

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

**über die 13. - öffentliche - Sitzung**

**des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“**

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

**am 21. Mai 2024**

**Hannover, Landtagsgebäude**

Tagesordnung:

Seite:

1. **Stärkung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen durch nachhaltiges Recycling**  
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/3660](#)  
*Unterrichtung* ..... 5  
*Aussprache* ..... 7  
*Weiteres Verfahren*..... 10
  
2. **Die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen - Niedersachsens Seehäfen jetzt beim Hafenausbau unterstützen!**  
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3985](#)  
*Unterrichtung* ..... 11  
*Aussprache* ..... 13  
*Weiteres Verfahren*..... 19
  
3. **Unterrichtung zu „Drogenschmuggel an niedersächsischen Häfen“**  
*Unterrichtung* ..... 20  
*Aussprache* ..... 25

---

<b>4. Unterrichtung zur „sogenannten Carbon Capture Storage (CCS)“</b>	
<i>Unterrichtung</i> .....	29
<i>Aussprache</i> .....	31
<b>5. Unterrichtung zur „Zukunft der niedersächsischen Fischereiwirtschaft“</b>	
<i>Unterrichtung</i> .....	36
<i>Aussprache</i> .....	40
<b>6. Unterrichtung über den aktuellen Sachstand über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH &amp; Co. KG</b>	
<i>Unterrichtung</i> .....	45
<i>Aussprache</i> .....	54

**Anwesend:**

Mitglieder des Unterausschusses:

1. Abg. Nico Bloem (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Björn Meyer (in Vertretung des Abg. Matthias Arends) (SPD)
3. Abg. Oliver Ebken (SPD)
4. Abg. Sebastian Penno (in Vertretung des Abg. Marten Gäde) (SPD)
5. Abg. Corinna Lange (SPD)
6. Abg. Karin Logemann (SPD)
7. Abg. Björn Thümler (in Vertretung der 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. Christian Schroeder (GRÜNE)
14. Abg. Thorsten Paul Moriße (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Frau Stürzebecher.

Niederschrift:

Regierungsrätin Harmening,  
Redakteur Dr. Zachäus, Stenografischer Dienst.**Sitzungsdauer:** 10.02 Uhr bis 12.56 Uhr.

**Außerhalb der Tagesordnung:**

*Terminangelegenheiten*

Der **Unterausschuss** kommt überein, für den 13. August 2024 eine zusätzliche Sitzung einzuplanen.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 1:

## **Stärkung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen durch nachhaltiges Recycling**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/3660](#)

*erste Beratung: 36. Plenarsitzung am 15.03.2024*

*federführend: AfWVBuD*

*vorbereitende Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT: UAHuSch*

*mitberatend: AfUEuK*

*zuletzt beraten: 12. Sitzung am 30.04.2024 (Unterrichtungswunsch)*

### **Unterrichtung**

RD **Hüther** (MW): Ich beginne mit den Anmerkungen des MU zu Nr. 1 und Nr. 2 des Entschließungsantrags. Zu Nr. 1: Das 2009 von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verabschiedete Hongkong-Übereinkommen für das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, HKC) tritt am 26. Juni 2025 in Kraft. Dieses Übereinkommen dient der Förderung eines nachhaltigen Schiffsrecyclings.

Für Seeschiffe unter EU-Flagge in internationaler Fahrt ab einer Bruttoreaumzahl von 500 ist die europäische Verordnung über das Recycling von Schiffen (Nr. 1257/2013) anzuwenden. Mit dieser EU-Verordnung wurden bereits einige Regelungen des Hongkong-Übereinkommens umgesetzt. Die europäischen Standards zum Schiffsrecycling sind teilweise höher als die des Hongkong-Übereinkommens. Die EU wird sich bei der IMO dafür einsetzen, dass die Expertise und die Standards in der EU in das Hongkong-Übereinkommen einfließen.

Die Vorgaben zum Recycling von Schiffen ergeben sich in Deutschland allgemein aus den einschlägigen immissionsschutz- und abfallrechtlichen Regelungen (Bundes-Immissionsschutzgesetz und Kreislaufwirtschaftsgesetz). Schiffe, die abgewrackt und recycelt werden, sind per se als Abfall anzusehen und unterliegen den Vorschriften des Abfallregimes. Letzteres ergibt sich auch aus dem EU-Recht. Für Schiffbaubetriebe/Werftareale, die lediglich Schiffsreparaturen durchführen und genehmigungsrechtlich nicht für die Behandlung von Abfällen zugelassen sind, ist das Abwracken von Schiffen danach nicht zulässig.

Die Landesregierung setzt sich für eine Fortentwicklung des Rechtsrahmens ein, zumal niedersächsische Unternehmen die Wiederverwertung von Schiffsteilen durchaus als Geschäftsmodell ansehen.

Ich komme zu Nr. 2 des Antrages. Die Etablierung von Entsorgungsstrukturen für ausgediente Schiffe und entsprechende Gesetzesinitiativen sind sehr zu begrüßen. Die Möglichkeiten, auf Bundesebene Erleichterungen für das Schiffsrecycling zu schaffen, sind durch den EU-rechtlichen Rahmen begrenzt. Dies kann auch die Klarstellung von nicht ausreichend konkretisierten Regelungen umfassen, die zu erheblichen Zeitaufwänden in der Bearbeitung für Genehmigungsverfahren führen.

Die Herausforderungen für die Errichtung und den Betrieb von Abwrackeinrichtungen für Schiffe wird seitens der Vorhabenträger in der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für die Behandlung von Abfällen gesehen. Derzeit gibt es für das Abwracken von Schiffen keine eigene Nummer in der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (4. BImSchV) für genehmigungsbedürftige Anlagen. Immissionsschutz- und Abfallbehörden befürworten die Einführung einer neuen Nummer für Schiffrecyclinganlagen verbunden mit dem Ziel, die Genehmigungspraxis zu vereinfachen.

Ich komme zu den Anmerkungen des MW: Dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) bekannte Werften, die tatsächlich einmal ein Schiff abwracken wollten, scheuen allesamt die erforderlichen Genehmigungsprozesse der jeweiligen unteren Umweltbehörden. Solche Fälle soll es in Kiel, Hamburg, Stralsund und Bremen gegeben haben, wo es, laut VSM, mit hohen Auflagen verbunden gewesen wäre, eine entsprechende Genehmigung nach Abfallrecht zu erhalten. Auch wurde ein möglicher Verlust der Betriebsgenehmigung für die Werft als Schiffbaubetrieb befürchtet.

So habe laut VSM eine niedersächsische Werft einmal nach einer Havarie eine Teilabwrackung durchführen müssen, was dann als Umbau gilt, sofern das Schiff weiterbetrieben wird. Die Erfahrungen haben allerdings gezeigt, dass die Anforderungen an die Entsorgung so gewaltig und kostenintensiv sind, dass es sich nicht lohnt, daraus ein wirtschaftliches Geschäftsmodell zu entwickeln.

Nach Angaben des VSM ist für eine Werft immer noch der Umbau und Neubau wirtschaftlich wesentlich attraktiver als der Rückbau, weshalb viele an dem Thema auch kein Interesse haben. Ohne Änderung der bundesrechtlichen Rahmenbedingungen - wie zu Nr. 2 vom MU dargestellt - durch Ergänzung der 4. BImSchV, kann nach Einschätzung des VSM das Abwracken von Schiffen in Deutschland und damit das gewünschte heimische Recycling keine Bedeutung erlangen.

Gleichwohl gibt es seitens der niedersächsischen Firmen EWD in Emden und Turbo-Technik in Wilhelmshaven sehr konkrete Absichten, sich auf dem Gebiet des Schiffrecyclings engagieren zu wollen. EWD hat dazu bereits eine eigene Firma, die EWD Benli Recycling gegründet, deren Kerngeschäft der Rückbau kleinerer Einheiten von Behörden- und Binnenschiffen, Küstenmotorschiffen sowie kleinen Fahrgastschiffen und Fähren sein soll. Versiegelte Flächen mit Dock- und Kaianlagen sowie entsprechende Kräne bilden auf dem Gelände der EWD im Emdener Hafen die Infrastruktur für das Zerlegen dieser Schiffe. Gleiches plant die Firma Turbo-Technik in Wilhelmshaven. Die Nähe zum Marinearsenal sowie ebenfalls vorhandene Hafenanlagen wurden dort als Standortvorteil für den Schiffsrückbau erkannt. Des Weiteren hat sich die Firma Leviathan im norddeutschen Raum nach möglichen geeigneten Standorten zum Schiffrecycling umgesehen. Stralsund und Brake kamen dazu in die engere Auswahl.

Die Firma GSR Services aus der Nähe von Lüneburg erstellt weltweit im Kundenauftrag Gefahrgutkataster für Schiffe (Inventory of Hazardous Materials, IHM) und begleitet Recyclingprozesse für Reedereien von A bis Z von der Auswahl geeigneter Einrichtungen bis hin zur Durchführung. Zudem ist GSR Services als Gutachter für Ship Recycling Facilities weltweit tätig und berät diese im Hinblick auf die Einhaltung der geltenden internationalen Gesetze (HKC) bei der Zertifizierung. Bangladesch hat die HKC ratifiziert, weshalb nun diejenigen Recyclinganlagen,

welche nach Inkrafttreten der HKC weiter ihren Betrieb aufrechterhalten wollen, eine solche Zertifizierung erlangen müssen.

Zu Nr. 3: Mit dem Ziel, Innovationen und Technologien für ein nachhaltiges Schiffsrecycling voranzutreiben, wurde kürzlich das ZIM-Innovationsnetzwerk ShipRec ins Leben gerufen. ZIM ist das Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand des Bundeswirtschaftsministeriums. Die derzeit 13 beteiligten Projektpartner, darunter auch das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN), haben es sich zum Ziel gesetzt, innovative Ansätze und technologische Entwicklungen im Bereich des Schiffsrecyclings aufzuzeigen. Gleichzeitig streben sie danach, den Dialog zwischen relevanten Stakeholdern entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu fördern. Das Netzwerk soll dem Problem der Schiffsabwrackindustrie begegnen, dass ausgediente Schiffe oft unter unzureichenden Bedingungen und durch Niedriglohnarbeiter demontiert werden.

ShipRec beabsichtigt, diesem Missstand durch die Entwicklung technologischer Lösungen entgegenzuwirken. Der Fokus liegt auf effizienter und sicherer Demontage von Schiffen durch den Einsatz von Digitalen Zwillingen in der Prozessplanung, sensorgestützter Durchführung und Handling sowie der umfassenden Dokumentation sämtlicher Arbeitsschritte. Ziel ist es, einen vollumfänglichen Recyclingprozess für maritime Großstrukturen zu ermöglichen.

Zu Nr. 4: Zurzeit gibt es noch keinen hiesigen maritimen Recyclingsektor. Etwaige Abwanderungstendenzen sind daher auch nicht zu befürchten. In der Zukunft wird aber das maritime Recycling unabdingbar, gerade im Hinblick auf Recycling der Offshore Windparks nach ca. 25 Jahren. In Niedersachsen steht die maritime Industrie mit ihrem Know-how und den Fachkräften zur Verfügung. Hohes Interesse ist vorhanden, Netzwerke wurden bereits geknüpft. Mit dem Deutschen Maritimen Zentrum (DMZ), MCN und Greenshipping Niedersachsen stehen auch die Forschungs- und Wissenseinrichtungen für eine Initialzündung des Schiffsrecyclings bzw. der Demontage maritimer Einrichtungen in Niedersachsen bereit.

## Aussprache

Abg. **Thorsten Paul Moritze** (AfD): Sie haben gerade explizit Turbo-Technik aus Wilhelmshaven genannt. Ich bin Wilhelmshavener und kenne Turbo-Technik. Das ist kein riesiger Betrieb. Gibt es Vorgaben, wie groß die Schiffe sein sollen oder dürfen, die abgewrackt bzw. recycelt werden sollen?

RD **Hüther** (MW): Herr Weyer aus dem MU und ich haben Turbo-Technik besucht und uns das Konzept erläutern lassen. Ein großer Standortvorteil ist die vorhandene Kaianlage. Geplant ist - wenn die Genehmigungen vorliegen -, bestimmte Schiffe mittlerer Größe mit einer Hebe- einrichtung anzuheben, sie auf die Kaianlage zu verschwenken und mit der Demontage zu beginnen. Die Wunschvorstellung ist, zum Beispiel Schlepper aus dem Marinearsenal demontieren zu können, es so auszuprobieren und sich dann sukzessive zu vergrößern. Natürlich wird dabei nicht an große Tanker oder Frachtschiffe gedacht. Das geht in der Region weder technisch noch mit den Kaianlagen. Aber das Marinearsenal hat großes Potenzial zuzuliefern, wenn die rechtlichen Bedingungen stimmen.

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Unmittelbarer Nachbar von Turbo-Technik ist die Neue Jade-werft. Gibt es dort irgendwelche Probleme? Hat man dort auch Interesse am Schiffsrecycling, oder geht es da nur um Schiffsbau und Reparatur?

RD **Hüther** (MW): Mir ist nicht bekannt, dass die Neue Jadewerft ein solches Vorhaben plant. Turbo-Technik ist schon weiter. Dort gibt es ein recht gutes Konzept. Die Werft hat eine ausgefeilte Powerpoint-Präsentation, die Sie sich eventuell anschauen sollten.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Vielen Dank für die Ausführungen und das positive Begleiten des Antrags. Sie haben auf einige Details hingewiesen. Unter anderem haben Sie gesagt, dass die europäischen Standards teils höher sind als die HKC. Können Sie konkrete Punkte nennen?

Sie sind offenbar genau wie wir in Gesprächen und zum Beispiel bei Turbo-Technik auch vor Ort, was sehr zu begrüßen ist, und bekommen sicherlich berichtet, welche Probleme es gibt. Für uns wäre es wichtig, zu erfahren, welche Probleme genannt werden. Sie haben zum Beispiel auch die BImSchV genannt. Können Sie konkret sagen, wo die Schwierigkeiten liegen und wie wir helfen könnten?

MR **Weyer** (MU): Meine Kollegin Frau Endler, die heute leider nicht anwesend sein kann, hätte Ihnen das genauer sagen können. Beim direkten Vergleich der EU-Schiffsrecycling-Verordnung und der HKC ist zu sehen, dass einige Dinge in der Verordnung weitergehend sind. Insbesondere das Prozedere ist sehr weitgehend in der Schiffsrecycling-Verordnung geregelt.

Abgesehen von diesen beiden speziell schiffsrechtlichen Regelwerken, in denen es um Abfall in Bezug auf Schiffe geht, ist der nationale Rahmen, der bei den Genehmigungsverfahren in erster Linie abgearbeitet ist, das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Das Kreislaufwirtschaftsgesetz verweist auf das BImSchG, wenn es um Abfallbehandlung geht. In der 4. BImSchV, in der alle genehmigungsbedürftigen Anlagen aufgelistet sind, gibt es mit Nr. 8 eine eigene Nummer zu Anlagen für die Verwertung und Beseitigung von Abfällen und sonstigen Stoffen. Damit wird eine europäische Richtlinie umgesetzt. Änderungen kann man bei der Weiterentwicklung dieser Vorschriften vornehmen, soweit es die europäischen Schranken zulassen. Aus dem Abfallbegriff kommt man aber nicht heraus.

Ich sage das, weil das von den Firmen - auch unter Imagegesichtspunkten - manchmal thematisiert wird, ob man da nicht günstiger aufgestellt sein könnte. Aber die Abfallrahmenrichtlinie ist dort eindeutig. Davon kommen wir nicht weg. Innerhalb der Umsetzung der EE-Richtlinie in die Nr. 8 der 4. BImSchV kann man sicherlich einmal ausloten, wie man für die Schiffsrecyclinganlagen, die bisher nicht eigenständig geregelt sind und deshalb über andere Nummern, die vielleicht nicht alles ideal abbilden, geregelt werden, einen eigenen Tatbestand schafft, in den man dann Praxisbelange stärker einfließen lassen kann.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Herr Hüther und Herr Weyer, vielen Dank für die Ausführungen. Meine Frage, welche Gesetze und Verordnungen dem entgegenstehen, zielte in dieselbe Richtung wie Frau Logemanns. Ich entnehme den Ausführungen, dass es vorrangig das BImSchG ist.

MR **Weyer** (MU): Ja, das wird insbesondere ausgestaltet durch die 4. BImSchV und dort durch die Nr. 8, die Anlagen, in denen Abfälle behandelt werden, in einen genehmigungsrechtlichen Rahmen stellt. Ein Schiff, das abgewrackt werden soll, gilt nach EU-Recht als Abfall.

Abg. **Melanie Reinecke** (CDU): Vielen Dank für Ihre Unterrichtung, Herr Hüther. Ich habe zwei Fragen. Die erste knüpft an die Bundesvorschriften an. Inwieweit besteht auf Bundesebene momentan überhaupt Interesse daran, diese zu ändern? Denn es nützt uns ja wenig, wenn wir sie in Niedersachsen ändern, aber der Bund nicht mitzieht.

Die zweite Frage: Das zertifizierte Recycling von Schiffen bezieht sich aktuell auf Schiffe, die unter EU-Flagge fahren. Ich selbst habe lange Zeit für eine Reederei gearbeitet, und es ist Usus, die Schiffe zum Schrottwert nach Mosambik, Panama oder wohin auch immer zu verkaufen, und dann werden sie von dort aus nach Bangladesch gefahren, auf den Strand gesetzt und abgewrackt. Das ist einfach eine wirtschaftliche Entscheidung dieser Unternehmen. Wie will man Reedereien davon überzeugen, das hier machen zu lassen, wobei Sie schon selbst von umfassender Dokumentation etc. gesprochen haben und es hier um ein Vielfaches teurer werden würde? Mir erschließt sich nicht, wie man Firmen davon überzeugen will, deutsche Abwrackunternehmen zu beauftragen.

MR **Weyer** (MU): Die EU-Richtlinie über Industrieemissionen (IED), also emissionsrelevante Anlagen, ist gerade geändert worden. Insofern muss der Bund an die 4. BImSchV herangehen. Es besteht also Gelegenheit, Vorschläge dazu einzubringen. Inwieweit der Bund nun den Vorschlägen zugetan wäre oder inwieweit das im Bundesrat Mehrheiten finden könnte, kann ich nicht beurteilen.

Das Problem, das sie aufgezeigt haben, ist mir auch bekannt. Ende vergangenen Jahres ist es bei einer Veranstaltung des MCN von einer Anwaltskanzlei beleuchtet worden, die speziell Reedereien berät. Daraus habe ich mitgenommen, dass diese Probleme, wie Ausflaggen und dergleichen, nach wie vor bestehen. Ich weiß allerdings nicht, wie man es auf europäischer Ebene angehen will, dass dies nicht zum Umgehen der europäischen Anforderungen geschieht. Ich kann die Frage aber ins Haus mitnehmen und klären, ob wir aus den jüngsten Beratungen ergänzende Informationen dazu haben.

Abg. **Sina Maria Beckmann** (GRÜNE): Auch von mir vielen Dank, Herr Hüther und Herr Weyer, für die Informationen, die wir bereits bekommen haben. Für mich hat sich herauskristallisiert, dass in diesem Bereich schon einiges gemacht wird, dass es schon Verknüpfungen und Netzwerke für maritimes Recycling gibt. Meine Frage geht in die Richtung der Frage meiner Vorrednerin Frau Reinecke: Wie schaffen wir es denn, diese Netzwerke weiter auszubauen? Der Antrag zielt auch darauf ab, zu prüfen, inwieweit wir den Bereich stärken können. Sie haben aufgelistet, was es schon gibt. Haben Sie noch weitere Potenziale finden können, bei denen wir politisch weiter unterstützen können?

RD **Hüther** (MW): Das Thema Schiffsrecycling steht sogar im Koalitionsvertrag der Bundesregierung. Das Bundesumweltministerium und das Bundeswirtschaftsministerium sind also eigentlich daran interessiert. Sie arbeiten auch an der Änderung der BImSchV. Aber wie viel Zeit dabei noch vergeht, was dabei rauskommt und wie es tatsächlich umgesetzt wird, ist natürlich schwer einzuschätzen. Dieser rechtliche Rahmen zeigt, wie schwierig das ist. Aber sobald er da ist, haben wir die Initialzündung.

Es stehen auch schon Firmen parat, die etwas umsetzen wollen und von uns unterstützt werden. Die Kreise haben sich gebildet, sei es über das ZIM-Netzwerk, sei es bei uns. Wir sprechen da-

rüber und waren auch extra in Wilhelmshaven, also vor Ort, um zu schauen, welche Fördermöglichkeiten es dort gibt. Aber zunächst muss die rechtliche Situation geregelt werden. Wir telefonieren auch häufig mit Berlin und hören, wie der Sachstand ist, und erforschen das. Es gibt keinen, der dem Schiffsrecycling abgeneigt wäre oder bremsen würde. Es ist nur alles zähflüssig und schwierig zu forcieren. Das liegt nicht an uns als Land, sondern ohne Berlin sind wir diesbezüglich saft- und kraftlos.

### **Weiteres Verfahren**

Abg. **Karin Logemann** (SPD) schlägt vor, eine mündliche Anhörung zu dem Entschließungsantrag durchzuführen.

Der **Unterausschuss** beschließt, so zu verfahren. Die Fraktionen werden gebeten, der Landtagsverwaltung bis zum 29. Mai 2024 mitzuteilen, welche Verbände und Institutionen angehört werden sollen, wobei die beiden großen Fraktionen je zwei Anzuhörende und die beiden kleineren Fraktionen je einen Anzuhörenden benennen können. Als Termin wird die zusätzlich eingeplante Sitzung am 13. August 2024 vorgesehen.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 2:

## **Die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen - Niedersachsens Seehäfen jetzt beim Hafenausbau unterstützen!**

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3985](#)

*erste Beratung: 38. Plenarsitzung am 18.04.2024*

*federführend: AfWVBuD*

*vorbereitende Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT: UAHuSch*

*mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF*

*zuletzt beraten: 12. Sitzung am 30.04.2024 (Unterrichtungswunsch)*

### **Unterrichtung**

RD **Hertrampf** (MW): Die niedersächsischen Häfen spielen unserer Meinung nach eine ganz entscheidende Rolle für das Gelingen der Energiewende, das Erreichen der Klimaschutzziele und die Gewährleistung einer sicheren, unabhängigen, bezahlbaren Energieversorgung in Deutschland. Unsere Häfen sind Dreh- und Angelpunkt für den Ausbau der Offshore-Windenergie und die Anlandung von erneuerbarer Energie in Form von Strom und grünen Molekülen sowie Grundlage für den Aufbau der zugehörigen Transportnetze. Häfen werden sich unserer Meinung nach zu sogenannten Energy Hubs entwickeln. Das heißt, es werden Standorte sein, an denen erneuerbare Energien produziert, importiert und distribuiert werden. Für die Transformation der deutschen Wirtschaft hin zur Klimaneutralität ist das von entscheidender Bedeutung.

Niedersachsen ist mit seinen Häfen Vorreiter in der Energiewende. Wir sehen erhebliche Potenziale für Seehäfen, insbesondere im Hinblick auf neue Umschlagsvolumina, Investitionen weiterer Unternehmen und neue Industriearbeitsplätze, wenn vorhandene Flächen zeitnah zur Verfügung gestellt werden und ein bedarfsgerechter Ausbau für die Zukunft sichergestellt werden kann und erfolgt.

Der Ausbau und die Anpassung der Hafен- und Hafenhinterlandinfrastrukturen sind vor diesem Hintergrund zwingend notwendig und von größter nationaler Bedeutung. Wir betonen immer wieder, dass das nicht allein ein Landesthema ist, sondern eine nationale Aufgabe. Ich denke, darüber sind wir uns wahrscheinlich im Grundsatz alle einig.

Was bedeutet das konkret für Maßnahmen zur Unterstützung der Häfen? Seitens des Landes sind wir bereits sehr aktiv, um die Wettbewerbsfähigkeit unserer niedersächsischen Seehäfen zu erhalten und die Transformation der Häfen voranzutreiben.

Ich möchte das an einigen Beispielen deutlich machen:

#### *Seehäfenfinanzierung*

Gemeinsam mit den anderen Küstenländern setzt sich Niedersachsen schon lange gegenüber dem Bund dafür ein, den seit mehr als 20 Jahren unveränderten Hafenlastenausgleich zu reformieren und eine Erhöhung der jährlichen Mittel von derzeit gut 38 Millionen Euro auf rund

400 Millionen Euro zu erreichen. Gleichzeitig wäre es für Niedersachsen wichtig, den Verteilungsschlüssel entsprechend anzupassen. Wir haben im Zusammenspiel mit den anderen Ländern verschiedene Aktivitäten entfaltet und im vergangenen Jahr massiv versucht, dem Bund gegenüber deutlich zu machen, dass wir große Not sehen, was die finanzielle Unterstützung angeht.

Daneben haben wir auch stets betont, dass es sinnvoll ist, nicht nur die laufenden Bundesfinanzhilfen beizubehalten, sondern dass es auch darum geht, eine stärkere Bundesbeteiligung an der Seehäfenfinanzierung über alternativ denkbare Finanzierungsmodelle zu erreichen. Für Maßnahmen von essenzieller gesamtstaatlicher Bedeutung mit dem Bund zu einer gemeinsamen Finanzierung zu kommen, ist unser Ziel gewesen. Wir sind immer noch dabei, um über diese Finanzhilfen hinaus weitere Finanzierungsmodelle zu generieren.

Zum Teil ist uns das in der Vergangenheit bereits gelungen. Ich erinnere an die LNG-Terminals in Wilhelmshaven und Stade, bei denen wir eine gemeinsame Finanzierung von Bund und Land hinbekommen haben. In Wilhelmshaven haben wir seinerzeit insgesamt 56 Millionen Euro investiert, von denen das Land 20 Millionen Euro getragen hat und der Bund mit 36,4 Millionen Euro aus dem Kohlestrukturfonds eingestiegen ist. Bei dem Projekt in Stade mit 300 Millionen Euro Gesamtinvestition ist die Aufteilung, dass der Bund 100 Millionen Euro übernimmt, 100 Millionen Euro über Kredite finanziert werden und das Land bis zu 100 Millionen Euro aus dem Wirtschaftsförderfonds - ökologischer Bereich - trägt.

Auch im Hinblick auf das AVG-Terminal Wilhelmshaven zeichnet sich eine Lösung ab. Wir haben dort Gesamtinvestitionen von 600 Millionen Euro vor der Brust. Die ersten 27 Millionen Euro für Planungsleistungen stehen bereit. Hinsichtlich der weiteren Finanzierung gibt es einen intensiven Austausch mit dem Bund. Wir können noch nichts Konkretes verkünden, aber wir sind zumindest in guten Gesprächen und optimistisch, dass wir gemeinsam mit dem Bund und der Hafengewirtschaft eine Lösung finden.

Außerdem ist es uns unlängst gelungen, hinsichtlich der Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven weitere Mittel für Niedersachsen zu generieren. Wir haben den Bund dafür gewinnen können, zurücklaufende GRW-Mittel zusätzlich an Niedersachsen zur Finanzierung dieser Liegeplätze zu geben. Dadurch werden wir das Projekt relativ zeitnah umsetzen können.

Vor dem Hintergrund der Nationalen Hafenstrategie gibt es zudem Überlegungen seitens der norddeutschen Küstenländer, eine gemeinsame Bundesratsinitiative auf den Weg zu bringen. Wir sind momentan noch etwas unschlüssig, in welcher Form wir das machen wollen. Das Ziel muss sein, die Hafenfinanzierung zu verstetigen. Wir sind nur unsicher, ob es ratsam ist, das Ganze wie in der Vergangenheit auf den Bereich Seehäfen zu beschränken. Denn wir haben im Bundesrat fünf Küstenländer und elf andere Länder, die daran weniger Interesse haben. Wir sind also momentan dabei, im Kreis der Länder zu überlegen, ob eine Begrenzung auf die Seehäfen tatsächlich sinnvoll ist oder die Binnenhäfen für einen Gesamtaufschlag einbezogen werden sollten.

Darüber hinaus versuchen wir, weitere Finanzierungsmöglichkeiten zu eruieren, auch um die Ziele der Nationalen Hafenstrategie mittel- und langfristig erreichen zu können.

### *Hafenausbau*

Uns liegen zu allen landeseigenen Seehäfen standortbezogene Perspektivpapiere oder sogenannte Hafenentwicklungspläne vor. Diese Pläne sind Grundlage aller Planungen und Investitionsentscheidungen in den Häfen.

NPorts hat sowohl die Bedarfe als auch die erforderlichen Maßnahmen und - in Abstimmung mit dem MW - auch deren Finanzierung an den verschiedenen Standorten im Blick und erstellt entsprechend detaillierte Investitionsplanungen im Rahmen der mittelfristigen Wirtschaftsplanung. Dies gilt im Übrigen auch für den JadeWeserPort. Die Zuständigkeit für den JadeWeserPort liegt nicht bei uns im Referat, aber ich kann Ihnen zumindest sagen, dass der Planungsprozess im Hinblick auf die zweite Ausbaustufe bedarfsgerecht und unter ständiger Marktbeobachtung fortgesetzt wird.

Darüber hinaus kauft unsere Hafeninfrastrukturgesellschaft NPorts kontinuierlich Flächen für die zukünftigen Hafenerweiterungen an. Zudem erarbeitet das MW in enger Abstimmung mit den Kommunen aktuell ein Konzept zur Entwicklung großer Gewerbeflächen in den Häfen.

### *Hafenmarketing*

Wir haben den Zuschuss des Landes für die Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen ab diesem Jahr deutlich, um rund 15 %, erhöht. Wir wollen auch in diesem Bereich die Marketingaktivitäten weiter ausbauen und stärken.

### *Ausblick*

Unser Ziel ist es, die niedersächsischen Seehäfen zu perfekt ausgebauten Knotenpunkten für die Energieversorgung ganz Deutschlands zu machen. Die Schaffung der hierfür erforderlichen Infrastrukturen ist eine gesamtstaatliche Aufgabe, für die wir im engen Schulterschluss mit Bund und Hafenwirtschaft kluge und praktikable Lösungen finden müssen und werden, um den erforderlichen Ausbau unserer Häfen mit gemeinsamen finanziellen Anstrengungen meistern zu können.

Der Bund - das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) - hat gerade die Studie „Energiehäfen der Zukunft“ ausgeschrieben, deren Ergebnisse noch 2024 vorliegen sollen. Nach allem, was wir wissen, soll diese Studie auch die Basis für zukünftige Projektfinanzierungen durch den Bund darstellen.

### **Aussprache**

Abg. **Thorsten Paul Moritze** (AfD): Vielen Dank, für die ausführliche Unterrichtung. Beim ersten LNG-Terminal in Wilhelmshaven gab es die sogenannte Deutschlandgeschwindigkeit. Das zweite Terminal soll jetzt viel später als geplant in Betrieb gehen. Können Sie mir die Hintergründe dazu nennen?

RD **Hertrampf** (MW): Zu den konkreten Hintergründen im Detail kann ich Ihnen nichts sagen. In vielen Bereichen und vielen Projekten stellt die Finanzierung erst einmal das wesentliche Problem dar. Darüber hinaus kann ich Ihnen zu einzelnen planungsrechtlichen Problemstellungen an dieser Stelle keine Auskunft geben. Vielleicht kann Herr Jacob dazu ergänzen.

MR **Jacob** (MW): Sie meinen sicherlich das Testterminal, Herr Moriße?

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Ja.

MR **Jacob** (MW): Das ist eine rein private Initiative ohne Beteiligung des Bundes. Bei dem Testterminal gab es beim Bau Verzögerungen, die dem Bauablauf geschuldet waren, nach dem Genehmigungsrecht musste man Unterlagen nacharbeiten. Darin liegt das begründet. Wir als MW sind überhaupt nicht beteiligt, und die Kollegen aus dem MU sind ausschließlich genehmigungsrechtlich beteiligt. Was die Umsetzung angeht, ist das nur die Initiative des Unternehmens TES.

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Im ersten Genehmigungsverfahren wurden bekanntlich viele Schritte aufgrund der Beschleunigung durch den Bund ausgelassen. Wird das jetzt bei der Planung durch das private Unternehmen TES in vollem Umfang wieder zurückgezogen? Oder wie soll ich das verstehen?

MR **Jacob** (MW): Nein, meines Wissens nicht. Die Erleichterungen aus dem LNG-Beschleunigungsgesetz gelten weiterhin. Aber grundlegende Anforderungen sind auch dort beschrieben, und sie müssen vom Antragsteller erfüllt werden. Gewisse Basics muss jeder erfüllen. Daran arbeitet man sich momentan ab. Im Detail müssten dazu aber die Kollegen befragt werden. Das, was ich jetzt sage, stammt aus verschiedenen Arbeitsgruppen. Wir hören mit, weil wir ja verschiedene Nachbarterminals betreuen.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Herzlichen Dank, Herr Hertrampf für die Unterrichtung. Die Erhöhung der Mittel für die Hafenmarketinggesellschaft Seaports ist äußerst positiv zu bewerten. Das ist sehr wichtig, wie wir alle wissen. Cuxhaven steht auf sicheren Füßen, die Finanzierung für Stade ist sichergestellt und die Planungen in Brake beginnen - diese sehr positiven Nachrichten hören wir gern.

Glücklich bin ich natürlich auch darüber, dass Sie planen, eine Bundesratsinitiative zu starten, um die nationale Bedeutung unserer Häfen noch einmal zu platzieren und vor allen Dingen den für uns sehr wichtigen Hafenausgleich nach vorn zu schieben. Habe ich es richtig verstanden, dass die Mittel von 38 Millionen Euro auf 400 Millionen Euro erhöht werden sollen?

Sie sagen, Sie seien mit den Küstenländern im Gespräch. Ich habe Sie so vernommen, dass es die Küstenländer präferieren würden, See- und Binnenhäfen zu betrachten. Habe ich auch das so richtig verstanden?

RD **Hertrampf** (MW): Die Zahlen haben Sie richtig wiedergegeben. Aktuell haben wir 38 Millionen Euro Hafenausgleich per anno, die auf die fünf norddeutschen Küstenländer verteilt werden. Niedersachsen partizipiert daran momentan eher unterdurchschnittlich. Die Forderung von 400 Millionen Euro haben wir in den Raum gestellt. Ich muss dazu aber sagen - das gehört zur Wahrheit dazu -, dass der Bund bisher nicht hat erkennen lassen, dass er dieser nachkommen möchte. Insofern müssen wir abwarten, wie sich das entwickelt. Wir bohren und haken ständig nach; viel mehr können wir derzeit nicht tun.

Wir möchten aber diese Bundesratsinitiative auf den Weg bringen. Nüchtern betrachtet haben sich die Küstenländer in der Vergangenheit natürlich auf die Seehäfen konzentriert. Wir haben aber im Zuge der Diskussion im Laufe der vergangenen Jahre auch wahrgenommen, dass es natürlich auch Rufe aus dem Bereich der Binnenhäfen, insbesondere aus NRW, gibt, dass eine zusätzliche Finanzierung erfolgen soll und muss. Angesichts dessen stellt sich für uns die Frage, ob es sinnvoll ist, sich weiterhin ausschließlich auf die Seehäfen zu konzentrieren, oder ob wir nicht versuchen sollten, das Ganze weiter zu fassen und auf die Häfen insgesamt auszuweiten. Wir haben noch keine abschließende Entscheidung getroffen, aber es wird zumindest diskutiert, ob wir uns weiterhin auf Seehäfen fokussieren oder das Ganze in der Hoffnung, dass die Erfolgsaussichten dann größer sind, öffnen.

**Abg. Hartmut Moorkamp (CDU):** Können Sie konkretisieren, für wann genau diese Bundesratsinitiative geplant ist?

**RD Hertrampf (MW):** Nein, ganz konkret kann ich das noch nicht sagen. Wir sind jetzt in Gesprächen mit den Ländern. Wir werden das sicherlich ohne zeitliche Verzögerung machen, aber ich kann Ihnen nicht genau sagen, wo wir am Ende zeitlich landen werden.

**Abg. Hartmut Moorkamp (CDU):** Sie haben die Hafententwicklungspläne der einzelnen Seehäfen angesprochen. Sie sind sicherlich eine gute Grundlage, um perspektivisch weiter zu arbeiten. Wir wissen aber natürlich aufgrund der Dynamik der Energiewende, dass sich vieles auch überholt hat. Sie sind kurz darauf eingegangen, Sie sind in Absprachen. Wie ist Ihre Einschätzung zu diesem Thema? Ist es nicht vielleicht sinnvoller, ein ganzheitliches Konzept zu entwickeln? Gibt es dazu Überlegungen?

**RD Hertrampf (MW):** Sie haben völlig recht. Die Entwicklungen haben in den vergangenen Jahren massiv an Geschwindigkeit aufgenommen, und der eine oder andere Plan musste schneller angepasst werden, als es vielleicht ursprünglich vorgesehen war. Es gibt aber noch keine konkrete Überlegung, einen Gesamtentwicklungs- oder Finanzierungsplan aufzusetzen, wie Sie es sich - wenn ich das in Ihrem Antrag richtig gelesen habe - vorstellen. Wir gehen schon davon aus, dass die Perspektiv- und Hafententwicklungspläne, die uns jetzt vorliegen, zum jetzigen Zeitpunkt ausreichend sind, wenn sie entsprechend zeitnah angepasst und dynamisch fortgeschrieben werden. NPorts tut dies regelmäßig, und wir unterstützen das, wo wir können.

**Abg. Hartmut Moorkamp (CDU):** Ich habe noch zwei weitere Fragen, die ich bündeln möchte. Die erste Frage: Sie haben angesprochen, dass der Zuschuss für Seaports um 15 % erhöht worden ist. Wie hoch ist die Gesamtsumme für das Marketing? Ist Ihnen das bekannt?

Meine zweite Frage zielt auf den Ausbau der erneuerbaren Energien ab - on- und offshore. Wir sind dazu auf Basis der WindGuard-Studie unterrichtet worden. Dabei ist deutlich geworden, dass uns relativ zeitnah Hafentflächen fehlen werden. Die Finanzierung für Cuxhaven ist jetzt erfreulicherweise geglückt, aber damit ist es bekanntlich nicht getan. Gibt es weitere konkrete Planungen im Hause, wo weitere Flächen kurzfristig akquiriert werden können, um schwerlastfähige Kaien zu entwickeln bzw. Kaien entsprechend aufzuwerten, damit am Ende die Ziele im Bereich der Windenergie erreicht werden können?

**RD Hertrampf (MW):** Zur finanziellen Ausstattung von Seaports of Niedersachsen: Wir haben ab 2024 den Zuschuss landesseitig von 450 000 Euro auf 520 000 Euro erhöht. Dazu sind noch

50 000 Euro zusätzlich von der Hafenwirtschaft gekommen. Das ist der Bereich, in dem wir uns dort jetzt bewegen.

Zu Ihrer zweiten Frage: Projekte von einem Umfang und in der Größenordnung, wie wir sie in Cuxhaven schon länger versuchen umzusetzen und mit dem Bau der Liegeplätze 5 bis 7 jetzt werden umsetzen können, haben wir nicht. Natürlich gibt es an einzelnen Standorten immer mal wieder Überlegungen, wie Kaien schwerlastfähig gemacht werden können. Aber konkrete Projekte in einer vergleichbaren Größenordnung kann ich Ihnen jetzt nicht nennen.

**MR Jacob (MW):** Dort, wo es Bedarfe und Wünsche - gerade im Servicebereich - vor Ort gibt, Erweiterungen vorzunehmen, gibt es viele Einzelprojekte. Aber ein Schwerlastkai braucht bekanntlich auch jemanden im Hinterland, der ihn nutzt. Das heißt, man braucht einen Produzenten oder einen Logistiker. Im Moment fehlt dafür einfach der Markt. Zwar sagen alle, dass wir das brauchen, aber letztlich gibt es nicht das massive Marktinteresse. Es wird nicht gesagt: Wir haben das Ziel einer Produktion. - Wir haben eine Turm-Produktion in Nordenham. Wir haben eine Ausweitung der Turm-Produktion bzw. Turmsegment-Produktion in Cuxhaven. Dafür wird dort erweitert. Wir haben dort die Generatorfertigung. Die Flügel werden hauptsächlich importiert. Dafür gibt es auch Kapazitäten, es gibt sie bundesweit. Wir erhoffen uns auch von der Studie des BMWK zusammen mit dem BMDV, die die Situation deutschland- und europaweit betrachten will, nähere Erkenntnisse.

**Abg. Sina Maria Beckmann (GRÜNE):** Danke für die Unterrichtung. Sie zeigt, dass Niedersachsen nicht nur Energiewende-, sondern auch Hafenland ist. Insofern ist es aus meiner Sicht ganz richtig, eine Bundesratsinitiative auch dahingehend zu starten, dass wir die größere Bedeutung der Häfen unterstreichen. Das neu herausgekommene Papier zur Nationalen Hafenstrategie enthält gute Worte, aber die Branche sagt: Was darin steht, ist nett, aber wir brauchen auch finanzielle Unterstützung, und das muss auch hinterlegt werden. - Insofern ist das zu begrüßen, ebenso wie eine Reform des Hafenlastenausgleichs.

Sie haben Ihre Ausführungen damit geschlossen, dass es das Ziel sei, die Häfen zu perfekten Knotenpunkten für die Energieversorgung für ganz Deutschland auszubauen. Das betrifft ja nicht nur Niedersachsen. Mir stellt sich da die Frage nach der Finanzierung. Haben Sie eine Idee, wie das realisiert werden kann? Dass der Bund mehr Initiative zeigen und auch mehr finanzielle Mittel zur Verfügung stellen muss, ist klar. Wie ist die Rolle Niedersachsens? Können Sie dazu etwas sagen?

**RD Hertrampf (MW):** Wir versuchen, den Bund davon zu überzeugen, dass es eine nationalstaatliche Aufgabe ist, die wir länderseitig nicht allein stemmen können. Das Ganze ist bisher noch nicht von dem Erfolg gekrönt worden, den wir alle uns erhofft haben. Aber das Geld fällt leider weder in Niedersachsen noch im Bund vom Himmel. Wir können nichts weiter tun, als die Notwendigkeit immer wieder zu betonen.

Wir müssen einfach zusehen - das ist auch ein wenig die Idee bei der Bundesratsinitiative -, dass wir die Binnenländer miteinbeziehen. Wir müssen auch die anderen Länder in Deutschland davon überzeugen, dass das eine nationalstaatliche Aufgabe ist, die wir seitens Niedersachsen und seitens der Küstenländer nicht allein werden stemmen können. Irgendwie müssen die erneuerbaren Energien auch nach Bayern und Baden-Württemberg kommen. Das ist die Aufgabe, vor

der wir stehen. Wir versuchen tagein, tagaus, auf den Bund einzuwirken, und leisten Überzeugungsarbeit, um zu verdeutlichen, dass es ohne die Unterstützung durch den Bund nicht geht. Ich hoffe, dass wir irgendwann dazu kommen, dass der Bund sich dort weiter bewegt oder wir mindestens, wenn wir es mit dem Hafenlastenausgleich nicht hinbekommen, regelmäßig einzelne konkrete Projekte wie das Großprojekt in Cuxhaven oder die AVG-Anlage in Wilhelmshaven gemeinsam mit dem Bund finanzieren. Das ist die zweite Schiene, die wir parallel fahren.

**Abg. Sina Maria Beckmann (GRÜNE):** „Wer die Musik bestellt, bezahlt sie auch“, kam mir gerade in den Sinn. Das heißt, wenn man das entsprechend ausbauen will - Stichwort „Nationale Hafenstrategie“ -, dann muss das natürlich auch entsprechend hinterlegt sein. Gibt es Fördertöpfe oder Ähnliches, aus denen sich eine Finanzierung ergeben könnte? Den Klimatransformationsfonds gibt es ja nicht mehr in dieser Form. Insofern ist die Finanzierung wohl schwieriger geworden.

**RD Hertrampf (MW):** Nach den Entwicklungen des vergangenen Jahres ist es in der Tat schwieriger geworden. Wir prüfen derzeit, welche Fördermöglichkeiten es auch auf europäischer und Bundesebene gibt, auf die wir möglicherweise zurückgreifen könnten. Es ist aber leider nicht so, dass es da Fördertöpfe gibt, auf die wir nur hinweisen müssten. Wir haben die Hoffnung, dass sich in dem Bereich - Stichwort „Energiewende“ - in der Zukunft noch etwas bewegt.

**Abg. Claus Seebeck (CDU):** Wenn man an der Küste lebt, ist es schön zu sehen, was in den vergangenen 20 Jahren passiert ist. Ich glaube, 2005 ist NPorts gegründet worden, und das ist wirklich eine ganz tolle Organisationsform. Wir bekommen es gut hin, gerade auch bei NPorts, immer ein wenig vor der Lage zu sein. Ein großes Dankeschön für die Arbeit, die dort geleistet wird.

Meine Frage bezieht sich auch auf den Hafenlastenausgleich. Sie hatten eben in einem Nebensatz angedeutet, dass Niedersachsen bisher nicht so stark davon profitiert, weil der Hafenlastenausgleich stark Richtung Hamburg ausgerichtet ist. Gibt es unter den fünf Küstenländern - wenn man da schon mehr fordert und eine Bundesratsinitiative startet - auch Gespräche darüber, wie man auch diesbezüglich eine größere Fairness erreichen kann?

**RD Hertrampf (MW):** Ja, das ist Teil der Gespräche, wobei bisher immer ganz klar gesagt worden ist, dass wir uns in dem Moment, in dem wir mehr Geld vom Bund bekommen, im Rahmen der Küstenländer auch Gedanken über eine Anpassung des Verteilschlüssels machen. Dass Niedersachsen aktuell unterproportional profitiert, ist unstrittig. Das ist auch in Hamburg oder Bremen unstrittig. Wir haben aber noch nicht - so habe ich Ihre Frage verstanden - konkret über die Anpassung des Verteilschlüssels gesprochen. Das werden wir aber machen, wenn die Mittel, die durch den Hafenlastenausgleich zur Verfügung gestellt werden, entsprechend erhöht werden. Dann wird auch der Verteilschlüssel entsprechend angepasst. Dazu gibt es auch keine zwei Meinungen bei den Küstenländern.

**Abg. Corinna Lange (SPD):** Ich habe ebenfalls eine Nachfrage zu der Bundesratsinitiative. Was würde es für Niedersachsen bedeuten, wenn die Binnenhäfen wirklich mitaufgenommen würden? Wie viele Binnenhäfen wären das? Steht zur Diskussion, Binnenhäfen erst ab einer bestimmten Größe einzubeziehen, oder würde es sich wirklich um alle Binnenhäfen handeln?

**RD Hertrampf (MW):** Darüber haben wir tatsächlich im Detail noch nicht gesprochen. Nach meinem Kenntnisstand reden wir momentan erst einmal von allen Binnenhäfen, so wie wir auch

von allen Seehäfen reden. Das heißt aber nicht, dass wir das nicht noch konkretisieren können oder möglicherweise sagen, dass wir es auf bestimmte Größenordnungen oder Regionen beschränken. Ich denke aber momentan, dass, wenn es eine Bundesratsinitiative geben sollte, die sowohl See- als auch Binnenhäfen umfasst, diese wahrscheinlich einen allgemeinen Ansatz haben wird, der keine bestimmten Häfen ausschließt. Aber wir sind noch mitten im Diskussionsprozess.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Ich möchte Bezug nehmen auf die Ausführungen von Herrn Jacob. Ich glaube, das ist der Kern dieses Antrages: Gibt es die Nachfrage, oder muss erst die Infrastruktur geschaffen werden, um Nachfrage zu erzeugen? - Ich glaube, der zweite Weg ist der richtige. Daraus resultiert meine Frage an Herrn Hertrampf: Wie steht Ihr Haus, wie stehen Sie zu Finanzierungsalternativen zusammen mit der Privatwirtschaft?

Meine letzte Frage bezieht sich auf die Nr. 2 des Antrags, die Erhöhung der jährlichen Mittel für NPorts auf 50 Millionen Euro. Darauf sind Sie nicht eingegangen. Das ist ein langjähriger Wunsch, der immer wieder in den Haushaltsberatungen diskutiert wird. Dass Sie nicht darauf eingegangen sind, werte ich als Zustimmung.

RD **Hertrampf** (MW): Das ist eine sehr interessante Auslegung.

(Heiterkeit)

In der Tat war es uns, wie Sie zutreffend sagen, in den vergangenen Jahren immer wichtig, eine möglichst gute und hohe Finanzausstattung für NPorts zu schaffen. Wir haben uns auch in der Vergangenheit, als die Rede davon war, die Mittel möglicherweise auf 30 Millionen Euro im Jahr zu kürzen, dafür eingesetzt, dass dies nicht passiert, und waren damit erfolgreich. Seit mehreren Jahren sind es jetzt 40 Millionen Euro per anno, die wir NPorts als Zuschuss gewähren. Aus der Warte des Fachreferates gibt es durchaus Interesse, die Mittelausstattung von NPorts zu erhöhen. Das ist unser Bestreben. Aber wir können das nicht entscheiden. Wir müssen abwarten, was das Haushaltsaufstellungsverfahren ergibt. Sie können aber davon ausgehen, dass es zumindest in unserem Interesse ist, die finanzielle Ausstattung von NPorts mindestens auf dem Level zu halten, auf dem sie jetzt liegt, und sie, wenn es geht, noch auszubauen. Wir sind dabei, aber ich kann Ihnen dazu heute keine abschließende Antwort geben.

Sie sprachen über Möglichkeiten, die Privatwirtschaft zu beteiligen. Wir schließen das grundsätzlich nicht aus. Wir würden PPP-Finanzierungsmodelle, wenn sie sich denn anbieten bzw. wenn sie zustande kommen, nicht von vornherein ablehnen. Das ist zwar - gerade bei den größeren Projekten - nicht ganz so trivial, aber denkbar ist es.

**Weiteres Verfahren**

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) schlägt vor, eine mündliche Anhörung zu dem Entschließungsantrag durchzuführen.

Der **Unterausschuss** beschließt, so zu verfahren. Die Fraktionen werden gebeten, der Landtagsverwaltung bis zum 29. Mai 2024 mitzuteilen, welche Verbände und Institutionen angehört werden sollen, wobei die beiden großen Fraktionen je zwei Anzuhörende und die beiden kleineren Fraktionen je einen Anzuhörenden benennen können. Als Termin wird die zusätzlich eingeplante Sitzung am 13. August 2024 vorgesehen.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 3:

## **Unterrichtung zu „Drogenschmuggel an niedersächsischen Häfen“**

### **Unterrichtung**

DdP **Kozik** (MI): Ich bin zuständiger Referatsleiter für Kriminalitätsbekämpfung in der Abteilung 2 - Landespolizeipräsidium - des Innenministeriums.

Strukturen Organisierter Kriminalität (OK) weisen ein hohes Gewalt-, Bedrohungs- sowie volkswirtschaftliches Schadenspotenzial auf und beeinträchtigen durch ihr Agieren das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung erheblich. Ein wesentliches Betätigungsfeld der internationalen OK ist der illegale Handel mit Betäubungsmitteln. Dabei hat der Einfuhrschmuggel von Rauschgift, vorrangig von Kokain, durch südamerikanische Kartelle über die europäischen Seehäfen seit den 90er-Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Die größten Mengen werden dabei nach allem, was wir wissen, über die großen europäischen Seehäfen wie Rotterdam (Niederlande), Antwerpen (Belgien), aber auch Hamburg oder Bremen/Bremerhaven nach Europa gebracht. In Einzelfällen hat es aber auch bereits Sicherstellungen in den niedersächsischen Nordseehäfen wie Wilhelmshaven, Emden und Brake gegeben.

Die OK nutzt den regulären Wirtschaftskreislauf, indem der Transport von Seecontainern durch den Schiffsverkehr für den Einfuhrschmuggel von vorrangig Kokain über Seehäfen missbraucht wird. Mit diversen Methoden werden Einzelmengen an Rauschgift in unterschiedlichsten Größenordnungen, teilweise im Tonnenbereich, unerkannt eingeführt. Dabei wird zum Teil auch die Wirtschafts- und Hafenlogistik infiltriert und gezielt für kriminelle Zwecke ausgenutzt.

Als wichtigste Herstellungsländer für Kokain in Südamerika gelten Peru, Kolumbien und Bolivien. Allein mit Blick auf diese Länder gehen die Sicherheitsbehörden von einer Herstellungsmenge von etwa 2 500 t im Jahr 2022 aus. Demgegenüber stehen nachfolgende Sicherstellungszahlen des Zolls für die deutschen Seehäfen, welche überwiegend Hamburg und Bremerhaven betreffen: 2019: ca. 7,0 t; 2020: ca. 8,2 t; 2021: ca. 19,0 t; 2022: ca. 12,0 t und 2023: ca. 35,0 t.

Gemäß den genannten Zahlen hat sich die Sicherstellungsmenge im Zeitraum von 2019 bis 2023 etwa verfünffacht, wobei die Daten für das Jahr 2023 noch nicht endgültig vorliegen und zu diesem Zeitpunkt lediglich geschätzt sind. Die steigenden Sicherstellungsmengen werden als Indiz dafür gewertet, dass auch die eingeführten Mengen angestiegen sind. Dabei haben vermutlich auch die verstärkten Bemühungen zur Bekämpfung dieses Kriminalitätsphänomens in Belgien und in den Niederlanden dazu geführt, dass die deutschen Seehäfen insgesamt mehr in den Fokus der OK gerückt sind, also ein gewisser Verdrängungseffekt nach Deutschland eingesetzt hat.

Für die Seehäfen in Niedersachsen lassen sich aktuell eine Sicherstellung von 45 kg Kokain am 17. Oktober 2021 in Wilhelmshaven und drei Sicherstellungen noch in Brasilien für die Jahre 2022 und 2023 mit dem Zielhafen Brake benennen. Kokain ist in diesen Fällen jeweils im dreistelligen Kilogramm-Bereich bereits an den Schiffen im Herkunftsland, insgesamt mehr als 1 t, gesichert worden.

Wir gehen mit Blick auf die niedersächsischen Seehäfen davon aus, dass auch hier aufgrund steigenden Kontrolldrucks in den großen Häfen ein gewisser Verdrängungseffekt in Richtung kleinerer Häfen eine Rolle spielt. Zunehmend wirken sich darüber hinaus sich verändernde wirtschaftliche Aspekte auf die Entwicklung des dargelegten Phänomens aus: Dazu gehören das vermehrte Anlaufen des Hafens Brake von Frachtschiffen über die Südamerika-Route, die Zunahme von Autotransportern zum Zielhafen Emden, der Ausbau der Elbeeinfahrt und hiermit verbundene lange Wartezeiten und hohe Kosten, die generelle Auslastung des Hamburger Hafens sowie die verstärkte Verlagerung des Kerngeschäfts großer Reedereien im Containerumschlag (Hapag-Lloyd, MSC und Eurogate) nach Wilhelmshaven. Zum Teil müssen wir eine vermehrte Drogeneinfuhr über die niedersächsischen Seehäfen insofern auch als kriminelle Begleiterscheinung eines wirtschaftlichen Erstarkens der hiesigen Häfen betrachten.

Lassen Sie mich nun auf die Bekämpfungsstrategien der Sicherheitsbehörden eingehen. In der Bundesrepublik Deutschland obliegt die Kontrollbefugnis zur Einfuhr von Waren aller Art, insbesondere an den Außengrenzen und damit auch in den Bereichen der sensiblen Infrastruktur wie den Seehäfen oder Flughäfen, originär den Zollbehörden. Für die niedersächsischen Seehäfen Wilhelmshaven, Emden und Brake sind das Zollfahndungsamt Hamburg und die örtlichen Hauptzollämter originär zuständig.

Kommt es in den niedersächsischen Seehäfen zum Auffinden von Betäubungsmitteln oder ergeben sich Ermittlungsansätze in dieser Richtung, so werden die entsprechenden Strafverfahren im Wesentlichen durch die Gemeinsamen Ermittlungsgruppen Rauschgift (GER) des Zolls und der Polizei geführt.

Die Bearbeitung entsprechender Delikte und insbesondere das strategische Vorgehen haben aber nicht nur eine regional-niedersächsische und auch nicht nur eine polizeiliche Perspektive. Erforderlich ist eine national und international sowie ressort- und behördenübergreifend ausgerichtete Strategie.

Einen Teil des zu berücksichtigenden Rahmens bilden auf europäischer Ebene die Vorgaben der EU. Die Europäische Kommission übermittelte im März 2023 eine gemeinsame Mitteilung über die Aktualisierung der EU-Strategie für maritime Sicherheit und des Aktionsplans „Eine erweiterte EU-Strategie für maritime Sicherheit angesichts sich wandelnder maritimer Bedrohungen“ an den Rat der Europäischen Union. Demnach zählt die Verstärkung der Bekämpfung rechtswidriger und illegaler Handlungen auf See - einschließlich des Drogenhandels - zu den wichtigsten Maßnahmen der EU zur Verbesserung der maritimen Sicherheit. Der seitens der EU-Kommission vorgestellte Fahrplan zur Bekämpfung des Drogenhandels und der OK enthält verschiedene Vorschläge, wie die Einrichtung einer sogenannten Europäischen Hafenallianz, welche am 24. Januar 2024 in Antwerpen als European Port Alliance Public Private Partnership von der belgischen EU-Ratspräsidentschaft gemeinsam mit Deutschland und weiteren betroffenen Staaten gegründet wurde. Dort werden öffentliche und private Akteure für eine koordinierte Bekämpfung des Drogenhandels und der OK in Europa zusammengebracht. Die Partner sollen ihr Fachwissen und ihre Erfahrung nutzen, um gemeinsam gegen OK und Drogenschmuggel vorzugehen und konkrete Schwachstellen für die Sicherheit der Häfen zu beheben. Sie bietet damit eine Plattform für den Austausch strategischer und operativer Informationen sowie für die Entwicklung und Unterstützung der Umsetzung bewährter Verfahren.

Unter anderem aufbauend auf der zuvor genannten EU-Strategie hat das Bundeskabinett am 20. März 2024 die Nationale Hafenstrategie beschlossen und damit den themenbezogenen Auftrag aus dem Koalitionsvertrag erfüllt. Dies ist Ihnen sicher bekannt. Die Nationale Hafenstrategie folgt auf das Nationale Hafenkonzept aus dem Jahr 2015 und umfasst fünf Handlungsfelder, darunter die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland. Hierunter werden auch die Bekämpfung der OK und in der Folge eine mögliche Verdrängung von wichtigen Wirtschaftsakteuren durch Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit thematisiert, da diese Maßnahmen Zeit und damit Geld kosten. Um Standortnachteile dieser Art zu vermeiden, bedarf es nach Möglichkeit einer über einzelne Häfen und nationale Grenzen hinweg abgestimmten Vorgehensweise.

Auf internationaler Ebene hat das Bundesinnenministerium (BMI) zuletzt seine Bemühungen verstärkt, die direkte Kooperation mit den südamerikanischen Staaten auszubauen - unter anderem durch die verstärkte Entsendung von Verbindungsbeamten des Bundeskriminalamtes (BKA) in die entsprechenden Länder.

Deutschland ist bereits im Oktober 2022 gemeinsam mit Italien der „Coalition European Countries against serious and organised crimes“ zur Bekämpfung der OK beigetreten, welche auf eine Ministervereinbarung zwischen den Ländern Niederlande, Belgien, Frankreich und Spanien zurückgeht und im Dezember 2021 gegründet worden ist. Diese Koalition von nunmehr sechs Staaten verfolgt unter anderem das Ziel, die Sicherheit und Widerstandsfähigkeit der Hochseehäfen als wesentliches Einfallstor für Betäubungsmittel in die EU zu steigern.

Darüber hinaus ist Deutschland am 31. März 2024, vor nicht einmal acht Wochen, dem Analyse- und Operationszentrum Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics (MAOC-N) beigetreten, um die Bekämpfung des illegalen Rauschgiftschmuggels auf dem See- und Luftweg und der dahinterstehenden kriminellen Strukturen gemeinsam mit europäischen Partnern koordiniert, aktiv und operativ voranzutreiben. Durch den Beitritt können in der Zukunft auch deutsche Verbindungsbeamte des BKA Informationen zu verdächtigen Rauschgiftlieferungen, vor allem auf dem Seeweg, mit internationalen Partnern austauschen und analysieren. Die Organisation hat sich mittlerweile zu einer festen Institution der europäischen Sicherheitsarchitektur entwickelt und konnte allein im Jahr 2023 Rauschgifttransporte in einem Marktwert von 5,5 Milliarden Euro unterbinden und damit vom europäischen Straßenmarkt fernhalten.

Auf nationaler Ebene bildet die im Jahr 2023 zwischen Bund und Ländern abgestimmte Nationale Strategie zur Bekämpfung der Schweren und Organisierten Kriminalität den modernisierten Rahmen der OK-Bekämpfung. Elementare Zielrichtung ist eine nachhaltige Zerschlagung von OK-Strukturen mit einhergehender konsequenter Strafverfolgung und präventiven Ansätzen. Auf das spezifische Phänomen des Einfuhrschmuggels von Betäubungsmitteln bezogen sollen reguläre als auch irreguläre Vertriebswege identifiziert und deren missbräuchlicher Nutzung entgegnet werden. Die fachübergreifende Zusammenarbeit aller Behörden und auch mit privaten Akteuren soll gestärkt, internationale Koalitionen sollen eingegangen werden. Hierzu habe ich bereits auf die Koalition mit den Niederlanden, Belgien, Frankreich, Spanien und Italien und auch auf die Beteiligung Deutschlands am internationalen Analyse- und Operationszentrum hingewiesen.

Innerhalb Niedersachsens legen wir neben der Begleitung und Unterstützung der internationalen Projekte, die im Wesentlichen vom Bund gestaltet werden, viel Wert auf eine ressortübergreifende Zusammenarbeit. Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, vertreten durch die Hafensicherheitsbehörde, und das Niedersächsische Ministerium für Inneres und Sport, vertreten durch das Landespolizeipräsidium, sowie das Landeskriminalamt (LKA) befinden sich bereits seit längerem themenbezogen, auch unter Einbindung weiterer relevanter Akteure wie den betroffenen regionalen Polizeidirektionen, im engen Austausch.

Die Hafensicherheitsbehörde ist für die Gefahrenabwehr in Hafenanlagen und Seehäfen zuständig und vereint vier polizeiliche, vier nautische sowie einen schiffahrtskaufmännischen Mitarbeitenden. Die Aufgaben der Gefahrenabwehr werden auf Basis einer Verordnung und einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen in Niedersachsen wahrgenommen und auf Basis des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes (NHafenSG) umgesetzt. Ziel ist die Einführung und Umsetzung gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Optimierung der Gefahrenabwehr auf Schiffen im internationalen Seehandel und im nationalen Verkehr sowie zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in den ihnen dienenden Hafenanlagen und Häfen. Um entsprechenden Gefahren wirksam zu begegnen, werden im Rahmen der Gefahrenabwehr auf der Grundlage eines seit dem Jahr 2014 bundesweit einheitlich geltenden Musters Risikobewertungen im Sinne des NHafenSG durch die Hafensicherheitsbehörde erstellt und genehmigt. Die Hafenanlagenbetreiber erstellen auf Basis dieser genehmigten Risikobewertung einen Gefahrenabwehrplan, welcher erforderliche bauliche sowie organisatorische Maßnahmen benennt, um erkannten Schwachstellen entgegenzuwirken. Der Gefahrenabwehrplan wird durch die Hafensicherheitsbehörde geprüft und anschließend genehmigt. In Abhängigkeit von der durch die Hafensicherheitsbehörde festgelegten Gefahrenstufe, wobei die Gefahrenstufe 1 den Regelfall und die Gefahrenstufe 3 die höchste Gefahrenstufe darstellt, sind durch den Hafenbetreiber bauliche wie organisatorische Maßnahmen durchzuführen. Zu den baulichen Maßnahmen zählen beispielsweise eine ausreichend robuste Einfriedung des Geländes oder die Überwachung durch Kamertechnik. Organisatorische Maßnahmen umfassen unter anderem angepasste Zugangskontrollen, die Kontrolle und Freigabe von Umschlagsgütern oder die Beaufsichtigung der Hafenanlagen. Die Umsetzung der im Gefahrenabwehrplan beschriebenen Maßnahmen wird durch die Hafensicherheitsbehörde anhand verschiedener Kontrollsysteme sichergestellt. Die Hafensicherheitsbehörde ihrerseits wird durch die Europäische Kommission in regelmäßigen Abständen auditiert.

In die gemeinsame Bekämpfung des Phänomens eingebunden ist weiterhin das Niedersächsische Justizministerium. Die unerlaubte Einfuhr von Betäubungsmitteln in ganz erheblichen Mengen wird vonseiten der Niedersächsischen Justizbehörden wegen der zu erwartenden empfindlich hohen Haftstrafen bei der Identifizierung und Ergreifung der Täter besonders in den Fokus genommen. Die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Polizei- und Justizbehörden zur Aufklärung und Verfolgung solcher Straftaten - gerade im Bereich der Bekämpfung der OK - ist hierbei unerlässlich.

Bei der Staatsanwaltschaft Hannover - Zentralstelle für Betäubungsmittelstrafsachen - wird zusammen mit der Gemeinsamen Ermittlungsgruppe Rauschgift des LKA seit 2019 ein herausragender Ermittlungskomplex zur Verfolgung der Organisierten Betäubungsmittelkriminalität geführt, welcher die unerlaubte Einfuhr von Kokain im Tonnenbereich über den Hamburger Hafen

zum Gegenstand hat. Dieser Vorgang macht exemplarisch die Komplexität dieser kriminellen Strukturen und den notwendigen Aufwand zur Bekämpfung dieses Phänomens deutlich, zeigt aber auch das erfolgreiche Zusammenwirken von Polizei und Justiz auch über Ländergrenzen hinweg auf. Der Komplex umfasst insgesamt 16 Verfahren mit 27 Beschuldigten. Gegenstand ist unter anderem die unerlaubte Einfuhr von 21,8 t Kokain aus Südamerika in das Bundesgebiet, wobei hiervon etwa 16,1 t Kokain mit einem Verkaufswert von 448 Millionen Euro im Februar 2021 am Hamburger Hafen sichergestellt werden konnten. Im April 2022 wurde der Ermittlungskomplex in die sogenannte offene Phase überführt; in diesem Zuge wurden 18 Haftbefehle unter dem Einsatz von etwa 600 Einsatzkräften bundesweit vollstreckt sowie etwa 30 Objekte durchsucht. Gleichzeitig waren im Zusammenhang mit dem Ermittlungskomplex in Paraguay, Belgien sowie in den Niederlanden eine Vielzahl an Haftbefehlen und Durchsuchungsbeschlüssen gegen dort ansässige Tätergruppierungen zu vollstrecken.

Ich möchte an dieser Stelle noch einmal auf die konkreten Bearbeitungsprozesse der Sicherheitsbehörden eingehen. Neben der originären Zuständigkeit des Zolls ist auch die Polizei Niedersachsen für die Bekämpfung der internationalen Rauschgiftkriminalität zuständig und organisatorisch aufgestellt.

Grundsätzlich findet die Bearbeitung polizeilich relevanter Sachverhalte mit Bezug zu den Häfen in den örtlich zuständigen regionalen Polizeidirektionen Oldenburg mit den Seehäfen Wilhelmshafen und Brake, Osnabrück mit dem Seehafen Emden und Lüneburg mit dem Hafen in Stade statt. In der konkreten Umsetzung der Zusammenarbeit werden die Kontroll- und Bekämpfungskonzepte des Zolls, die Kompetenzen der regional zuständigen Polizeidirektionen sowie die spezifische Fachexpertise der Hafensicherheitsbehörde gebündelt und Informationen ausgetauscht.

Der Einfuhrschmuggel von illegalen Betäubungsmitteln wird in der Polizei Niedersachsen grundsätzlich in den unter anderem für die Bekämpfung von Betäubungskriminalität zuständigen Fachkommissariaten aller Zentralen Kriminaldienste der Polizeiinspektionen bearbeitet. Zur Bekämpfung von Fällen der schweren Rauschgiftkriminalität, insbesondere in der Erscheinungsform der OK mit Bezug zu Binnen- und Seehäfen, sind in den Polizeidirektionen Oldenburg und Osnabrück und im LKA Niedersachsen „Gemeinsame Ermittlungsgruppen Rauschgift (GER)“ installiert, in denen Polizei und Zoll paritätisch zusammenarbeiten und die jeweiligen Kompetenzen sehr gewinnbringend zur gemeinsamen Zielerreichung einsetzen. Die Gemeinsamen Ermittlungsgruppen Rauschgift stellen aus unserer Sicht ein absolutes Erfolgsmodell dar.

Sofern die GER des LKA Niedersachsen nicht selbst die Ermittlungen führt, erfolgt in der überwiegenden Anzahl der Strafverfahren zumindest ein enger Austausch mit dem LKA Niedersachsen, welcher hauptsächlich auf dem Gebiet der Spurenbewertung und -auswertung, der Einsatz- und Ermittlungsunterstützung, der Kommunikationsüberwachung sowie der internationalen polizeilichen Zusammenarbeit stattfindet. Zudem erfolgt anlassbezogen ein Austausch mit der örtlichen Wasserschutzpolizeiinspektion sowie mit dem BKA.

Mit dem Blick auf die operative Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden darf letztlich das Projekt „INOK“ nicht unerwähnt bleiben. INOK steht für die „Infiltration der Nordseehäfen durch OK-Strukturen“ zum Kokainhandel und -schmuggel mittels Hafennäheren. Das Projekt unterliegt der Federführung des BKA. Niedersachsen, Hamburg, Bremen sowie das Zollkriminalamt mit dem Zollfahndungsamt Hamburg beteiligen sich an dem Projekt, welches von Februar 2023

bis Ende Januar 2025 zeitlich auf zwei Jahre begrenzt ist. Die Befassung zielt auf die Eindämmung der Hafeninntäterproblematik ab. Flankiert von Präventionsmaßnahmen, auch mit privaten Akteuren, soll der künftige Rauschgiftschmuggel unter der Beteiligung von Hafenmitarbeitenden verhindert bzw. dessen Begehung erschwert werden. Dieses Ziel soll durch Teilprojekte in den Bereichen Ermittlungen, Zusammenarbeit mit Netzwerkpartnern, Lageerhebung sowie Beratung und Prävention erreicht werden. Hierbei soll ein Mix aus Ermittlungen, nationaler und internationaler Netzwerkarbeit, Politik- und Wirtschaftsberatung sowie Awareness-Maßnahmen zur Anwendung kommen. Gerade in der Zusammenarbeit auf internationaler Ebene wird sich eng mit den zuständigen Behörden zu diesem Thema ausgetauscht. Über das Projekt INOK gewährleistet das LKA Niedersachsen als Projektpartner aber auch einen engen Informationsaustausch mit der Hafensicherheitsbehörde. Gespräche dazu werden bereits seit Dezember 2023 geführt und sollen auch in Erwartung einer möglichen Verdrängung bzw. Zunahme der illegalen Einfuhr auch in kleinere niedersächsische Seehäfen zeitnah vertieft werden.

Das Projekt INOK hat zusätzlich bereits Auswirkungen auf den Präventionsansatz der Polizei Niedersachsen. Strategisch wird das Phänomen im LKA in der Zentralstelle für Betäubungsmittelkriminalität beobachtet und bewertet, welche sich dazu hinsichtlich der aktuellen Erscheinungsformen dieses Phänomens eng mit dem Ermittlungsbereich im LKA abstimmt und erforderlichenfalls auch die Steuerung von relevanten Informationen in regional betroffene Polizeidirektionen gewährleistet. Hier sollen unter Einbindung der im jeweiligen Zuständigkeitsbereich betrauten und für die Häfen zuständigen Dienststellen Grundlagen für die Sensibilisierungsmaßnahmen der potenziell Beteiligten auf Seiten der Sicherheitsbehörden und Hafenwirtschaft erarbeitet werden. Dies umfasst beispielhaft eine eingehende Beratung der Hafenbetriebe zu erkannten Schwachstellen, um diese in Abwägung zwischen Wirtschafts- und Sicherheitsaspekten möglichst abzustellen. Dazu ist beabsichtigt, ein Awareness-Programm zu entwickeln und anzuwenden, um sensibilisierten Mitarbeitenden in Hafenanlagen die Möglichkeit zu eröffnen, in geeigneter Weise verdächtige Beobachtungen zu melden. So sind Schulungen, Vorträge, das Verbreiten von Präventionsmaterial und Plakataktionen geplant.

## Aussprache

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Ich möchte mich für die sehr gute und umfangreiche Berichtserstattung bedanken. Am 13. Februar 2024 hatte mein Büro eine Anfrage bezüglich Drogenschmuggel in Häfen - mit Blick auf Wilhelmshaven - an die Wasserschutzpolizei und den Zoll gestellt. Wir haben zwar auch Antworten bekommen, aber nichts im Vergleich zu dem, was Sie jetzt vorgetragen haben. Respekt. Danke schön.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Vielen Dank, Herr Kozik, für die umfassende Unterrichtung. Sie haben mit den vielen Tonnen von Drogen, die europaweit über die Häfen geschmuggelt werden, begonnen. Da könnte man ja zu der Erkenntnis kommen, dass die paar Kilogramm, die über die niedersächsischen Häfen geschmuggelt werden, eigentlich eine verschwindend geringe Menge sind. Aber jedes Kilogramm ist eines zu viel, um das ganz klar zu sagen.

Würden Sie es zusammenfassend so bewerten, dass die Gefahrenabwehrpläne in den Häfen greifen? Kann man das so pauschal sagen? Und werden diese Pläne mit Blick auf die Entwicklung,

dass man neben den großen Häfen wie Antwerpen, Rotterdam und Hamburg, über die die größten Mengen geschmuggelt werden, jetzt die kleineren Häfen ins Visier nimmt, um alternative Wege zu finden, fortlaufend angepasst, oder wie geht man damit um?

MR **Conrad** (MW): Die Gefahrenabwehrpläne werden von den Kollegen des Referats 31 des MW abgezeichnet und bewertet. Ich hatte die Ausführungen so verstanden, dass offensichtlich eine Verdrängung von den großen Häfen auf die „kleineren“ Häfen in Niedersachsen stattfindet. Auf diese Situation reagieren die Sicherheitsbehörden im Land Niedersachsen nicht allein dadurch, dass wir die Risikobewertung entsprechend der Informationen, die wir von den Kollegen aus der Polizeidirektion Oldenburg, aus dem Innenministerium oder vom LKA bekommen, regelmäßig aktualisieren, sondern auch durch Anpassung der Gefahrenabwehrpläne. Sobald sich dort neue Situationen ergeben, werden sie angepasst, sonst in regelmäßigen Abständen, ich meine, alle drei bis vier Jahre.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Herr Kozik, meinen Respekt. Wenn man alles, an dem Sie uns gerade haben teilhaben lassen, Revue passieren lässt, dann kann ich nur sagen: Das Land Niedersachsen verfügt über eine sehr umfassende und, wenn ich Sie - zum Beispiel bezüglich der Ermittlungsgruppen - richtig verstanden habe, auch sehr erfolgreiche Präventionsstrategie. Insofern würde ich allen Kriminellen raten, tunlichst andere Häfen zu suchen als die unseren. Ich muss aber einmal nachhaken, weil Sie sagten, das Erstarken der Wirtschaft könnte auch dazu beitragen, dass sich das Drogenaufkommen erhöht. Ist es wirklich so? Teilweise hatten wir in den Häfen, auch aufgrund der Coronasituation, eher Rückgänge. Insofern scheint mir das nicht ganz plausibel. Gibt es hierzu Evaluationen? Schauen Sie, wie das, was Sie machen, wirkt?

DdP **Kozik** (MI): Dem Appell, die niedersächsischen Häfen zu meiden, schließe ich mich gern an. - Natürlich werden die Konzepte, die ich dargestellt habe, auf internationaler, nationaler und Landesebene immer wieder intensiv betrachtet, insbesondere im Austausch zwischen den Sicherheitsbehörden im europäischen Verbund und - aufgrund der Initiative der Bundesregierung - jetzt auch mit den südamerikanischen Herkunftsländern der Drogen. Letztlich muss man sagen, dass die Drogenkartelle auch auf Maßnahmen der Sicherheitsbehörden reagieren und versuchen, andere Wege der Einfuhr zu finden. Das ist ein Stück weit ein Katz-und-Maus-Spiel.

Wir - ich spreche jetzt mal für alle Sicherheitsbehörden, auch wenn mir das nicht zusteht - versuchen natürlich immer, alle Sicherheitslücken möglichst proaktiv frühzeitig zu schließen und es den Tätern so schwer wie möglich zu machen, neue Lücken zu finden. Gerade in Niedersachsen sehen wir uns mit Blick darauf, dass wir bislang noch nicht so intensiv betroffen waren - jedenfalls soweit wir wissen; wir reden ja nur über das Hellfeld, wir wissen aber, dass es auch ein großes Dunkelfeld gibt, denn es kommen ja Drogen ins Land -, vor der Lage. Wir haben von den Erfahrungen, die die massiv betroffenen großen Häfen schon über Jahre machen, frühzeitig partizipiert. Wir haben uns an den Netzwerken beteiligt, auch wenn wir noch nicht die große Betroffenheit haben, damit wir die Maßnahmen schon möglichst vorbereitend - mittlerweile auch schon als Reaktion auf das eine oder andere - treffen können und wir hier nicht eine solche Situation bekommen. Ansonsten ist es schon so - es ist sicherlich ein Stück weit Vermutung, aber auch praktische Erfahrung -: Je größer der Hafen, je größer die Umschlagsmengen, desto einfacher ist es natürlich auch, die Drogen irgendwo zu verstecken.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Können Sie vielleicht noch etwas zur Zusammenarbeit der Bundes-, der Landes- und der Wasserschutzpolizei sagen? Ich erinnere mich an einen Besuch im Emdener

Hafen und dort geführte Gespräche mit Vertretern der Bundespolizei, bei denen gesagt wurde, dass es insbesondere bei der wasserseitigen Aufklärung durchaus manchmal Schwierigkeiten gibt, weil keine Schiffs- bzw. Bootskapazitäten zur Verfügung stehen, und man versuchen muss, sich gegenseitig etwas auszuleihen, um auf der Seeseite der Schiffe mit Tauchern und Gerät sehen zu können, ob unter der Wasserkante Dinge an Schiffen angebracht worden sind, die dort eigentlich nicht hingehören, beispielsweise Hülsen für Drogenschmuggel. Wie funktioniert die Zusammenarbeit, und wie schätzen Sie die Ausstattung mit Gerät, insbesondere für die wasserseitige Erkundung von Schiffen, ein?

**DdP Kozik (MI):** Ich kann natürlich nur für die Polizei Niedersachsen sprechen. Zur Ausstattung der Bundespolizei kann ich Ihnen nichts sagen. Ich hatte ausgeführt, dass es einige Formate gibt, in denen wir uns mit den zuständigen Behörden austauschen, insbesondere mit dem Zoll. Ich kann nicht davon berichten, dass wir seitens der Polizei Niedersachsen Ausstattungsdefizite hätten. Mir ist da von Problemen nichts bekannt. Wir optimieren natürlich ständig unsere Ausstattung. Wenn es darum geht, beispielsweise neue Ausstattung für die Wasserschutzpolizei zu beschaffen, werden die Bedarfe, die wir in der seeseitigen Überwachung großer Containerschiffe zur Feststellung von Drogeneinfuhr haben, natürlich mitberücksichtigt. Wenn es darum geht, zu konfigurieren, wie so ein Boot aussehen muss, das wir brauchen, dann denken wir diese Dinge mit, weil es eben ein strategisch wichtiges Thema ist, dieses Kriminalitätsphänomen zu betrachten, wie ich eben versucht habe, darzustellen. Bei dem, was die Wasserschutzpolizei tut, geht es nicht nur um Verkehrsüberwachung, wie man vielleicht manchmal denkt, sondern maßgeblich auch um Kriminalitätsbekämpfung.

**Abg. Hartmut Moorkamp (CDU):** Ich habe Nachfragen, die in die gleiche Richtung zielen.

Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben sich die geschmuggelten Mengen von 2019 bis 2023 verfünffacht. Gibt es Prognosen, wie sich das weiterentwickeln wird? Werden die Mengen weiter ansteigen?

Wir haben gerade über die Ausstattung gesprochen. Wie ist Ihre Einschätzung dazu? Sind die Kontrollen bei diesen Steigerungsraten mit der herkömmlichen Struktur mit Blick auf Personal und IT zu gewährleisten, oder was ist dafür aus Ihrer Sicht notwendig?

**DdP Kozik (MI):** Bei den Zahlen, die ich ausgeführt habe, ging es nicht um die Einfuhrmengen, sondern um die Sicherstellungsmengen. Diese haben sich verfünffacht. Die Einfuhrmengen kann ich nicht nennen, das liegt im Dunkelfeld. Ich hatte die Zahl von 2 500 t Kokain geschätzte Jahresproduktion 2022 in den wichtigsten Herkunftsländern genannt. Wir haben 2023 insgesamt 35 t sichergestellt. Das Dunkelfeld ist also groß. Deswegen wird es auch nicht gelingen - ich kann mich nicht hinstellen und etwas anderes behaupten -, das vollständig zu unterbinden und die Kontrollen seitens aller Akteure so engmaschig auszurichten, dass wir den Anspruch formulieren könnten, das verhindern zu können. Insofern kann man mit mehr Ressourcen auch mehr Kontrollen machen - das gilt immer -, aber wir werden nicht versprechen können, diesen Einfuhrschmuggel 100-prozentig zu verhindern.

**Abg. Sina Maria Beckmann (GRÜNE):** Vielen Dank für die Zahlen und die Unterrichtung. Sie sagten, dass Drogen im Wert von 5,5 Milliarden Euro vom Markt ferngehalten werden konnten. Das können ja nur Schätzungen sein. Gibt es Schätzungen, was dem entgegensteht? Sie sagen, die sichergestellte Menge habe sich verfünffacht. Hat sie sich verfünffacht, weil die Gesamtmenge

größer oder weil die Drogenfahndung besser geworden ist? Vermutlich ist es beides, oder wie interpretieren Sie das?

DdP **Kozik** (MI): Ich interpretiere es genauso. Ich denke schon, dass die Maßnahmen erfolgreicher werden. Die andere Seite der Medaille ist, dass offensichtlich eine Verlagerung von primär betroffenen Häfen in Belgien und den Niederlanden vorrangig in Richtung Hamburg stattfindet. Aber es wird eine Mixtur aus beidem sein, sowohl die Aufhellung des Dunkelfeldes als auch eine Verlagerung und ein Stück weit der Anstieg des Aufkommens, das über die deutschen Häfen importiert wird.

Was die Mengen angeht: Ich habe keine anderen Zahlen zur Verfügung als die 2 500 t, die ich bereits genannt habe. Wenn man sieht, dass wir Sicherstellungen von 20 t bis 30 t hatten und der Straßenverkaufswert mit einer halben Milliarde Euro zu Buche schlägt, kann man sich den Marktwert von 2 500 t ausrechnen. Insofern sind die Drogen im Wert von 5,5 Milliarden Euro, deren Einfuhr man verhindert hat, nur ein Teil der Gesamtmenge.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Sie haben wahrscheinlich punktuelle Funde. Können Sie einen Effekt auf den Marktpreis der Drogen erkennen, wenn Sie größere Funde haben, oder ist eher kein Effekt vorhanden? Letzteres dürfte ja darauf hindeuten, dass die sichergestellte und damit vom Markt genommene Menge so gering ist, dass der Marktpreis stabil bleibt, der sich ja, wie wir wissen, aus Angebot und Nachfrage ergibt.

DdP **Kozik** (MI): Die Auswirkungen auch größerer Funde auf den Marktpreis sind relativ gering, wobei wir natürlich nicht in jedem Fall wissen, für welchen Markt die gerade sichergestellte Menge bestimmt war, ob das der deutsche oder der Markt anderer europäischer Staaten war. Man muss auch berücksichtigen, dass die europäischen Häfen das Einfallstor für Südamerika sind, aber nicht jedes Kilogramm oder jede Tonne in dem Land bleibt, in dem es anlandet.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 4:

## **Unterrichtung zur „sogenannten Carbon Capture Storage (CCS)“**

### **Unterrichtung**

ORR'in **Stienhans** (MW): Ich möchte sie heute zum Thema CCS in Niedersachsen unterrichten. Diese Unterrichtung wurde mit dem MU abgestimmt. Heute sind deshalb auch Vertreter des MU zugegen, um entsprechende Nachfragen beantworten zu können.

Ich möchte zunächst ganz knapp auf die Pläne der Bundesregierung eingehen und dann die Betroffenheit Niedersachsens darstellen.

Das Gesetz zur Demonstration der dauerhaften Speicherung von Kohlendioxid (KSpG) vom 17. August 2012 sieht in § 44 die regelmäßige Evaluierung der Anwendung des Gesetzes vor. Im Evaluierungsbericht der Bundesregierung aus September 2022 wurde für das Jahr 2023 die Erarbeitung einer Carbon Management Strategie (CMS) angekündigt. Hierzu führte das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) im Frühjahr 2023 einen Stakeholderdialog durch, in welchem zahlreiche Umwelt- sowie Branchenverbände und andere Akteure beteiligt wurden.

Am 26. Februar 2024 veröffentlichte das BMWK Referentenentwürfe für die Eckpunkte einer nationalen CMS und für die Fortschreibung des KSpG. Demnach will die Bundesregierung zukünftig sowohl Technologien zur CO<sub>2</sub>-Nutzung (CCU) als auch zur CO<sub>2</sub>-Speicherung (CCS) ermöglichen sowie den leitungsgebundenen Transport regeln. Das Gesetz soll entsprechend seines neuen Geltungsbereichs in Kohlendioxid-Speicherungs- und -Transportgesetz (KSpTG) umbenannt werden.

Nach den neuen Regelungen des KSpTG sollen zukünftig auch kommerzielle Speicher im industriellen Maßstab geplant, genehmigt und betrieben werden können. Die Erschließung von CO<sub>2</sub>-Speichern wird dabei auf das Gebiet des Festlandsockels und der ausschließlichen Wirtschaftszone beschränkt. Seitens des Bundes ist jedoch geplant, über die Schaffung einer Opt-in-Regelung einzelnen Bundesländern die Onshore-Speicherung zu ermöglichen, sofern die Länder darum bitten.

Daneben soll im KSpTG die Schaffung einer leitungsgebundenen CO<sub>2</sub>-Transportinfrastruktur ermöglicht werden. Die Genehmigungsverfahren sollen nach den Vorschriften durchzuführen sein, die sich bei der Errichtung von Gasleitungen bewährt haben. Es erfolgt also ein Verweis auf das EnWG. Private Träger sollen innerhalb eines staatlichen Regulierungsrahmens entsprechende Transportleitungen bauen können, zusätzlich sind dafür beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren vorgesehen.

Die Zuständigkeiten für die Genehmigungsverfahren sollen bei den Ländern liegen. Dies schließt auch die Genehmigungsverfahren im Offshore-Bereich ein, wobei die Untersuchungsgenehmigungen im Einvernehmen mit dem Umweltbundesamt (UBA), der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) und dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zu erteilen sind.

Nach den Eckpunkten der CMS sollen sich staatliche Förderungen für CCS- und CCU-Technologien auf Sektoren mit schwer bzw. nicht vermeidbaren CO<sub>2</sub>-Emissionen konzentrieren, um diese Wirtschaftszweige aufrechtzuerhalten und dennoch Treibhausgasneutralität erreichen zu können. Die Nutzung dieser Technologie für CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Kohleverstromung wird ausgeschlossen.

Niedersachsen hat bereits viele Maßnahmen ergriffen, um den Klimaschutz zu stärken und den damit verbundenen notwendigen Ausbau der erneuerbaren Energien voranzubringen. Diese Maßnahmen werden seit dem Jahr 2021 unter dem Dach der Niedersächsischen Klimaschutzstrategie gebündelt, welche von einem Monitoringprozess begleitet und regelmäßig fortgeschrieben werden wird. Zudem hat sich Niedersachsen mit der Überarbeitung des Niedersächsischen Klimagesetzes im Dezember 2023 neue ambitionierte Ziele für die Senkung der Treibhausgasemissionen gesetzt und will im Jahr 2040 „Treibhausgasneutralität“ erreichen. Die Zielsetzung „Treibhausgasneutralität“ bedeutet per Definition allerdings keine Reduktion der Emissionen auf null, sondern das Erzielen eines Gleichgewichts zwischen anthropogenen Treibhausgasemissionen aus Quellen und dem Abbau bzw. der Speicherung von Treibhausgasen im Rahmen von natürlichen und technischen Senken.

Auch wenn sich die niedersächsischen Klimaschutzbemühungen schwerpunktmäßig auf die Verminderung der Emissionen und die Transformation der Energieversorgung konzentrieren sollen, wird CCS als ein Baustein auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität anerkannt. Deshalb ist es begrüßenswert, dass nach langer Zeit der Vorankündigung nun der Referentenentwurf des KSpTG und die Eckpunkte der CMS vorgelegt wurden. Ein verlässlicher Rechtsrahmen ist essenziell, um den Hochlauf von CCS und CCU, im Einklang mit den Treibhausgasminderungszielen, in Deutschland zu flankieren und Unsicherheiten gerade in der Wirtschaft zu vermeiden. Insbesondere für die in Niedersachsen ansässige Grundstoffindustrie, wie die Zementindustrie, sowie für die hier betriebenen Abfallverbrennungsanlagen wird es künftig notwendig sein, nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen abzuscheiden und letztlich einer Verwertung oder Speicherung zuzuführen. Aufgrund der Bedeutung der hiesigen Chemieindustrie setzt sich Niedersachsen dafür ein, dass diese als einer der entsprechenden Sektoren der Industrie, in denen Emissionen schwer vermeidbar sind, in der CMS definiert wird. Ziel ist es, dieser ein Zeitfenster für die Transformation hin zu einer klimaneutralen Chemieindustrie zu ermöglichen.

Als Nordsee-Anrainer und damit potenziellem Transitland einer CO<sub>2</sub>-Transportinfrastruktur sowie der Zuständigkeit der Länder für die Genehmigung von Transportleitungen und von unterirdischen CO<sub>2</sub>-Speichern in der Nordsee kommt Niedersachsen eine besondere Rolle zu. Vor allem die gut ausgebaute Hafeninfrastruktur, beispielsweise in Wilhelmshaven, sowie die umfangreichen Fachkenntnisse und Erfahrungen der niedersächsischen Genehmigungsbehörden und der heimischen Erdgas- und Erdölförderindustrie können auf diesem Wege gewinnbringend genutzt werden. Dies erfordert auch zeitnahe Entscheidungen zum Aufbau der notwendigen CO<sub>2</sub>-Exportinfrastrukturen für den schiffs- oder rohrleitungsgebundenen CO<sub>2</sub>-Transport zu den Speicherstätten in der Nordsee. Hierfür bedarf es der Entwicklung und Umsetzung privatwirtschaftlicher Projektideen, beispielsweise Exportterminals, da das Land Niedersachsen keine eigenen Pläne zur Errichtung derartiger Infrastrukturen verfolgt.

Für Niedersachsen selbst hat die Landesregierung im Niedersächsischen Kohlendioxid-Speicherungsgesetz (NKSpG) geregelt, dass die Erprobung und Demonstration der dauerhaften Speicherung von Kohlendioxid auf der gesamten niedersächsischen Landesfläche, inklusive der Zwölf-

Seemeilen-Zone, unzulässig sind. In weiten Teilen Niedersachsens fehlen die geologischen Voraussetzungen, um Kohlendioxid dauerhaft und sicher unterirdisch einlagern zu können. In anderen Gebieten stehen einer Speicherung gewichtige Belange entgegen, wie beispielsweise der Schutz vorhandener Wasser- und Heilquellenschutzgebiete, der Erhalt der Kulturlandschaft, touristische Interessen oder aber auch bereits erteilte Bergbauberechtigungen. Angesichts dieser Ausgangslage gibt es keine Bestrebungen der Landesregierung, den gesetzlich festgeschriebenen Status Quo zu ändern, weshalb Niedersachsen ausdrücklich keine Opt-in-Regelung zur Onshore-Speicherung im neuen KSpTG verlangt.

Nach Einschätzung der Landesregierung kann die Nutzung von CCS für nicht oder schwer vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen allerdings im Zusammenhang mit der unterirdischen Speicherung im europäischen Kontext in der Nordsee, außerhalb des Küstenmeeres, einen Beitrag zur erfolgreichen Umsetzung der Transformation der Wirtschaft leisten und zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit niedersächsischer Unternehmen sowie zur Erreichung der ambitionierten niedersächsischen Klimaschutzziele beitragen. Mit diesem Ziel unterstützt die Landesregierung den hierfür notwendigen Aufbau einer bundesweiten Export-Infrastruktur für CO<sub>2</sub>.

Für die Landesregierung steht hierbei außer Frage, dass der Schutz der Meere elementar für den Erhalt der Biodiversität, den Kampf gegen den Klimawandel und den Erhalt der Lebensgrundlagen auf der Erde ist. Richtig ist, dass die zahlreichen bereits bestehenden und absehbaren Nutzungen in der Nordsee, darunter Offshore-Windkraft, Stromkabel, Wasserstoff-Pipelines sowie Schifffahrt zu Beeinträchtigungen der Meeresumwelt führen, die ökologisch ausgeglichen werden müssen. Bei einer Entscheidung für den rohrlungsgebundenen CO<sub>2</sub>-Transport müssen die CO<sub>2</sub>-Pipelines durch den höchst sensiblen Lebensraum Wattenmeer gelegt werden. Ob dies umweltverträglich ist, wird in jedem Fall zu prüfen sein. Um dem besonderen Schutz von Meeresschutzgebieten gerecht zu werden, ist die Speicherung von CO<sub>2</sub> in Meeresschutzgebieten in jedem Fall auszuschließen.

Darüber hinaus darf es bei der CO<sub>2</sub>-Speicherung auch keinesfalls zur Beeinträchtigung des Baus und Betriebs von Wasserstoffleitungen, Windenergieanlagen auf See und Offshore-Anbindungsleitungen sowie der Voruntersuchung von Flächen für die Stromerzeugung aus Windenergieanlagen auf See kommen. Nur so ist sichergestellt, dass die regenerativen Ausbauziele und der Schutz der sensiblen Umwelt nicht gefährdet werden.

## Aussprache

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Wenn ich Sie richtig verstanden habe, lautet die Zusammenfassung - auch nach der Initiative des Bundeswirtschaftsministers, die ja vielleicht für den einen oder anderen überraschend kam, aber einen knallharten wirtschafts- und standortpolitischen Hintergrund hat -: Nicht auf niedersächsischem Territorium - weder on- noch offshore! - Das ist die Antwort der Niedersächsischen Landesregierung auf die Initiative des Bundeswirtschaftsministers. Sie haben gerade zwei Alternativen genannt, nämlich die Verpressung von CO<sub>2</sub> über Pipelines in der allgemeinen Wirtschaftszone und den Export in andere Länder, die ja die gleichen ökologischen Konsequenzen, die Sie für Niedersachsen beschrieben haben, handhaben müssten. Können Sie uns sagen, was das nach jetziger Kenntnis für die Kostenstruktur für diese Technologie bedeutet? Könnte diese Technologie, wenn man die Verpressung in der allgemeinen Wirtschaftszone

oder sogar den Export nach Norwegen oder in andere Länder in der Kostenstruktur berücksichtigen würde, im Vergleich zu dem, was wir momentan und in Zukunft an Abgaben auf CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnen müssen - das kann man ja über die Kurve der CO<sub>2</sub>-Abgabe berechnen -, überhaupt konkurrenzfähig angewandt werden, und könnte diese Technologie, wenn sie so angewandt würde, damit eine echte Option sein, so wie sie der Bundeswirtschaftsminister als notwendig erkannt und vorgeschlagen hat?

ORR'in **Stienhans** (MW): Konkrete Zahlen liegen mir nicht vor, aber allgemein kann man sagen, dass wir hier in Deutschland keine Erfahrungen mit der CO<sub>2</sub>-Speicherung haben - weder on- noch offshore. Es gab ein Forschungsprojekt an Land, und es gibt aktuell in der Nordsee ein Forschungsprojekt, aber daraus gibt es keine Zahlen - ich kenne zumindest keine - zu der Frage, was es konkret bedeutet, CO<sub>2</sub> zum Beispiel in Niedersachsen einzulagern. Allgemein ist diese Technologie im Moment noch sehr teuer und die CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Gegenzug noch „zu niedrig“. Ich fordere aber keine höhere CO<sub>2</sub>-Bepreisung, nicht dass ich hier falsch verstanden werde.

MR **Conrad** (MW): Gestatten Sie mir eine Ergänzung. Uns liegt jetzt ein Referentenentwurf vor. Die Stellungnahme betrifft etwas, das die Landesregierung tatsächlich allein entscheiden kann. Sie haben es erlebt: Wir haben ein eigenes Gesetz dazu gemacht. Das gilt allerdings nur auf dem Gebiet des Landes Niedersachsen einschließlich der Zwölf-Seemeilen-Zone. Außerhalb der Zwölf-Seemeilen-Zone besteht grundsätzlich die Bundeszuständigkeit. Das ist Bundesgebiet, wenn dort nicht gerade Erdgas gewonnen wird und wir als Genehmigungsbehörde zuständig sind. Insofern gelten die Hinweise, die die Kollegin Stienhans und die Kollegen vom MU eingebracht haben: Wenn das in der deutschen Nordsee passieren sollte, dann sind ganz bestimmte Parameter zu beachten, insbesondere im Hinblick auf Meeresschutz und Ausbau der erneuerbaren Energien. Insofern würde ich einen klaren Ausschluss, so wie Sie ihn dargestellt haben, an dieser Stelle nicht sehen.

Hinsichtlich der Kosten: Bei den Kosten, die derzeit in den entsprechenden Gutachten genannt werden, gibt es eine sehr weite Spannbreite. Die Kosten für 1 t CO<sub>2</sub> offshore schwanken zum Teil zwischen 10 Euro und 50 Euro, zum Teil auch zwischen 10 Euro und 100 Euro. Bezüglich Norwegen bin ich relativ zuversichtlich. Die Norweger wollen damit auch Geld verdienen, das heißt, sie werden den Preis, den sie nehmen, marktgerecht regulieren. Sie schauen sich die Konkurrenzsituation mit UK an, Sie werden prüfen, welchen Preis die Niederlande nehmen, und danach werden sie sicherlich ihr Modell zur CO<sub>2</sub>-Speicherung in der norwegischen Nordsee anpassen. Ich gehe davon aus, dass dann mit vergleichbaren Preisen gerechnet werden kann.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Die Technologie der Verpressung oder Abspaltung von CO<sub>2</sub> ist ja weitestgehend ausgereift. Das ist ja keine neue Technologie. Insofern haben Sie recht. Wir haben in Deutschland keine Erfahrung damit, weil bisher die gesetzlichen Grundlagen fehlten. International gibt es in erheblichem Umfang Erfahrungen mit dieser Technologie und dementsprechend auch belastbare Kostenberechnungen. Deswegen bin ich ein wenig verwundert, dass Sie dazu relativ wenige Aussagen treffen können. Ich frage deshalb noch einmal nach, will aber vorher den Hintergrund schildern.

Die Frage des Einsatzes der CCS- und CCU-Technologie - so hat es auch der Bundeswirtschaftsminister erklärt - hat ja im Wesentlichen den Hintergrund, dass damit der Versuch unternommen werden soll, mit einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage bestimmte Industrien in

Deutschland zu stabilisieren, die momentan mit Blick auf die hohen Energiekosten und die weiter steigenden Kosten für die CO<sub>2</sub>-Emission bzw. für Ersatztechnologien international nicht mehr konkurrenzfähig wären. Das hat - so habe ich zumindest die öffentliche Berichterstattung und die Stellungnahmen von Herrn Habeck verstanden - dazu geführt, dass dieser Referentenentwurf mit der Erlaubnis des Einsatzes der CCS-Technologie in Deutschland unter bestimmten Bedingungen jetzt durch die Bundesregierung in die Diskussion gebracht wurde. Der Referentenentwurf wurde vorgelegt und wird entsprechend diskutiert. Das muss doch auch bei der Landesregierung eine Diskussion darüber auslösen, ob die gesetzlichen Grundlagen, die wir in Niedersachsen haben, so bleiben können oder ob sie nicht entsprechend der neuen bundesgesetzlichen Regelungen angepasst werden müssen bzw. das überprüft werden muss. Erste Frage: Gibt es solche Überlegungen in der Landesregierung?

Zweite Frage. Ich habe den Hintergrund, vor dem der Bund diese Diskussion führt, gerade geschildert. Der Einsatz von CCS-Technologie ist doch nur dann sinnvoll, wenn er, erstens, konkurrenzfähig zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung ist und, zweitens, kombiniert wird mit Technologien bzw. Industrien, die energie- und CO<sub>2</sub>-intensiv sind und wenig Ausweichalternativen außer der Verlagerung von Standorten in Drittländer haben, und beispielsweise mit der Wasserstofftechnologie. Denn auch die Wasserstoffindustrie sagt, dass der Hochlauf der Wasserstofftechnologie unter anderem und eigentlich auch nur dann realistisch möglich ist, wenn er wenigstens temporär unter Einsatz der CCS-Technologie stattfindet. Andere Länder, zum Beispiel Großbritannien, haben in großen Konsortien genau dies getan, nämlich diese drei Fragestellungen miteinander kombiniert: die energie- und CO<sub>2</sub>-intensive Industrie, die CCS-Technologie und die Wasserstoffindustrie. Sie haben dann Standort- und Technologieentwicklungsverfahren in Kombination dieser drei Komponenten vorangetrieben.

Wenn ich Sie richtig verstehe, dann ist der niedersächsische Ansatz bisher nur: Wir gucken, was kommt, und vielleicht haben wir eine Hafeninfrastruktur - deswegen diskutieren wir es ja auch gerade in diesem Ausschuss -, die dann dazu führen könnte, dass wir möglichst nach Norwegen oder in andere Länder exportieren, in dem Wissen, dass die Kosten zu hoch sind. - Gibt es ein Konzept, das auch einen wirklich realistischen industriepolitischen Einsatz der CCS-Technologie ermöglicht, oder gibt es tatsächlich nur die Strategie „Not in my backyard“, das heißt, wenn der Bund die Technologie einsetzen will, kann er das gern tun, aber dann bitte nur über unsere Häfen zum Export in andere Länder? - Die Frage ist zugegeben ein wenig rhetorisch, aber ich bin mir sicher, Sie finden darauf eine Antwort.

**MR Conrad (MW):** Einleitend noch einmal zu der Kostenfrage: Ich hatte vorhin versucht, deutlich zu machen, dass es bei dem, was in den Studien aufgrund der auch von Ihnen genannten internationalen Projekte zugrunde gelegt wird, eine sehr große Spannweite gibt. Das schwankt mal zwischen 10 Euro und 50 Euro und mal zwischen 50 Euro und 100 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. Ich gehe davon aus, dass wir uns bei der Offshore-Verpressung eher am oberen Level dieser Preisspanne bewegen. Ob sich das für ein Unternehmen rechnet oder nicht, muss das Unternehmen selbst entscheiden. Aber der Einsatzbereich als solcher ist ja schon beschränkt. Das hat die Bundesregierung gemacht und gesagt: Wir gucken nicht bei allen CO<sub>2</sub>-Emissionen, die in Deutschland anfallen, sondern wir beschränken den Anwendungsbereich tatsächlich auf die unvermeidbaren Industrien, was im Wesentlichen Kalk- und Zementfabriken sowie Abfallverbrennungsanlagen sind. Diese können rein systematisch keine Maßnahmen unter Einsatz erneuerbarer Energien

treffen, um ihre CO<sub>2</sub>-Produktion zu reduzieren. Deshalb ist der Ansatz - so habe ich die Bundesregierung verstanden -, sich auf diese Sektoren zu beschränken. Deshalb gilt das auch nicht für Kohlekraftwerke. Denn das muss nicht sein. Aber es gibt Sektoren, in denen die CO<sub>2</sub>-Produktion nicht vermeidbar ist. Insofern hat die Bundesregierung entschieden, die Technologie auf diese Sektoren zu beschränken.

Bezüglich der Frage, ob wir am Ende das Niedersächsische Kohlenstoffdioxidspeicherungsgesetz und die Aussagen, die Sie als Landtag darin getroffen haben, überarbeiten müssen, müssen wir abwarten, wie der abschließende Gesetzentwurf der Bundesregierung aussehen wird. Das wissen wir derzeit nicht. Wir wissen nicht, was dem Bundesrat vorgelegt wird. Sie haben beim jüngsten Durchgang des KSpG durch den Bundesrat festgestellt, dass der Gesetzentwurf maßgeblich verändert worden ist. Insbesondere im Interesse des Landes Niedersachsen ist der Vermittlungsausschuss angerufen worden, weil wir äußerst unzufrieden waren mit der dortigen Position, dass so etwas an Land zugelassen werden sollte. Insofern haben wir das, was wir jetzt auch im Kohlendioxidspeicherungsgesetz in Niedersachsen umgesetzt haben, ausgehandelt. Der Anwendungsbereich ist begrenzt auf Forschungsspeicher. Jetzt geht es um die tatsächliche Anwendung.

Man muss gucken, was abschließend im Gesetzentwurf steht und ob das niedersächsische Gesetz dann anzupassen ist. Ich neige zumindest derzeit eher dazu, dass eine komplette Aufhebung des Gesetzes vor dem Hintergrund des Bundesgesetzes nicht notwendig ist. Auch Forschungsspeicher - es ist die Frage, wie sich die Bundesregierung dazu abschließend positioniert - hat der Niedersächsische Landtag abgelehnt. Insofern warten wir auf den endgültigen Gesetzentwurf der Bundesregierung. Dann muss dieser durch den Bundesrat und dort die notwendigen Mehrheiten für entsprechende Änderungen finden.

Zur Aufbau der Infrastruktur: Das hängt tatsächlich davon ab, welche Unternehmen sagen, dass sie ins Ausland transportieren wollen: Macht man das über eine Rohrleitung zu den Niederlanden, die das im Offshore-Bereich verpressen wollen, oder besteht tatsächlich das Interesse, das über niedersächsische Häfen zu exportieren? - Wie Frau Stienhans gesagt hat, trifft Niedersachsen derzeit keine eigenen Maßnahmen zum Aufbau einer Transportinfrastruktur. Falls es jemanden gibt, der das machen möchte, so kennen wir ihn bisher noch nicht. Erfahrungsgemäß ist in der Praxis zu erwarten: Wenn so etwas tatsächlich in einigen Jahren umgesetzt wird, wird es einen Markthochlauf geben. Ich persönlich gehe davon aus, dass das CO<sub>2</sub> vielleicht zuerst mit der Bahn zu den Häfen transportiert wird und dann eventuell über Schiffe - so wird es zum Teil in den Niederlanden gemacht - zu den Verpressstationen in der deutschen oder norwegischen Nordsee gebracht wird.

Abg. **Sina Maria Beckmann** (GRÜNE): Frau Stienhans, Sie haben eingangs gesagt, dass sich die Niedersächsische Landesregierung ambitionierte Ziele gesetzt hat, was Klimaneutralität anbetrifft. 2040 steht im Raum, bei der Bundesregierung ist es 2045. Da stellt sich natürlich die Frage, ob die Technologie CCS bzw. CCU ein Teil sein könnte, um dieses Gesamtziel zu erreichen, oder ob das vielleicht eine notwendige Ergänzung darstellt. Das wird sich zeigen. Soweit ich weiß, ist die Carbon Management Strategie mit vielen verschiedenen Verbänden, auch mit vielen Umweltverbänden, erarbeitet worden. Meeresschutzgebiete sind außen vor. Wir müssen natürlich auch noch über das Niedersächsische Wattenmeer an sich reden.

Ich habe jetzt aber noch zwei Fragen zu Ihren Ausführungen.

Erstens. Sie haben gesagt, dass die Beschleunigung für die Genehmigung für CCS und CCU Ländersache ist und es eine Beschleunigung geben soll. Da hatte ich spontan das LNG-Beschleunigungsgesetz im Kopf. Das ist aber ja Bundessache. Wie läuft das in der Ausführung? Denn wenn das Ländersache ist, entscheidet ja jedes Land für sich selbst, wie schnell oder langsam dort vorgegangen wird.

Zweitens: Schauen wir uns den Strombereich und die Stromtrassen an. Dort übernehmen bekanntlich Amprion und Tennet den Leitungsbau. Sie hatten eingangs gesagt - wenn ich Sie richtig verstanden habe -: Bauen soll, im privatwirtschaftlichen Sinne, eigentlich jeder können. - Wäre es aus Ihrer Sicht sinnvoll, wenn man es wie im Strombereich macht, dass es Unternehmen gibt, die dann sozusagen den Auftrag dafür bekommen, sodass es keinen „Wildwuchs“ von Unternehmen geben kann? Oder habe ich Sie grundsätzlich missverstanden?

MDgt **Benze** (MU): Zu der Frage bezüglich der Beschleunigung für Genehmigungen. Die Genehmigung ist Ländersache, die Beschleunigung liegt nicht notwendigerweise in Länderhand, das wird ja zum Teil über Bundesgesetze geregelt.

Was den Leitungsbau angeht: Der Staat bzw. das Land tritt hier nicht als Leitungsbauer auf. Das muss natürlich privatwirtschaftlich geschehen und auch privatwirtschaftlich organisiert werden. Aus den Niederlanden weiß ich, dass es dort ein Konsortium von Unternehmen gibt, die an die niederländische Regierung herangetreten sind, um den Delta-Rhein-Korridor zu betreiben bzw. genehmigen zu lassen. Das müsste hier erst entstehen. Mir ist nichts dergleichen bekannt.

ORR´in **Stienhans** (MW): Der Leitungsbau soll im Prinzip wie bei den Stromtrassen ausgestaltet sein. Es soll auf jeden Fall für die privaten Netzbetreiber einen Anschluss- und Benutzungszwang gelten. Es soll nicht so sein, dass sich ein Unternehmen seine Rohrleitung bauen darf. Es wird einen Netzbetreiber geben, und dieser muss dann auch andere an sein Netz lassen. Ob es schon konkret Unternehmen gibt, die das machen wollen, ist mir auch nicht bekannt.

\*\*\*

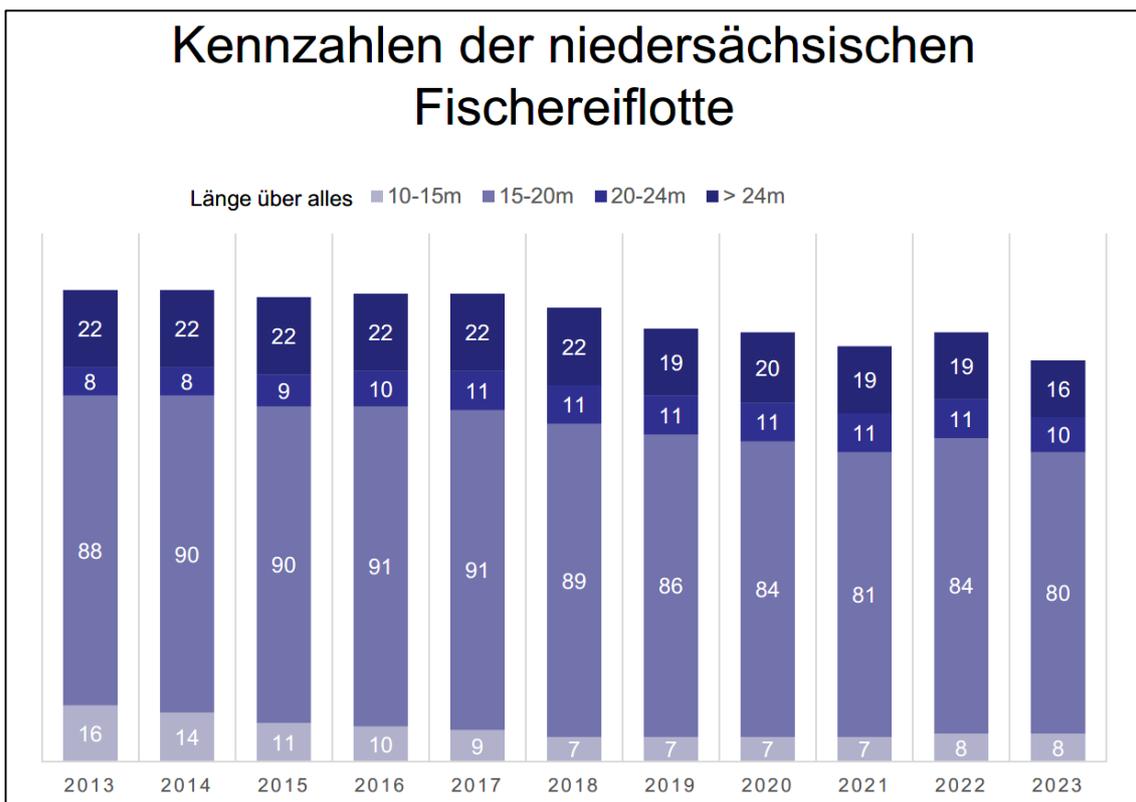
Tagesordnungspunkt 5:

## Unterrichtung zur „Zukunft der niedersächsischen Fischereiwirtschaft“

### Unterrichtung

**Dr. Kullmann (ML):** Kurz zu meiner Person: Ich bin Referent für Fischerei und Fischwirtschaft im Landwirtschaftsministerium.

#### Allgemeine Kennzahlen

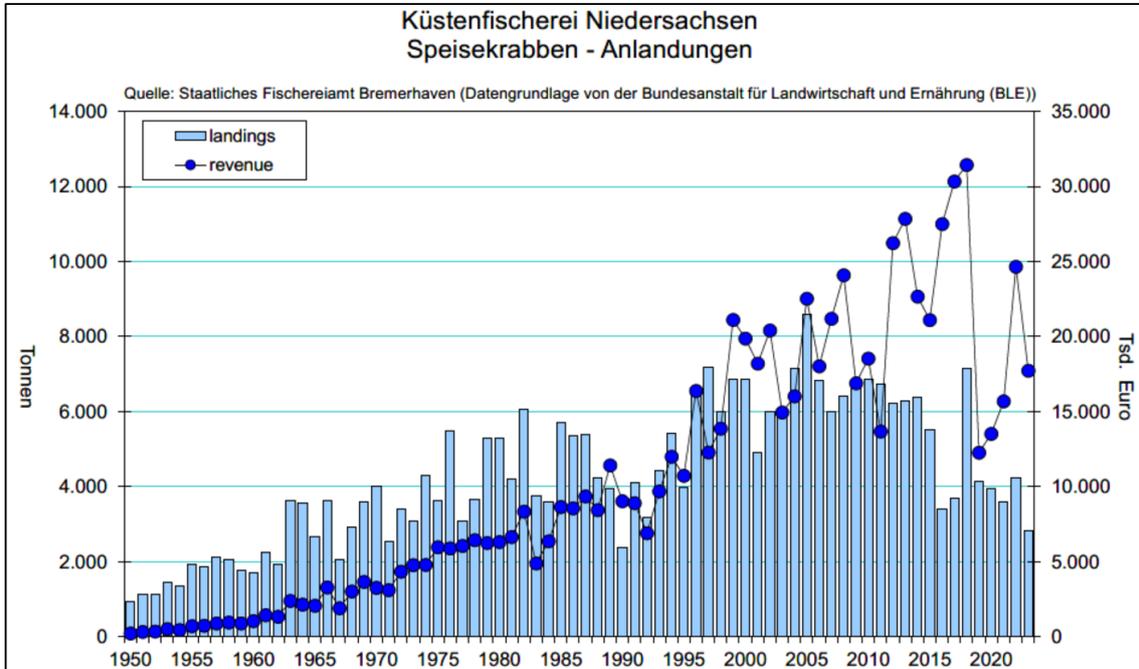


Ich möchte eingangs auf einige Kennzahlen zur niedersächsischen Fischereiflotte im jährlichen Verlauf zwischen den Jahren 2013 und 2023 eingehen. Grundsätzlich gehören zur niedersächsischen Fischereiflotte alle Fahrzeuge der Küsten- und Hochseefischerei, die ein niedersächsisches Fischereikennzeichen haben. Zu erkennen ist, dass die Flotte in den vergangenen Jahren sukzessive kleiner geworden ist. Sie besteht derzeit noch aus 114 verschiedenen Fahrzeugen, die in 17 verschiedenen Heimathäfen in Niedersachsen registriert sind. Im Jahr 2023 war ein relativ starker Rückgang um acht Fahrzeuge zu verzeichnen. Die spezifischen Gründe für den Rückgang sind im Einzelnen nicht immer bekannt. Aber häufig tragen die demografische Entwicklung, die wirtschaftlich schwierige Lage der Unternehmen, Fachkräfte- und Nachwuchsmangel sowie die politischen Unsicherheitsfaktoren zum Ausscheiden bei.

Die Anzahl der Frischfischfänger sank auf elf Fahrzeuge. Es kam ein Fahrzeug der Großen Hochseefischerei zum Einsatz. Weiterhin werden fünf Fahrzeuge im Rahmen der Muschelfischerei eingesetzt, eins davon als Muschelaquakulturfahrzeug. Hervorheben möchte ich an dieser

Stelle, dass die Deutsche Fischfang Union - ein Unternehmen der sogenannten Großen Hochseefischerei mit Sitz in Cuxhaven - demnächst ein neues Fahrzeug in den Dienst stellen wird. Die Taufe wird an diesem Freitag in Cuxhaven stattfinden.

#### *Situation der niedersächsischen Fischwirtschaft - Krabbenfischerei*



Ich möchte nach dieser Einführung in die allgemeinen Zahlen zur Flotte zu der wichtigen Sparte der Krabbenfischerei kommen; sie ist gewissermaßen das Rückgrat der niedersächsischen Fischerei. In Niedersachsen gibt es derzeit noch 90 aktive Krabbenkutter. Nach krisenbedingt wirtschaftlich sehr herausfordernden Jahren - 2019 bis 2021 - führte 2022 zumindest eine gestiegene Nachfrage zu steigenden Erlösen. Allerdings ist es grundsätzlich so, dass die Anlandungen rückläufig sind und auf niedrigem Niveau stagnieren.

Der Vollständigkeit halber möchte ich auch erwähnen, dass es in Niedersachsen noch drei Muschelfischereibetriebe gibt, die die erwähnten fünf Fahrzeuge einsetzen. Die vergangenen Jahre sind auch hier durchwachsen; die Erträge bleiben hinter denen der schleswig-holsteinischen Betriebe zurück.

#### *Kleine und Große Hochseefischerei*

Ich möchte nun auf die Situation der Kleinen und Großen Hochseefischerei eingehen. Grundsätzlich nimmt die Überfischung im Fanggebiet - dem Nordostatlantik - weiter ab. Der Aufbau der Bestände schreitet voran. Hervorzuheben ist: In der Nordsee, dem Skagerrak und dem Kattegat werden 53 von 76 Beständen nachhaltig befischt. Von hier stammen auch 99,7 % der Anlandungen aus der nachhaltigen Bewirtschaftung. In nordwestlichen Gewässern sind es sogar 94 %. Der Vollständigkeit halber möchte ich erwähnen, dass im Mittelmeer und im Schwarzen Meer die Situation ganz anders ist: dort werden etwa 67 % - also gut zwei Drittel - der Bestände nicht nachhaltig befischt.

Es gibt spezielle Herausforderungen, mit denen die Fischerei im Besonderen konfrontiert ist. Diese trüben auch die Zukunftsaussichten. Das sind schwindende Fangmöglichkeiten, auch aufgrund des Brexit sowie des Ausbaus regenerativer Energien auf Basis des Windenergie-auf-See-Gesetzes, also der Offshore-Windenergie. Aber auch Unwägbarkeiten bei Verhandlungen mit Drittstaaten im Hinblick auf die Fangmöglichkeiten wie zum Beispiel mit dem Vereinigten Königreich und auch Norwegen sind hier zu nennen.

*Situation der niedersächsischen Fischwirtschaft - fischverarbeitende Industrie*

**Kennzahlen der nds. fischverarbeitenden Industrie 2023 (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)

Neben der Fangflotte gibt es in Niedersachsen eine große fischverarbeitende Industrie. Nach den hier vorliegenden Zahlen aus dem Jahr 2023 wurden in dieser zuletzt mehr als 1 600 Menschen von 13 Betrieben beschäftigt, die einen Umsatz von mehr als 800 Millionen Euro in Niedersachsen erwirtschaften konnten.

*Fischereiförderung - EMFAF*

**Verordnung (EU) 2021/1139 des europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 über den Europäischen Meeres-, Fischerei-, und Aquakulturfonds (EMFAF)**

**Vier niedersächsische Förderrichtlinien: 26,27 Mio. € EU-Mittel**

**Förderschwerpunkte:**

- Stärkung der Fischereitätigkeiten (inkl. Hafeninfrastrukturmaßnahmen)
- Ersterwerb eines gebrauchtes Fischereifahrzeugs/Erhöhung BRZ (Artikel 17 und 19)
- Austausch und Modernisierung von Motoren (Artikel 18)
- Vorübergehende Einstellung der Fischerei (Artikel 21)
- Kontrolle und Durchsetzung
- Schutz/Wiederherstellung aquatischer Biodiversität und Ökosysteme
- Förderung einer nachhaltigen Aquakultur
- Förderung der Verarbeitung und Vermarktung von Fischerei- und Aquakulturerzeugnissen
- Förderung der Entwicklung nachhaltiger Fischwirtschaftsgebiete

**Co-Finanzierungssatz:**

- 70 % EMFAF-Mittel – 30 % nationale Co-Finanzierung

Ich möchte nun auf die Fischereiförderung eingehen. Ich beginne mit dem Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds, dem sogenannten EMFAF. Hier stehen für Niedersachsen insgesamt 26,27 Millionen Euro zur Verfügung, und es gibt eine ganze Reihe von unterschiedlichen Förderschwerpunkten. Grundsätzlich gibt es aber vier Förderrichtlinien zur Förderung der

Seefischerei, der Aquakultur und Binnenfischerei, des Fischwirtschaftsgebietes Niedersächsische Nordseeküste sowie zur Verarbeitung und Vermarktung. Der Anteil der EU-Förderung liegt hierbei stets bei 70 %, der Anteil der nationalen Kofinanzierung bei 30 %.

### **Verordnung (EU) 2021/1755 zur Einrichtung der Reserve für die Anpassung an den Brexit, abgeschlossen 31.12.2023**

#### **Fördermaßnahmen gem. FöRL des Bundes (BMEL):**

- Endgültige Einstellung der Fangtätigkeit
- Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit
- Förderung von Vermarktungs-, Investitions- und Anpassungsmaßnahmen Fischereisektor
- Ausgleich von auf Grund des Brexit verlorenen Fangquoten

#### **Bewilligte Vorhaben:**

- Insgesamt 17 bewilligte Vorhaben
- Zuwendungen / Billigkeitsleistungen i.H.v. 13,7 Mio. €

Neben dem EMFAF hatten wir bis zum 31. Dezember 2023 die Möglichkeit, die Fischerei aus Mitteln der sogenannten Brexit-Anpassungsreserve zu unterstützen. Ziel der Maßnahme war, die negativen Auswirkungen des Brexit für die Fischwirtschaft abzumildern und die Anpassung an die neuen Umstände zu erleichtern. Hierzu gab es drei Bundesförderrichtlinien zur Unterstützung folgender Maßnahmen: die endgültige Einstellung der Fischerei, also die sogenannte Abwrackung von Fischereifahrzeugen, die zeitweise Einstellung der Fangtätigkeit, also das einstweilige Stilllegen, die Investition in Verarbeitung und Vermarktung sowie der Ausgleich von verlorenen Fangquoten. Insgesamt wurden 17 Vorhaben bewilligt und Zuwendungen bzw. Billigkeitsleistungen in Höhe von 13,7 Millionen Euro an den Sektor ausgezahlt.

#### *Fischereiförderung - Bund*

### **Kleinbeihilfe für Fischereiunternehmen im Rahmen der BKR- Bundesregelung Kleinbeihilfen (Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE))**

- Circa 375 Fischereibetrieben konnten für die Jahre 2022 und 2023 Kleinbeihilfen in Höhe von insgesamt etwa 10,1 Mio. Euro gewährt werden
- Verlängerung der Maßnahme zunächst bis 30. Juni 2024
- Kumulativer Maximalbetrag 335.000 Euro je Fischereiunternehmen



**Bundesanzeiger**

Herausgegeben vom  
Bundesministerium der Justiz  
www.bundesanzeiger.de

**Bekanntmachung**

Veröffentlicht am Montag, 15. April 2024  
BAnz AT 15.04.2024 BT  
Seite 1 von 5

**Bundesministerium  
für Ernährung und Landwirtschaft**

**Richtlinie  
zur Gewährung von Kleinbeihilfen für Fischereiunternehmen  
wegen der wirtschaftlichen Auswirkungen  
infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine im Jahr 2024**

Vom 10. April 2024

#### **1 Leistungszweck**

Infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine ist das Wirtschaftsleben weiterhin beträchtlich gestört. Daher gewährt das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) im Jahr 2024 im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ausgabemittel erneut Unternehmen der Fischerei zur Unterstützung kurzfristige Kleinbeihilfen nach Maßgabe dieser Richtlinie. Mit diesen Kleinbeihilfen soll den Fischereiunternehmen ein finanzieller Zuschuss gewährt werden, um die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen insbesondere aufgrund der extrem gestiegenen Betriebskosten abzumildern. Ziel ist es, die deutsche Fischereiwirtschaft angesichts der andauernden Krise weiterhin aufrechtzuerhalten und damit einen Beitrag zur Lebensmittelsversorgung zu leisten.

#### **2 Rechtsgrundlagen, Leistungsanspruch**

2.1 Rechtsgrundlagen

Darüber hinaus hat der Bund kürzlich eine weitere Kleinbeihilfe im Zuge des sogenannten befristeten Krisenrahmens auf den Weg gebracht. Hintergrund sind die massiven Preissteigerungen zum Beispiel beim Diesel im Zuge der Aggression Russlands gegen die Ukraine. Insgesamt stehen hier weitere 3 Millionen Euro zur Verfügung aus Mitteln, die dem BMEL auf Grundlage

des Windenergie-auf-See-Gesetzes demnächst im Jahr 2024 zugehen werden. Das hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossen und damit diese Maßnahme möglich gemacht.

Damit können den Fischereiunternehmen im Haupterwerb Unterstützungsleistungen bis zu einer kumulativen Gesamtsumme in Höhe von 335 000 Euro pro Unternehmen ausgezahlt werden.

#### *Zukunftskommission Fischerei*

- Koalitionsvertrag 2021 – 2025 zwischen SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FDP sieht die Einrichtung einer „Zukunftskommission Fischerei“ vor
- Konstituierende Sitzung am 19. März in Bremerhaven
- Kommissionsvorsitzende Ulrike Rodust
- Aktive Mitarbeit Niedersachsens in der Zukunftskommission Fischerei



Zuletzt möchte ich darauf hinweisen, dass sich Niedersachsen aktiv in der sogenannten Zukunftskommission Fischerei beteiligt, die von der Bundesregierung ins Leben gerufen wurde. Die Kommission hat unter der Leitung von Frau Ulrike Rodust den Auftrag, konkrete und breit getragene Maßnahmen für eine nachhaltige, wirtschaftlich resiliente und damit zukunftsfeste deutsche Meeresfischerei in Nord- und Ostseegewässern vorzuschlagen. Die Ergebnisse werden Anfang 2025 erwartet.

#### **Aussprache**

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen, auch zur Zukunftskommission Fischerei. Das ist ein wichtiges Stichwort. Glücklicherweise - dafür bin ich auch sehr dankbar - sind dort auch Fischer und Fischerinnen aus Niedersachsen vertreten. Das ist sehr wichtig, um auf die besondere Situation hier vor Ort hinzuweisen.

Bei der Krabbenfischerei ist gerade ein absoluter Einbruch hinsichtlich der Menge zu beobachten. Die Fischer, mit denen ich spreche, wissen nicht so richtig, woher das eigentlich kommt, dass die Krabben mal da sind und mal nicht. Im Zuge dessen wird durchaus auch die Frage angesprochen, ob eventuell andere Länder die Krabben wegfischen. Hierzu hätte ich gern Ihre Einschätzung.

Bezüglich der von Ihnen aufgezeigten 830 Millionen Euro Umsatz in der fischverarbeitenden Industrie möchte ich von Ihnen gern wissen, ob diese Summe im Verhältnis zum Vorjahr gestiegen oder gefallen ist. Wie kann ich diese Summe einsortieren? Das hört sich zwar viel an, aber ich brauche hier einen Vergleich.

Sie sind auch auf den EMFAF eingegangen. Dieses Förderinstrument ist für uns sehr wichtig. Die Fischereiförderung war gerade während der Corona-Zeit wichtig, ist aber auch jetzt mit Blick auf

den Ukraine-Krieg wichtig. Bezüglich des EMFAF möchte ich sagen: Es gibt große Herausforderungen. Das betrifft unter anderem auch die Umrüstung der Kutter auf umweltfreundliche Antriebssysteme. Haben Sie für uns ein, zwei Beispiele, was momentan konkret gefördert wird?

**Dr. Kullmann (ML):** Zur ersten Frage nach der Fangmenge der Krabben. Das ist eine sehr schwierige Frage, die kaum beantwortet werden kann. Mit ihr beschäftigt sich auch eine Arbeitsgruppe des Internationalen Rates für Meeresforschung. Selbst den Experten ist es so gut wie unmöglich, Vorhersagen darüber zu treffen, welche Fangmengen zu erwarten sind. Insofern ist es auch für uns und auch für die Fischer jedes Jahr eine Überraschung, wie viele Krabben gefangen werden.

Sie haben angesprochen, dass möglicherweise eine Winterfischerei dafür ursächlich sein könnte, dass unsere Flotte sinkende Fangmengen zu verzeichnen hat. Hierzu gab es zwischen 2018 und 2022 ein EMFF-gefördertes Forschungsprojekt namens CRANMAN, im Rahmen dessen Hinweise dafür gefunden wurden, dass eine hohe Winterfischerei bei uns für sinkende Fangmengen im Frühjahr oder Sommer verantwortlich sein könnte. Ein neues, über den EMFAF-gefördertes Forschungsprojekt namens CRANMAN II läuft zwischen 2024 und 2026, mithilfe dessen hoffentlich im Rahmen der Möglichkeiten Licht ins Dunkel gebracht werden kann.

Zur zweiten Frage zur Umsatzsumme der fischverarbeitenden Industrie in Höhe von 830 Millionen Euro kann ich anbieten, im Nachgang eine Stellungnahme einzureichen.

**Abg. Karin Logemann (SPD):** Ich hatte noch zum Thema Umrüstung unserer Kutter auf umweltfreundliche Antriebssysteme gefragt, ob Sie ein oder zwei Beispiele für EMFAF-geförderte Projekte parat haben. Ich spiele zum Beispiel auf den „Fischkutter der Zukunft“ an. Können Sie dazu noch etwas sagen?

**Dr. Kullmann (ML):** Grundsätzlich ist es möglich, eine solche Umrüstung zu fördern. Allerdings hat auch das Projekt „Energieeffiziente zukunftsweisende Küstenfischerei“ gezeigt, dass bei solchen Umbauten ein Problem dahingehend besteht, dass die Energiedichte dieser neuen Kraftstoffe - zum Beispiel Methanol oder auch Biodiesel - niedriger als bei normalem Diesel ist, sodass diese Schiffe größer werden müssen oder die Deckaufbauten so groß werden, dass dies die Sicherheit an Bord massiv beeinträchtigt. Es besteht daher zwar eine grundsätzliche Möglichkeit, die Hauptantriebsmaschinen auch im Hinblick auf diese neuen Kraftstoffe zu tauschen, es gibt aber gleichzeitig noch weiteren Forschungsbedarf. Hier besteht auch die Hoffnung, dass ein Prototyp als „Proof of Concept“ über Mittel aus dem Windenergie-auf-See-Gesetz gebaut werden kann, um zeigen zu können, dass so etwas möglich ist.

**Abg. Claus Seebeck (CDU):** Sie haben im letzten Satz gerade die Mittel aus dem Windenergie-auf-See-Gesetz angesprochen. Vor einem halben Jahr war es ein großer Schlag, gerade für unsere Küstenfischerei, dass die dortigen Erlöse aus der Vergabe der Offshore-Anlagen im Ansatz erheblich gekürzt worden sind. Dort ist fast eine halbe Milliarde Euro weggefallen. Welche Auswirkungen hat das auf solche Projekte wie den „Fischkutter der Zukunft“?

Ein neues Gutachten vom Thünen-Institut hat gezeigt, wo große Probleme hinsichtlich des Nachwuchses der Krabben bestehen. Demzufolge ist natürlich die Verklappung des Elbschlicks ein großes Problem. Sie gehen auch davon aus, dass in Zukunft die chemische Behandlung im Rahmen des LNG-Terminals zu einem Problem werden wird. Ein ganz großes Thema sind auch die

natürlichen Fressfeinde, deren Bestände in erheblicher Weise wieder gestiegen sind. Das ist natürlich sehr gut für die Biodiversität, aber es macht unseren Küstenfischern das Leben sehr schwer. Gibt es von Ihrer Seite her eine Einschätzung, wie man mit den Ergebnissen der Forschung des Thünen-Instituts umgehen kann?

**Dr. Kullmann (ML):** Zunächst zu den Mitteln aus dem Windenergie-auf-See-Gesetz. Das war auch für die Niedersächsische Landesregierung eine Überraschung. Die Änderung des Gesetzes lag uns zur Kommentierung vor. Wir haben darauf hingewiesen, dass das möglicherweise mit erheblichen Auswirkungen auf die Fischwirtschaft einhergehen könnte. Bis heute liegt uns noch kein Konzept der Bundesregierung vor, wie diese Mittel bewirtschaftet werden sollen. Hier haben also auch wir noch keinen Einblick. Das Thema soll wohl im Rahmen der Zukunftskommission Fischerei behandelt werden. Allerdings sind die Kommissionsmitglieder gemäß der Geschäftsordnung zur Verschwiegenheit verpflichtet, sodass ich noch keine Stellung dazu nehmen kann, was dort diskutiert wird.

**Abg. Ulf Thiele (CDU):** Frau Logemann hat gerade schon den Entwurf eines zukunftssträchtigen neuen Fischkutters durch die Hochschule Emden/Leer angesprochen. Hierzu möchte ich etwas nachfragen. Der Entwurf ist faktisch fertig, und es geht jetzt um die Frage, ob und wo der Prototyp gebaut und wie er finanziert werden kann. Insofern habe ich drei Fragen.

Die erste Frage lautet: Denkt die Landesregierung über eine Unterstützung für den Bau des Prototyps nach und, wenn ja, aus welcher Quelle soll diese Unterstützung stammen?

Zweitens - da dieser Prototyp aus Kosten- und Kapazitätsgründen mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht in Niedersachsen und wohl auch nicht in Deutschland gebaut werden kann -: Sieht die Landesregierung Möglichkeiten einer Unterstützung des Baus eines solchen Prototyps? Sinnvollerweise wird er in derselben Werft gebaut, in der hinterher auch die Kleinserie gefertigt werden wird. Schließlich ergibt es keinen Sinn, einen Prototypen in der einen und die Kleinserie in einer anderen Werft zu bauen.

Drittens: Ist die Landesregierung in konkreten Gesprächen mit der Bundesregierung über die Frage der Finanzierung dieses Prototyps und möglicherweise auch einer Aufteilung der anfallenden Kosten? Denn privatwirtschaftlich wird das mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht zu stemmen sein.

**Dr. Kullmann (ML):** Ich hatte schon erwähnt, dass der Bau und die Finanzierung eines solchen Prototyps Gegenstand der Diskussionen ist, die in der Zukunftskommission Fischerei geführt werden. Hierzu kann ich, wie gesagt, keine weitere Stellungnahme abgeben. Die Landesregierung wartet die Diskussion darüber, ob dieser Bau zustande kommt und wie er möglicherweise finanziert werden soll, selbst ab. Darüber, wo dieser Prototyp dann gebaut wird, kann man nur spekulieren. Ich würde an der Stelle darauf verweisen, dass wir diese Ergebnisse der Diskussion in der Zukunftskommission Fischerei erst abwarten wollen.

**Abg. Ulf Thiele (CDU):** Können denn niedersächsische Landesmittel auch dann eingesetzt werden - in welchem Umfang auch immer und in welcher Konstellation auch immer -, wenn ein solches Fischereifahrzeug außerhalb Niedersachsens gebaut werden müsste, möglicherweise sogar im europäischen Ausland?

**Dr. Kullmann (ML):** Darüber kann ich jetzt nur spekulieren. Ich würde wieder darauf verweisen, dass wir eben erst die Ergebnisse der Zukunftskommission Fischerei abwarten wollen, und dann werden wir uns mit dieser Frage beschäftigen.

**Abg. Karin Logemann (SPD):** Abgesehen davon, dass es sich hierbei um ein sehr interessantes und mit Sicherheit begrüßenswertes Vorhaben handelt, gibt es bekanntlich Hinweise seitens des Bundes, dass die Konstruktion theoretisch fertig ist. Jetzt soll also ein Schiff gebaut werden, und dafür gibt es Gelder vom Bund. An anderen Stellen fragen wir auch nach Bundesgeldern und sagen gern, dass der Bund die Gelder für etwas geben müsse. Hier ist genau das der Fall. Deswegen überrascht mich Ihre Frage, Herr Thiele, mit der Sie suggerieren, das Land müsse Geld dazuzahlen. Meines Wissens gibt es die Idee, Bundesgelder zu verwenden. Diese Bundesgelder sind momentan auch ausreichend.

Ich bin dankbar, dass die Zukunftskommission Fischerei jetzt endlich tagt. Es hat sehr lange gedauert, bis sie damit begonnen hat. Hier sind wir beide uns sicherlich einig, dass das auch zu lange gedauert hat. Es hätte gern schneller gehen können. Aber das ist ein unglaublich wichtiges Gremium, in dem auch wir als Land vertreten sind. Insofern sollten wir die Kommission jetzt erst einmal arbeiten lassen. Schließlich haben wir gelernt, dass es immer von großem Vorteil und ganz wichtig ist, wenn man Menschen aus der Praxis mit an den Tisch holt und sie darüber berichten lässt, wie man gemeinsam weiterkommen kann. Ich habe daher ein großes Vertrauen in die Arbeit der Zukunftskommission Fischerei.

**Abg. Ulf Thiele (CDU):** Ich habe gerade die Antwort der Landesregierung so verstanden, dass es bisher kein Geld vom Bund gibt, sondern dass es Gespräche dazu gibt. Das ist auch exakt der Stand, der mir bekannt ist, auch vonseiten der Hochschule, nämlich, dass es keine Finanzierungszusagen gibt, sondern dass versucht wird, Gespräche zu führen, wobei sich momentan auf allen Ebenen ein relativ verhaltenes Antwortmuster bezüglich der Finanzierung des Prototyps dieses Fischereifahrzeuges zeigt. Die Zukunftskommission Fischerei hat, glaube ich, eine andere Aufgabe. Sie hat nicht die Aufgabe, die konkrete Finanzierung für ein solches Projekt zu diskutieren, sondern ihre Aufgabenstellung ist a) deutlich ausgeweitet, b) abstrakter und c) vielfältiger. Ich sehe momentan nicht, dass diese Kommission irgendein Ergebnis für dieses konkrete Projekt zeitigen könnte.

Ich habe jetzt verstanden, die Landesregierung mag sich momentan zu diesem Thema nicht einlassen. Das bedauere ich ein wenig, weil ich die Hoffnung hatte, dass wir zumindest eine konkrete Aussage darüber, wie die Gespräche in dieser Fragestellung bisher geführt wurden, und auch eine Positionierung der Landesregierung zu diesem Projekt erhalten.

Können Sie denn vielleicht ein bisschen allgemeiner ausführen, wie Sie - nicht nur im europäischen Kontext - den Zustand der niedersächsischen Fischereiflotte bewerten, insbesondere hinsichtlich der Altersstruktur, der Investitionsbedarfe und der Zukunftsfähigkeit der Schiffe in der Struktur? Können Sie noch detaillierter dazu ausführen, was Sie glauben, wie hoch der Investitionsbedarf sein wird, wie viele Schiffe möglicherweise auch abgewrackt werden müssen, weil kein Betriebsnachfolger vorhanden ist und ähnliche Dinge, und welchen Erneuerungsbedarf es mit Blick auf das Gesamtvolumen gibt?

**Dr. Kullmann (ML):** Ich kann sagen, dass die Flotte in Niedersachsen insgesamt überaltert ist. Das durchschnittliche Alter beträgt 44 Jahre. Bei der Modernisierung gibt es zwei Möglichkeiten.

Das eine ist die sogenannte Retrofit-Option. Dabei werden die Fahrzeuge, die bestehen bleiben können, zum Beispiel durch den Austausch der Antriebsmaschine oder die Nutzung von Biodiesel modernisiert. Die zweite Möglichkeit ist, die Fahrzeuge zu ersetzen. Das würde nach derzeitigem Beihilferecht erfordern, dass die Investitionen aus privaten Mitteln getätigt werden, weil das EU-Beihilferecht eine Neubauförderung noch nicht vorsieht. Niedersachsen hat darauf hingewiesen, dass langfristig an einer Indienststellung von Neufahrzeugen kein Weg vorbeigehen wird, weil diese Retrofit-Option - das hat auch die Studie der Hochschule Emden/Leer gezeigt - nur in einem begrenzten Umfang zu einer richtigen Modernisierung der Flotte mit einer Zukunftsrichtung beitragen können wird. Genau deswegen weisen wir darauf hin, dass diese Förderung von Neubauten wichtig ist, um ein auskömmliches Wirtschaften zu ermöglichen und die Flotte eben auch zukunftsfest aufzustellen.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Ich habe in dem Zusammenhang eine Nachfrage. Habe ich es vorhin richtig gesehen, dass der komplette Ausstieg der Betriebe über ein Förderprogramm gefördert wird?

Daraus resultiert die Frage, wenn ich das richtig vernommen habe: Mit welchen Summen oder mit welcher Förderquote wird so ein Ausstieg gefördert?

**Dr. Kullmann** (ML): Ich habe berichtet, es gab im Rahmen der Brexit-Anpassungsreserve die Möglichkeit, die Abwrackung zu fördern. Hier wurde der Zeitwert der Fischereifahrzeuge angewendet. Der Beihilfesatz lag hier bei 100 %. Inwiefern eine Abwrackung im Rahmen des Windenergie-auf-See-Gesetzes gefördert wird, ist wieder Teil der Diskussionen in der Zukunftskommission Fischerei, zu denen ich nichts sagen kann.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 6:

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

#### **Unterrichtung**

MR **Jacob** (MW): Sie kennen diese regelmäßige Unterrichtung bereits aus der Vergangenheit. Die Landesregierung hat am 22. September 2022 beschlossen, dass der Unterausschuss Häfen und Schifffahrt und der Ausschuss für Haushalt und Finanzen zweimal jährlich über größere Investitionsmaßnahmen bei NPorts unterrichtet wird.

*Haushaltsmittel - Kapitel 08 30 TGr. 62*

#### **Kapitel 08 30: Häfen und Schifffahrtsverwaltung**

<b>Ansatz</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025 (MiPla)</b>	<b>2026 (MiPla)</b>
Betriebskostenzuschuss NPorts Kapitel: 0830 Titel 682 62	6.300	6.300	6.300	6.300
Investitionszuschuss NPorts Kapitel: 0830 Titel 891 62	33.700	33.700	23.700	23.700

Angaben in TEUR

Auf dieser Folie sehen Sie den Haushaltsmittelansatz aus unserem Hause. Das sind die Zahlen, wie sie zurzeit im Haushalt und in der mittelfristigen Finanzplanung abgebildet sind.

## Landesmittel - außerhalb Kapitel 08 30

**Zuführung übriger Finanzmittel (außerhalb Kapitel 0830):**

Projekt	Mittelherkunft	2022 IST	2023 IST	2024 PLAN	2025 PLAN	2026 PLAN	2027 PLAN	Summe
AVG Stade	MU (WFF)	-	-	70.000	30.000	-	-	100.000
AVG Stade	Bund	50.500	49.500					100.000
GSLP Emden	MU (MPE 2050)	-	-	1.000	10.000	30.000	29.000	70.000
LP 5-7 Cux	MW/ Bund (GRW)	-	-	20.000	110.000	70.000	-	200.000
AVG WHV Planung	MW	-	-	10.000	17.000	-	-	27.000
LNG Terminal WHV I	ArL Weser-Ems (Strukturhilfe) / MB	36.400	-	-	-	-	-	36.400
<b>Summe</b>		<b>86.900</b>	<b>49.500</b>	<b>101.000</b>	<b>167.000</b>	<b>100.000</b>	<b>29.000</b>	<b>533.400</b>

Angaben in TEUR

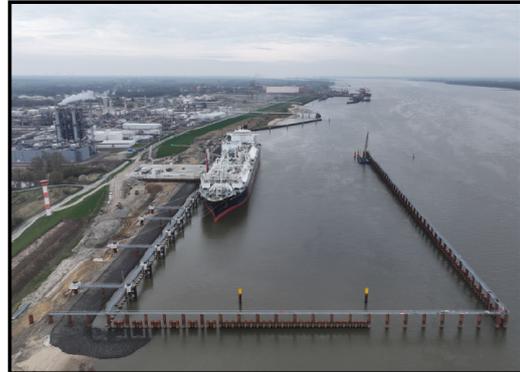
Daneben haben wir vor allem aufgrund der aktuellen Gegebenheiten hinsichtlich der Energiekrise in den zurückliegenden Jahren und der Energieterminals sowie perspektivisch auch in den kommenden Jahren andere Finanzierungsquellen, die nicht aus dem Kapitel 08 30 finanziert werden. Das sind Mittel aus anderen Ressorts. Der Anleger für verflüssigte Gase (AVG) in Stade wird zum Beispiel aus dem Umweltressort und über einen Beitrag vom Bund finanziert. Des Weiteren sind hierin Mittel für den Großschiffsliegeplatz (GSLP) Emden enthalten, die aus dem Ressort des MU zum Masterplan Ems (MPE) 2050 finanziert werden. Der Liegeplatz (LP) 5 bis 7 in Cuxhaven wird durch GRW-Mittel hälftig vom Bund und vom Land finanziert. Der AVG in Wilhelmshaven ist momentan mit Planungsmitteln aus dem Wirtschaftsförderfonds hinterlegt. Abschließend ist das erste LNG-Terminal in Wilhelmshaven zum Teil über Mittel finanziert worden, die über das MB und das Amt für regionale Landesentwicklung (ArL) Weser-Ems als Strukturhilfemittel „Kohle“ zur Verfügung gestellt worden sind.

In der Folge werde ich herausgehobene Maßnahmen vorstellen, die sich aktuell im Bau befinden. Im Nachgang - hierzu gab es bei der vorherigen Unterrichtung zu diesem Thema den Wunsch - werde ich auf perspektivische Maßnahmen eingehen.

## Niederlassung Cuxhaven

### Anleger für verflüssigte Gase in Stade

- Errichtung eines Importanlegers für verflüssigte Gase südlich des bestehenden Nordhafens in Stade
- Investitionssumme ca. 266 Mio. EUR:  
Finanzierung durch Land, Bund und NPorts-Kredit über die NORD-LB
- Zeitplan:
  - Anfang 2023: Baubeginn
  - 16.12.2023: Übergabe an DET
  - 2025: Abschluss mit Restarbeiten am AVG, Schlepperhafen und Kompensationsmaßnahmen
- Umschlag von rd. 5 Mrd qbm LNG über FSRU geplant
- Perspektivisch Umschlag von Wasserstoff und Derivaten (landseitiges Terminal)



In Stade wurde die Hafeninfrastruktur für den AVG am 16. Dezember 2023 fertiggestellt und an den Nutzer - das ist die DET - übergeben. Für dieses und für nächstes Jahr stehen noch Restarbeiten an, hierbei insbesondere im nächsten Jahr noch am Schlepperhafen und an den zugehörigen Kompensationsmaßnahmen. In Stade ist zurzeit ein Umsatz von 5 Milliarden m<sup>3</sup> Flüssigerdgas über die dort liegende FSRU - sie ist auf dem Bild auf dieser Folie zu sehen - vorgesehen. Das Terminal selbst ist momentan noch nicht in Betrieb. Das hängt mit dem Nutzer zusammen. Die DET ist eine 100-prozentige Bundesgesellschaft, die das Terminal aus innerbetrieblichen Gründen noch nicht in Betrieb genommen hat. Perspektivisch ist mit dem landseitigen Terminal dann ein Ausbau bis zu 13 Milliarden m<sup>3</sup> Flüssigerdgas, aber auch mit Wasserstoff und Derivaten denkbar.

Die Investitionssumme von 266 Millionen Euro, die Sie hier sehen, ist der aktuelle Stand. Auf der vorangegangenen Folie waren aus dem Wirtschaftsförderfonds aus dem MU 100 Millionen Euro angegeben. Hierbei handelt es sich um einen Maximalbetrag. Momentan scheint es so, dass es abschließend sogar günstiger sein wird.

### Neubau Werkstattgebäude in Cuxhaven



- Alte Gebäude aus den 1930 bis 1960 Jahren entsprachen nicht mehr den gültigen Arbeitsschutzrichtlinien
- Optimierung der Arbeitsabläufe: Magazin, Elektrowerkstatt, Schlosserei und Bauhof vereint in einem Gebäude
- Nachhaltigkeit: Photovoltaikanlage (Eigenversorgung)
- Werkstattgebäude am 30.08.2023 offiziell von StS Doods eingeweiht
- Kosten 4,7 Mio. €

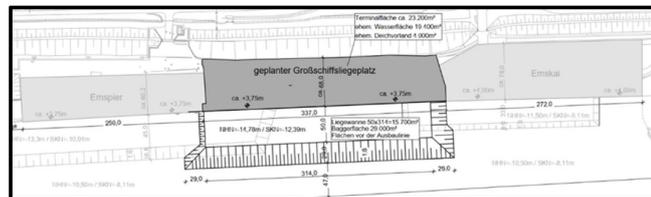
Die Niederlassung Cuxhaven hat des Weiteren ein neues Werkstattgebäude fertiggestellt. In diesem ist ein relativ großer Ausbildungsbereich untergebracht. Die gesamten Lager, Werkstätten, die Schlosserei und der Bauhof sind ebenfalls dort zu finden. Zukünftig wird dort auch eine PV-Anlage für die Stromeigenversorgung des Gebäudes und der Niederlassung installiert. Das Gebäude wurde im August vergangenen Jahres eingeweiht. Zwar befinden sich zurzeit noch einige Restarbeiten in Abwicklung, aber das Gebäude ist in der Nutzung. Die Baumaßnahme wurde mit Kosten in Höhe von 4,7 Millionen Euro abgeschlossen.

Wir hatten an dieser Stelle bereits vorgetragen, dass sich die Baumaßnahme verzögert hatte, weil die Marktpreise erheblich anzogen. Dem konnte durch eine losweise Vergabe von Einzellosen anstatt eines Generalunternehmervertrages entgegengewirkt werden.

### Niederlassung Emden

## Neubau Großschiffsliegeplatz im Außenhafen

- Errichtung eines Liegeplatzes mit 337 m Kailänge und ca. 2,3 ha Umschlags- und Lagerfläche
- Nutzung für Kfz-Umschlag
- Investitionssumme: ca. 70 Mio. EUR: Finanzierung durch MU (im Kontext Tidesteuerung aus MPE 2050)
- Zeitplan:
  - III/2018: Planfeststellungsbeschluss: Planänderungsgenehmigung erforderlich, da aufgrund der geplanten Tidesteuerung konstruktive Maßnahmen erforderlich sind
  - II/2024: Einreichung der Antragsunterlagen zur Planänderung beim NLWKN
  - I/II/2025: Durchführung Vergabeverfahren
  - III/2025: Baubeginn
  - IV/2027: Fertigstellung



In der Niederlassung Emden befindet sich der Neubau eines Großschiffsliegeplatzes am Fahrwasser der Ems momentan in der Vorbereitung. Es bedarf vor Beginn der Tideniedrigwassersteuerung der Errichtung eines Liegeplatzes mit einer höheren Wassertiefe, um den entstehenden Absink aufzufangen und die damit verbundenen Betriebseinschränkungen zu kompensieren und die laufenden Geschäftsaktivitäten weiter durchführen zu können. Dies kann aus gemeinsamer Sicht aller Beteiligten nur durch die Errichtung eines Großschiffsliegeplatzes gewährleistet werden. Für diesen Großschiffsliegeplatz gab es im dritten Quartal 2018 bereits einen Planfeststellungsbeschluss. Zwischenzeitlich haben sich die Rahmenbedingungen dahingehend geändert, dass man die Tideniedrigwasseranhebung durchführen muss. Dadurch wird die bestehende Planfeststellungsgenehmigung geringfügig durch ein Planänderungsverfahren angepasst. Es ist also kein vollständiges neues Genehmigungsverfahren notwendig. Nach Planänderung soll Anfang 2025 mit dem Vergabeverfahren begonnen werden; die Maßnahme soll Ende 2027 fertiggestellt werden. Das ist rechtzeitig genug, um die Niedrigwasseranhebung durchführen zu können.

Das Gesamtprojekt ist mit 70 Millionen Euro veranschlagt. Die Maßnahme wird - so hat es die Landesregierung für den laufenden Haushalt beschlossen - aus Mitteln des Masterplans Ems 2050 finanziert.

## Modernisierung Große Seeschleuse

- Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten sowie Anpassung an den Hochwasserschutz
- Kosten ca. 100 Mio. EUR
- Aufteilung der Maßnahme in 18 Teillöse
- Deich- und denkmalrechtliche Genehmigungen liegen vor
- Zeitplan:
  - 31.05. bzw. 01.07.2024: Vergabe erster Lose
  - 01.06.2024: Projektstart
- Vergabe der Folgelose erfolgt sukzessive und nach Sicherstellung der Finanzierung
- Modernisierung im laufenden Betrieb
- Dauer ca. 10 Jahre



Darüber hinaus wird es eine Modernisierung der Großen Seeschleuse in Emden, dem zweiten Zugang zum Binnenhafen, geben; es sind umfangreiche Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten erforderlich. Wir rechnen mit einer Dauer von zehn Jahren und Kosten in Höhe von rund 100 Millionen Euro. Nachdem auch hier eine Generalunternehmerausschreibung mit erheblichen Mehrkosten vorausgegangen war, wurde die Ausschreibung aufgehoben und es findet jetzt eine Vergabe in Teillosen statt. Dadurch wurden die Preise auch wieder marktnah. Die zugehörigen deich- und denkmalrechtlichen Genehmigungen liegen vor. Die ersten Vergaben sind bereits durchgeführt worden; auch die ersten Aufträge wurden erteilt.

Eines der ersten Lose war die Beauftragung eines zusätzlichen Tores als Reserve. Dieses dient dann auch als Arbeitsraum. Der Wasserspiegel wird dort abgesenkt und der entstehende Raum trockengelegt, um dann auch die dortige Schienenanlage zu modernisieren.

### Niederlassung Norden

## Erneuerung Fähranleger Norderney

- Erneuerung des Schutzbauwerkes für den Fähranleger 1
- Verbreiterung des Fährbretts auf 18 m, um aktuellen und zukünftigen Anforderungen des Fährverkehrs gerecht zu werden
- Investitionssumme ca. 8 Mio. EUR
- Zeitplan:
  - Frühjahr 2022: Beginn Rückbau alter Fangedamm
  - Mai 2022: Pausieren der Arbeiten, da Personal und Gerätschaften für Errichtung von LNG WHV benötigt wurden
  - Frühjahr 2023: Wiederaufnahme der Bauarbeiten
  - Juni 2024: Fertigstellung



In der Niederlassung Norden wird aktuell der dortige Fähranleger modernisiert und im Zuge dessen auch verbreitert, um die Schiffe zukunftsfähig abwickeln zu können. Die Maßnahme befindet sich seit Frühjahr 2022 im Bau. Sie wurde allerdings bereits im Mai 2022 für fast ein Jahr unterbrochen, da das Gerät zum LNG-Terminal in Wilhelmshaven abgezogen wurde. Die Maßnahme

soll jetzt zum Sommer dieses Jahres fertiggestellt werden. Allerdings konnte die Anlage bereits über Pfingsten genutzt werden, um den zu der Zeit erhöhten Fährverkehr abzuwickeln.

### *Niederlassung Wilhelmshaven*

## **Schleuse Hooksiel**

- Sanierung der elektrotechnischen und hydraulischen Anlagen und Stahlwasserbau
- Kosten ca. 9 Mio. EUR
- Beginn der Sanierungsarbeiten: Mitte 2024
- Sanierung im laufenden Betrieb aufgrund knapper Haushaltsmittel
- Dauer ca. 4 Jahre



In Wilhelmshaven befindet sich die auf mehrere Jahre angelegte Sanierung der Schleuse Hooksiel in Umsetzung. Dabei geht es im Wesentlichen um die Sanierung der elektrotechnischen und hydraulischen Anlagen, nicht die der Tore selber. In den nächsten vier Jahren sind hierfür rund 9 Millionen Euro veranschlagt. Parallel dazu muss der Sportbootverkehr durch die Schleuse aufrechterhalten werden, weil das Hooksmeer darüber erschlossen wird.

### *Standortübergreifend*

## **Hafenbahnprojekte: Erneuerung und Instandsetzung diverser Gleise und Weichen**



- **Brake:**
  - In Umsetzung: 2,3 Mio. EUR
  - In Planung: 2,1 Mio. EUR
- **Cuxhaven:** 1,1 Mio. EUR
- **Emden:** 2,8 Mio. EUR
- **Wilhelmshaven:** ca. 1,6 Mio. EUR

Standortübergreifend wird an vielen NPorts-Standorten die Hafenbahn saniert. In der Vergangenheit konnten wir diesbezüglich auch von Mitteln des Bundes - aus dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz; kurz SGFFG - profitieren. Diese SGFFG-Mittel konnten hierbei mit einer Förderrate von 50 % eingesetzt werden. In diesem Jahr sind wir hier leider nicht zum Zuge gekommen, weil die Anzahl der Maßnahmen erheblich angezogen hat; wir haben für dieses

Jahr keine Bundesmittel erhalten. Nichtsdestotrotz werden die Maßnahmen, die auf dieser Folie aufgelistet sind, umgesetzt werden. Dabei geht es im Wesentlichen um Gleise und Weichenanlagen, die modernisiert werden müssen. Künftig ist auch vorgesehen, wieder Anträge zu stellen, um in den nächsten Jahren sukzessive diese Gleisinfrastruktur instand zu halten.

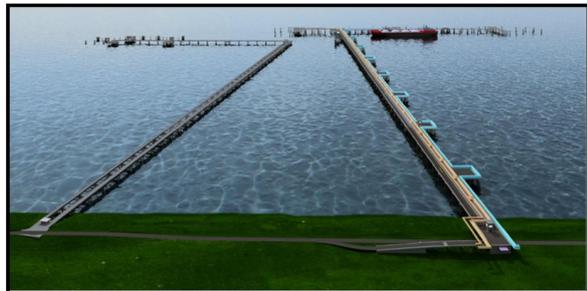
### *Perspektivische Maßnahmen*

Die perspektivischen Maßnahmen, die ich im Folgenden vorstellen werde, sind noch nicht durchfinanziert. Sie befinden sich aber in der Planung.

### *Niederlassung Wilhelmshaven (perspektivisch)*

## **Anleger für verflüssigte Gase**

- Seeseitige Anbindung der landseitigen Projekte von TES (4 Anleger) und Uniper (2 Anleger):
  - TES plant Umschlag von LNG über ein FSRU; später Wasserstoff und Derivate sowie CO<sub>2</sub>
  - Uniper plant Umschlag von Ammoniak
- Norderweiterung (2 Anleger) für Vynova technisch umsetzbar
- Süderweiterung (2 Anleger) für HES wird geprüft
- Finanzierung:
  - Gesamtkosten: 600 Mio. EUR (inkl. 27 Mio. Planungskosten, die bereits durch das Land freigegeben worden sind)
  - Finanzierung nicht gesichert
- Projektstand:
  - Durchführung Planungsarbeiten
  - Baubeginn: 2026



Bei diesem AVG in Wilhelmshaven handelt es sich um das dritte dort vorgesehene Terminal. Momentan haben TES und Uniper Interesse für insgesamt sechs Liegeplätze angemeldet. Zum einen soll hierüber Flüssigerdgas importiert werden, später auch Wasserstoff und Derivate, sowie gegebenenfalls auch CO<sub>2</sub> exportiert werden. Denkbar ist auch, dass der rechte Anleger, den Sie auf diesem Bild hier sehen, zusätzlich erweitert wird für Liegeplätze der Vynova. Die Vynova nutzt zurzeit den auf dem Bild linken Anleger. An diesem Anleger liegt gleichzeitig die FSRU. Allerdings endet da die technische Lebensdauer in den nächsten knapp 20 Jahren, sodass man dann darüber nachdenken muss, diese Anlegemöglichkeiten an anderer Stelle zur Verfügung zu stellen.

Die Kosten werden momentan mit 600 Millionen Euro veranschlagt. Das Land hat hier bereits 27 Millionen Euro bereitgestellt, um die Planung und das Genehmigungsverfahren voranzutreiben. Dieses wird momentan durchgeführt. Wenn alles planmäßig läuft, wäre der Baubeginn 2026 möglich. Allerdings muss die Gesamtfinanzierung in Höhe der restlichen 573 Millionen Euro noch geklärt werden.

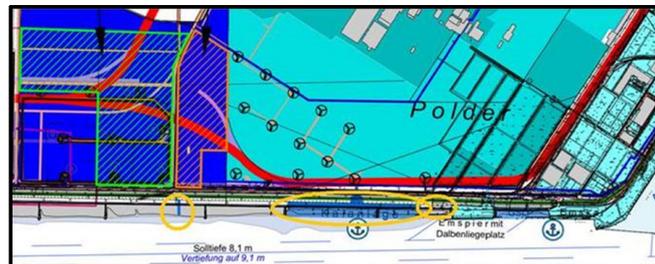
*Niederlassung Brake (perspektivisch)***Liegeplatz 3 am Niedersachsenkai in Brake**

- Gegenwärtig hohe/ teilweise volle Auslastung der bestehenden Liegeplätze + prognostiziertes Wachstum der Umschlagsmenge
- Nutzung für Stückgutumschlag, insbesondere Onshore-WKA
- Investitionssumme ca. 150 Mio. EUR, noch nicht finanziert
- 300 m Kailänge, 16,5 ha zugehörige Umschlag- und Lagerfläche, Gleis- und Straßenanbindung
- Zeitplan:
  - 2024-2027: Planungs- und Genehmigungsverfahren
  - 2028-2031: Baudurchführung

Perspektivisch ist auch der Liegeplatz 3 in Brake geplant. Dieser wird momentan mit rund 150 Millionen Euro veranschlagt. Zurzeit wird ein Planungs- und Genehmigungsverfahren durchgeführt, sodass eine genehmigungsfähige Unterlage vorliegt. Nach der Fertigstellung dieser ganzen Unterlagen wäre ab 2028 ein Bau denkbar.

*Niederlassung Emden (perspektivisch)***Anleger Wybelsumer Polder****Ausgangslage:**

- Erbbaurechtsvertrag mit Livista (10/2023)
- Gesamtfläche von 30 ha
- Zunächst: Batterieproduktion
- Perspektivisch: Batterierecycling
- Für den Import Lithiumserz über den Seeweg bedarf es Jetty oder Kaianlage

**Mögliche Varianten:**

- **Variante 1: eigener Jetty für Livista vor Wypelsumer Polder**
- **Variante 2: Nutzung des bestehenden Dalbenplatzes an Emispier (noch zu prüfen!)**
- **Variante 3: Mitnutzung der geplanten Kaianlage zur seeseitigen Anbindung der Hafentwicklungsflächen**

In Emden ist ein Anleger am Wybelsumer Polder denkbar. Dort gibt es mit Livista einen großen Ansiedler, der auch Nutzungsverträge für Flächen geschlossen hat, um Lithium für die Batterie-industrie zu importieren und zu verarbeiten. Darin ist auch vorgesehen, dass Livista diesen notwendigen Anleger für den Import des Materials selbst als unternehmenseigenen Anleger baut. Hierfür sind verschiedene Varianten vorstellbar; Kostenschätzungen liegen noch nicht vor. Möglicherweise ist dafür auch die Nutzung anderer Liegeplätze denkbar. Aber grundsätzlich ist vor Ort auch in Rede, am Wybelsumer Polder eine zusätzliche Anlegemöglichkeit zu schaffen.

*Niederlassung Cuxhaven (perspektivisch)***Lückenschluss zwischen Europakai und Offshore-Basishafen  
(Liegeplätze 5-7) in Cuxhaven**

- Errichtung 3 Liegeplätzen: mit einer Länge von 1.250 m, Aufspülung von rd. 28 ha Fläche, Herstellung von 37 ha Umschlag, Lager- und Logistikfläche, LP 7 mit RoRo-Rampe
- Nutzung für Umschlag On- und Offshore Windkraftkomponenten
- Investitionssumme ca. 300 Mio. EUR:
  - 100 Mio. EUR Upfront Payment durch Hafenwirtschaft
  - 200 Mio. EUR GRW-Mittel durch Bund/Land,
- Planfeststellungsbeschluss wirksam bis 20.02.2025
- Zeitplan:
  - Vorbereitung für Konzessionsvergabe
  - Beihilfeantrag liegt der EU-Kommission vor
  - Baubeginn spätestens im Januar 2025



→ Voraussetzung: Genehmigung durch EU-Kom. + Finanzierung

Abschließend komme ich zum Lückenschluss zwischen Europakai und dem Offshore-Basishafen - die Liegeplätze 5 bis 7 - in Cuxhaven. Hierüber ist auch schon mehrfach gesprochen worden. Es geht um die Errichtung von drei Liegeplätzen mit 1 250 m Kailänge. Nach aktuellem Sachstand hat sich der Bund bereiterklärt, GRW-Mittel zur Verfügung zu stellen. Das Land hat bereits im vorherigen Haushalt einen Finanzierungsbeitrag eingestellt, sodass wir zusammen mit den GRW-Mitteln auf einen Betrag von 200 Millionen Euro kommen. Seit vergangener Woche ist die Konzessionsvergabe an einen oder mehrere Betreiber ausgeschrieben, in welcher zwingend vorgesehen ist, dass sich der zukünftige Nutzer mit einem Drittel - also mit 100 Millionen Euro - als sogenanntes Upfront-Payment auch an den Investitionen beteiligt. Die Folie ist insofern nicht ganz aktuell, weil wir diese Präsentation bereits vor vergangener Woche fertiggestellt hatten.

Der Planfeststellungsbeschluss ist noch bis Februar nächsten Jahres gültig. Alle übrigen Unterlagen sind soweit fertiggestellt. Auch die Notifizierung bei der EU-Kommission für die öffentlichen Mittel ist beantragt.

*Niederlassung Norden (perspektivisch)***Erneuerung Hafen Wangerooge**

- NPorts und die DB planen eine Modernisierung des Hafens Wangerooge
  - Neubau Hafenbetriebsgebäude
  - Vergrößerung und Erneuerung der südlichen Kaianlage
  - Erhöhung der gesamten Kaifläche
  - Neue Gleisanlage mit barrierefreien Bahnsteigen (Planung und Bau durch DB)
- Baubeginn 2025, Fertigstellung 2028
- Investitionssumme ca. 21 Mio. EUR

Perspektivisch ist auch die Modernisierung des Hafens Wangerooge geplant. Die Investitionssumme liegt bei rund 21 Millionen Euro. Die Maßnahme musste über viele Jahre verschoben werden, weil der Bund auf der Insel umfangreiche Küstenschutzmaßnahmen vorgenommen hat und somit der Hafen und der Anleger nicht modernisiert werden konnten. Ab 2025 ist die Maßnahme jetzt vorgesehen. Momentan rechnen wir damit, dass wir sie mit zusätzlichen Mitteln umsetzen können. Erforderlich wird das Ganze, weil auch die DB die komplette Gleisanlage auf der Insel umgestaltet. Die dortigen drei Bahnhöfe sollen barrierefrei gestaltet werden. Dementsprechend muss die Kaianlage angepasst werden.

### Aussprache

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Vielen Dank für die Ausführungen. Ich habe drei Nachfragen. Zum einen haben Sie die Seeschleuse Emden angesprochen. Diese wird jetzt in 18 Losen ausgeschrieben. Die ersten liegen vor. Habe ich das zutreffend als positive Entwicklung wahrgenommen? Gehen Sie davon aus, dass die Kosten in Höhe von 100 Millionen Euro mit dieser Einzelausschreibung gehalten werden können?

MR **Jacob** (MW): Das ist korrekt, Herr Moorkamp.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Wie viele Lose sind schon ausgeschrieben?

MR **Jacob** (MW): Meines Wissens nach sechs, also ein Drittel. Dabei handelt sich aber um die Hauptlose - Reservetor, Elektrotechnik, Steuerungstechnik usw.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Meine zweite Frage bezieht sich auch auf Emden. Sie haben Investitionen in die Hafengleise angesprochen. In Emden wurden, glaube ich, 2,8 Millionen Euro investiert. Umfasst das nur die Gleise oder auch die besagte Eisenbahnbrücke, die zurzeit bekanntlich ein Nadelöhr und auch durchaus reparaturanfällig ist?

MR **Jacob** (MW): Nein, hiervon ist ausschließlich die sogenannte Hafenbahn betroffen. Hierbei handelt es sich um Gleisanlagen, die sich im Betrieb der NPorts befinden. Die Eisenbahnbrücke ist bekanntlich Eigentum der DB. Es gibt hierzu aber wohl Planungen seitens der DB.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Ich frage vor allen Dingen nach, weil vor Kurzem in Cuxhaven erfahrbar war, wie kritisch es ist, wenn eine Brücke ausfällt und einen Hafen lahmlegt.

Meine dritte und letzte Frage betrifft den Wybelsumer Polder. Dort ist perspektivisch ein Anleger geplant. Dies scheint zwar noch in weiter Ferne zu liegen, aber gibt es schon Schätzungen darüber, wie hoch eine mögliche Investitionssumme sein könnte?

MR **Jacob** (MW): Nein, das gibt es nicht. Das hängt auch davon ab, was dann für Güter umgeschlagen werden sollen und welchen Belastungen dieser Anleger ausgesetzt sein wird. Momentan ist der denkbare Nutzer die Livista, die aber auch noch prüft, ob es in Emden eventuell auch andere Nutzungsmöglichkeiten für sie gibt.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): In der 11. Sitzung am 13. Februar 2024 haben wir eine Unterrichtung über die notwendigen Kapazitäten für den Umschlag von Windenergiekomponenten entgegengenommen. Uns ist durch den Wirtschaftsminister zwischenzeitlich eine Absprache zwischen Bund

und Land bezüglich des Standorts Cuxhaven erläutert worden. Dazu konkret: Ist das inzwischen in irgendeiner Form verschriftlicht und verifiziert?

Gibt es an den weiteren Hafenstandorten, an denen es entsprechende Initiativen gab - also insbesondere Brake, Wilhelmshaven und Emden -, in irgendeiner Form weitere Planungen, um Umschlagskapazitäten zu generieren, mithilfe derer man dem Bedarf gerecht werden kann, der in dem Gutachten, das uns hier erläutert wurde, aufgezeigt worden ist?

**MR Jacob (MW):** Zu den Liegeplätzen 5 bis 7 gibt es eine Zusage des Bundes, entsprechend GRW-Mittel bereitzustellen. Wir haben vergangene Woche auch schon die erste konkrete Zusage in Höhe von 7,5 Millionen Euro des Bundes erhalten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Restmittel. So hat es der Minister meines Wissens auch erläutert. Aber der Bund geht davon aus, dass wir in diesem Jahr noch mit einem mittleren zweistelligen Millionenbetrag zu rechnen haben.

Beim AVG in Wilhelmshaven gibt es intensive Gespräche mit Nutzern und mit dem Bund über Finanzierungsmöglichkeiten. Dabei werden, wie der Kollege Hertrampf auch sagte, ganz dicke Bretter gebohrt. Es gibt diesbezüglich noch keinerlei Vereinbarungen oder Ähnliches. Das ist bei den Maßnahmen in Brake und in Emden ähnlich. Eingangs hatte ich die Planungen zum Großschiffsliegeplatz und zur Seeschleuse vorgestellt; das ist beides durchfinanziert. Aber neue Kapazitäten darüber hinaus gibt es nicht. Es gibt die Bestrebungen, das Ganze über Genehmigungsverfahren so weit voranzutreiben, dass man kurzfristig, ähnlich wie das bei den Liegeplätzen 5 bis 7 der Fall ist, in die Umsetzung gehen kann. Aber es gibt dort aktuell seitens des Bundes keine aktiven Bemühungen oder Zusagen, weitere Mittel bereitzustellen.

\*\*\*