermehrten Bedarf an Unterhaltungsbaggerungen im Zufahrtbereich mit einhergehenden Preissteigerungen sowie durch den Kapitaldienst, insbesondere durch die anstehende Ablösung eines Kredites in 2026, bedingt. Zum anderen wird aufgrund der weltweit belastenden Konjunktorentwicklung im Zuge des anhaltenden Krieges Putins in der Ukraine, geopolitischer Spannungen, Inflation und steigender Zinsen sowie wegfallender Strafzahlungen aufgrund der veränderten Gesellschafterstruktur der Betreibergesellschaft zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Zukunftsperspektiven mit stark rückläufigen Umsatzerlösen gerechnet.

Erwartete Mindereinnahmen bei der JWP-R aufgrund des Gesellschafterwechsels entstehen dadurch, dass die vertraglich zugesicherten Pönnalen aufgrund von angenommenen Umschlagzuwachsen durch den neuen Reeder reduziert wurden. Die Pönnalen waren in den letzten Jahren ein wesentliches Finanzierungsinstrument der Gesellschaft. Dagegen wird die Terminalbeteiligung der Reederei Hapag Lloyd als ein wirksames Instrument bewertet, um Ladungsströme an den JWP-R zu binden und zu steigern. Diese Faktoren erfordern auch die Einplanung höherer Kapitalzuflüsse zur Gewährleistung der Leistungs- und Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft.

In Titel 686 10 sind die Beiträge und Zuschüsse für Vereine veranschlagt. Dazu zählen der Zuschuss an die Gesellschaft Seaports of Niedersachsen (SoN) sowie der Beitrag zum Short Sea Shipping Promotion Center (SPC). Die SoN repräsentiert die neun niedersächsischen Seehäfen mit zahlreichen Hafenumschlagsunternehmen und Hafendienstleistungen aller Art. Als Hafenmarketinggesellschaft kommuniziert die SoN die vielfältigen Leistungen der niedersächsischen Seehäfen auf dem Weltmarkt. SoN ist darüber hinaus Dachmarkenorganisation aller niedersächsischen Seehäfen und wird paritätisch finanziert sowohl vom Land aus dem Titel 686 10 als auch vonseiten der privaten Hafenwirtschaft aus den neun niedersächsischen Seehafenstandorten Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven.

Diese im landespolitischen Interesse stehende Arbeit der SoN soll fortgesetzt werden. Aufgrund erheblicher Kostensteigerungen insbesondere bei Messeauftritten nach Corona ist geplant, den Zuschuss ab 2024 um 70 000 Euro auf 520 000 Euro zu erhöhen. Gleichzeitig hat sich die niedersächsische Hafenwirtschaft bereits verpflichtet, ihr Engagement um 50 000 Euro zu erhöhen, sodass zukünftig 870 000 Euro für die Marketingarbeiten zur Verfügung stehen. Es gibt das Agreement, dass das Land 60 % und die private Hafenwirtschaft 40 % finanziert.

---

<sup>1</sup> vgl. Tagesordnungspunkt 2

Aus diesem Titel wird außerdem das SPC finanziert. Das ist eine Einrichtung unter dem Dach des BMDV, in dem alle Bundesländer vertreten sind, die sich mit dem Thema Binnenschifffahrt befassen, sowie eine Vielzahl von Unternehmen. Zielsetzung des SPC ist eine stärkere Einbindung der alternativen Verkehrsträger in europäische Lieferketten und somit gleichermaßen die Erreichung von Umweltzielen. Das SPC ist durch die Beteiligung von Bund, Ländern und Privaten eine öffentlich-private Partnerschaft. Niedersachsen gehört in diesem Zusammenhang zum Kernkompetenznetz des Bundes. Das SPC übernimmt vielfach Beratungsaufgaben, etwa wie Transporte vom Lkw auf das Binnenschiff umverlagert werden können. Momentan ist im Fokus der Bereich der erneuerbaren Energien die Nutzung des Binnenschiffs für Windkraftanlagentransporte.

In Titel 881 10 sind die Zuweisungen an den Bund zum Ausbau des Mittellandkanals veranschlagt; es betrifft die Finanzierung des Mittellandkanals und seiner Stichkanäle. Der Ausbau des Mittellandkanals und seiner Stichkanäle - das ist im Ost- und Westbereich unter anderem der Stichkanal Salzgitter - ist in einem Regierungsabkommen aus dem Jahre 1965 vertraglich vereinbart. Der Ausbau des Mittellandkanals ist auf der Hauptstrecke nahezu abgeschlossen. Die durchgehende Befahrbarkeit ist gewährleistet. Als wesentliche Arbeiten an den Stichkanälen sind die Ausbaumaßnahmen am Stichkanal Salzgitter mit oberster Priorität und am Stichkanal Hildesheim zu nennen. Beide Ausbaumaßnahmen sind im Bundesverkehrswegeplan und im Bundeswasserstraßenausbaugesetz als neue Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten. Auf Basis dieses Regierungsabkommens beteiligt sich Niedersachsen mit diesen Beträgen an den Ausbauvorhaben des Bundes. Für die Stichkanäle Linden und Osnabrück, die ebenfalls vom Mittellandkanal abzweigen, gibt es aktuell keine Planungen.

### Allgemeine Aussprache

Abg. **Matthias Arends** (SPD) begrüßt unter Hinweis auf die in den Vorjahren erforderlichen erheblichen Anstrengungen zur Erhöhung des Zuschusses für NPorts, dass ausweislich der Mittelfristigen Planung der für NPorts vorgesehene Zuschuss nun auf höherem Niveau verstetigt werde, und begründet die Notwendigkeit der Verstetigung des Haushaltsansatzes mit den gestiegenen Kosten, die sich aus der Erbringung der NPorts übertragenen Aufgaben ergeben.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) widerspricht den Ausführungen seines Vorredners insoweit, als ausweislich der Mipla der Haushaltsansatz für den Investitionszuschuss an NPorts nicht auf höherem Niveau verstetigt, sondern von 2024 auf 2025 und die Folgejahre von bis dahin 33,7 Mio. Euro auf 23,7 Mio. Euro abgesenkt werden solle.

MR **Jakob** (MW) erläutert, als Investitionszuschuss seien für die Hafengesellschaft NPorts in den Jahren 2023 und 2024 in Titel 891 62 jeweils 33,7 Mio. Euro veranschlagt. In der Mipla von 2025 bis 2027 sei als Zuschuss zu den Investitionen der Betrag von 23,7 Mio. Euro vorgesehen; dies entspreche der unveränderten Fortschreibung der bisherigen Mipla.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) weist darauf hin, dass die Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen bzw. Schiffbauinnovationsförderung in Titel 892 88 von 8,66 Mio. Euro in 2023 auf jeweils 7 Mio. Euro in den Folgejahren abgesenkt seien. Er fragt, ob die Mittel in Höhe von 7 Mio. Euro, die für die Jahre 2024 ff. vorgesehen seien, zur vollständigen Gegenfinanzierung der vom

Bund zur Verfügung gestellten Investitionsmittel ausreichen. Unzureichend bemessene Landesmittel, betont der Abgeordnete, führten zum Verfall von Bundesmitteln. Dies gelte es zu verhindern.

MR **Jacob** (MW) berichtet, ursprünglich seien in diesem Titel für das Jahr 2023 7 Mio. Euro für die Schiffbauinnovationsförderung vorgesehen gewesen; durch den Nachtrag seien für das Jahr 2023 weitere 1,66 Mio. Euro bewilligt worden. Nach aktueller Schätzung sollte der geplante Titelansatz ausreichen, um die Mittel des Bundes für 2024 in vollem Umfang binden zu können. In der Vergangenheit, erläutert der Ministerialvertreter, hätten immer alle Vorhaben der Schiffbauinnovationsförderung von Niedersachsen kofinanziert werden können. Er gehe davon aus, dass die Landesregierung auch in Zukunft alles in die Wege leiten werde, um niedersächsische Projekte in diesem Feld zu kofinanzieren. Die Abwicklung der Schiffbauförderung sei sehr schwierig, weil häufig aufgrund von veränderten Ablieferungen Umfinanzierungen erforderlich seien. Im vergangenen Jahr habe es sich zudem als erschwerend herausgestellt, dass sich durch das Ausscheiden einzelner Marktteilnehmer, beispielsweise in Mecklenburg-Vorpommern, der Wettbewerb verschärft habe mit der Folge, dass der Bund Umfinanzierungen habe vornehmen müssen und das Land seine Mittel habe aufstocken müssen.

Wichtig sei in diesem Zusammenhang auch der Hinweis, dass aus diesem Titel ausschließlich zivile Projekte gefördert würden; Projekte mit militärischem Bezug könnten aus dem Titel 892 88 nicht finanziert werden. Nach der Umverteilung des Marktes sei Niedersachsen im zivilen Schiffbaubereich ein vergleichsweise großer Marktteilnehmer in diesem Segment.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) äußert die Hoffnung, dass die freien Fördermittel des Bundes, die bis zur Insolvenz der MV-Werften für diese reserviert gewesen seien, nunmehr von niedersächsischen Werften genutzt werden könnten, und signalisiert, dass das Land Niedersachsen zu einer Erhöhung des Kofinanzierungsanteils bereit sein müsse, um möglichst viele Fördermittel des Bundes nutzen zu können. Dass das Land bereit sei, die Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen zu erhöhen, habe es in der vergangenen Legislaturperiode bewiesen, als es den Ansatz von 5 auf 7 Mio. Euro erhöht habe, und sogar noch bestätigt, indem es im vergangenen Jahr aufgrund der hohen Nachfrage nach Fördermitteln mit dem Nachtrag den Titelansatz um 1,66 Mio. Euro auf 8,66 Mio. Euro erhöht habe, betont der Abgeordnete. Der Abgeordnete appelliert an die Fraktionen, bei Entscheidungen über die nachfragebedingte Erhöhung der Zuschüsse für Innovationsinvestitionen an private Unternehmen auch in Zukunft geschlossen zusammenzustehen.

Abg. **Karin Logemann** (SPD) begrüßt unter Hinweis auf die allgemeinen Kostensteigerungen, von denen Messestandbetreiber betroffen seien, die Erhöhung des Ansatzes in Titel 686 10 - Beiträge für Vereine, Verbände -, und betont die finanzielle Beteiligung der Hafenwirtschaft. Die Kooperation mit der Hafenwirtschaft sei eine „super Symbiose“, meint sie. Die Mittelsteigerung werde es SoN erlauben, weiterhin weltweit für die neun niedersächsischen Seehäfen zu werben.

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

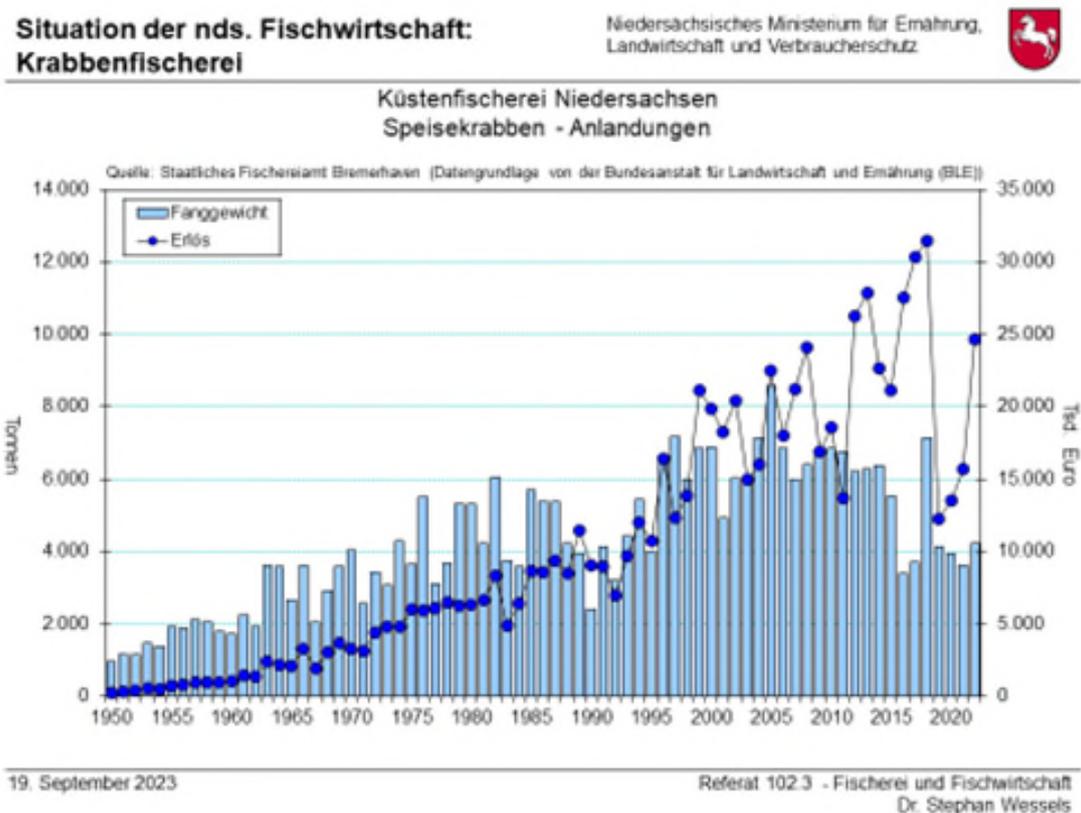
### Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2023 bis 2027

#### Einbringung des Kapitels 09 61

MR Dr. Wessels (ML) führt im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation, deren einzelne Sheets sowohl in den Fließtext eingebunden sind als auch als Gesamtwerk der Niederschrift als **Anlage 2** beigefügt sind, zur Vorstellung des Haushaltsplanentwurfs für das Kapitel 09 61 - Fischereiverwaltung - Folgendes aus:

Wie in den Vorjahren möchte ich an dieser Stelle zunächst kurz über die Situation der niedersächsischen Fischwirtschaft berichten, bevor ich auf den Haushaltsplanentwurf 2024 sowie die Mittelfristige Planung 2023 bis 2027 eingehe.

Angesichts der recht vollen Tagesordnung werde ich bei der Darstellung nur ausgewählte Bereiche der Fischwirtschaft betonen, kann auf Nachfrage aber natürlich gerne auch zu anderen Bereichen berichten.



Beginnen möchte ich mit der Krabbenfischerei. In dem Diagramm sehen Sie auf der rechten Skala die Erlöse und auf der linken Skala die Anlandungen. Die Krabbenfischerei ist das Rückgrat der niedersächsischen Fischerei und hat weit über die Fischerei hinaus eine ganz besondere Bedeutung für die niedersächsische Küstenregion. Insgesamt sind gegenwärtig 123 Fischereifahrzeuge in Fahrt; davon sind 95 Krabbenkutter. Nach den krisenbedingt wirtschaftlich sehr herausfordernden Jahren 2019 bis 2021 führte die im Jahre 2022 gestiegene Nachfrage zu wieder deutlich erhöhten Erlösen. Es muss aber konstatiert werden, dass auch in diesem Feld aufgrund der russischen Aggression gegen die Ukraine und infolge der allgemeinen Teuerung die Situation

wirtschaftlich sehr angespannt bleibt, weil in den Betrieben nur noch sehr geringe Rücklagen zur Verfügung stehen. Zuletzt wurden auch staatliche Interventionen, eine sogenannte Kleinbeihilfe des BMEL, zur Stützung der Fischerei ausgereicht.

Der Vollständigkeit halber möchte ich erwähnen, dass die vier niedersächsischen Muschelfischereibetriebe weiterhin durchwachsene Jahre hinter sich gebracht haben; ihre Erträge bleiben weit hinter denen der holsteinischen Betriebe zurück.

### Situation der Kleinen und Großen Hochseefischerei

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



19. September 2023

Referat 102.3 - Fischerei und Fischwirtschaft  
Dr. Stephan Wessels

Im Fanggebiet der Kleinen und Großen Hochseefischerei, dem Nordostatlantik, nimmt die Überfischung weiter ab und der Aufbau der Bestände schreitet voran. Besonders gut ist hieran, dass mittlerweile 53 von 76 Beständen, das sind 72 %, nachhaltig befischt werden. Defizite gibt es leider vor allem bei Beständen mit geringen Fangmengen, sodass die Situation bezogen auf die Anlandemengen insgesamt noch positiver ist. In der Nordsee, dem Skagerak und Kattegatt stammen mittlerweile 99,7 % der Anlandungen aus nachhaltig bewirtschafteten Beständen. In den nordwestlichen Gewässern beträgt der Anteil 94 %. Allerdings muss konstatiert werden, dass sich im Mittelmeer und im Schwarzen Meer ein vollständig anderes Bild ergibt. Die dortigen Bestände sind nur zu 67 % nachhaltig befischt.

Insgesamt sehen wir aufgrund von schwindenden Fangmöglichkeiten und Unwägbarkeiten bei Drittlandsabkommen und Quotentauschen infolge des Brexit für die Kleine und Große Hochseefischerei nach wie vor eingetrübte Zukunftsaussichten.

## Situation der nds. Fischwirtschaft: Fischverarbeitende Industrie

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



### Kennzahlen der nds. fischverarbeitenden Industrie 2022 (Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten):

- 13 Betriebe (= 21 % der deutschen Betriebe)
- 1.642 Beschäftigte (= 29 % der Beschäftigten der deutschen fischverarbeitenden Industrie)
- 830 Mio. € Umsatz (= 34 % des Umsatzes der deutschen fischverarbeitenden Industrie)

19. September 2023

Referat 102.3 - Fischerei und Fischwirtschaft  
Dr. Stephan Wessels

Die Kennzahlen betreffen ausschließlich Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten. Die niedersächsischen Betriebe sind im nationalen Vergleich vergleichsweise groß, aber auch besonders effizient, das heißt, der Umsatz je Beschäftigten liegt fast 30 % höher als im bundesdeutschen Durchschnitt. Derzeit hat Niedersachsen 13 Betriebe, die 21 % der deutschen Betriebe darstellen, mit mehr als 1 600 Beschäftigten und ca. 830 Mio. Euro Umsatz im Jahr 2022.

Ich möchte nun den Haushaltsplanentwurf für 2024 - Einzelplan 09 -, Kapitel 09 61 - Fischereiverwaltung - vorstellen und werde im Folgenden die bedeutenden Ansätze und Ansatzänderungen erläutern.

## Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2024

### - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

#### 1. Fischereiverwaltung (ab S. 172 des HPE)

- Sachausgaben für das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven von 186.000 € auf 204.000 € angehoben

#### 2. TGr. 61 „Nationale Beihilfen für Förderungen aus dem Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds – EMFAF, Förderperiode 2021 bis 2027, sowie Förderung der See-, Küsten- und Binnenfischerei“ (HPE S. 174)

- Ansatz für 2024: 700.000 € (unverändert)
- VE's für 2025 und 2026 in Höhe von jeweils 250.000 € (unverändert)



Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

*Kapitel 09 61 - Fischereiverwaltung (ab Seite 172 des Haushaltsplanentwurfs)*

Im Bereich der Sachausgaben für das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven steigt der Ansatz von 186 000 Euro auf nunmehr 204 000 Euro. Die Ist-Ausgaben der Vorjahre, die Anmietung einer neuen Liegenschaft, Personalverstärkungen und die allgemeinen weiteren Kostensteigerungen haben diesen Schritt erforderlich gemacht.

*TGr. 61 „Nationale Beihilfen für Förderungen aus dem 'Europäischen Meeres- Fischerei- und Aquakulturfonds'(EMFAF) sowie Förderung der See-, Küsten- und Binnenfischerei“ (HPE S. 174)*

Aus der TGr. 61 wird ein Großteil der vom Land zu erbringenden Kofinanzierungen für den EMFAF zur Verfügung gestellt. Daneben erfolgt die Kofinanzierung im Bereich der Verarbeitung und Vermarktung hier zum Teil mit GAK-Mitteln aus Kapitel 09 04, worauf ich gleich noch eingehen werde, 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 zum Beispiel die für die Aalbewirtschaftung erforderlichen Forschungs- und Monitoringaufgaben, die Erstellung der Aalbewirtschaftungspläne, die Erstellung der Jahresberichte der Deutschen Binnenfischerei und Aquakultur sowie einzelne Untersuchungen zur Binnenfischerei und Aquakultur.

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

Der Ansatz für 2024 beträgt 700 000 Euro und ist somit unverändert. Das gilt auch für die Verpflichtungsermächtigungen für 2025 und 2026 in Höhe von je 250 000 Euro.

Das Mittelvolumen und die Verpflichtungsermächtigungen geben uns einen ausreichenden Finanzrahmen, um sowohl die Kofinanzierung für den EMFAF darzustellen als auch die anderen genannten Aufgaben wahrzunehmen.

## Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2024

### - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

#### 3. TGr. 63 „Sicherung des Seefischverarbeitungsstandorts Cuxhaven“ (HPE S. 174)

- Ansatz für 2024: 390.000 € (unverändert)
- VE's für 2025 und 2026 in Höhe von 45.000 € bzw. 50.000 €



*TGr. 63 „Sicherung des Seefischverarbeitungsstandorts Cuxhaven“ (HPE S. 174)*

Der Ansatz für 2024 beträgt 390 000 Euro und ist somit unverändert. Das Gleiche gilt für die Verpflichtungsermächtigungen für 2025 in Höhe von 45 000 Euro und für 2026 in Höhe von 50 000 Euro.

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

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

## Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2024

### - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

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

- Ansatz für 2024: 351.000 € (Unterhaltungsauswand)
- Das Aufsichtsfahrzeug wird im Rahmen der Fischereiaufsicht eingesetzt. Während der Erprobungsphase festgestellte Mängel, werden derzeit von der Werft im laufenden Betrieb nachgebessert.



  
Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

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

Der Ansatz für 2024 beträgt 351 000 Euro. Der Ansatz für 2023 beträgt 178 000 Euro.

Das Aufsichtsfahrzeug - im Schaubild dargestellt - wird im Rahmen der Fischereiaufsicht eingesetzt. Während der Erprobungsphase festgestellte Mängel werden derzeit von der Werft im laufenden Betrieb nachgebessert.

## Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2024

### - 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))
  - Erhöhung des Beschäftigungsvolumens um 4,00
6. **Zu Kapitel 09 04 – Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz (HPE S. 88)**
  - Ansatz für 2024: 400.000 € (unverändert)
  - VE's für 2025 und 2026 in Höhe von je 100.000 € (unverändert)



*Zu den Stellen des Kapitels 09 61 (S. 21 ff. der Übersicht des Beschäftigungsvolumens, Budget und Stellen)*

In der Darstellung des Beschäftigungsvolumens gibt es eine Erhöhung um 4,00 Vollzeitäquivalente (VZE).

*Zu Kapitel 09 04 - Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz (Seite 88 des Haushaltsplanentwurfs)*

Der Ansatz für 2024 mit 400 000 Euro sowie die Verpflichtungsermächtigungen für 2025 und 2026 in Höhe von je 100 000 Euro bleiben unverändert bestehen.

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

## Mittelfristige Planung 2023 - 2027

### 7. Mittelfristige Planung 2023 - 2027 im Kapitel 09 61

- keine Änderungen zum Ansatz 2023



### *Mittelfristige Planung 2023 bis 2027 in Kapitel 09 61*

Die Kennzahlen lassen sich sehr kurz zusammenfassen: Für 2023 bis 2027 wird derselbe Ansatz wie im Jahr 2023 veranschlagt.

### **Allgemeine Aussprache**

Abg. **Karin Logemann** (SPD) zeigt sich erfreut darüber, dass die für 2024 vorgesehenen Ansätze in Kapitel 09 61 grundsätzlich unverändert gegenüber dem Jahr 2023 seien.

Sie hebt die Steigerung des Ansatzes für Unterhaltungsaufwand in 2024 hervor und betont das Erfordernis, gerade in den aktuell unsicheren und von Kostensteigerungen geprägten Zeiten die niedersächsischen Krabben- und Muschelfischer nach Kräften zu unterstützen und vor weiteren Erschwernissen, etwa negativen wirtschaftlichen Folgen des EU-Aktionsplans zum Schutz und zur Wiederherstellung von Meeresökosystemen für eine nachhaltige und widerstandsfähige Fischerei, zu schützen.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) schließt sich den Ausführungen seiner Vorrednerin zur Krabben- und Muschelfischerei an. Er fragt, wie sich die Beschäftigungssituation bei den 13 Betrieben mit jeweils mehr als 20 Beschäftigten in den vergangenen Jahren entwickelt habe.

MR **Dr. Wessels** (ML) antwortet, nach einem Rückgang vor zehn Jahren seien die Beschäftigtenzahlen wieder angestiegen. In den vergangenen fünf Jahren sei die Anzahl der Betriebe mit 13 unverändert und seien die Beschäftigtenzahlen und die Umsätze relativ konstant gewesen. Insofern habe sich die Situation dieser Fischereibetriebe nicht verschlechtert.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU) stellt die Bedeutung der Mittel, die im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Küstenschutz“ (GAK) veranschlagt sind, für den Schutz der Menschen, die an der Küste und auf den Inseln wohnen, heraus.

In Beantwortung einer Frage von Abg. **Matthias Arends** (SPD) nach der Deckungsfähigkeit der TGr. 61 gegenüber der TGr. 63 führt MR **Dr. Wessels** (ML) aus, Mittel, die zur Finanzierung von Projekten aus dem EFAF eingesetzt würden, könnten aus der TGr. 63 zur Verstärkung eingesetzt werden. Der allgemeine Kofinanzierungssatz liege derzeit bei 30 %, das heiße, es würden EU-Mittel in Höhe von 70 % und in der Regel Landesmittel in Höhe von 30 % Investitionen eingesetzt.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) fragt, ob die vom Bund vorgesehenen Kürzungen im Bereich der GAK Küstenschutz Auswirkungen auf die Förderung der Fischerei hätten und welche Bereiche der Fischerei betroffen seien. Außerdem möchte er wissen, wie sich die Kürzungen auf die Kofinanzierung des Landes auswirken.

Anschließend spricht der Abgeordnete die aktuelle Lage in der Fischerei an, die nach ihm vorliegenden Informationen durch katastrophal schlechte Fangmengen geprägt sei. Er fragt, wie sich dies auf die wirtschaftliche Situation der Fischereibetriebe auswirke, ob es bereits erste Hinweise auf Hilferufe nach staatlicher Unterstützung gebe und ob bereits Überlegungen angestellt würden, diesen Betrieben Überbrückungshilfen zur Liquidittsverbesserung zu gewähren.

MR **Dr. Wessels** (ML) legt dar, die allgemeine Kürzung der GAK-Mittel führe im Bereich der Fischerei zu keinerlei Verschlechterungen, weil das Land diese Mittel in nur sehr spezialisierten Bereichen, etwa der Verarbeitung und Vermarktung, einsetze.

Die Lage in der Fischerei sei sehr herausfordernd. Vorstöße wie der Aktionsplan der EU führten zu Verunsicherung im Sektor, aber auch darüber hinaus, obwohl der Aktionsplan keinen legislativen Charakter habe.

Die Anzahl der Betriebe sei zwar stabil, weiter rückblickend aber rückläufig. Staatliche Interventionen seien bereits erfolgt. So seien in 2023 seitens des Bundes Mittel ausgereicht worden, um die stark gestiegenen Kosten zu kompensieren. Die Unterstützungsmaßnahme sei sehr gut angenommen worden. Es gelte, im weiteren Verlauf der Entwicklung zu prüfen, wie die Fischerei zukünftig ausgestaltet werden könne und müsse, um zukunftsfähig zu sein und weiterhin beruflichen Nachwuchs zu gewinnen. Die Nachwuchsgewinnung sei in der Fischerei ohnehin sehr schwierig. Die Fischerei weise schwierige Perspektiven auf, sodass es schwierig sei, überhaupt noch Fischerinnen und Fischer zu gewinnen, die die Betriebe fortführten. Im Förderprogramm des EMFAF würden diese Prioritäten abgebildet. Das Land versuche, den rückläufigen Trend zu stoppen bzw. Anreize zu setzen, um die Situation zu verbessern.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) argumentiert, da die Fischer kaum Fänge angelandet hätten, sei deren Eigenkapitaldecke jetzt quasi vernichtet. Vor dem Hintergrund wolle er wissen, ob Überlegungen angestellt würden, den Fischern Liquiditätshilfen zu gewähren.

Die Muschelfischer befänden sich aus seiner Sicht in der besonderen Situation, dass ein Teil der noch verbliebenen Muschelfischereigrnde momentan überplant werde. Teile der Muschelfischereigrnde seien vom LNG-Terminal in Wilhelmshaven und offenbar auch von Offshoreplanungen betroffen. Angesichts dessen frage er sich, ob die wirtschaftlichen Verluste, die dadurch entstünden, aufgefangen würden und ob möglicherweise sogar einzelne Betriebe durch die Gewährung von Abwrackprämien aus dem System herausgelöst werden sollten.

MR **Dr. Wessels** (ML) erläutert, insbesondere im Bereich der Muschelfischerei seien die Erträge im niedersächsischen Küstenmeer im Vergleich zu denen in Schleswig-Holstein in den vergangenen Jahren sehr schwach gewesen. In Wilhelmshaven seien das LNG-Terminal und sogenannten Smart-Farmen, auf denen Saatmuscheln gezogen würden, um diese nicht im Nationalpark Wattenmeer fischen zu müssen, sozusagen in unmittelbarer Nachbarschaft. Daneben gebe es Muschelkulturflächen. Die Muschelkulturflächen seien in der Flächengröße konstant. Insgesamt finde hinsichtlich der Erfassung der Auswirkungen von Arbeiten ein sehr engmaschiges Monitoring statt. Eine staatliche Intervention aufgrund der zurückgehenden Erträge sei aus Sicht des ML nicht angezeigt und beihilferechtlich naturgemäß schwierig durchzusetzen.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD) stellt fest, dass der Unterausschuss in die ihn betreffenden Teile des Haushalts 2024 eingeführt worden sei und er die Allgemeine Aussprache und Einzelberatung durchgeführt habe.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 2:

### Unterrichtung über den aktuellen Sachstand über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

Aufgrund einer Übereinkunft mit dem Unterausschuss „Prüfung der Haushaltsrechnung“ erfolgt die Unterrichtung durch das MW zweimal im Kalenderjahr im Ausschuss für Haushalt und Finanzen und im Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“.

#### Unterrichtung

MR **Jacob** (MW) unterrichtet den Unterausschuss im Rahmen einer computergestützten Präsentation turnusgemäß über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft. Die Schaubilder sind der Niederschrift als **Anlage 3** beigelegt. Auf die dort dargestellten Kennzahlen und sonstigen Informationen zu den Baumaßnahmen an den jeweiligen Hafenstandorten wird verwiesen.

Über diese Informationen hinaus teilt der Ministerialvertreter zu dem nachfolgenden Schaubild

Finanzierung



#### Weitere Finanzierungsbausteine

Ansatz:	2023 (geplant)	2024 (geplant)	2025 (geplant)
Darlehen	100,0	0	0
Bundesmittel	49,5	0	0
Landesmittel (Invest)	0	bis 100 Mio. EUR	34 Mio. EUR

Angaben in TEUR  
Stand: 08/2023

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Bauen und Digitalisierung

 **Niedersachsen. Klar.**

Folgendes mit:

Das Darlehen in Höhe von 100 Mio. Euro ist für die Finanzierung des LNG-Terminals in Stade vorgesehen. Die Bundesmittel in Höhe von 49,5 Mio. Euro sind ebenfalls für das LNG-Terminal in Stade vorgesehen; es handelt sich hierbei um eine Restzahlung. Im vergangenen Jahr hat der Bund bereits 50,5 Mio. Euro bereitgestellt. Es sind bis zu 100 Mio. Euro an weiteren Landesmitteln im Jahre 2024 vorgesehen. Dabei handelt es sich um Mittel, die aus dem Haushalt des MU für den Bereich des LNG-Terminals in Stade bereitgestellt werden sollen. Die geplanten 34 Mio. Euro für das Haushaltsjahr 2025 werden ebenfalls aus dem Haushalt des MU bereitgestellt und sind für den Großschiffsliegeplatz in Emden vorgesehen.

Hinsichtlich der Modernisierung der Großen Seeschleuse in Emden

NPorts – aktuelle Maßnahmen



## Projekt in Emden 2023 / 2024

### Modernisierung Große Seeschleuse

#### Gesamtkosten 100 Mio. EUR

- prognostizierte Ausgaben in 2023: 0,6 Mio. EUR
- geplante Ausgaben 2024ff: 99,4 Mio. EUR



#### Projektbeschreibung:

Die erste Ausschreibung wurde aufgrund erheblicher Budgetüberschreitungen am 19. Juni 2023 aufgehoben. Zur Reduzierung der Projektkosten wird nun angestrebt, den Markt durch eine Aufteilung der Gesamtausschreibung in 18 Einzellose zu vergrößern. Dazu wird nach der Aufhebung der ersten Ausschreibung eine losweise - zeitlich gestaffelte – Neuausschreibung vorbereitet. Durch die losweise Vergabe wird die Schnittstellenkoordination für NPorts personalintensiver und aufwändiger. Darüber hinaus ist bei dieser Vorgehensweise von einer verlängerten Ausführungszeit für die Modernisierung der Großen Seeschleuse zu rechnen. Die Beauftragung der ersten 6 Einzellose soll bis Ende des 2. Quartals 2024 erfolgen.

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Bauen und Digitalisierung



weist Herr Jacob ergänzend darauf hin, dass das MW davon ausgehe, dass die Gesamtkosten dieser Baumaßnahme aus dem Investitionszuschuss für die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG bestritten werden könnten, weil sie sich über mehrere Jahre erstrecken werde.

## Aussprache

Abg. **Katharina Jensen** (CDU) bittet das MW, zu den Überlegungen der Akteure, die für den südlich der vorhandenen UVG-Brücke geplanten neuen Anleger für verflüssigte Gase eine andere Lösung favorisierten, Stellung zu beziehen.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) fragt, ob die Kosten für den Bau des Großschiffsliegeplatzes in Emden in Höhe von 70 Mio. Euro die Gesamtkosten einschließlich eines Kofinanzierungsanteils des Bundes oder lediglich den auf das Land entfallenden Anteil darstellten. Der Abgeordnete merkt an, dass seitens der WSA immer versichert worden sei, dass es sich hierbei um eine mischfinanzierte Baumaßnahme handele, weil sich wegen Weiterungen infolge der Umsetzung des Masterplans auf den Wasserstand der Ems der Bund an der Maßnahme finanziell beteiligen müsse.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) erbittet nähere Informationen zu dem Entschluss, die Sanierung der Sonderbauwerke Anleger 2 und 3 in Wilhelmshaven nicht mehr weiter zu verfolgen. Außerdem bittet er das MW um eine Einschätzung, ob ähnlich wie in der übrigen Bauwirtschaft auch im Hafen- und Wasserbau die Baukosten, etwa für Stahl, rückläufig seien.

In Beantwortung dieser Fragen führte MR **Jacob** (MW) wie folgt aus:

Frau Jensen, es gibt Gespräche über die Finanzierung des Baus eines neuen LNG-Anlegers in Wilhelmshaven, aber noch keine Lösung. Es gibt bzw. gab Interessenbekundungen der Industrie zur Finanzierung. Es wird im Moment im Zusammenspiel zwischen Bund, Land und möglichen Nutzern versucht, eine Lösung zu finden. Um das Ganze aber erst einmal in Gang zu bringen und nicht erst das Ergebnis dieser Gespräche abzuwarten, hat NPorts entschieden, schon mit der

Planung anzufangen, um nicht weitere Zeit zu verlieren. Alles befindet sich zurzeit noch in Abstimmung. Daher kann ich Ihnen derzeit keine konkreten Informationen geben.

Herr Thiele, der Betrag, den Sie dem Schaubild entnehmen, sind die Kosten, die für den Bau des Großschiffsliegeplatzes in Emden veranschlagt werden. Ein Bundesanteil ist nicht vorgesehen und für mich auch nicht absehbar, weil, wie uns erläutert wurde, der Bau des Großschiffsliegeplatzes eine Maßnahme des Landes Niedersachsen und keine Maßnahme ist, die zur Umsetzung des Masterplans dient. Dem Masterplan können lediglich die Kosten zugeordnet werden, die durch die Umplanung entstehen. Dadurch, dass die Kaje um 1 bis 1,5 m nach vorn gesetzt wird, entstehen Planänderungsaufwendungen, deren Kosten der Bund anerkennt.

Die Gespräche über die Vereinbarungen über Planung und Kosten werden gegenwärtig seitens des Umweltressorts geführt.

Herr Moorkamp, Sie fragten, weshalb auf die Sanierung der Sonderbauwerke Anleger 2 und 3 in Wilhelmshaven verzichtet werde. Ursprünglich war eine Komplettsanierung der UVG-Brücke vorgesehen. Durch den LNG-Anleger ist die UVG-Brücke nun zwischenzeitlich umgestaltet worden. Dadurch konnte die Restlebensdauer erhöht werden. Die Anleger 2 und 3 aber werden auf absehbare Zeit nicht mehr genutzt werden, weil der Bau eines weiteren, komplett neuen Anlegers im Raum steht, der die Kapazitäten der Liegeplätze an der UVG-Brücke übernehmen würde.

Sie erbitten außerdem eine Einschätzung der Preise für Hafenbaumaßnahmen. Sie haben recht: besonders die Stahlpreise sind gesunken. Das kann man gerade beim Vergleich der Preise, die beim Bau des FSRU in Wilhelmshaven aufgerufen wurden, mit denen für den Bau des LNG-Anlegers in Stade erkennen. Dieser Preisrückgang bei Stahl hat bei einigen Maßnahmen zu einer gewissen Entspannung geführt.

Nach meiner persönlichen Auffassung ist Wasserbau ein sehr enger Markt. Die Anzahl der großen Marktteilnehmer ist überschaubar. Ein wesentlicher Hintergrund der Bildung kleinerer Lose ist, dass damit die Hoffnung verbunden wird, mehr Marktteilnehmer und somit auch wirtschaftlichere Preise zu erreichen.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) äußert, diese Erläuterung zur Finanzierung des Baus des Großschiffsliegeplatzes in Emden irritiere ihn aus dem folgenden Grunde sehr: Aus dem Umstand, dass die Maßnahme Großschiffsliegeplatz in Emden aus dem Haus des MU und nicht aus dem Haus des Wirtschaftsministeriums finanziert werde, folgere er, dass es sich um eine Maßnahme handele, die sich aus der Umsetzung des Masterplans Ems ergebe.

In der auswärtigen Sitzung in Emden <sup>2</sup> sei dem Unterausschuss erläutert worden, dass die Verlagerung des Schiffsliegeplatzes nur deshalb notwendig werde, weil der geänderte Einsatz des Sperrwerkes dazu führe, dass mit der bestehenden Ro-Ro-Anlage die Beladung von Schiffen nicht mehr funktioniere und sie bei geändertem Wasserstand im Betrieb abzubrechen drohe.

---

<sup>2</sup> vgl. 7. Sitzung am 27. Juni 2023, S. 15 ff.

Vonseiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sei immer die Ansicht vertreten worden, dass in solchen Fällen der Bund mitverantwortlich für die Finanzierung sei. Entsprechende Aussagen der WSV sollten daher nach seinem Dafürhalten, so der Abgeordnete, automatisch Gespräche zwischen der Landesregierung, hier vertreten durch das Umweltministerium, und dem Bundesministerium für Verkehr darüber auslösen, in welchem Umfang sich der Bund an einer Maßnahme beteilige, die durch die Umsetzung des Masterplans Ems bedingt sei.

Angesichts der Vorgeschichte sei er, Abg. Thiele, interessiert an einer Auskunft vonseiten des MW oder vonseiten des in dieser Angelegenheit anscheinend federführenden MU, ob hierüber mit dem Bund Gespräche geführt worden seien, die aus Sicht des Landes erfolglos verlaufen seien, oder ob hierüber gar keine Gespräche geführt worden seien und sich das Land Niedersachsen insofern „sofort vollumfänglich bereiterklärt hat, die Maßnahme aus dem eigenen Haushalt zu finanzieren“.

MR **Jacob** (MW) berichtet, die Landesregierung habe sich in Absprache zwischen der Staatskanzlei, dem Wirtschaftsministerium und dem Umweltministerium darauf verständigt, die Maßnahme aus dem Haushalt des Umweltministeriums zu finanzieren. Nach seinen Informationen sei der Bund bereit, sich an den Mehrkosten zu beteiligen, die durch die Umsetzung des Masterplans entstünden. Hierzu seien Gespräche geführt worden, an denen er, MR Jacob, beteiligt gewesen sei und die noch nicht abgeschlossen seien. Bei den Mehrkosten handele es sich um die Kosten, die durch die Änderung der Plangenehmigung und durch die Änderung möglicher Bauvolumina entstünden. Diese Mehrkosten beliefen sich aber auf einen recht überschaubaren Betrag.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) äußert sich ebenfalls kritisch zu dem Projekt „Großschiffsliegeplatz in Emden“. Das Land habe zwar bereits vor mehreren Jahren Überlegungen zum Bau des Großschiffsliegeplatzes angestellt und dafür rund 55 Mio. Euro veranschlagt, und die die Infrastruktur nutzenden Unternehmen, in erster Linie Autoverlader, hätten an den Kosten beteiligt werden sollen. Inzwischen kalkuliere das Land aber nicht mehr mit Baukosten von 55 Mio. Euro, sondern mit Baukosten von 70 Mio. Euro.

Er erinnere sich genauso wie der Abg. Thiele sehr gut daran, dass in der Sitzung am 27. Juni 2023 in Emden dem Unterausschuss erläutert worden sei, dass der neue Großschiffsliegeplatz benötigt werde, um den Masterplan Ems umzusetzen, weil der infolge der Tidesteuerung entstehende Absenk verhindere, den Umschlag an den bestehenden Liegeplätzen zu gewährleisten. Es bedürfe daher eines neuen Großschiffsliegeplatzes, um im weiteren Verlaufe die bestehenden Großschiffsliegeplätze an die durch den Masterplan Ems geänderte Situation anzupassen.

Aus der Information, dass diese Baumaßnahme nicht aus dem Haushalt des MW, sondern aus dem Haushalt des MU finanziert werden solle, habe er ebenso wie der Abg. Thiele gefolgert, dass sich das MU vor dem Hintergrund der Erfordernisse, die sich aus dem Masterplan für die Gewährleistung eines sicheren Umschlags in Emden ergäben, in Verhandlungen mit dem Bund befinde. MR Jacob habe heute berichtet, dass diese zwischen dem MU und dem Bundesverkehrsministerium geführt würden und noch nicht abgeschlossen seien. Von daher dürfe der Unterausschuss auf das Ergebnis sehr gespannt sein. Er gehe davon aus, so Abg. Arends, dass die Landesregierung den Unterausschuss über den weiteren Fortgang der Verhandlungen auf dem Laufenden halten werde.

Der Abgeordnete erkundigt sich danach, wann mit dem ersten Spatenstich für den Bau des Großschiffsliegeplatzes zu rechnen sei.

Er befürwortet die Bereitstellung von Planungsmitteln in Höhe von 2 Mio. Euro für den geplanten Anleger in Wilhelmshaven, um schon in einer Phase, in der die beteiligten Akteure noch einzelne Aspekte der technischen Ausgestaltung und Finanzierung klärten, „in die Vorhand zu kommen“, und verleiht seiner Hoffnung Ausdruck, dass NPorts unter Inanspruchnahme der Planungsmittel gute Ideen entwickeln werde, die eine kostengünstige Umsetzung der Baumaßnahme unter „maximal geringer finanzieller Beteiligung des Landes“ ermöglichen.

In Beantwortung der Frage, wann mit dem ersten Spatenstich für den Bau des Großschiffsliegeplatzes zu rechnen sei, teilt MR **Jacob** (MW) mit, das Planungsänderungsverfahren, das gegenwärtig durchgeführt werde, werde gegen Ende 2324 abgeschlossen sein. Die Baugenehmigung werde somit zur Jahreswende 2023/2024 vorliegen. Anschließend erfolgten Ausführungsplanung, Ausschreibungen und Auftragsvergaben, sodass in 2025 mit dem Bau des Großschiffsliegeplatzes begonnen werden könne.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD) stellt im Unterausschusses Einvernehmen fest, dass die Landesregierung ihn in dieser Angelegenheit und dabei insbesondere über den weiteren Verlauf der Verhandlungen zwischen dem Land und dem Bund auf dem Laufenden halten solle.

Abg. **Sina Maria Beckmann** (GRÜNE) erklärt, Investitionen durch NPorts seien Investitionen in Nachhaltigkeit und somit in die Zukunft. Sie seien von erheblicher Bedeutung für die Wirtschaftsfähigkeit des Landes Niedersachsen, für das Häfen eine ganz besondere Rolle spielten. Sie freue sich besonders darüber, dass die im Zuge der Konzentration aller Kräfte auf den Bau des LNG-Terminals in Wilhelmshaven zurückgestellten Bauarbeiten zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Insel Wangerooge nunmehr in Angriff genommen würden. Diese Baumaßnahme ermögliche nicht nur Touristinnen und Touristen, sondern auch Insulanerinnen und Insulanern eine komfortablere An- und Abreise und sei somit auch ein Beitrag zur Daseinsvorsorge.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD) schließt die Aussprache zur Unterrichtung mit einem Dank an das MW für die halbjährliche Unterrichtung ab.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 3:

### **Unterrichtungsantrag zum Thema „Autotransporter Fremantle Highway“**

Antrag auf Unterrichtung der Fraktion der SPD vom 27. Juli 2023

Das MU hat dem Unterausschuss mit Schreiben vom 22. August 2023 einen schriftlichen Bericht übermittelt.

Der **Unterausschuss** beschließt einvernehmlich, heute eine ergänzende mündliche Unterrichtung entgegenzunehmen.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) äußert die Erwartung, dass der Unterausschuss in Ergänzung zu der ausführlichen schriftlichen Unterrichtung heute über seitdem eingetretene neue Entwicklungen informiert werde, und verweist insoweit auf die Presseberichterstattung in den Niederlanden über Aussagen des schwerpunktmäßig im Seebaggergeschäft tätigen Unternehmens Royal Boskalis Westminster.

MR **Kaiser** (MU) beschränkt sich auf das folgende Eingangsstatement:

Das Havariekommando ist natürlich wie immer bereit gewesen, diese Havarie zu managen. Es ist sehr gut, dass wir ein Havariekommando haben. In diesem Fall diene das Havariekommando aber nur als Backup - mit Ausnahme der Hilfeleistung, die auf Anforderung der Niederlande der Hochseebergungsschlepper NORDIC geleistet hat. Gleichwohl sind, wie im schriftlichen Bericht dargestellt, sind jede Menge an Einheiten alarmiert worden. Sowohl das Havariekommando als auch das NLWKN sind in Bereitschaft versetzt worden. Die niedersächsischen Stellen wären also vorbereitet gewesen. Es ist immer vorstellbar, dass ein solcher Unfall auch in unserer Gegend eintritt. Wir müssen insofern dafür sorgen, dass wir das Havariekommando unter Berücksichtigung der zukünftigen Risiken einsatzbereit halten. Ich verweise auf den Beschluss der vorletzten Umweltministerkonferenz in Goslar. Die Küstenbundesländer erarbeiten derzeit aufgrund der neuen Gefährdungslagen gemeinsam mit dem Havariekommando einen neuen Finanzplan.

### **Aussprache**

Abg. **Matthias Arends** (SPD) bemerkt, das Havariekommando sei eine Bundesbehörde. Vor dem Hintergrund irritiere ihn der Hinweis, dass die Länder gegenwärtig einen neuen Finanzplan für das Havariekommando erarbeiteten. - MR **Kaiser** (MU) erläutert, das Havariekommando sei eine gemeinsame Einrichtung der Küstenbundesländer und des Bundes. Das Land Niedersachsen sei in zweierlei Hinsicht beteiligt: in Bezug auf die Aufgabe des Brandschutzes, die beim Innenministerium ressortiere, und in Bezug auf die Aufgabe der Schadstoffunfallbekämpfung an Land und im Wattenmeer, die Niedersachsen für alle Küstenbundesländer federführend wahrnehme. Das Personal des Havariekommandos sei dem Referat, dem er vorstehe, zugeordnet. Die Schadstoffunfallbekämpfung werde finanziert aus einem gemeinsamen Länderhaushalt aller Küstenbundesländer.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) erkundigt sich nach der Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Niedersachsen für das Havariekommando bereitstellt. - MR **Kaiser** (MU) teilt mit, das Havariekommando sei sozusagen als Mischverwaltung organisiert. Jedes Küstenbundesland

stelle Personal für das Havariekommando ab. Auf sein Referat, so der Ministerialvertreter, entfielen sechs Stellen, die aber in Cuxhaven geführt würden und dem Leiter des Havariekommandos unterstünden.

Zu Fragen des Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) nimmt MR **Kaiser** (MU) wie folgt Stellung:

Sie fragten, wie verfahren worden wäre, wenn sich die Havarie in Niedersachsen ereignet hätte. Wir haben die gemeinsame Einrichtung des Havariekommandos. Das Havariekommando übernimmt entweder auf Bitten der Länder oder aus eigener Entscheidung die Leitung der Einsatzlage. Im Falle der FREMANTLE HIGHWAY wird der sogenannte „komplexe Schadensfall“ ausgerufen. Der Ausruf eines „komplexen Schadensfalls“ setzt voraus, dass es sich um einen Vorfall von erheblicher Größe handeln müsse. Das ist besonders dann der Fall, wenn durch Havarien Strände verschmutzt werden. Dadurch entstehende Kosten für Schadstoffbekämpfung, die nicht auf den Verursacher umgelegt werden könnten, würden zwischen den Ländern aufgeteilt.

Hätte sich die Havarie in Niedersachsen ereignet, hätte das Havariekommando das Kommando und die Lage übernommen. Das Lagezentrum wäre in der ersten Phase der Havarie zuständig und könnte zwei Tage ohne Unterstützung arbeiten. Danach würde aus den Behörden weiteres Personal für den Stab abgestellt. Parallel wären die betroffenen Landkreise und der NLWKN sowie Einheiten des Katastrophenschutzes gefordert. Alle genannten Akteure trainierten regelmäßig solche Lagen. In jedem Jahr werde eine ganze Reihe von Übungen zu verschiedensten Schadenslagen durchgeführt, um sicher zu sein, dass jede Schadenslage routiniert und professionell bewältigt werden könne.

Die Küstenbundesländer versuchten durch das Havariekommando und ihre Anstrengungen, das Risiko von Havarien zu vermeiden. Das Eintrittsrisiko ergebe sich aus der Eintrittswahrscheinlichkeit multipliziert mit der zu erwartenden Schadensmenge. Insofern gelte es, sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die jeweils zu erwartende Schadensmenge zu reduzieren. Die Vermeidung von Unfällen wird gemeinsam mit dem Bund und in internationaler Zusammenarbeit betrieben. Sie erinnern sich sicherlich an die Diskussion um die Container, die über Bord gegangen waren, in deren Verlaufe gefordert worden war, dass der Bund auf die IMO zugehen solle. Der Bund hat inzwischen den Dialog mit der IMO aufgenommen.

Wenn ein Schaden eingetreten ist, muss er von uns möglichst klein gehalten werden. Dazu, um in diesen Fällen einsatzbereit zu sein, dienen die erwähnten Übungen.

Zur künftigen Finanzierung hatte ich schon in meinem Eingangsstatement einen UMK-Beschluss erwähnt. In diesem UMK-Beschluss wird anerkannt, dass die Finanzierung aufgrund des gestiegenen Gefahrenrisikos nicht mehr ausreichend bemessen ist. Das gestiegene Gefahrenrisiko resultiert zum einen aus der höheren Eintrittswahrscheinlichkeit. Die Vielzahl von Offshore-Energieanlagen hat den verbliebenen Meeresraum weiter reduziert. Der Verkehr zum Transport von Öl in Richtung Ostsee und durch Gastanker hat zugenommen und hat die im Falle von Havarien zu erwartenden Einsatzlagen verändert. Auf diese Veränderungen muss Rücksicht genommen werden. Bei der letzten Anpassung waren diese Veränderungen noch nicht eingetreten, sodass sie noch nicht berücksichtigt werden konnten. Jetzt werden die Anpassungen vorgenommen. Die Bedarfsanmeldung ist entworfen und wird der nächsten UMK vorgestellt werden. Darüber, was sie beschließen wird, möchte ich nicht spekulieren.

Der Stand zur Ursachenfindung, den ich in dem schriftlichen Bericht dargelegt habe, hat sich nicht wesentlich geändert. Ich habe inzwischen mit Akteuren gesprochen, die vor Ort und mehrfach auf dem Schiff gewesen sind und sich mit der Ursachenforschung beschäftigen. Die Akteure haben mir gesagt, dass noch nichts geklärt sei. Wir wissen insofern leider noch nicht genug, um aus diesem Schadensfall Schlüsse zu ziehen.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) erklärt, seines Wissens müsse das Schiff am 14. Oktober 2023 den Standort Eemshaven verlassen. Er vermute, dass das Schiff Eemshaven nicht mit eigener Kraft verlassen werde. Gegenwärtig befänden sich noch Fahrzeugwracks im Schiffskörper. Es sei nicht davon auszugehen, dass diese Wracks vorher noch aus dem Schiffskörper geholt würden. Neben den Fahrzeugwracks befinde sich nach ihm vorliegenden Informationen auch noch Heavy Fuel Oil im Schiffskörper. Ihn interessiere, ob es Absprachen mit der niederländischen Seite darüber gebe, welche Rolle Niedersachsen bei der Begleitung dieser Passage spielen solle. Gegebenenfalls könne Niedersachsen ein Ölauffangschiff bereitstellen für den Fall außerordentlicher Ereignisse.

MR **Kaiser** (MU) erläutert, der Ansprechpartner für die niederländische Seite sei nicht das Havariekommando, sondern die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Er habe von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes noch keine Informationen erhalten. Zum Prozedere verweise er auf das Vorgehen im Falle der FLAMINIA, die seinerzeit mit einer großen Menge kontaminierten Löschwassers an Bord in Wilhelmshaven gelegen habe. Damals seien umfangreiche Genehmigungen aller Staaten notwendig, deren Hoheitsgewässer die FLAMINIA seinerzeit durchquert habe. Entsprechende Genehmigungen müssten auch im Falle der Überführung der FREMANTLE HIGHWAY eingeholt werden. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes habe Niedersachsen in diese Aktion noch nicht einbezogen.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU) äußert, ihres Wissens seien an der Nordseeküste zu wenige Bergungsschlepper stationiert, sodass regelmäßig auf niederländische Bergungsschlepperkapazitäten zurückgegriffen werden müsse. Im Hinblick auf den geplanten Ausbau der Seehäfen und die starke Frequentierung der Schifffahrtrouten bitte Sie um Beantwortung der Frage, ob es weiterer Schlepper an der Nordseeküste bedürfe, um einen ausreichenden Katastrophenschutz zu gewährleisten. Überlegungen, besonders große Containerschiffe mit viel Tiefgang möglichst weit entfernt von den Inseln zu den Seehäfen zu lotsen, würde ihres Erachtens Bundeszuständigkeiten auslösen.

MR **Kaiser** (MU) gibt zur Antwort, für das Schleppen von Schiffen infolge der Schadstoffbekämpfung auf See sei die Bundesseite des Havariekommandos zuständig. Das Land Niedersachsen sei für die Schadstoffbekämpfung an Land zuständig.

Die Bergungsschlepper des Bundes hätten bei einer Havarie sozusagen die Erstversorgung sicherzustellen. Im weiteren Verlauf der Bewältigung einer Havarie würden die Bergungsschlepper des Bundes durch Schlepper privater Unternehmen abgelöst, um das Schiff in einen Hafen zu schleppen. Es gelte insofern zwischen dem Havariefall und dem Schleppen des havarierten Schiffes in einen Hafen zu unterscheiden; Letzteres sei eine wirtschaftliche Angelegenheit des Reeders.

Der Bund lasse gerade vier neue große Mehrzweckschiffe bauen, die eine rund dreimal höhere Schleppleistung als die im Dienst stehenden Schiffe hätten. Die Auswahl beruhe auf den Erfahrungen, die mit Schleppversuchen in den vergangenen Jahren gesammelt worden seien. Das MU

sei sicher, dass sich Gefahrenlagen mit den neuen Mehrzweckschiffen in Zukunft noch sicherer bewältigen ließen.

Der **Unterausschuss** beendet sodann die Aussprache zur Unterrichtung.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 4:

### **Unterrichtungsantrag zum Thema „Ausbau der LNG-Infrastruktur“**

Antrag der Fraktion der CDU vom 9. August 2023

Der **Unterausschuss** stimmt dem Antrag auf Unterrichtung einvernehmlich zu.

#### **Unterrichtung**

GD'in **Schulze-Wolfering** (MU) trägt zum Sachstand des Ausbaus der LNG-Infrastruktur in Niedersachsen Folgendes vor:

Zur Sicherstellung der Energieversorgung mit Gas hat der Bund zur kurzfristigen Erschließung anderer als russischer Bezugsquellen fünf schwimmende Regasifizierungseinheiten (FSRU) angemietet. Drei dieser FSRUs wurden niedersächsischen Standorten zugeordnet - zwei FSRU wurden Wilhelmshaven und ein FSRU Stade zugeordnet.

Längerfristig ist geplant, die FSRUs - die von der bundeseigenen Deutschen Energy Terminal Gesellschaft (DET) betrieben werden sollen - durch stationäre landgebundene Terminals zu ersetzen.

#### *LNG Wilhelmshaven*

Als erstes deutsches LNG-Terminal überhaupt wurde am 16. Dezember 2022 unter Nutzung der Beschleunigungsmöglichkeiten des LNG-Beschleunigungsgesetzes die FSRU WHV I „Hoegh Esperanza“ an der UVG-Brücke in Wilhelmshaven für den Vorhabenträger Uniper immissionsschutz- und wasserrechtlich genehmigt. Zuständig waren das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg für den Betrieb der FSRU sowie der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz für die Zulassung der Abwassereinleitungen. Die FSRU „Hoegh Esperanza“ kann mindestens 5 Milliarden m<sup>3</sup> Erdgas pro Jahr einspeisen. Dies sind etwa 10 % der aus Russland in 2021 gelieferten Erdgasmenge.

Zur Einspeisung in das Gas-Fernleitungsnetz wurde von Wilhelmshaven nach Etzel bei Friedeburg die 26 km lange Gas-Anbindungsleitung (WAL I) neu verlegt. Die abschließende Zulassung nach dem Energiewirtschaftsgesetz für den Bau und Betrieb der WAL I hat das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) erteilt.

Über die WAL I können bis zu 20 Milliarden m<sup>3</sup> Gas abgeführt werden. Voraussetzung dafür ist der weitere Ausbau des Ferngasnetzes in die Verbrauchszentren nach Süden.

Zum Winter 2023/2024 sollen zwei weitere schwimmende LNG-Terminals mit zugehöriger Superstruktur, Hafenausbau und Leitungsanbindung realisiert werden. Damit können dann jeweils weitere 5 Milliarden m<sup>3</sup> Erdgas pro Jahr eingespeist werden.

Für die FSRU WHV II und den zugehörigen Anleger in Wilhelmshaven, Voslapper Groden Nord 2, ist Vorhabenträger die Tree Energy Solutions GmbH (TES) bzw. die FSRU Wilhelmshaven GmbH. Derzeit laufen die immissionsschutz- und wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Am 21. Februar 2023 hat die FSRU Wilhelmshaven GmbH die Erteilung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung zum Betrieb der FSRU sowie die Errichtung und den Betrieb von zugehörigen wasser- und landseitigen Anlagenteilen beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (GAA OL) beantragt.

Den wasserrechtlichen Antrag auf Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses für die Errichtung der Anlegerstruktur, der Liegewanne und der Zufahrt hat die FSRU Wilhelmshaven GmbH am 1. März 2023 beim Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) gestellt.

Darüber hinaus ist für die Einleitung von mit Temperaturveränderungen versehenen Ab- bzw. Prozesswässern aus dem Betrieb der FSRU die Erteilung einer Erlaubnis nach §§ 8 und 57 WHG durch den NLWKN erforderlich. Der Antrag wurde am 30. August 2023 von der FSRU Wilhelmshaven GmbH beim NLWKN gestellt.

Am 20. Juli 2023 hat das GAA OL den vorzeitigen Beginn für die Errichtung von temporären Baustellenzufahrten, die Baufeldfreimachung und Einrichtung der Baustellenflächen für die Errichtung der Deichquerung und der Übergabestation an die Ferngasleitung, die Herstellung der landseitigen Infrastruktur und Installationsarbeiten der Gashochdruckleitungen und technischer Komponenten sowie weiterer Maßnahmen, auch zur Prüfung der Betriebstüchtigkeit der installierten Anlagenteile, zugelassen.

Zwischenzeitlich war die seeseitig für das Vorhaben vorgesehene Fläche auf Kampfmittel zu sondieren und zu räumen. Es stellte sich heraus, dass der Liegeplatz, der für die FSRU vorgesehen war, mehr oder weniger eine Kampfmittelklappstelle zur Verklappung von Munition aus dem 2. Weltkrieg gewesen ist. Identifiziert und geräumt werden mussten 534 Kampfmittel > 10 kg metallischer Modell-Masse. Dreimal bestand sogar der Verdacht auf chemische Kampfstoffe. 30 Fliegerbomben wurden gefunden und mussten auf See gesprengt werden. Somit konnte erst am 7. August 2023 die Kampfmittelfreiheit der Fläche bestätigt werden.

Am 24. August 2023 hat der NLWKN den vorzeitigen Beginn für das Baggern der Liegewanne, das Baggern von Teilen des Wendbeckens und des Zufahrtsbereiches, die Verbringung des beim Ausbau anfallenden Baggergutes zur Klappstelle 01 in der Nordsee sowie das Einbringen des Kolksschutzes zugelassen. Für die Baggararbeiten wurde - unter Einbeziehung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes - ein Konzept unter Berücksichtigung des möglichen weiteren Auffindens von Kampfmitteln abgestimmt.

Im wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren erfolgt derzeit die Öffentlichkeitsbeteiligung. Einwendungen sind bis einschließlich 19. September 2023 möglich.

Für das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren ist laut TES die Einreichung der finalen Antragsunterlagen Mitte September geplant; der Baufortschritt sollte mit weiterer Zulassung vorzeitigen Beginns möglich sein.

Ob eine zweite wasserrechtliche Zulassung vorzeitigen Beginns für Rammarbeiten wie gewünscht bis zum 15. Oktober 2023 erteilt werden kann, ist derzeit nicht absehbar.

Entscheidend für den Fortgang des Verfahrens ist die möglichst zeitnahe Vorlage noch fehlender Antragsunterlagen. Der wasserrechtliche Planfeststellungsbeschluss und auch die immissionschutzrechtliche Genehmigung können realistischerweise erst Anfang 2024, also nicht mehr bis Ende 2023, erwartet werden.

Für die Einbindung in das Gas-Fernleitungsnetz ist die Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 43 Energiewirtschaftsgesetz durch das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) für die LNG-Anbindungsleitung erforderlich. Vorhabenträger ist hier die Firma Open Grid Europe GmbH (OGE). Der Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung und den Betrieb dieser LNG-Anbindungsleitung Wilhelmshaven-Anbindungsleitung 2 (WAL 2), Gasversorgungsleitung Nr. 109 der Open Grid Europe GmbH, wurde vom LBEG am 23. Juni 2023 erteilt. Die Bauarbeiten zur Errichtung der WAL 2 und der Nebeneinrichtungen verlaufen planmäßig.

*Stationäres Terminal zur Anlandung und Verarbeitung von grünen Gasen Wilhelmshaven, das die FSRU ersetzen soll:*

Auf dem Voslapper Groden in Wilhelmshaven plant der Vorhabenträger TES den Bau eines stationären Terminals zur Anlandung und Verarbeitung von grünen Gasen bis 2027. Der Baubeginn ist vorgesehen in 2024. Derzeit ist die Frage der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens mit Entwidmung des Naturschutzgebiets bzw. EU-Vogelschutzgebietes zu klären; die Stadt Wilhelmshaven beabsichtigt, bis Ende 2023 einen entsprechenden Bebauungsplan aufzustellen. Bevor die Entwidmung erfolgen kann, müssen andere Flächen gesichert werden.

Grundsätzlich ist die Entwicklung von Wilhelmshaven zur Energiedrehscheibe für regenerativ erzeugten Strom sowie Gase geplant. Weitere Green-Gas-Projekte von Uniper und BP in Wilhelmshaven können dazu kommen. Diese befinden sich in der Startphase der Projektplanung. Es gibt noch keine Genehmigungsanträge oder dergleichen.

Erforderlich ist der Bau einer neuen Umschlagbrücke am Voslapper Groden (UVG NEU). Vorhabenträger hierfür ist NPorts. Eine Antragstellung für den erforderlichen Planfeststellungsbeschluss wird frühestens Mitte 2024 erfolgen. Hierfür wird eine Simulation benötigt, um herauszufinden, welcher Standort geeignet ist. Das muss unter Einbindung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erfolgen.

#### *LNG Stade*

Für die FSRU Stade ist Vorhabenträger die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH). Derzeit laufen die immissionsschutz- und wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren; sie sollen bis Jahresende abgeschlossen sein.

Der Antrag für die immissionsschutzrechtliche Genehmigung sowie für die Zulassung des vorzeitigen Beginns nach § 8 a BImSchG für bauvorbereitende Maßnahmen ist beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg (GAA LG) am 14. April 2023 eingegangen.

Am 26. Mai 2023 konnte die Zulassung des vorzeitigen Beginns für die Errichtung und temporäre Nutzung der Baustelleneinrichtungsfläche sowie die Errichtung einer Hochdruckgasleitung längsseits des Deiches erteilt werden.

Am 10. Juli 2023 wurde die Zulassung eines vorzeitigen Beginns für die Errichtung von Leitstandgebäude und Schalthaus, Rohrbrücken und Infrastrukturleitungen beantragt. Am 16. August 2023 erteilte das GAA LG die Zulassung.

Am 15. August 2023 wurde ein weiterer vorzeitiger Beginn beantragt für die Errichtung von zwei Hochdruckerdgasverladearmen, zweier Feuerlöschtürme und eines Ausbläfers. Die Errichtung der Hochdruckerdgasverladearmen und Feuerlöschtürme sollen ab dem 10. Oktober 2023 erfolgen. Dieser vorzeitige Beginn wird voraussichtlich rechtzeitig zugelassen werden können.

Die Behördenbeteiligung ist erfolgt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit steht noch aus und soll erfolgen, sobald die Vollständigkeit der Antragsunterlagen bestätigt ist.

Am 2. August 2023 hat HEH beim NLWKN den Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis für die Entnahme von Flusswasser aus der Elbe und die Einleitung von abgekühltem bzw. erwärmtem Abwasser und von nicht verändertem Flusswasser in die Elbe gestellt. NLWKN plant, das Verfahren bis Jahresende abzuschließen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung läuft seit dem 30. August 2023 bis zum 12. September 2023, die Behördenbeteiligung läuft bis zum 20. September 2023.

Für die Einbindung in das Gas-Fernleitungsnetz ist die Erteilung einer Plangenehmigung gemäß § 43 EnWG durch das LBEG für die LNG-Anbindeleitung erforderlich. Vorhabenträger ist hier die Firma Gasunie Deutschland Transport Services GmbH. Die Plangenehmigung für die Errichtung und den Betrieb der Energietransportleitung ETL 179.100 in Stade/Bützfleth wurde vom LBEG am 24. April 2023 erteilt. Im Nachtrag zur Genehmigung vom 25. Mai 2023 wurden die Auflagen für die Baugenehmigung der Hansestadt Stade verarbeitet. Bei den Bauarbeiten gab es leichte Verzögerungen, die sich aber nicht auf den Endtermin auswirken.

Für die Vorhaben in Stade ist der Ausbau des Hafens Stade-Bützfleth (AVG-Anleger) erforderlich. Vorhabenträger ist hier die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts). Die Finanzierung des Hafenausbaus ist gesichert; die Bundesregierung stellt dafür 100 Mio. Euro zur Verfügung. Der Nutzungsvertrag zwischen BMWK und NPorts ist endverhandelt.

NPorts hat am 8. Juni 2022 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach Wasserrecht beantragt. Am dem Anleger sollen verschiedene Gase umgeschlagen werden, auch synthetische klimaneutrale Gase wie Wasserstoff und Ammoniak sowie LNG. Mit Blick auf den Umschlag von LNG ist für einen Übergangszeitraum die Nutzung des Anlegers durch die vorgeannte, von der HEH geplante FSRU vorgesehen.

Es hatte auch dort mehrere vorzeitige Maßnahmenbeginne gegeben. Das Planfeststellungsverfahren ist abgeschlossen. Aktuell ist der Bescheid mit Datum vom 11. September 2023 für AVG erteilt worden.

#### *Stationäres landgebundenes Terminal Stade*

In Stade/Bützfleth wird vom Vorhabenträger Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH) in Kooperation mit der DOW ein stationäres landseitiges LNG-Terminal mit einer Kapazität von ca. 13 Milliarden m<sup>3</sup> pro Jahr errichtet; die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2027 geplant. Das Terminal wird green-gas-ready sein.

Den Antrag auf Erteilung der erforderlichen immissionsschutzrechtlichen Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer Anlage zur Lagerung und Regasifizierung von verflüssigtem Erdgas (LNG-Terminal) hat die HEH bereits am 11. April 2022 beim GAA LG gestellt. Das Vorhaben lief also schon, als das LNG-Beschleunigungsgesetz in Kraft trat. Das Vorhaben wurde aber in das LNG-Beschleunigungsgesetz aufgenommen.

Am 13. Januar 2023 konnte die Zulassung des vorzeitigen Beginns bauvorbereitender Maßnahmen - Rodung und Flächenvorbereitung - durch das GAA LG erteilt werden.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zwischenzeitlich abgeschlossen. Nachdem das LNG-Beschleunigungsgesetz am 12. Juli 2023 geändert worden ist und Anforderungen zum Thema der Greengasreadiness von LNG-Terminals aufgenommen wurden, sollen zu den zusätzlichen Anforderungen weitere Unterlagen seitens des Vorhabenträgers beigebracht werden und es soll voraussichtlich am 4. Oktober 2023 einen Informationstermin zum Thema Greengasreeadiness für das Terminal Stade stattfinden. Ein Erörterungstermin hat nicht stattgefunden.

Die Behördenbeteiligung läuft noch, die Stellungnahmen sollten bis Mitte/Ende Oktober vorliegen. Die Genehmigungserteilung wird für Ende Oktober/Anfang November 2023 angestrebt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Herstellung der Gründungspfähle wurde von der zuständigen Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade am 30. August 2023 erteilt, die Erlaubnis zur Einleitung von Oberflächenwasser vom AVG Stade ist am 13. September 2023 beschieden worden.

Die Bearbeitung der Anträge erfolgt - wie seinerzeit bei der FSRU WHV I - mit höchster Priorität und unter Nutzung aller verfügbarer Beschleunigungsmöglichkeiten. Zur Abarbeitung hat das Umweltministerium Lenkungsausschüsse zur Koordinierung eingesetzt, sodass wir hoffen, dass wir die Vorhaben wie beschrieben zeitnah abarbeiten können.

**RL Dr. Jacobs** (MU) trägt zur Wasserstoffinfrastruktur in Niedersachsen Folgendes vor:

Das, was Frau Schulze-Wolfering dankenswerterweise dargestellt hat, sind Verfahren, die für eine kurz- und mittelfristige Sicherung der Energieversorgung in Deutschland dienen. Die Landesregierung hat das Ziel, bis 2040 Klimaneutralität zu schaffen, das heißt die völlig CO<sub>2</sub>-neutrale Energieversorgung. Das bedeutet, dass zwei Energieformen benötigt werden: zum einen den erneuerbar erzeugten Strom und zum anderen grünen, also regenerativ erzeugten Wasserstoff. Dafür hat Niedersachsen ganz hervorragende Voraussetzungen, weil Niedersachsen über die Häfen verfügt, die potenziell als Importorte eingesetzt werden können, weil Niedersachsen über die Anlandungsküste für den offshore erzeugten Strom verfügt, der die Grundlage für grünen Wasserstoff ist, und weil wir des Weiteren an Land sehr viele Regionen erkennen können, in denen wahrscheinlich Überschussstrom regenerativ erzeugt werden kann. Das dient natürlich auch dazu, eine Möglichkeit zu nutzen, um auch vor Ort Wasserstoff grün zu erzeugen.

Deswegen ist es für die Landesregierung ein extrem wichtiges Vorhaben, den Aufbau der grünen Wasserstoffwirtschaft in Niedersachsen zu unterstützen und Niedersachsen zum Zentrum dieser künftigen grünen Wasserstoffwirtschaft nicht nur für Deutschland, sondern vielleicht sogar für Mitteleuropa auszubauen. Dabei möchten wir Ihr Augenmerk insbesondere auf zwei Prozesse lenken. Das eine sind die ersten großen Wasserstoffvorhaben, die das Land Niedersachsen gemeinsam mit der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des sogenannten IPCEI-Programms fördert. Damit verbinden sich Subventionsvorhaben für Industrie- und Transportunternehmen,

die normalerweise dem beihilferechtlichen Rahmen mit restriktiven Auflagen unterliegen. Die EU hat hier die Möglichkeit eingeräumt, gleichwohl größere Förderungen zu ermöglichen. Diese Möglichkeit haben der Bund und das Land Niedersachsen gemeinsam genutzt. Stand heute, sind zwölf IPCEI-Vorhaben für die niedersächsische Wasserstoffwirtschaft in Planung oder befinden sich zum Teil schon in der Umsetzung.

Der Haushaltsgesetzgeber hat, wenn Sie dem folgen, bis zum Jahre 2026 dafür Mittel in Höhe von insgesamt 840,5 Millionen Euro eingestellt, um die flankierende Finanzierung, die beim Landesanteil 30 % beträgt, sicherzustellen.

Das wichtigste und größte Vorhaben ist mittlerweile schon in der Umsetzung, und dafür fließen auch schon Landesmittel. Bei diesem Vorhaben handelt es sich um die Umstellung eines Hochofens in Salzgitter, was auch als SALCOS bekannt ist. Der Fördermittelbescheid hierzu wurde auf der Hannover Messe übergeben.

Der zweite große Prozess ist die Ermittlung des sogenannten H<sub>2</sub>-Kernnetzes. Die Gasleitungen, die Niedersachsen in reichlicher Länge hat, haben den Vorteil, dass sie relativ rasch und technisch einfach auf Wasserstofftransport umgestellt werden können. Zudem hat Niedersachsen meines Wissens die größten Wasserstoff-Speicherungspotenziale in Europa. Wasserstoff hat gegenüber grünem Strom bekanntlich den Vorteil, dass er in gewisser Weise auch gespeichert werden kann und deshalb für ein klimaneutrales Energiesystem wichtige Pufferfunktionen übernehmen kann.

Zurzeit läuft dieser Prozess des sogenannten Start-sets. Die Fernleitungsnetzbetreiber haben einen ersten Entwurf veröffentlicht, der circa 11 300 km identifiziert; dabei handelt es sich um vorhandene Leitungen, die umgestellt werden können, aber auch um zu ergänzende Leitungen. Ein Großteil liegt eben in Niedersachsen, insbesondere im Nordwesten. Es ist für uns sehr wichtig, dass diese Planung, die national erfolgt, sehr stark von unseren eigenen Netzausbauplanungen begleitet wird; denn wir sind natürlich daran interessiert, das mit einem Verteilnetz auf der Gasebene und auch mit Planungen zu Erneuerbaren Energien zu verbinden, sodass wir gewissermaßen alle drei Infrastrukturelemente zu einem klimaneutralen Energiesystem koppeln können. Dazu haben wir unter anderem die Taskforce Energiewende eingerichtet, die sich in zwei Projektgruppen - der Projektgruppe Netze und der Projektgruppe Wasserstoff - mit diesen Fragen befasst. Ein sehr wichtiger Akteur ist für uns unsere Planfeststellungsbehörde, das Landesbergamt, das natürlich auch hierfür entsprechend gestärkt werden muss. Auch darum kümmert sich die Taskforce Energiewende.

Abschließend trägt MR **Dr. Liebau** (MU) zur Bedeutung der Energy Terminals in der jetzigen Gestalt für die Energieversorgungssicherheit in Niedersachsen und Deutschland Folgendes vor:

Ich möchte gewissermaßen als Abrundung unserer Unterrichtung auf das Thema der Energieversorgungssicherheit, genauer gesagt, der Gasversorgungssicherheit eingehen und dabei kurz über die allgemeine Lage der Gasversorgung berichten.

Aktuell ist die allgemeine Lage der Gasversorgung relativ stabil, insbesondere verglichen mit der Entwicklung im vergangenen Jahr. Derzeit beträgt der Speicherstand bundesweit rund 94 %. Auch in Niedersachsen ist dieser Speicherstand aktuell im Durchschnitt erreicht. Auch die Gaspreise an den Großhandelsmärkten bewegen sich aktuell zwischen 30 und 40 Euro/MWh. Das

sind deutlich andere Werte als die, die wir im vergangenen Jahr hatten, als Preise von weit über 200 Euro/MWh aufgerufen waren.

Bei der Gasversorgungslage aber muss natürlich immer bedacht werden, dass die Nachfrage sehr saisonal ist. Im Moment ist Sommer. Wir stehen vor dem Winter. Relevant ist immer der Blick in die Wintermonate. Dazu ist zu sagen, dass das Risiko einer Versorgungsstörung noch nicht vollständig gebannt ist. Studien beispielsweise des Gasspeicherverbandes zeigen, dass es bei sehr negativen Umfeldbedingungen wie z. B. eines extrem kalten Winters weiterhin zu einer Gasmangellage auch in Deutschland kommen kann. Das unterstreicht die Wichtigkeit, dass die in Planung befindlichen LNG-Projekte sukzessive in Betrieb gehen können.

Gestatten Sie mir folgenden Hinweis als Einordnung: Es werden schwimmende Terminals aufgebaut. Was kann ein Terminal zur Gasversorgungslage in Deutschland beitragen? Das aktuell schon in Betrieb befindliche FSRU in Wilhelmshaven hat eine Kapazität von rund 4,5 bis 5,0 Milliarden m<sup>3</sup>/Jahr. Wenn es also voll ausgelastet ist, das heißt die Lieferschiffe LNG anlanden und die Hinterlandanbindung funktioniert, dann kann das Terminal rund 5 % des deutschlandweiten Erdgasbedarfes pro Jahr decken.

## Aussprache

Abg. **Marten Gäde** (SPD) fragt, wann die LNG-Anbindungsleitung Wilhelmshaven-Anbindungsleitung 2 (WAL 2) fertiggestellt sein solle und wie viel Gas diese Leitung, die an die WAL 1 angeschlossen werden solle, werde durchleiten können. Außerdem erbittet er einen aktuellen Sachstand zu den zwei von TES zuzusichernden Ausgleichsflächen für EU-Vogelschutzgebiete in Friedeburg und im Raum Cuxhaven.

GD'in **Schulze-Wolfering** (MU) berichtet, die WAL 2 sei zur Ableitung des Gases der FSRU geplant. Hierfür müssten Kapazitäten zur Ableitung von 5 Milliarden m<sup>3</sup> sichergestellt werden. Die Bauarbeiten verliefen planmäßig, sodass die Fertigstellung sicher bis zum Jahresende und vermutlich sogar etwas früher erfolgen werde.

Was die Ausweisung von Ausgleichsfläche für EU-Vogelschutzgebiete betreffe, so würden nach ihrer Kenntnis derzeit Gespräche über mehrere hierfür in Rede stehende Flächen geführt. Ihres Erachtens beabsichtige die EU, dass diese Flächen unter der Verfügungsgewalt des Vorhabens-trägers stünden. Die Diskussion hierüber sei wohl noch nicht abgeschlossen.

Auf eine Frage des Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) antwortet GD'in **Schulze-Wolfering** (MU), die beiden in Bau befindlichen LNG-Terminals sollten eigentlich bis zum Winter 2023 fertiggestellt sein. Inzwischen seien aber Bauverzögerungen eingetreten. Ursächlich sei in beiden Fällen die verspätete Vorlage vollständiger Antragsunterlagen. Das MU hätte sich gewünscht, dass für beide Vorhaben vollständige Antragsunterlagen früher vorgelegt worden wären, sodass auch mit den Genehmigungsverfahren früher hätte begonnen werden können. Das Eintreffen des FSRU für den Standort Stade sei für den 29. Dezember 2023 terminiert. Die Landesregierung hoffe, dass bis dahin alle Genehmigungen vorlägen, sodass der Zeitplan gehalten werden könne. Die Verspätung, die der Vorhabensträger durch verspätete Vorlage von Antragsunterlagen zu vertreten habe, müsse von den niedersächsischen Genehmigungsbehörden durch schnellere Bearbeitung der Unterlagen wieder aufgeholt werden. Sofern die Unterlagen allerdings viel zu spät

vorgelegt würden, kämen auch die Genehmigungsbehörden „ins kurze Gras“. Derzeit allerdings könne davon noch keine Rede sein.

Mit der abschließenden Erteilung einer Genehmigung für das zweite FSRU in Wilhelmshaven sei bei realistischer Betrachtung bis Ende 2023 nicht mehr zu rechnen. Das MU beabsichtige, die Bauarbeiten in Wilhelmshaven im Wege des vorzeitigen Beginns der Bauarbeiten noch im Fluss zu halten.

Abg. **Sina Maria Beckmann** (GRÜNE) problematisiert die Einleitgenehmigung von Chlor, die für das erste FSRU in Wilhelmshaven zur Reinigung der Seewassersysteme erteilt worden ist, und fragt, ob sichergestellt sei, dass das zweite FSRU nur unter der Bedingung in Betrieb gehen könne, dass Ultraschall-Technologie angewendet werde, die verhindere, dass giftiges Chlor freigesetzt werde.

GD'in **Schulze-Wolfering** (MU) antwortet, das zweite FSRU, das der Bund gechartert habe, werde ohne Verwendung von Chlor auskommen, solange dort das Ultraschallverfahren zur Anwendung komme. Eine Einleitungserlaubnis sei mit Blick auf die Problematik „Closed Loop/Open Loop“ gleichwohl für in der Temperatur verändertes Wasser erforderlich, weil je nachdem, welche Umgebungsbedingungen für den Regasifizierungsprozess herrschten, entweder Energie eines an Bord betriebenen Dampfkessels zur Erwärmung von Wasser aufgewendet werden müsse oder stattdessen die Wärme des Seewassers genutzt werden könne. Das erste FSRU in Wilhelmshaven sei seinerzeit aufgrund der Kürze der bis zur geplanten Inbetriebnahme zur Verfügung stehenden Zeit unter Einsatz von Bioziden an den Start gegangen.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU) äußert, das in der Unterrichtung erwähnte Wasserstoffkernnetz solle ihres Wissens bis 2030 fertiggestellt sein; Elektrolyseure seien bis 2026 in Betrieb zu nehmen. Die Planungen zum Bau der 2022 in nur neun Monaten fertiggestellten WAL I und der bis Anfang Oktober fertiggestellten Anbindungsleitung WAL II hätten nur deshalb so schnell abgeschlossen werden können, weil es fertige Schubladenpläne gegeben habe und alle zur Verfügung stehenden Ressourcen auf diese Projekte konzentriert worden seien.

Aus der Wirtschaft seien inzwischen aber immer mehr Stimmen zu vernehmen, wonach von der ursprünglich bemerkenswert deutlich erkennbaren Planungsbeschleunigung inzwischen nicht mehr viel zu spüren sei. Angesichts der Notwendigkeit schneller Fertigstellung von Infrastruktur, der dafür erforderlichen Vielzahl ineinander greifender Projekte und der aktuellen Hinweise, dass schon jetzt Planungsunterlagen nicht in dem dafür vorgegebenen Zeitkorridor vorgelegt würden, stelle sich ihr die Frage, ob aus behördlicher Sicht alle geplanten Projekte überhaupt in den vorgesehenen Zeitrahmen umgesetzt werden könnten.

RL Dr. **Jacobs** (MU) antwortet auf diese Frage wie folgt:

In der Tat konnten die Prozesse zum Bau der LNG-Infrastruktur auch durch die Änderungen und Anpassungen entsprechend bundesgesetzlicher Vorgaben sehr schnell abgeschlossen werden. Wir haben aber auch die folgende Erfahrung gemacht: Wenn Vorhabensträger, Genehmigungsbehörden und Landesregierung sehr konzentriert zusammengeschaltet werden, lässt sich durch eine solche verbesserte Kooperation Zeit gewinnen. Mit dieser Kooperation haben wir beim Ausbau des Übertragungsnetzes schon vor zwei Jahren begonnen. Wir erweitern diese Kooperation jetzt auf das Verteilnetz für Strom und Gas. Gleichzeitig sind wir dabei, im Rahmen unserer schon erwähnten Taskforce Energiewende gemeinsam mit den kommunalen Genehmigungsbehörden,

die für die erneuerbaren Energien zuständig sind, ähnliche Kooperationsstrukturen herzustellen, um gewissermaßen Verzögerungspotenziale, die entstehen, weil Behörden nicht so wünschenswert eng miteinander kommunizieren, durch eine stärkere Integration aller Beteiligten zu verringern. Das ist für uns eine sehr wichtige Voraussetzung. Damit können wir als Land Beschleunigungspotenziale gewinnen.

Gleichwohl sind wir aber auch auf die bundesgesetzlichen Veränderungen der Rahmenbedingungen angewiesen. Wir beobachten diesbezüglich, dass der BMBK dabei ist, sich die Prozesse sowohl mit Blick auf die erneuerbaren Energien als auch mit Blick auf den Leitungsausbau genau anzuschauen.

Frau Jensen, die Pläne sind zugegebenermaßen sehr ehrgeizig. Wir haben noch 17 Jahre Zeit. Technisch ist deren Umsetzung aber nach allem, was wir hören, machbar. Genehmigungsrechtlich ist deren Umsetzung, wenn wir uns wirklich sehr anstrengen, auch machbar. Schließlich darf bei allen Planungen auch die Finanzierung all dessen, beispielsweise die Infrastruktur, die im regionalen Bereich benötigt wird, nicht vergessen werden. Die Region Hannover hat schon mit den Planungen begonnen. Das bedeutet, dass für den Verteilnetzbereich Strom zusätzliche Kosten anfallen werden. Sie wissen, dass die Finanzierung nicht in jedem Falle nur staatlich erfolgt. So werden im Netzbereich zur Finanzierung der Infrastruktur auch Überwälzungen auf alle Verbraucherinnen und Verbraucher erfolgen.

Wir sind insgesamt sehr zuversichtlich, stehen aber vor einer enormen Aufgabe. Deswegen ist es so wichtig, dass wir mit der Taskforce Energiewende ein politisches Gremium geschaffen haben, das die Ebenen stärker verzahnt, als es bisher der Fall gewesen ist.

Auf eine Frage der Abg. **Katharina Jensen** (CDU) zu Überlegungen zur Regelung der Übernahme des Finanzierungsrisikos der Privatwirtschaft antwortet RL **Dr. Jacobs** (MU) wie folgt:

Auf dieses Thema werden wir gerade von kommunalen Stadtwerken häufig angesprochen. Es gibt eine Bürgschaftsrichtlinie des Landes, für die das MF zuständig ist. Operationell wird diese Richtlinie von PricewaterhouseCoopers umgesetzt. Durch einen Rahmenvertrag sind alle Vorhabensträger und Investoren gewissermaßen aufgefordert, alle ihre Vorhaben zur Prüfung vorzulegen. Sie werden nach den üblichen Regeln für Landesbürgschaften bewertet. Es steht insofern gewissermaßen schon heute ein Instrument zur Verfügung. Bisher beobachten wir noch keine deutliche Zunahme, sind allerdings sicher, dass sie eintreten wird. Die Verteilnetzbetreiber sind gerade dabei, den aktuellen Netzentwicklungsplan, der diskutiert wird und der zum allerersten Mal ein Klimaneutralitätsnetz projiziert, im Hinblick auf die regionalen Auswirkungen zu kalkulieren. Daraus ergeben sich dann die Netzausbaubedarfe und die daraus folgenden zusätzlichen Investitionen. Diese Investitionen werden mehrheitlich auf die Stadtwerke, die kommunal getragen sind, zukommen.

Auf Fragen des Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) zur aktuellen Gasversorgungslage, zu dem Verfahren, das zur Inbetriebnahme des zweiten FSRU in Wilhelmshaven betrieben wird, und zur Einbindung Privater in die Finanzierung der LNG-Projekte in Wilhelmshaven antworten die Ministerialvertreter wie folgt:

MR **Dr. Liebau** (MU) legt dar, Studien wie die angesprochene Studie des Gasspeicherverbandes basierten auf zahlreichen verschiedenen Umfeldbedingungen und dienten stets dazu, auf ein

Worst-Case-Szenario vorzubereiten. Bei einem Worst-Case-Szenario, dem extrem kalte Temperaturen zugrunde lägen, könne sich im bevorstehenden Winter in der Tat ein Gasversorgungsrisiko ergeben. Gasversorgungsrisiken träten naturgemäß zumeist gegen Ende des Winters auf, weil anfangs die Gasspeicher noch gut gefüllt seien.

In der Realität könne eine prekäre Gasversorgungslage durch flexibles Handeln gemanagt werden. Bestimmende Parameter seien der Verlauf eines Winters und die Rahmenbedingungen, unter denen Nachbarländer Gas importierten und speicherten. Europa habe bekanntermaßen ein großes Gasnetz und weise einen stark integrierten Gasmarkt auf. Insofern sei zur Bewertung, wie ernst es um die Versorgungslage in einem Teil von Deutschland oder in ganz Deutschland bestellt sei, immer auch ein Blick auf die Lage in anderen Ländern Europas nötig.

GD'in **Schulze-Wolfering** (MU) führt aus, für die Übergangslösung, das zweite FSRU in Wilhelmshaven, werde kein Anleger benötigt. NPorts plane aber für das feste Terminal, das als dauerhafte Lösung für die Anlandung grüner Gase dienen solle, mit einem Anleger. Für das FSRU müssten lediglich einige Dalben errichtet werden, an denen Fahrzeuge festgemacht werden könnten.

Die Tunnellösung stehe nicht im Zusammenhang mit dem Bau eines Anlegers, sondern im Zusammenhang mit der Frage, wie die Anbindungsleitung vom Schiff zur Übergabestation an Land konstruiert werde. Der Vorschlag einer Tunnellösung habe bauliche Herausforderungen ergeben, die dazu geführt hätten, dass nunmehr eine andere Verlegung der Leitungen erfolgen solle. Nunmehr sei geplant, mäßig starre Leitungen im Wattenmeer zu verlegen. Diese lägen auf dem Meeresboden auf und würden nur vergleichsweise leicht überdeckt, um ihre Lage zu sichern und sie vor Schäden zu schützen. Die Untertunnelung hätte Eingriffe in den Deich bedeutet, die durch die nun gewählte Lösung vermieden würden.

MR **Jacob** (MW) bemerkt abschließend, die Summe von rund 600 Mio. Euro sei das Ergebnis einer gemeinsamen Entwurfsplanung von Tree Energy Solutions (TES), Uniper und NPorts für eine zukünftige Gasversorgungsstruktur. Die getroffene Vereinbarung sehe vor, die Übergangslösung mit FSRU abzulösen und die bisherige UVG in einen gemeinsamen Anleger mit sechs zu schaffenden Liegeplätzen zu integrieren. Angesichts der dafür aufzubringenden Summe sei eine gemeinschaftliche Finanzierung dieses Projektes naheliegend. Ob die Privatwirtschaft bereit sein werde, sich an den Kosten zu beteiligen, bleibe abzuwarten.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 5:

### **Terminangelegenheiten**

Der **Unterausschuss** beschließt, die Haushaltsberatungen 2025 Anfang Oktober 2024 zusammen mit dem Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung und dem Unterausschuss „Tourismus“ durchzuführen.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD) merkt an, dass die Terminkollision des September-Plenums 2023 mit der Maritimen Konferenz 2023 Anlass gibt, die Teilnahme an der nächsten Maritimen Konferenz frühzeitiger zu prüfen, damit der Unterausschuss dann nach Möglichkeit vollzählig, zumindest aber in Person der Arbeitskreissprecher und des Ausschussvorsitzenden vertreten sein kann.

\*\*\*



## **Unterrichtung über den Entwurf des Haushaltsplans 2024 und die Mittelfristige Planung 2025-2027 im Einzelplan 08**

**Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“  
19.09.2023**





## Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (Kap. 0801, Seite 14 im HH-Plan Entwurf)

	2023 (Soll)	2024 (Plan)	2025 (MiPla)	2026 (MiPla)	2027 (MiPla)
Erstattung von Verwaltungsausgaben an die Europäische Hafenorganisation, Brüssel (ESPO) Titel: 676 10	8	9	9	9	9

Angaben in TEUR  
Stand: 09/2023





## Allgemeine Bewilligungen im Bereich Wirtschaft – Förderung Maritime Wirtschaft (Kap. 0802, Seite 40 im HH-Plan Entwurf)

	2023 (Soll)	2024 (Plan)	2025 (MiPla)	2026 (MiPla)	2027 (MiPla)
Zuschüsse für laufende Zwecke an private Unternehmen (MCN,DMZ,GSN) Titel: 683 88	515	515	515	515	515
Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen („Schiffbauförderung“) Titel: 892 88	8.660	7.000	7.000	7.000	7.000

Angaben in TEUR  
Stand: 09/2023





## Häfen- und Schifffahrtsverwaltung (Kap. 0830, S. 122 ff. im HH-Plan Entwurf)

	2023 (Soll)	2024 (Plan)	2025 (MiPla)	2026 (MiPla)	2027 (MiPla)
Betriebskosten- zuschuss NPorts Titel: 682 62	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300
Investitionszuschuss NPorts Titel: 891 62	33.700	33.700	23.700	23.700	23.700
Bau und Betrieb des Jade Weser Port Titel Gr. 61	7.265	5.051	5.051	5.051	5.051
Beiträge für Vereine, Verbände (SoN, SPC) Titel 686 10	465	535	535	535	535

Angaben in TEUR  
Stand: 09/2023





	2023 (Soll)	2024 (Plan)	2025 (MiPla)	2026 (MiPla)	2027 (MiPla)
Zuweisungen an den Bund zum Ausbau des Mittellandkanals Titel: 881 10	4.100	4.000	4.000	4.000	4.000

Angaben in TEUR  
Stand: 09/2023



Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“  
19. September 2023

**Unterrichtung  
über den Entwurf des Haushaltsplans  
für das Haushaltsjahr 2024  
und die  
Mittelfristige Planung 2023-2027  
im Kapitel 09 61 (Fischereiverwaltung)**

Dr. Stephan Wessels

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz  
Referat 102.3 – Fischerei und Fischwirtschaft



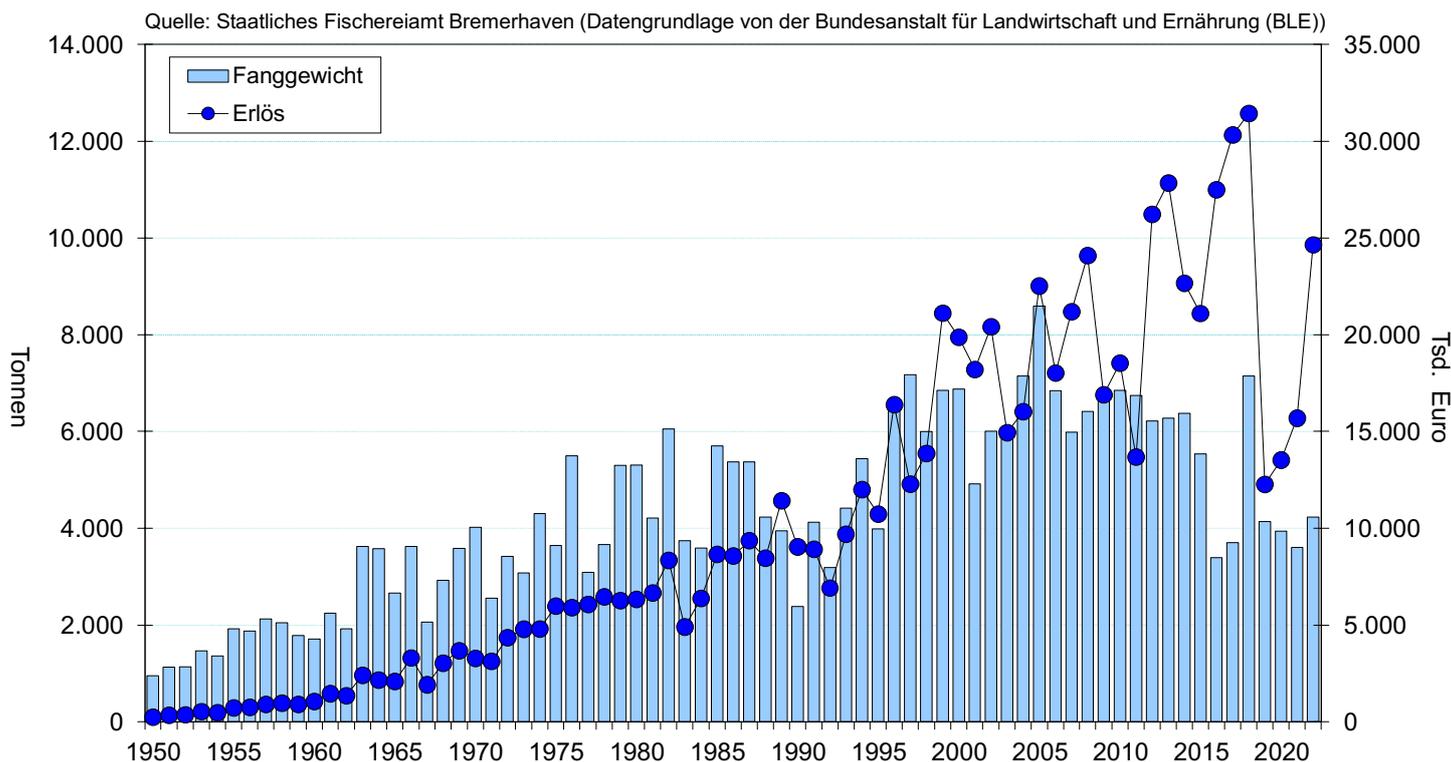
Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

**Situation der nds. Fischwirtschaft:  
Krabbenfischerei**

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



**Küstenfischerei Niedersachsen  
Speisekrabben - Anlandungen**





19. September 2023

Referat 102.3 - Fischerei und Fischwirtschaft  
Dr. Stephan Wessels

## Situation der nds. Fischwirtschaft: Fischverarbeitende Industrie

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



### Kennzahlen der nds. fischverarbeitenden Industrie 2022 (Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten):

- 13 Betriebe (= 21 % der deutschen Betriebe)
- 1.642 Beschäftigte (= 29 % der Beschäftigten der deutschen fischverarbeitenden Industrie)
- 830 Mio. € Umsatz (= 34 % des Umsatzes der deutschen fischverarbeitenden Industrie)

# Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2024

## - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

### 1. Fischereiverwaltung (ab S. 172 des HPE)

- Sachausgaben für das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven von 186.000 € auf 204.000 € angehoben

### 2. TGr. 61 „Nationale Beihilfen für Förderungen aus dem Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds – EMFAF, Förderperiode 2021 bis 2027, sowie Förderung der See-, Küsten- und Binnenfischerei“ (HPE S. 174)

- Ansatz für 2024: 700.000 € (unverändert)
- VE's für 2025 und 2026 in Höhe von jeweils 250.000 € (unverändert)



Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

# Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2024

## - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

### 3. TGr. 63 „Sicherung des Seefischverarbeitungsstandorts Cuxhaven“ (HPE S. 174)

- Ansatz für 2024: 390.000 € (unverändert)
- VE's für 2025 und 2026 in Höhe von 45.000 € bzw. 50.000 €



Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

# Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2024

## - Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

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

- Ansatz für 2024: 351.000 € (Unterhaltungsauswand)
- Das Aufsichtsfahrzeug wird im Rahmen der Fischereiaufsicht eingesetzt. Während der Erprobungsphase festgestellte Mängel, werden derzeit von der Werft im laufenden Betrieb nachgebessert.



Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

# Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2024

## - 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))

- Erhöhung des Beschäftigungsvolumens um 4,00

### 6. Zu Kapitel 09 04 – Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz (HPE S. 88)

- Ansatz für 2024: 400.000 € (unverändert)
- VE's für 2025 und 2026 in Höhe von je 100.000 € (unverändert)



Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

# Mittelfristige Planung 2023 - 2027

## 7. Mittelfristige Planung 2023 - 2027 im Kapitel 09 61

- keine Änderungen zum Ansatz 2023



Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !**

© S. Wessels



# Unterrichtung durch die Landesregierung über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG –

Stand: 09/2023

Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“



Niedersachsen. Klar.



Finanzierung

## Kapitel 08 30 TGr. 62

Ansatz:	2023	2024 (Plan)	2025 (MIPLA)
Betriebskostenzuschuss NPorts Kapitel: 0830 Titel: 682 62	6.300	6.300	6.300
Investitionszuschuss NPorts Kapitel: 0830 Titel: 891 62	33.700	33.700	23.700

Angaben in TEUR  
Stand: 09/2023





## Weitere Finanzierungsbausteine

Ansatz:	2023 (geplant)	2024 (geplant)	2025 (geplant)
Darlehen	100,0	0	0
Bundesmittel	49,5	0	0
Landesmittel (Invest)	0	bis 100 Mio. EUR	34 Mio. EUR

Angaben in TEUR  
Stand: 09/2023

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Bauen und Digitalisierung



Niedersachsen. Klar.



NPorts – aktuelle Maßnahmen

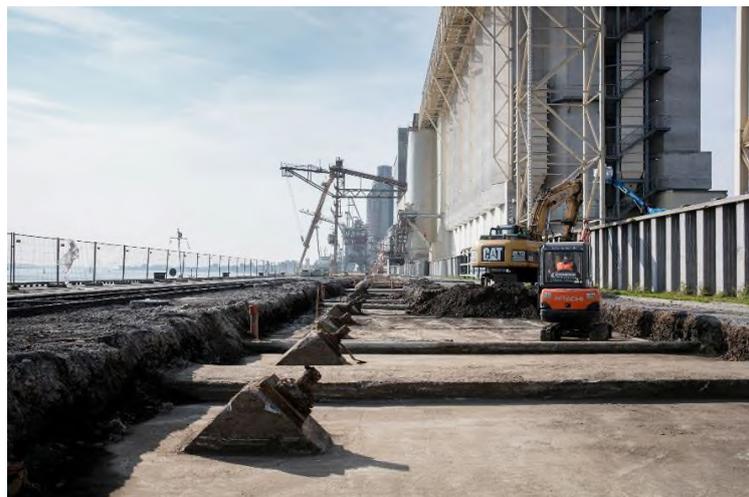
## Projekt in Brake 2023

### Bau des zweiten Großschiffsliegeplatz Südpier

**Gesamtbudget: 8,5 Mio. EUR**  
**Ausgaben 2020/21: 4,7 Mio. EUR**  
**Ausgaben in 2022: 3,38 Mio. EUR**

**Baubeginn: 2020**  
**Fertigstellung: Anfang 2023**

**Aktueller Sachstand:**  
 Die Einweihung hat am 20.02.2023 stattgefunden.  
 Maßnahme befindet sich in Abrechnung.





## Projekt in Brake 2023

### Komplettierung Port Security

**Gesamtbudget: 2,5 Mio. EUR**  
**Ausgaben in 2020/21: 0,8 Mio. EUR**  
**Ausgaben 2022: 1,3 Mio. EUR**

**Baubeginn: 2020**  
**Fertigstellung: 2023**  
**Aktueller Sachstand:**

Die Arbeiten sind überwiegend abgeschlossen.  
In 2023 wird noch eine Videoüberwachung installiert.



## Projekt in Cuxhaven 2023

### Neubau Werkstattgebäude

**Gesamtbudget: 4,7 Mio. EUR**  
**Ausgaben in 2020/21: 1,0 Mio. EUR**  
**Ausgaben 2022: 2,6 Mio. EUR**  
**geplante Ausgaben 2023: 1,27 Mio. EUR**

**Baubeginn: 2020**  
**Fertigstellung: 2023**

### **Aktueller Sachstand:**

Ursprüngliche GU-Ausschreibung wurde aufgehoben und eine gewerkeweise Ausschreibung durchgeführt  
Einweihung des Neubaus am 30.08.2023 durch Herrn StS Doods.





## Projekt in Stade 2023 / 2024

### Neubau eines Anlegers für verflüssigte Gase (AVG); übergangswise für ein FSRU und LNG-Umschlag

#### **Gesamtkosten: bis zu 300 Mio. Euro**

- 100 Mio. Euro Bundesmittel
- 100 Mio. Euro Darlehen
- bis zu 100 Mio. Euro Landesmittel

#### **Errichtung der Hafeninfrastuktur durch NPorts**

- Einreichung Planfeststellungsantrages am 8. Juni 2022
- 1. Genehmigung vorzeitiger Beginn am 16.09.2022
- Bauauftrag am 12.10.2022
- 1. Rammschlag am 20.01.2023
- Terminalplattform wurde am 21.08.2023 an HEH zur Errichtung der Suprastruktur übergeben.
- Die Arbeiten befinden sich im Terminplan, so dass das FSRU – aus Sicht von NPorts - wie geplant am 29.12.2023 einlaufen kann.



## Projekt in Emden 2023 / 2024

### Modernisierung Große Seeschleuse

#### **Gesamtkosten 100 Mio. EUR**

- prognostizierte Ausgaben in 2023: 0,6 Mio. EUR
- geplante Ausgaben 2024ff: 99,4 Mio. EUR

#### **Projektbeschreibung:**

Die erste Ausschreibung wurde aufgrund erheblicher Budgetüberschreitungen am 19. Juni 2023 aufgehoben. Zur Reduzierung der Projektkosten wird nun angestrebt, den Markt durch eine Aufteilung der Gesamtausschreibung in 18 Einzellöse zu vergrößern. Dazu wird nach der Aufhebung der ersten Ausschreibung eine losweise - zeitlich gestaffelte – Neuausschreibung vorbereitet.

Durch die losweise Vergabe wird die Schnittstellenkoordination für NPorts personalintensiver und aufwändiger. Darüber hinaus ist bei dieser Vorgehensweise von einer verlängerten Ausführungszeit für die Modernisierung der Großen Seeschleuse zu rechnen.

Die Beauftragung der ersten 6 Einzellöse soll bis Ende des 2. Quartals 2024 erfolgen.





## Projekt in Emden 2014-2027

### Planung Großschiffsliegeplatz Emden

**Gesamtkosten 3,60 Mio. EUR (Planung), Bau 70 Mio. EUR**

- prognostizierte Ausgaben in 2023: 0,71 Mio. EUR
- geplante Ausgaben 2024ff: 70 Mio. EUR (Bau ab 2025)

#### **Projektbeschreibung:**

Für den Bau des Großschiffsliegeplatzes (GSLP) liegt seit Ende August 2018 der Planfeststellungsbeschluss vor, seit dem 16.07.2020 ist der Beschluss rechtskräftig. Aktuell erfolgt eine Überarbeitung der Entwurfsunterlagen zur Berücksichtigung der Auswirkungen aus der Tidesteuerung, anschließend erfolgt die Durchführung des erforderlichen Planänderungsverfahrens.

Ziel ist es die Baumaßnahme ab 2025 umzusetzen.



## Projekt in Emden 2023

### Sanierung Straße zum Nordkai

**Gesamtkosten: 4,0 Mio. EUR**

**Ausgaben bis 2021: 0,15 Mio. EUR**

**Ausgaben in 2022: 1,54 Mio. EUR**

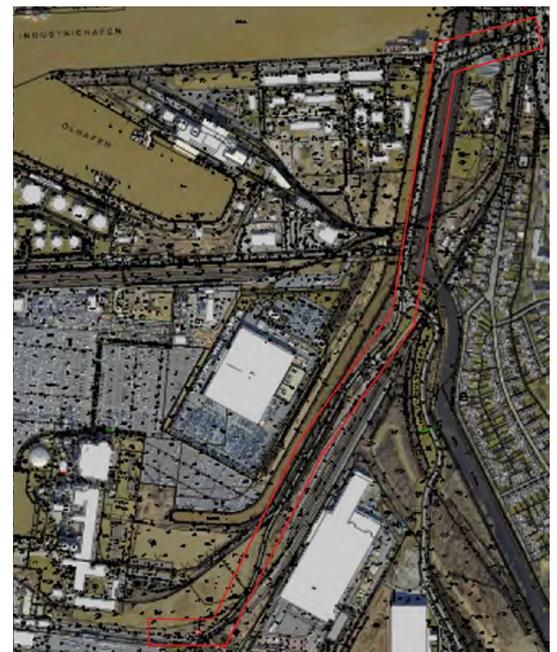
**Ausgaben geplant in 2023: 2,31 Mio. EUR**

**Beginn: 2021**

**Fertigstellung: 2023**

**Projektbeschreibung:** Für die Erneuerung der Straße wird der Straßenbelag und teilweise der Unterbau erneuert. Die Rad- und Fußwege werden bedarfsgerecht ausgebaut und die Entwässerung saniert.

**Aktueller Sachstand:** Der 1. BA wurde Mitte März 2022 beauftragt. Die Arbeiten sind bis auf Markierungsarbeiten abgeschlossen. Der Auftrag für den 2. BA wurde am 3. April 2023 erteilt.





## Projekt in Norden 2023

### Erneuerung Fähranleger 1 Norderney

**Gesamtbudget: 8,0 Mio. EUR**

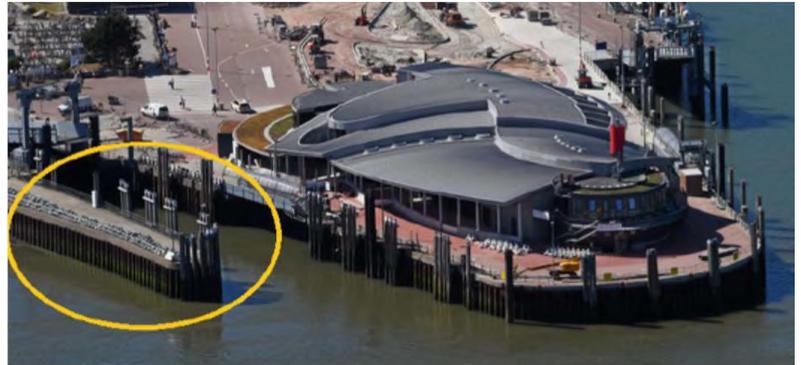
**Fertigstellung: 2024**

#### **Aktueller Sachstand:**

Die Baumaßnahme wurde im März 2023 wieder aufgenommen, nachdem sie 2022 zugunsten des Baus des LNG-Anlegers in Wilhelmshaven unterbrochen wurde.

Zurzeit wird die alte Mole zurück gebaut. Parallel hat der Neubau begonnen.

Im Juli 2023 fand eine Baustellenbegehung mit Herrn Minister Lies statt.



## Projekt in Norden 2023

### Erneuerung Hafen Wangerooze

**Gesamtbudget: 21 Mio. EUR**

**Fertigstellung: 2027**

#### **Aktueller Sachstand:**

Aufgrund größerer Küstenschutzmaßnahmen der WSV kann eine Umsetzung der Ramm-, Pflaster- und Gleisbauarbeiten voraussichtlich erst ab 2026 ff. umgesetzt werden. Die Abstimmungen mit der DB und Inselgemeinde werden parallel fortgeführt.

Der Neubau des Hafenbetriebsgebäudes soll ab 2025 erfolgen. Die Planungsarbeiten werden dafür weiter fortgeführt. In 2023 werden die Baugrunduntersuchungen sowie die Entwurfs- und Objektplanung ausgeschrieben und begonnen.

Die Kampfmittelsondierung wird dieses Jahr vorbereitet, die Ausführung erfolgt in 2024.





## Projekt in Wilhelmshaven 2023

### Instandsetzung UVG Brücke

**Gesamtkosten inkl. Planungskosten: 14,5 Mio. EUR**

**Ausgaben bis 2021: 6,2 Mio. EUR**

**Ausgaben in 2022: 3,5 Mio. EUR**

**prognostizierte Ausgaben 2023: 0,5 Mio. EUR**

**Planungsbeginn: 2019**

**Fertigstellung: 2023**

### **Projektbeschreibung:**

Die Sanierungsarbeiten sind weitestgehend abgeschlossen.

Die Abnahme steht noch aus.

Sanierung der Sonderbauwerke Anleger 2 und 3 wird nicht mehr verfolgt.



## Projekt in Wilhelmshaven 2023 ff.

### Planung AVG WHV

**Planungskosten: 2 Mio. Euro in 2023**

**Planungsbeginn: 2023**

### **Projektbeschreibung:**

Südlich der vorhandenen UVG-Brücke wird gemeinsam mit UNIPER und TES ein neuer Anleger für verflüssigte (grüne) Gase (AVG) geplant.

Die notwendige Investitionssumme beträgt nach derzeitigen Schätzungen etwa 600 Mio. EUR.

Die Gesamtfinanzierung befindet sich in Klärung.

NPorts beginnt in 2023 mit ersten Planungen. Hierfür stehen 2 Mio. Euro zur Verfügung.

