

N i e d e r s c h r i f t
über die 14. - öffentliche - Sitzung
des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
am 13. August 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](#)

Anhörung

- Emden Werft und Dock GmbH - Benli Recycling GmbH & Co. KG	5
- Emden Hafenförderungsgesellschaft e. V.	18
- Deutsches Maritimes Zentrum e. V.	24
- Maritimes Cluster Norddeutschland e. V. - Geschäftsstelle Niedersachsen -	34
- Turbo-Technik GmbH & Co. KG	40

2. Die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen - Niedersachsens Seehäfen jetzt beim Hafenausbau unterstützen!

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

Anhörung

- Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen	50
- Industrie- und Handelskammer Oldenburg	54
- Ems Ports Agency and Stevedoring Beteiligungs GmbH & Co. KG (epas)	60
- Wirtschaftsförderungsgesellschaft Wilhelmshaven mbH	68

- Elbclearing GmbH & Co. KG und zugleich für Seehafen Stade e. V.	78
3. Unterrichtsungsantrag zum „Schiffsunfall an der Huntebrücke“	
<i>Beschluss über den Antrag</i>	84
<i>Unterrichtung</i>	84
<i>Aussprache</i>	85
4. Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies sowie Herrn Finanzminister Gerald Heere in der gemeinsamen vertraulichen Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung und des Ausschusses für Haushalt und Finanzen am 19. Juni 2024	
Beschluss gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT über die Vertraulichkeit der am 8. Juli 2024 im Nachgang zu der Unterrichtung vorgelegten Unterlagen	88
5. Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies sowie Herrn Finanzminister Gerald Heere in der gemeinsamen vertraulichen Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung und des Ausschusses für Haushalt und Finanzen am 26. Juli 2024	
Beschluss gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT über die Vertraulichkeit der am 9. August 2024 im Nachgang zu der Unterrichtung vorgelegten Unterlagen	89
6. Unterrichtsungsantrag zu „Auswirkungen der EU-Vorschriften FuelEU Maritime (Artikel 6) und AFIR (Artikel 9) auf die niedersächsischen Häfen und ergriffene Maßnahmen“	
<i>Beschluss über den Antrag</i>	90
7. Parlamentarische Informationsreise nach Portugal 2025	
Festlegung des konkreten Reisezeitraums	91

Anwesend:

Mitglieder des Unterausschusses:

1. Abg. Nico Bloem (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Oliver Ebken (SPD)
4. Abg. Marten Gäde (SPD)
5. Abg. Corinna Lange (SPD)
6. Abg. Karin Logemann (SPD)
7. Abg. Katharina Jensen (CDU)
8. Abg. Hartmut Moorkamp (CDU)
9. Abg. Melanie Reinecke (CDU)
10. Abg. Björn Thümler (i. V. d. Abg. Claus Seebeck) (CDU)
11. Abg. Ulf Thiele (CDU)
12. Abg. Sina Maria Beckmann (GRÜNE)
13. Abg. Christian Schroeder (GRÜNE)
14. Abg. Thorsten Paul Moritze (abwesend von 13.55 Uhr bis 14.30 Uhr) (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Frau Stürzebecher.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.30 Uhr bis 13.00 Uhr und 13.20 Uhr bis 15.51 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Unterausschuss** billigt die Niederschriften über die 12. und 13. Sitzung.

*

Er beschließt einvernehmlich, den Beginn der Sitzung am 30. September 2024 auf 12 Uhr vorzulegen.

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

Anhörung

Emder Werft und Dock GmbH - Benli Recycling GmbH & Co. KG

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 6

Anwesend:

- Dr. Ing. Sebastian Jeanvré

- Björn Sommer

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Vielen Dank, dass wir unser Projekt vorstellen dürfen. Ich habe dafür ein paar Folien vorbereitet.

Agenda

- Warum Schiffsrecycling???
- Standort und Peripherie in Emden
- Zielgruppe zum anthropogenen Rohstofflager
- vom Produktrecht zum Abfallrecht
- vorbereitende Maßnahmen
- Genehmigungsverfahren
- Prozess Altschiffrecycling
- Prognose.

Warum beschäftigen wir uns mit Schiffsrecycling? Warum haben wir den Standort Emden ausgewählt? Welche Zielgruppe forcieren wir? Wer über Schiffsrecycling nachdenkt, denkt oft an die Panamax-Schiffe. Das ist auf jeden Fall nicht der Fokus, den wir darstellen möchten. Ich werde in den zwölf Minuten der mir zur Verfügung stehenden Redezeit auch die Behandlung eines Schiffs auf seinem Weg vom Produktrecht zum Abfallrecht thematisieren und beschreiben,

wie aufwändig im Genehmigungsverfahren die Anzeige nach § 16 ist und wo wir uns jetzt gerade befinden, und werde den Prozessverlauf des Altschiffsrecycling darstellen.

Warum Schiffsrecycling in Emden???

- **Diversifizierung** des Dienstleistungssegments Schiffsreparatur Emden Werft und Dock GmbH
- Sturmfeste Anlaufstelle für Schiffshavarien an der Nordsee (z.B. **Glory Amsterdam Okt. 2017**, Pallas 1998, Erika 1999, Amanda 2024, Polesie und Verity 2023, Fremantle Highway 2023 usw.)
- Schaffen von bis zu 20 weiteren Arbeitsplätzen in Emden
- Emissionsreduzierung durch Modernisierung, bis zu **15.000 Altschiffe Potenzial** in den nächsten 10 Jahren
- Mehr Schiffsfrequenzierung in Emden
- **Gewinnung** anthropogener **Sekundärrohstoffe** für nachhaltiges Schiffsrecycling
- Quelle für „Green Steel“
- Grundsätzliches Verbringungsverbot von gefährlichen Abfällen in Drittstaaten.
- Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013, derzeit keine Deutsche Werft gelistet → Ist angestrebt



EWD Benli Recycling GmbH & Co. KG



8. August 2024 | Umweltkanzlei Beratungs- und Prüfgesellschaft mbH | Folie 3

Wir sind eine funktionierende Werft, die in Emden liegt. Unsere Docks sind zum Glück in den nächsten zwei Jahren gut ausgelastet. Das Thema „Schiffsrecycling“ ist für uns eine Erweiterung unserer Palette. Wir haben alles vorrätig und können alles nutzen. Bräuchten wir die Genehmigung nicht, hätten wir uns des Themas schon vor ein paar Jahren annehmen können. Wir sind in der Lage, Schiffsrecycling zu betreiben. Wir betreiben es quasi oft, indem wir Schiffe restaurieren oder sanieren und zu 90 % zurückbauen, um sie danach wieder zusammenzubauen. Dieser Prozess ähnelt dem Schiffsrecycling sehr. Daher ist die Werft mit den Verfahrensschritten des Schiffsrecyclings vertraut.

Ich habe meine beruflichen Wurzeln im Abfallbereich und unterstütze die Werft bei dem Genehmigungsverfahren und letztendlich auf dem Weg der Behandlung von Schiffen als Produkt bis zur Behandlung von Schiffen als Abfall.

Wir planen, eine sturmfeste Anlaufstelle für havarierte Schiffe zu sein. Das Risiko der Havarie ist in der Nordsee bekanntlich nicht ganz trivial. Es gab verschiedenste Havarien wie die der GLORY AMSTERDAM in 2017 oder der PALLAS im Jahre 1998, bei der anfangs nicht klar war, wohin sie verfrachtet werden konnte, um sie zu untersuchen, und wo sie instandgesetzt oder, im schlimmsten Fall, verschrottet werden konnte.

In der Benli-Gruppe können 400 Mitarbeiter für das Projekt genutzt werden. In Emden schaffen wir 20 Arbeitsplätze, die sich ausschließlich um das Schiffsrecycling kümmern.

In den nächsten Jahren sind 15 000 Altschiffe zu erwarten. Auf sie wollen wir uns ein Stück weit fokussieren. Es wird mehr Bewegung im Emden Hafen geben und es werden Sekundärrohstoffe aus dem anthropogenen Lager gewonnen werden können. Dieser Schrott der Kategorie „Sorte 3“ bzw. Scherenschrott kann nach Emden, Bremen oder Salzgitter zur unmittelbaren Verarbeitung in der Stahlindustrie gebracht werden. Wir werden uns im nächsten Jahr, wenn wir die Genehmigung hoffentlich erhalten haben, in die Liste der Abwrackeinrichtungen in Deutschland aufnehmen lassen.

Standort und Peripherie Emden

- aktiver Werftbetrieb
- Werft und Recyclingkompetenz-center EWD ist von allen Binnenwasserstraßen über die EMS zu erreichen
- Havarie Standort für Schiffe (Instandhaltung und notfalls auch Verwertung)
- Liftmöglichkeiten mit dem Dock
- überdachter Bereich zur Lagerung von gefährlichen Abfällen verfügbar
 - AwSV-Fläche verfügbar
 - Transport aus dem Dock auf der Werft mittels Flachförderzeuge möglich
 - technisches Equipment vorhanden
 - erfahrenes und geschultes Personal in der ReLog GmbH und der Benli-Gruppe vorhanden.



EWD Benli Recycling GmbH & Co. KG



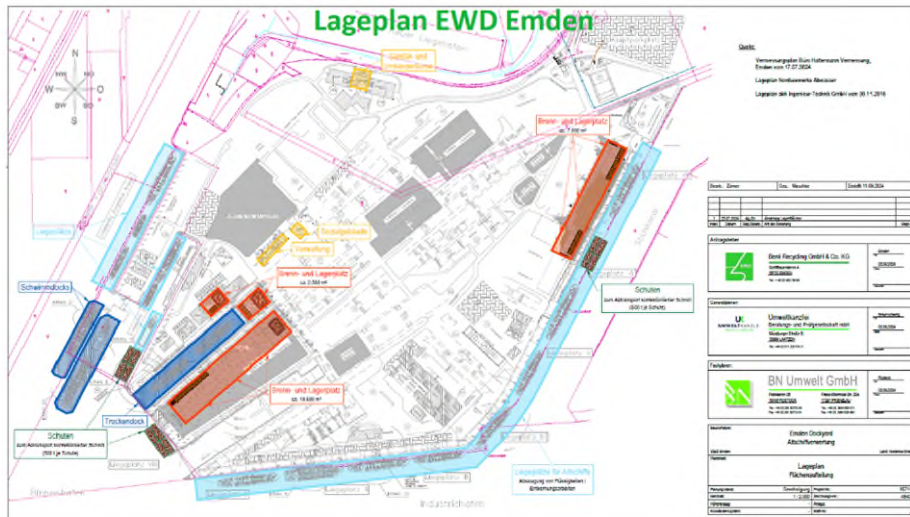
8. August 2024 | Umweltkanzlei Beratungs- und Prüfgesellschaft mbH | Folie 4

Ich sagte bereits, dass wir ein aktiver Werftbetrieb sind. Letztendlich könnten wir Schiffsrecycling schon heute anbieten, aber ohne Genehmigung dürfen wir das nicht tun. Wir haben die Genehmigung am Freitag der vorletzten Woche eingereicht und hoffen, dass wir in den nächsten Wochen ein Feedback erhalten, ob das Erfordernis der Vollständigkeit der Unterlagen erfüllt ist und ob das Genehmigungsverfahren beginnen kann. Wir hoffen, dass uns, nachdem die Vollständigkeit der Unterlagen erklärt ist, die Behörden die nächsten vier Monate nutzen, um uns die Genehmigung zu erteilen. Das ist der Status, in dem wir uns gerade befinden.

Auf dem Werftgelände gibt es alles das, was zum Schiffsrecycling gebraucht wird. Wir haben Gefahrstofflager, wir haben Liftmöglichkeiten, wir könnten theoretisch Schiffe von bis zu 240 m Länge und 40 m Breite mit einem Tiefgang von rund 4 m aufnehmen. Das sind die für den Standort Emden geltenden limitierenden Faktoren.

Natürlich wird auch technisches Equipment benötigt. Ich komme, wie ich bereits sagte, aus der Abfallbranche, und habe viele Recyclinganlagen gebaut. Als ich das erste Mal in der Werft war und erfuhr, dass zu Feinwerkzeugschlüsseln Exemplare der Schlüsselbreite 30 zählen, war ich schon recht fasziniert. Das ist mit Fug und Recht schwerer Maschinenbau - schwerer Maschinenbau, den man aber gerade für solche Recyclingprojekte recht gut nutzen kann.

Letztendlich wird auch erfahrenes und geschultes Personal benötigt. Wir haben einen Multimaterialverbund mit so ziemlich allem an gefährlichem Abfall, was Sie sich vorstellen können, er reicht von pyrotechnischen Sätzen, radioaktiven Substanzen in den Rauchmeldern bis hin zu kontaminierten Lacken. Darauf, auf solche Substanzen zu stoßen, muss man sich vorbereiten. Wir verfügen in der Benli-Gruppe glücklicherweise über das Personal, das mit diesen Substanzen umgehen kann.



Das Werftgelände weist 1,6 km Kaikante auf - hier hellblau gefärbt -, wo wir die Schadstoffentfrachtung durchführen können. Das südwestlich gelegene Trockendock hat eine Länge von 220 m und eine Breite von 30 m. Dort könnte die Vorzerkleinerung erfolgen. Auf den südlich und östlich gelegenen, rot umrandeten Flächen soll der Schrott, der wieder in den Verkehr gebracht werden soll, gelagert werden.

Auf unserer militärischen Sicherheitsfläche liegt gerade die Fregatte SCHLESWIG-HOLSTEIN. Das heißt, dass bei uns mittelfristig auch Fregatten zurückgebaut und in deren Bestandteilen wieder in den Kreislauf gebracht werden können. Solche Schiffe müssten nicht mehr zwingend in die Türkei gebracht werden. Wenn wir die Genehmigung haben, haben wir auch Möglichkeiten, Schiffe dieser Größe zurückzubauen.

Vergleichsschiffe



- Post-Panamax-Schiff
- 7.000 TEU (20-Fuß Container)
- 300m lang, 40m breit
- **72.760 BRZ**
- 79.501 t Tragfähigkeit



- Tonnenleger
- 48,8 m lang; 9,6 m breit
- 494 BRZ
- Gewicht: 542,5 t



Post-Panamax-Schiffe mit einer Länge von 300 m und einer Breite von 40 m Breite, wie Sie es auf dieser Folie sehen, sind auf jeden Fall nicht unsere Zielgruppe. Als ich vor einem Jahr damit begonnen habe, mich intensiv mit Schiffsrecycling zu beschäftigen, haben wir entschieden, erst einmal Schiffe zwischen 500 und 1 000 t zu avisieren. Ich war erschreckt, wie oberflächlich die Datenlage zu den Materialien, die in einem Schiff verbaut sind, ist. Es stellen sich Fragen, welche

Rohstoffe verbaut sind. Stahl, Kupfer, gefährliche Abfälle wie Lacke usw. Der Tonnenleger GUSTAV MEYER hat mir eine stabile Datenlage geliefert. Diese Datenlage habe ich als Grundlage herangezogen, um zu berechnen, wie viel Stahl aus einem Schiff zu holen ist, wie viel technischer und zeitlicher Aufwand erforderlich ist, um die Schadstoffentfrachtung durchzuführen.

Zielgruppe für das anthropogene Rohstofflager

Ausführung Schiffsrecycling von:

- Staatlichen Schiffen in nicht gewerblicher Nutzung
 - Marineschiffe
 - Behördenschiffe
- Schiffe, die während ihrer gesamten Nutzungsdauer ausschließlich unter deutscher Flagge **und** in deutschen Hoheitsgewässern gefahren sind
 - Binnenschiffe
 - Küstenschiffe
- alle Seeschiffe < 500 BRZ (Bruttoreaumzahl)
- VERORDNUNG (EU) Nr. 1257/2013 findet bei den aufgeführten Schiffen keine Anwendung
 - wird aber angelehnt
 - Geplante Aufnahme in die Liste der europäischen Abwrackeinrichtungen nach BImSchV- Genehmigung



EWD Benli Recycling GmbH & Co. KG



RECYCLING LOGISTICS

8. August 2024 | Umweltkanzlei Beratungs- und Prüfgesellschaft mbH | Folie 7

Wir wollen staatliche Schiffe in nicht gewerblicher Nutzung zurückbauen und wieder in den Kreislauf bringen, also Marineschiffe und Behördenschiffe. Unser Hauptfokus liegt auf Binnenschiffen und Küstenschiffen, weil wir aus diversen Gründen - Kohleausstieg, Ukrainekrieg - bei diesen Schiffstypen in den nächsten fünf Jahren das größte Potenzial sehen. Gerade aus dem Raum rund um Hamburg liegen uns derzeit schon viele Anfragen vor, dass wir Schiffe verschrotten und zurückbauen können.

Wir unterliegen der EU-Verordnung Nr. 1257/2013 zum Schiffsrecycling, werden uns ihr aber nur anlehnen. Wir werden als Entsorgungsfachbetrieb arbeiten und daher die in Deutschland geltenden Grundspielregel einhalten: Wer in Deutschland irgendetwas verwerten möchte, muss sich als Entsorgungsfachbetrieb zertifizieren lassen und natürlich auch die BImSchV-Genehmigung vorweisen können.

Vorbereitende Maßnahmen zum Schiffsrecycling

- Plattform Emden Dockyards seit 1903, Nutzung von der Peripherie Reparaturwerft
- Gründung 2023 der EWD Benli Recycling GmbH & Co. KG
- zertifiziert nach ISO 9001:2015 (Qualitätsmanagement)
- zertifiziert nach ISO 14001:2015 (Umweltmanagement)
- zertifiziert nach ISO 45001 (Arbeitssicherheit)
- Einreichung Änderungsgenehmigung nach der 4. BImSchV, am 02.08.2024
- Vorbereitung Zertifizierung Entsorgungsfachbetrieb // Umsetzung 2025 nach BImSchV- Genehmigung



EWD Benli Recycling GmbH & Co. KG

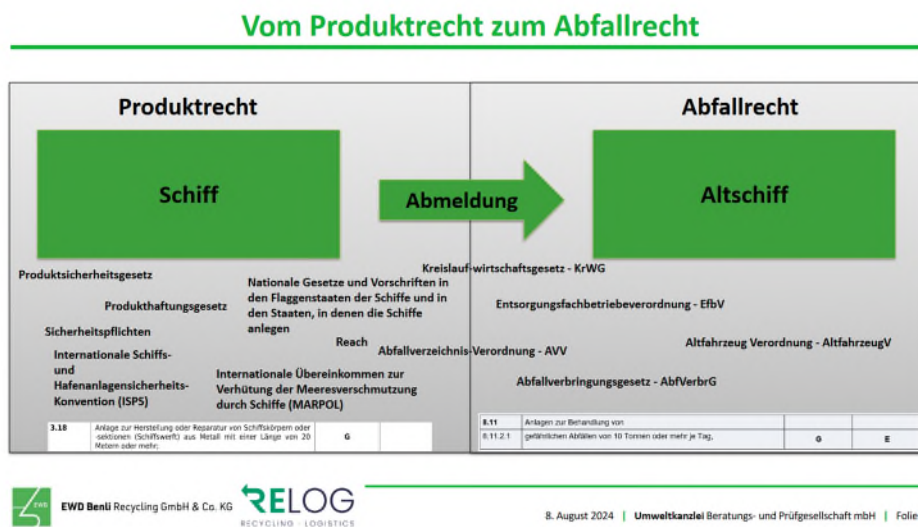


RECYCLING LOGISTICS

8. August 2024 | Umweltkanzlei Beratungs- und Prüfgesellschaft mbH | Folie 8

Es gibt uns seit 1903. Die Genehmigung als Reparaturwerft datiert ebenfalls aus 1903. Sie ist in Sütterlin geschrieben. Ich musste sie erst einmal übersetzen lassen.

Wir haben einen Antrag auf Erteilung einer Änderungsgenehmigung nach § 16 gestellt; hierauf werde ich gleich näher eingehen. Im Jahre 2023 haben wir die EWD Benli Recycling GmbH & Co. KG gegründet und uns nach ISO 9001 - Qualitätsmanagement -, ISO 14001 - Umweltmanagement und ISO 45001 - Arbeitssicherheit - zertifizieren lassen, weil wir dies als sehr wichtig erachtet haben, um definierte Prozesse zu haben. Am 2. August 2024, in der vorletzten Woche, durften wir einen Änderungsgenehmigungsantrag nach der 4. BImSchV stellen. Parallel dazu bereiten wir derzeit alles vor, um Entsorgungsbetrieb zu werden.



Werften sind sehr gut im Produktrecht aufgestellt. Es gibt das Produktsicherheitsgesetz, es gibt Sicherheitspflichten. Sie kennen sicherlich REACH. Ich habe in den vergangenen zwei Jahren aber auch festgestellt, dass es für Werften sehr schwer ist, wahrzunehmen, wenn ein Schiff auf einmal eine sechstellige Nummer mit einem Sternchen hat und von heute auf morgen vom Anwendungsgebiet Produktrecht in das Anwendungsgebiet Abfallrecht fallen. Das Abfallrecht ist ein vom Produktrecht völlig losgelöstes, eigenes Rechtssystem. Dieser Wechsel in ein anderes Rechtsgebiet macht es für uns so komplex. Es war schwer, unserem Gesellschafter zu erklären, warum wir zwei Jahre brauchen, um eine Genehmigung zu erhalten, um Altfahrzeuge verschrotten zu dürfen. Unser Gesellschafter vertritt die Ansicht, dass wir ein Schiff verschrotten dürfen, weil wir schon eine „3.1.8-Genehmigung“ zur Schiffsreparatur haben. Ich musste den Gesellschafter darauf hinweisen, dass das Schiff jetzt nicht mehr ein Produkt, sondern Abfall ist.

Genehmigungsverfahren

Beschreibung	Ziffer nach 4. BImSchV	Verfahren	Leistungsgröße	UVP-G
Schiffswerft Hauptanlage (HA)	3.18	G	Keine Änderung	3.12.2 A
Aufbereitung von Alt-Schiffen (für sich genommene genehmigungsbedürftige Nebeneinrichtung AN)	8.11.2.1	GE	Zerteilen, Sortieren, Trocknenlegen, 85 t / Tag	
Lagerung von gefährlichen Abfällen LgA (für sich genommene genehmigungsbedürftige Nebeneinrichtung AN)	8.12.1.1	GE	Gesamtlagerkapazität 100 Tonnen	
Lagerung von Schrotten (für sich genommene genehmigungsbedürftige Nebeneinrichtung AN)	8.12.3.1	G	Gesamtlagerkapazität 2000 Tonnen	8.7.1.1 A
Lagerung von nicht gefährlichen Abfällen LngA (für sich genommene genehmigungsbedürftige Nebeneinrichtung AN)	8.12.2	V	Gesamtlagerkapazität 500 Tonnen	
Behandlung nicht gefährlicher Abfälle (für sich genommene genehmigungsbedürftige Nebeneinrichtung AN)	8.11.2.4	V	Sortieren, Zerkleinern 69 t/Tag	



EWD Benli Recycling GmbH & Co. KG



8. August 2024 | Umweltkanzlei Beratungs- und Prüfungsgesellschaft mbH | Folie 10

Jetzt müssen wir fünf verschiedene Anlage-1-Anträge stellen, um die Aufbereitung von Alt-Schiffen, die Lagerung von gefährlichen Abfällen, die Lagerung von nicht gefährlichen Abfällen und die grundsätzliche Behandlung eines Schiffes durchführen zu können.

Dieser Weg dauert, mit Vorbereitung, bis zur Erteilung der Genehmigung ein bis zwei Jahre. Im Mittelstand ist das für jemanden, der ein Unternehmen aufbauen und Arbeitsplätze schaffen will, ein sehr langer Zeitraum.

Vorgehen und Schnittpunkte

- Bewertung Fahr- und Schleppszenarien
- Bewertung Zustand Schiff
- Bewertung der Verkaufsfähigkeit der Hochwertteile
- Umdeklaration zum **Altschiff 160104***
- Erstellung einer Schadstoffliste
- Konzept Schiffsrecycling
 - Phase I: Rückbauvorbereitende Maßnahmen
 - Phase II: Entkernung
 - Phase III: Abbruch
 - Phase IV: Stoffliche und energetische Verwertung



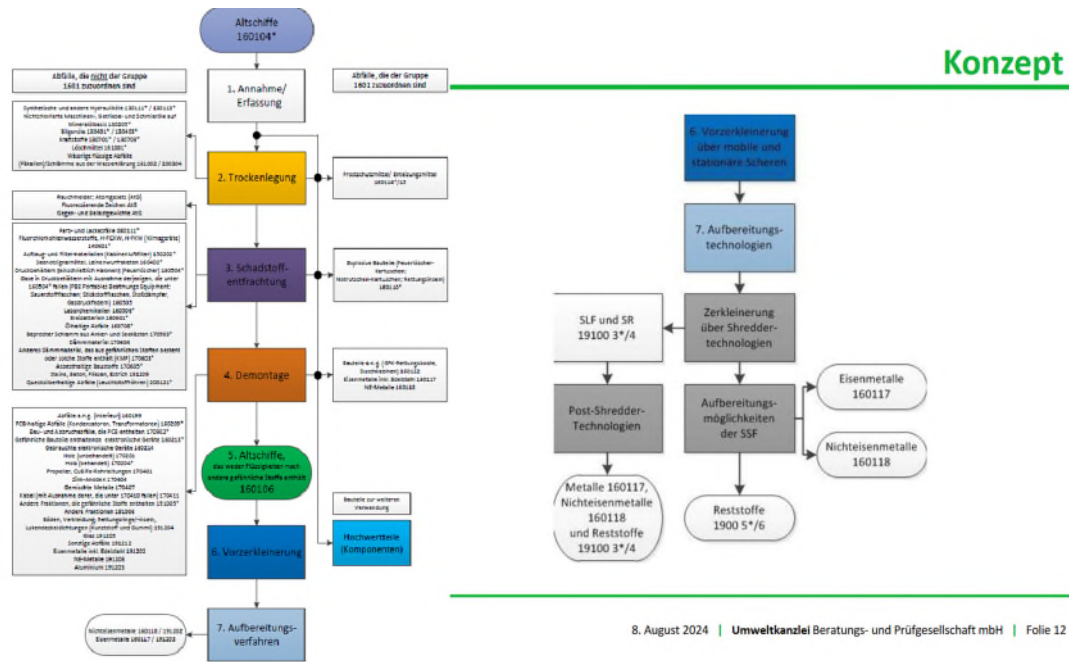
EWD Benli Recycling GmbH & Co. KG



8. August 2024 | Umweltkanzlei Beratungs- und Prüfungsgesellschaft mbH | Folie 11

Wir möchten unseren Kunden folgende Tätigkeiten anbieten: Bewertung von Fahr- und Schleppszenarien, Bewertung des Zustands des Schiffes, Bewertung der Hochwertteile und Verkaufsmöglichkeiten, Erstellung einer Schadstoffliste, die Auskunft darüber gibt, ob kontaminierte Materialien wie Asbest, KMF usw. vorhanden sind, Benennung des Zeitpunkts, an dem ein Schiff umdeklariert werden sollte, sodass aus einem Schiff ein gefährlicher Abfall wird (160104*).

Ich habe den Prozess des Schiffsrecyclings in vier Blöcke eingeteilt: Rückbauvorbereitende Maßnahmen, Entkernung, Abbruch, stoffliche und energetische Verwertung.



Dieser Folie können Sie den Prozess von der Umdeklaration vom Altschiff 160104* zum nicht gefährlichen Abfall 160106 ansehen. Auf der linken Seite dieser Folie habe ich die Gefahrstoffe aufgeführt, die nicht der Altfahrzeugverordnung unterlegt werden können. Auf der rechten Seite sind die Stoffe aufgelistet, die dem Altfahrzeuggesetz unterliegen.

Ich hätte mir gewünscht, dass, als wir die Änderungsgenehmigung gestellt haben, das Thema etwas näher an das Altfahrzeuggesetz angelegt wird. Ein Schiff hat zwar keine Reifen, aber ungeachtet dessen ist der Prozess der Aufnahme, Detektion, Schadstoffentfrachtung usw. dem Vorgehen nach Altfahrzeuggesetz sehr ähnlich. Es hätte uns und vermutlich auch vielen Sachbearbeitern in den Behörden geholfen, weil sie den Prozess nach dem Altfahrzeuggesetz per se schon sehr gut kennen. Stattdessen aber hat bei uns die BImSchV Anwendung gefunden.

Prognose

- Massiver Schiffbau in den 2000er Jahren führt in den kommenden Jahren zu hohem Recycle-Bedarf
- durch immer strengere Grenzwerte werden ältere Schiffe immer früher recycelt
- Markt in Europa wird besonders für kleinere Schiffe (< 500BRZ) immer attraktiver
- von 2023 bis 2032 > 15.000 Seeschiffe (150.000.000 t)
- viele Binnenschiffe werden aufgrund der Altersstruktur ersetzt
- Nachfrage nach Stahlschrott zur Produktion von „green steel“ steigt stark an
- **Vereinfache und beschleunigte Verfahren!!!**

Wir erwarten in den nächsten Jahren ein sehr hohes Aufkommen an Schiffen, die wir zurückbauen und deren Materialien wir wieder in den Kreislauf zurückbringen dürfen.

Dabei gilt es, zu wissen, welche Materialien verfügbar sind und wohin sie abgesetzt werden können. Anhand dessen kann kalkuliert werden, wie viele Mittel zur Verfügung stehen, um daraus ein aktives Geschäftsmodell zu entwickeln, was die Rückbautechnik angeht.

Durch immer strengere Grenzwerte werden ältere Schiffe immer früher recycelt. Die TA Luft beispielsweise hat vor zwei Jahren die Grenzen sehr eng gezogen. Deselemissionen, Rußpartikel usw. sind ein bedeutendes Thema. In den nächsten Jahren wird sich auf diesem Gebiet etwas ändern. Nach meinem Eindruck werden deshalb in den nächsten Jahren viele „alte Schätzchen“ aus dem Markt genommen, die wir werden verwerten können.

Der Markt in Europa, gerade in Deutschland, wird besonders für kleinere Schiffe immer spannender - kleinere Schiffe, deren Abwrackung wir übernehmen können.

In den Jahren 2023 bis 2032 erwarten wir 150 Millionen t Sekundärrohstoffpotenzial, das entspricht einem Sekundärrohstoffpotenzial im Umfang von 15 000 Seeschiffen.

Binnenschiffe sind inzwischen sehr alt und weisen Sanierungsstau auf, was uns zugute kommt.

Niedersachsen, Stichwort Salzgitter, forciert „Green Steel for Economy“. Es wird immer mehr Wasserstoff eingesetzt. Das bedingt, dass die Stahlschrotte wesentlich sauberer sein müssen als in den Vorjahren. Wir können dazu einen großen Beitrag leisten, weil Schiffsschrott generell sehr sauber ist und wir in der Lage sind, ihn sehr sauber aufzubereiten.

Wir wünschen uns ein vereinfachtes und beschleunigtes Verfahren und dass wir zeitnah die Genehmigung erhalten, um in Emden loslegen zu können, und dass es nicht mehr zwei bis drei Jahre dauert, um das Projekt auf den Weg zu forcieren.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Vielen Dank für Ihre Expertise. Ihre Expertise ist für uns sehr wichtig. Ich habe in den vergangenen elf Jahren nicht erlebt, dass ein derart großes Interesse an diesem Thema bestanden hat. Wir scheinen mit unserem Antrag in ein Wespennest gestochen zu haben. Umso schöner ist es, dass Sie uns mit Ihrem Know-how, das für uns sehr wichtig ist, bei unserer Initiative unterstützen.

Als zentralen Aspekt genannt haben Sie den Übergang vom Produktrecht zum Abfallrecht. Sie haben berichtet, dass die Genehmigungsverfahren viel zu lange andauern. Diese Berichte hören wir von überallher. Insofern ist auch das ein Thema, dem wir uns dringend annehmen müssen. Über den Wert von Stahlschrott brauchen wir uns im Moment sicherlich nicht zu unterhalten: Stahlschrott, der die nötige Reinheit hat, ist gut zu vermarkten.

Ich kann mir vorstellen, dass die stofflichen und energetischen Verwertungen schon größere Probleme bereiten. Haben Sie Kooperationen? Mit wem arbeiten Sie zusammen, um diese Stoffe - in Ihrem Interesse hoffentlich wertschöpfend - verwerten zu können?

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Ich bin seit 2008 in der Abfallindustrie und war bei großen Konzernen tätig. Wir haben für so ziemlich jeden Massenstrom Möglichkeiten.

Ausklammern muss ich aber Folgendes: Die Behandlung von Glasfaser und Windrädern forcieren wir auch. Aber gerade der Glasfaserverbund wird sich in den nächsten zehn Jahren als Vollkatastrophe erweisen. Es gibt in Bremen Firmen, die eine Verwertung versucht haben. Die Glasfasern

bewirken beim Rückbau sehr abrasiven Verschleiß, d. h. es ist mit sehr hohen Materialkosten zu kalkulieren. Hinzu kommt, dass Verwertungswege noch nicht existieren. Am Ende des Tages kann Glasfaser zu Silizium umgewandelt und den Zementwerken zugeführt werden. Der Stoffstrom aber ist endlich. Wir machen uns parallel auch Gedanken um die Verwertung der Fundamente von Windenergieanlagen. Fundamente von Offshore-Anlagen müssen bekanntlich beim Austausch ebenfalls aus dem Wasser herausgenommen werden. Im Rahmen eines Forschungsprojekts erproben wir hierfür Möglichkeiten der Verwertung. Schlussendlich aber wird das Recycling von Glasfaser ein riesiges Problem darstellen.

Die schlechteste Verwertung ist naturgemäß die energetische Verwertung. Aber seit 2005 existiert nun einmal die Deponieverordnung, und es gibt derzeit keinen Plan B. Das heißt, ein Teil der Abfälle wird natürlich energetisch verwertet werden müssen. Weil ein Schiff aber zu gut 80 % aus Stahlschrott besteht, ist der prozentuale Anteil der Stoffe, deren Verwertung Schwierigkeiten bereitet, ist überschaubar.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Sie haben den langen Zeitraum beschrieben, der erforderlich ist, um eine Genehmigung zu erlangen. Wie hoch wird Ihr finanzieller Aufwand sein, bis alle Genehmigungsverfahren erfolgreich abgeschlossen sind? Wie erleben Sie den Genehmigungsprozess? Wie ausgeprägt ist die Unterstützung der zuständigen Behörden, Gewerbeaufsichtsämter etc., in diesem Bereich? Finden Ihre Pläne tendenziell Zustimmung oder erleben Sie tendenziell Widerspruch bei der Beantragung einer Genehmigung? Es ist anzunehmen, dass Sie auf einen großen Markt treffen werden. Sie haben ihn in Form von zu erwartenden Tonnen an Stahlschrott beschrieben. Ich gehe davon aus, dass sich ein Produkt, das eine hohe Qualität hat, gut vermarkten lässt. Wie schätzen Sie den Markt im Augenblick ein? Ist ein Unternehmen in Deutschland, in Niedersachsen konkurrenzfähig, um die Produkte auch vermarkten zu können?

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Hätten wir schon die Genehmigung, könnten wir mit der Arbeit beginnen. Die Werft ist dazu in der Lage. Sie führt einzelne Prozessschritte der Verwertung von Altfahrzeugen schon heute durch. Wir haben vor ein paar Jahren die AMRUMBANK komplett saniert; sie wurde bis auf 10 % demontiert und danach wieder aufgebaut. Die AMRUMBANK ist aber als Produkt saniert und nicht als Abfall behandelt worden.

Der finanzielle Aufwand des Genehmigungsverfahrens hängt davon ab, wie viele Sachverständige gebraucht werden, in welcher Umweltzone man sich befindet usw. Nur nach Papierlage - ohne Behandlung in der Werft - ist ein Invest von 150 000 bis 250 000 Euro erforderlich: Es werden Sachverständige für Emissionen - Lärm, Luft - benötigt, etwa in Bezug auf aufsteigende Schweißgase. Es ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung mit allem, was dazu gehört, erforderlich. Die Kosten läppern sich in diesem Zeitraum.

Die Behörde ist uns nach meinem Eindruck gut gesonnen. Wir hatten in der vergangenen Woche mit dem Ministerium eine Kickoff-Veranstaltung bei uns. Wir sind sehr dankbar, dass wir von allen Seiten gute flankierende Hilfe bekommen haben.

Das Einzige, worüber ich mich im vergangenen Jahr geärgert habe, war der Umgang mit dem gesunkenen Binnenschiff SABINE. Die SABINE war in unmittelbarer Nähe unseres Standorts an der Kaikante gesunken. Wir durften sie nicht verschrotten. Wir hätten sie gerne verschrottet, um daraus zu lernen. Bei dieser Gelegenheit hätten wir für Schall- und Luftemissionen durch

Schweiß- und Rauchgase echte Ist-Werte ermitteln können. Die Verschrottung der SABINE aber wurde uns untersagt, weil wir die dafür erforderliche Genehmigung noch nicht besaßen.

Es war dann überlegt worden, die SABINE durch das Naturschutzgebiet Wattenmeer bis nach Dänemark zu ziehen. Letztendlich sie nach Wilhelmshaven geschleppt. Ein solches Vorgehen für ein gesunkenes Schiff war für uns nicht fassbar.

Meines Erachtens sind wir für die Verwertung kleinerer Schiffe am Standort Niedersachsen konkurrenzfähig. Für große Schiffe wie Panamax-Schiffe ist Deutschland wegen der zu hohen Personalkosten nicht konkurrenzfähig. Aus meiner - bescheidenen - Sicht werden daher Schiffe dieser Kategorie in Deutschland nicht verwertet werden. Die Verwertung von Schiffen von 500 bis 1 000 t wird sich recht gut darstellen lassen. Unsere Werft kann bis zu 20 000 t im Jahr verwerten. Wir werden mit 5 000 bis 10 000 t beginnen. Wir werden langsam beginnen und die Prozesse weiterhin stabilisieren. Ein Vorteil ist, dass durch die 1,6 km Kaikante Schiffe gepuffert werden können. Sobald im Trockendock oder im Schwimmdock eine Teilfläche frei ist, kann parallel sukzessive in Stücken von je 20 000 t zurückgebaut werden. Die Investitionskosten für ein solches Projekt sind am Anfang relativ überschaubar. Der Rückbau in einer funktionierenden Werft ist ein Riesenvorteil. Wir werden also 20 000 t Produkt im Jahr erzeugen. 80 % davon werden auf Stahl entfallen. Auf Sicht von drei Jahren würde ich uns diese Leistung zutrauen.

Abg. Ulf Thiele (CDU): Ich habe mir vor einem knappen Jahr die Arbeitsabläufe in Ihrem Unternehmen schon einmal angeschaut und mich informiert, was Sie können und woran es hakt. Wenn mich der Eindruck nicht trügt, sind die Genehmigungsabläufe recht lang bemessen.

Ich hatte im Nachgang eine kleine Anfrage gestellt, die inklusive der Antwort der Landesregierung wahrscheinlich auch Sie erreicht hat. In dem Zusammenhang interessiert mich: Wo werden die Schiffe, die in der Zukunft Ihr potenzielles Tätigkeitsfeld darstellen sollen, aktuell entsorgt? Wohin werden bisher eigentlich Behördenschiffe zur Entsorgung verbracht? Es gibt ja eine ganze Reihe von Behördenschiffen des Bundes und von Nordsee- und Ostseeküstenländern. Wie funktioniert die Entsorgung in rechtlicher und technischer Hinsicht? Ich hatte Sie so verstanden, dass die rechtlichen Voraussetzungen momentan sehr komplex sind.

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Das ist tatsächlich ein komplexes Thema. Sie haben gerade erfahren, dass ein Schiff ein gefährlicher Abfall ist, der mit einer sechsstelligen Nummer gekennzeichnet wird. Theoretisch müsste ein Notifizierungsverfahren durchgeführt werden, und dann würden die Schiffe in die Niederlande oder nach Dänemark verbracht. Das wäre der rechtlich richtige Weg.

In der Praxis werden die Schiffe noch als Produkt überführt, in dem Zielland aber als Abfall deklariert. Durch diese Praxis besteht eine Grauzone, die derzeit nicht greifbar ist. Die Fregatte, die in die Türkei verbracht worden ist, ist dort zwar angekommen. Ich weiß aber nicht, ob sie ein Notifizierungsverfahren durchlaufen hat. Denn der eigentliche Sinn des Transfers war, sich der Fregatte zu entledigen. Die Hintergründe müssten im Einzelfall geklärt werden. Im Kreislaufwirtschaftsgesetz ist geregelt, dass etwas, dessen sich ein Eigentümer entledigen möchte, ein Abfall ist, und zwar ab dem Zeitpunkt der Entscheidung, sich der Sache entledigen zu wollen. Die meisten, tendenziell die großen, Schiffe steuern zur Entledigung die Türkei, Dänemark und die Niederlande an.

Für die Verwertung von Behördenschiffen gibt es Ausschreibungen. Im vergangenen Jahr ist die NIXE auf Grund gegangen. Die NIXE ist ein Minensucher, die von der Feuerwehr als Übungsschiff genutzt wurde. Es wurde eine Ausschreibung gemacht. Ich weiß aber nicht, wohin die NIXE verbracht worden ist. Das Vorgängermodell wurde in die Niederlande verbracht.

Die VEBEG, das Verwertungsunternehmen des Bundes, schreibt Verwertungen von Schiffen aus. Bei diesen Ausschreibungen können sich Verwertungsunternehmen bewerben.

Abg. Katharina Jensen (CDU): Sie haben den Unterschied zwischen Produkt- und Abfallrecht beschrieben. Wie die Verwertung eines Schiffs erfolgt, ist im BImSchG festgelegt. Die Novelle ist bekanntlich noch relativ jung. Haben Sie eine Kenntnis, wieso das Schiffsrecycling im Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht einen extra Anhang bekommen hat? Eigentlich widerspricht das doch dem Koalitionsvertrag. Angesichts des großen Interesses an diesem Antrag und des Bekanntheitsgrades des Problems sollte lösungsorientierter vorgegangen werden.

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Ich habe davon keine Kenntnis, aber mir ist aufgefallen, dass das Thema seit der IMO-Konvention vonseiten des Bundes wesentlich intensiver bearbeitet wird.

Abg. Katharina Jensen (CDU): Ja, aber die Novelle ist doch noch vor der Sommerpause verabschiedet worden. Deswegen finde ich das verwunderlich.

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Ich kann Ihnen nicht sagen, woran das liegt. Ich habe in meiner beruflichen Laufbahn, rund zehn Jahre lang, Flugzeuge verschrottet. Meine Promotion habe ich letztendlich über das gleiche Thema geschrieben. Im Verhältnis zur Schiffsverschrottung sind das Nischen. Autos sind unmittelbar zu verschrotten. Darum muss man sich letztendlich kümmern. Beim Thema Schiffsentsorgung ist Indien immer wieder in aller Munde gewesen. Meines Erachtens ist die Not, dass in den letzten Jahren immer mehr Altschiffe auf Grund gegangen sind, der Impuls, der die Politik wachgerüttelt hat. Bis das BImSchG entsprechend angepasst ist, vergehen wahrscheinlich ein paar Jahre.

Ich würde mir natürlich klassischere Regeln als die bestehenden wünschen. Auch wir merken, dass Behörden vieles zum ersten Mal genehmigen. Wenn sie zum ersten Mal genehmigen, sind sie natürlich vorsichtig. Vorsicht aber kostet auch Zeit. Direkt aber kann ich Ihre Frage, Frau Jensen, nicht beantworten.

Abg. Thorsten Paul Moritze (AfD): Sie hatten gerade den Rückbau von Windrädern erwähnt. Das Recycling solcher Materialien wird doch ohne Fördermittel gar nicht funktionieren. Sie werden für die Investition in Recyclinganlagen doch sicherlich Fördermittel brauchen.

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Das ist ganz klar.

Abg. Thorsten Paul Moritze (AfD): Sie haben hohe Energiekosten und müssen hohe Umweltauflagen einhalten. Schaffen Sie das Recycling unter diesen Voraussetzungen ohne Subventionen, oder brauchen Sie zur Umsetzung Ihrer Pläne Unterstützung?

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Das Schiffsrecycling funktioniert nur, weil wir eine funktionierende Werft haben und ich die Benli-Gruppe im Hintergrund habe. Ich bin der Geschäftsführer der ReLog. Wir betreiben viel Industrierückbau - Projekte von 1 bis 1,5 Millionen Euro Umsatz.

Ein Projekt in dieser Dimension aber hätte ich ohne ein liquides Unternehmen oder Forschungsprojekte nicht geschafft.

Schiffe durch die Werft zu recyceln, das beherrschen wir. Wir werden das auch weitestgehend ohne Förderung schaffen. Ich habe noch eine Idee zur technischen Durchführung. Ich möchte gerne den Versuch unternehmen, an der Außenhaut mit Wasserstrahltechnik und nicht konventionell mit Brenngasen zu arbeiten, um auf diese Weise die Emissionen reduzieren zu können. Ich habe kein Schadstoffkataster über das, was in einem Schiff verbaut ist. Wir haben jetzt eine Firma gefunden, die von einem Schiff eine 3-D-Aufnahme anfertigen und mithilfe dessen anhand von Datenbanken grob skalieren kann, was dort verbaut ist. Das sind Themen, die uns bei der Arbeit helfen würden. Wir werden in den nächsten Wochen einen Förderantrag stellen, um auf diesem Gebiet voranzukommen.

Sie haben recht, Herr Moriß: Das Thema Windräder würde ich ohne Subventionen nicht anfangen. Ich habe schon gesagt, dass die Verschleißkosten megabrachial sind. 70 % eines Windkraftwerkes bestehen aus Beton; dabei handelt es sich in erster Linie um das Fundament. Das Fundament kann man vor Ort problemlos klein zerschreddern und die Bewehrung entfernen. Der Boden lässt sich vor den kontaminierten Bleifarben, die auf dem Stahl aufgebracht sind, auch gut schützen. Im Dynamo der Windräder ist Kupfer enthalten. Das Kupfer lässt sich auch gut entfernen. Allerdings ist die Verwertung der Flügel ein Riesenthema.

Abg. **Melanie Reinecke** (CDU): Ausweislich Ihrer Präsentation handelt es sich bei den Binnenschiffen, die entsorgt werden, um Schiffe, die ausschließlich unter deutscher Flagge und auch nur in Deutschland gefahren sind.

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: „Auch“, nicht „nur“.

Abg. **Melanie Reinecke** (CDU): Insofern bezieht sich die Aussage der infrage kommenden Schiffe nicht nur auf Schiffe, die nur unter deutscher Flagge fahren, sondern auf Schiffe, die unter der Flagge europäischer Länder fahren.

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Schiffe aus anderen Ländern können wir auch verwerten, aber der Fokus liegt erst einmal auf Schiffen, die unter deutscher Flagge fahren.

Abg. **Melanie Reinecke** (CDU): Warum fokussieren Sie sich erst einmal nur auf Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren?

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Das haben wir vonseiten unserer Geschäftsführung so festgelegt. Wir könnten auch Schiffe verwerten, die unter der Flagge anderer europäischer Länder fahren. Wir haben aber entschieden, erst einmal nur Schiffe zu verwerten, die unter deutscher Flagge fahren.

Abg. **Melanie Reinecke** (CDU): Wäre mit dieser Einschränkung auf deutsche Schiffe der Markt groß genug für Sie?

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Ja.

Abg. **Sina Maria Beckmann** (GRÜNE): Ich habe eine kurze Frage zu Betrieb und Prozess. Sehen Sie, wenn Ihre Recyclingpläne gelingen - ich hoffe, dass wir diese Phase relativ kurzfristig erreichen -, die Möglichkeit einer Automatisierung? Sie sprachen davon, dass Sie Schiffe quasi in kleine Normgrößen zerkleinern. Ist das nachher durch Automatisierung ausbaubar? Ich stelle mir das quasi als Fließbandarbeit vor. Wie veräußern Sie die zerkleinerten Materialien? Wer sind Ihre Kunden? Handelt es sich dabei um Stahlhütten?

Dr. Ing. Sebastian Jeanvré: Wenn der Prozess funktioniert, ist er skalierbar. Unser größter Gesellschafter sitzt in der Türkei. Es kann theoretisch gelingen, dass wir in fünf bis zehn Jahren Skaleneffekte erzielen und das Emdener Modell dann zu anderen Standorten bringen, ist theoretisch möglich.

Automatisierung ist teilweise möglich. Es gibt zum Beispiel Schleifroboter, die mit einem Magneten an der Außenhaut entlangefahren lassen werden können. Wenn danach gebrannt wird, um den Stahl in passende Stücke zu zerkleinern, entstehen weniger kontaminierte Rauchgase als ohne vorheriges Abschleifen der Farbe.

Ich kann mir den Einsatz von Wasserstrahltechnik bei der Bearbeitung der Außenhaut sehr gut vorstellen. Ein Schiff, das eine Breite von 30 m hat, aber wird nie vollautomatisch mit Robotern zurückgebaut werden können. Aus meiner Sicht sind derartige Überlegungen utopisch, weil der Durchmesser eines Schiffes viel zu groß und der Aufbau eines Schiffsrumpfs viel zu komplex ist.

2008 wusste übrigens noch niemand, welche Materialien in einem Auto verbaut sind. Dann wurde die IDIS-Software entwickelt. Wir haben 2008 bis 2012 die ersten Demontagestudien an den Autos erstellt. Das hieß, jedes leichteste Auto aus jeder Flotte musste händisch zurückgebaut werden. Ich kann mich an meine Studienzeit erinnern. Damals musste ich als Student einen neuen Passat CC, rund 40 000 Euro teuer, verschrotten. Das tat mir in der Seele weh. Ich habe dann alles, was ich herausgebaut hatte, gewogen, den Montagegraph angefertigt und konnte somit angeben, was in dem Auto verbaut war und welche Materialien recyclingfähig waren.

Beim Recycling von Schiffen befinden wir uns derzeit in einer vergleichbaren Position. Die Hersteller können mir nicht exakt sagen, was in ihrem Schiff verbaut ist. Deswegen finde ich Datenbanken wie das IDIS-System von VW oder die Systeme anderer Hersteller sehr gut. Solche Datenbanken könnten auch für Schiffe aufgebaut werden. Das zum Beispiel ist eine sehr spannende Sache, die gefördert werden könnte.

Emdener Hafenförderungsgesellschaft e. V.

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 3

Anwesend:

- Timo Siebahn

Timo Siebahn: Ich spreche heute hier in der Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender der Emdener Hafenförderungs- und Werftgesellschaft zu Ihnen. Ich freue mich auch, in direkter Abfolge zu den Ausführungen von Herrn Jeanvré sprechen zu dürfen, weil wir dieses Thema am Standort natürlich mit großem Interesse verfolgen und auch unterstützen.

Mit Blick auf den Emdener Hafen möchte ich kurz zusammenfassen, dass der Emdener Hafen für eine Geschichte von 1 200 Jahren steht. Wir sind hauptsächlich bekannt als drittgrößter Automobilumschlagshafen. In Summe sind rund 70 Unternehmen direkt mit dem Hafen verbunden und dort beschäftigt. Wir schlagen für den Emdener Hafen 6 Millionen t im Jahr um und haben eine Reparaturwerft am Standort, deren Vorteile eben gerade schon im Bereich Schiffsrecycling beschrieben wurden. Die Nische, die hier aktuell genutzt wird, ist, dass man sich von einer Produktionswerft gesund dahin entwickelt hat, ausgelastete Auftragsbücher zu haben. Das ist ein bemerkenswertes Beispiel dafür, bestehende Ressourcen zu nutzen und nicht einfach verkommen zu lassen.

Im Emdener Hafen gibt es 10 000 Jobs unmittelbar im Hafen und darüber hinaus. Damit sind wir nach dem Volkswagen-Werk der zweitgrößte Arbeitgeber der Region. Es wurde auch mal der Begriff geprägt, dass wir als Hafenstandort die Herzkammer der Region sind. Die Produkte, die wir handeln, sind hauptsächlich, wie angesprochen, Neufahrzeuge, Zellulose und Forstprodukte, Baustoffe für die Region und Windenergieanlagen im Onshore-Bereich, für die über uns importiert wird. Für den Offshore-Bereich sind wir darüber hinaus Basishafen und schlagen auch im Rahmen der Energiewende große Projektladungen um.



Auf dieser Folie liegt der Fokus auf der Emdener Werft und Dock GmbH und die ReLog GmbH, die das Recycling durchführt. Noch 2016 wurde auf bis zu 56 Mitarbeiter runterrationalisiert. Doch wir befinden uns jetzt auf einem sehr guten Pfad, sowohl in der Entwicklung der Mitarbeiterzahlen als auch in den Umsätzen. Das bezieht sich nicht allein auf das Schiffsrecycling, wovon hier gesprochen wird, sondern auf den gesamten Reparaturbetrieb, der die Grundlage für dieses Schiffsrecycling ist. Herr Jeanvré hat das eben gerade ausgeführt. Es funktioniert vor allen Dingen deswegen, weil dahinter ein funktionierender Werftbetrieb steht und weil dort auch die

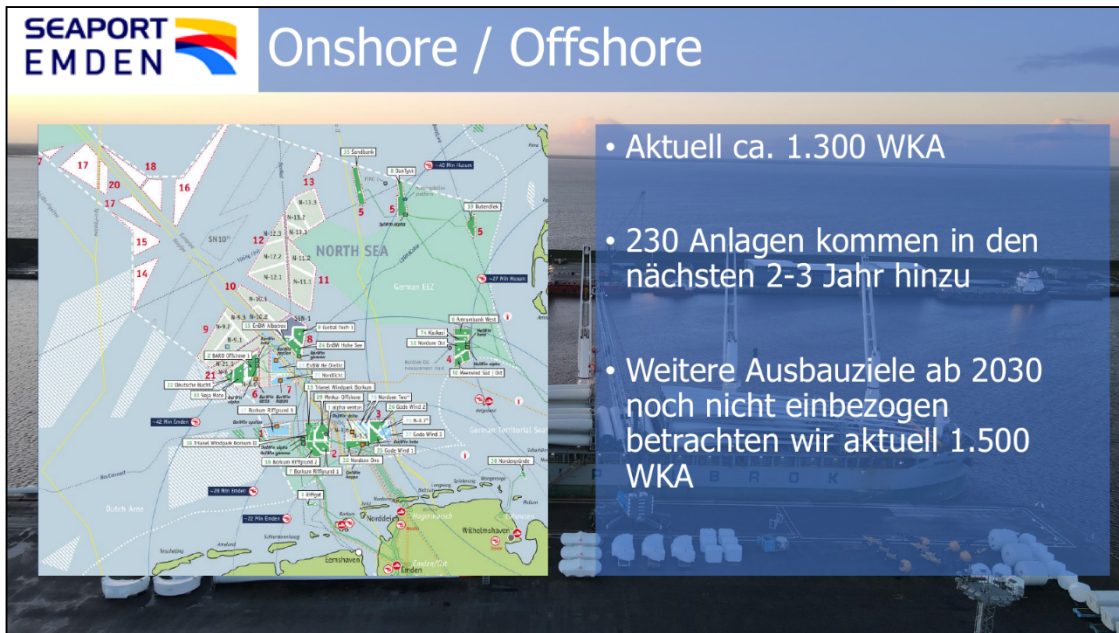
Ressourcen genutzt werden. Das heißt, die Optimierung liegt da nicht, wie Frau Beckmann gerade eben nachfragte, zum Beispiel in der Automatisierung, sondern in den Prozessen, die optimiert werden können. Da muss kein extra Schwimm-Dock angeschafft werden, sondern die Kapazitäten, die im Schwimm-Dock sind, wollen genutzt werden. Es müssen nicht extra Kai-Anlagen gebaut werden, sondern die vorhandenen werden genutzt; die Arbeitsschritte werden entsprechend geteilt.

Wir sind hier, um uns für den Standort und auch für faire Wettbewerbsbedingungen einzusetzen und um diese Ressourcen am Standort zu schützen. Im nationalen Wettbewerb, aber auch im internationalen Wettbewerb brauchen wir hier eine Gleichstellung. Wir haben eben von Beispielen aus den Niederlanden, aus Dänemark und sogar aus der Türkei gehört. Es gibt hier eine zuverlässige Infrastruktur, die es zu schützen gilt, und die es weiter zu entwickeln gilt. Dafür stehen wir hier in jedem Fall ein.

Wir fanden das rege Interesse während des Termins mit dem Gewerbeaufsichtsamt und dem Umweltministerium, an dem wir teilnehmen durften, bemerkenswert. Auch den positiven Gedanken, dort mitzuwirken, und auch die Bereitschaft und auch der Optimismus, obwohl man sich an vorgegebene Genehmigungsverfahren halten muss und man auch die klare Grenze zwischen der Politik und der Verwaltung erkennt, fanden wir bemerkenswert. Trotzdem sind alle gewillt, auf das Ziel hinzuarbeiten, und sind optimistisch, in einem halben Jahr oder früher die Genehmigung zu erlangen.

Ich möchte herausstellen, dass dies der erste Antrag in Niedersachsen ist, der überhaupt gestellt wurde und über den zu entscheiden ist. Wir freuen uns darüber, dass der Antrag unseren Standort betrifft, und unterstützen dieses Genehmigungsverfahren, weil auch die Betriebe und die Stadt im Rahmen dieses Verfahrens angehört werden müssen. Ich kann Ihnen in jedem Fall versichern, dass wir in der Bevölkerung, der Verwaltung und unter den ansässigen Unternehmen auf jeden Fall eine hohe Akzeptanz haben und alle dieses Projekt befürworten und unterstützen.

Die Finanzierung von Investitionen ist durch Bürgschaften zu unterstützen. Ich möchte an der Stelle klarstellen, dass dieses Projekt aufgrund eines funktionierenden Werftbetriebes möglich ist. Generell ist es aber so: Würde man als Werft bei der Bank nach Geld für Projekte fragen, dann würde man genauso komisch angeguckt werden, als würde man Schiffe finanzieren wollen. Auch da sind alle erst einmal ein bisschen wackelig auf den Beinen. Da gilt es, ein bisschen mehr Rückhalt zu schaffen. Ich bin aufgrund dieses Antrags optimistisch, dass politisch signalisiert wird, dass man diesen Industriezweig stärken möchte. Ich plädiere dafür, einen entsprechenden Rückhalt zu schaffen.



Aus Dieser Folie ersehen Sie die Potenziale der Hafenförderung; Sie hatten gerade Bezug darauf genommen. Die Stellungnahme bezog sich auf diesen Vortrag. Wir unterstützen den Start in den gegebenen Potenzialen, die Herr Jeanvré schon genannt hatte. Darüber hinaus ist nicht zu verachten, wie viele Windkraftanlagen aktuell bereits installiert sind und in absehbarer Zeit, das heißt in den nächsten zehn Jahren fortfolgend, auch wieder zurückgebaut werden müssen. Natürlich gibt es Themen wie Glasfaser, bei denen sich die Frage stellt, wie man damit umgeht. Die Windparkbetreiber haben Gelder für den Rückbau zurückstellen müssen und sind hinsichtlich ihrer CO₂-Bilanz darauf bedacht, dass möglichst viele Stoffe dem Wertkreislauf wieder zugeführt werden. Das ist in dem Fall vor allen Dingen das dort verbaute Stahlmaterial. Ich bin mir aber sicher, dass auch für die Flügel noch Verwendungen gefunden werden. Hierfür muss erst einmal noch mehr Energie in die Forschung gesteckt werden. Doch dann ist das eine riesige Ressource.

Ich habe bereits gesagt, dass ab 2030 entsprechende Potenziale zu heben sind. Das heißt, wenn hierüber Erfahrungen gesammelt wurden, wenn die BImSch-Verordnung um ein Kapitel Schiffsrecycling und ein Kapitel Windenergieanlagen angepasst wird, dann sind die, sobald sie trockengelegt sind, genauso zu verarbeiten wie trockengelegte Schiffe. Dabei werden Stahl und weitere Verbundstoffe entsprechend zerlegt. Hierfür sind wir dann sowohl geografisch als auch vom Know-how her gesehen prädestiniert gelegen.



Darüber hinaus sind wir durch die Infrastruktur mit den Binnenwasserstraßen an die Industriegebiete, zum Beispiel das Ruhrgebiet, und über den Mittellandkanal in Richtung Salzgitter gut angeschlossen. Das heißt, dorthin, wo der Stahl dann produziert wird, kann der Rohstoff umweltverträglich durch das Binnenschiff transportiert werden.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Sie sprachen über fairen nationalen Wettbewerb. Wo ist der Wettbewerb unfair, wo passt was nicht zusammen?

Timo Siebahn: Es wurde tatsächlich erst ein Antrag gestellt. Das heißt, dass dadurch vielleicht auch ein gewisser Vorsprung gegeben ist. Aber vielleicht wird auch politisch wahrgenommen, dass dieses Thema in Emden eher weniger gesehen wird. Der Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft und Tourismus ist zum Beispiel nur bis nach Bremen gereist, hat sich in Teilen vielleicht auch über Emden informiert, aber in Bremen war halt Stopp. Deswegen sage ich das. Wenn man sich des Themas annehmen will und die Potenziale vorhanden sind, dann sollte man wirklich intensiv schauen und alle Ressourcen abwägen. Wir sehen, dass hier für Niedersachsen faire Bedingungen herrschen. Das genannte Beispiel kommt aus Bremen.

Abg. **Melanie Reinecke** (CDU): Mit Blick auf die fairen Wettbewerbsfragen möchte ich wissen: Wie hoch ist denn die Wahrscheinlichkeit, dass man sich gemeinsam auf eine nationale Strategie einigt und der Wettbewerb damit tatsächlich faire Rahmenbedingungen erhält? Nach den Aussichten auf eine Einigung auf internationaler Ebene möchte ich gar nicht erst fragen.

Timo Siebahn: Ich sehe die Chance allein darin, dass man sich im Rahmen der Überarbeitung der BImSch-Verordnung auf einen Anhang oder ein Kapitel einigt, in dem dieses Thema so deziert betrachtet wird, sodass der Verwaltung dann Leitfäden an die Hand gegeben werden können, die dann zu entscheiden hat und weiß, wer die entsprechenden Betriebe sind, die zuführen können, und damit man weiß, wie man das überhaupt unterscheiden kann. Es geht bekanntlich nicht primär darum, einen weiteren Entsorgungsbetrieb zu schaffen, auch heute werden in den Reparaturwerften schon entsprechende Stoffe entsorgt, und es wird direkt mit Fachbetrieben zusammengearbeitet. Vielmehr besteht aktuell das Problem, dass zum Beispiel ein gesamtes

Schiff als Schadstoff betrachtet wird, nur, weil ein Schadstoff in ihm enthalten ist. Das muss dezidiert betrachtet werden. Dann kann der Markt auch für mehr Teilnehmer geöffnet werden.

Abg. Ulf Thiele (CDU): Bei den Wettbewerbsbedingungen will ich einhaken. Es geht am Ende ja klar um die Frage, wer das macht. Ich habe bei meinem Besuch in Emden auch verstanden, dass das Unternehmen quasi aus dem Stand anfangen könnte, weil sie faktisch das Gleiche machen, nur nicht zur Verwertung der Schiffe, sondern um sie quasi dann noch einmal wieder in Stand zu setzen. Aber die Technik, die Gefahrenstoffe etc. sind gleich.

Ich frage mich die ganze Zeit, wo der Markt für die Entsorgung der Schiffe ist. Es gibt eine ganze Reihe von Berichterstattungen über die Schiffsfriedhöfe in Asien; gerade ist der Hinweis gegeben worden, dass es einen zertifizierten Betrieb in der Türkei gibt, man aber am Ende nicht wirklich weiß, wo die Schiffe landen. Man kann hoffen, dass Schiffe dort ordnungsgemäß entsorgt werden; aber ob das tatsächlich passiert, weiß man nicht. Das ist ja ein Kostenfaktor. Es geht daher um die Frage, auf welche Schiffe wir mit veränderten Regularien in Deutschland und dann mit den Betrieben, die diese Aufgabe übernehmen, hoffentlich bald genehmigten Zugriff und welche können wir quasi als gesichert annehmen? Haben Sie eine Idee, um welche Schiffe es sich am Ende im Wesentlichen handelt, für die es dann tatsächlich auch einen definierten Markt gibt, zu dem der Zugang nicht durch Kostennachteile und - ich sag es jetzt mal offen - durch erkennbar illegale Entsorgung am Ende verwehrt bleibt?

Timo Siebahn: Ich bin in dem Segment, wie der Markt diesbezüglich untersucht ist, natürlich kein Experte. Aber in erster Hand muss man schauen, wie man durchgreifen kann und wer finanziell in der Verantwortung der Entsorgung ist? In dem Fall wären es dann Schiffstonnagen, Arbeitsschiffe, die dem Bund oder dem Land, das heißt den Küstenländern, jeweils gehören. Dabei geht es nicht nur um die Kostenfrage, sondern auch um die Gewissensfrage. Es ist doch Augenwischerei, wenn man es möglichst günstig entsorgen möchte, aber weiß, dass diese Entsorgung nicht umweltgerecht sein wird. Wir müssen letztendlich darüber entscheiden, zu welcher Position wir stehen. Wenn die gewählte Position entsprechende Kosten mit sich trägt, müssen sie eben getragen werden. Vielleicht können diese Kosten durch die Öffnung eines weiteren Marktes gesenkt werden. Das entspricht den Mechanismen in der Wirtschaft: Es werden entsprechende Zweige entwickelt und dann wird versucht, durch mehr Geschäft die Kosten umzulegen, um Ware marktgerechter anbieten zu können. Aber irgendwo muss der Anfang gemacht werden. Denn es mag zwar noch einige Male gelingen, dass Arbeitsschiffe an Museen vergeben oder an Liebhaber verkauft und dann noch einmal aufgearbeitet werden. Aber das wird ja nicht das Ziel der Masse sein.

Abg. Sina Maria Beckmann (GRÜNE): Sie haben aufgezeigt, dass für diesen ganzen Prozess der fairere Wettbewerb erforderlich ist - darüber haben wir gerade gesprochen -, und Sie haben auch das Erfordernis einer zuverlässigen Infrastruktur genannt. Können Sie das konkretisieren? Meinen Sie Infrastruktur auf den Werften oder in den Häfen? Meinen Sie NPorts? Meinen Sie die Hafen-Hinterland-Anbindung? Was ist aus Ihrer Sicht mit „zuverlässiger Infrastruktur“ gemeint?

Timo Siebahn: Das ist ein sehr weit gefasster Begriff. Ich möchte bei diesem Beispiel beginnen. Dieses Werftgeschäft findet zurzeit im Endeffekt auf Mietgelände statt. Das war einmal Gelände des Landes, wo wir uns in der Struktur von NPorts befinden würden und wo wir um die Verlässlichkeit und den Willen, mit dem das Geschäft verfolgt würde, wüssten, Aber jetzt gibt es einen

privaten Eigentümer, zu dem man zwar gute Verhältnisse pflegt, bei dem man aber auch ein Stück weit davon abhängig ist, inwieweit er in Zukunft gewillt ist, entsprechende Flächen zur Verfügung zu stellen oder diese instandzuhalten. Mit „zuverlässiger Infrastruktur“ ist gemeint, dass man sicherstellen können und seiner Verantwortung nachkommen muss, dass der Betrieb, der aufgebaut wird, auch für die Zukunft Bestand hat.

Deutsches Maritimes Zentrum e. V.

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 3 und 1. Nachtrag

Anwesend:

- Runa Jörgens, Kapitänin

Runa Jörgens: Vielen Dank für die Gelegenheit, hier zum Antrag „Stärkung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen durch nachhaltiges Recycling“ Stellung nehmen zu dürfen, und vielen Dank, dass Sie diesem wichtigen Thema Zeit einräumen.

Wir haben schon gehört, dass wir grünen Stahl brauchen und dass er aus der Verwertung von außer Dienst gestellten Schiffen gewonnen werden kann.

Die Stärkung des Schiffsbaus nach dem Cradle2Cradle-Prinzip einschließlich des Schiffsrecyclings ist Teil des Koalitionsvertrages, den Sie alle wahrscheinlich besser kennen als ich.

Wie Sie meinem Titel entnehmen können, komme ich von der anderen Seite. Tatsächlich bin ich auf einem Schiff gefahren und habe auch eine Reederei vertreten.

Niedersachsen ist ein großer Reedereistandort.

Die Entscheidung darüber, ob ein Schiff recycelt oder weiterbetrieben wird, hängt im Wesentlichen von Alter und Zustand eines Schiffes, den daraus resultierenden Betriebskosten, der Marktlage und den zu erzielenden Veräußerungserlösen ab.

Für Schiffsrecycling müssen viele Anforderungen erfüllt sein. Umweltauflagen, etwa in Bezug auf Nachhaltigkeit, werden immer strenger, sodass es durchaus sein kann, dass es sich nicht mehr lohnt, ein Schiff neu auszustatten, sondern es zu verwerten.

Die Wahl der Abwrackwerft bzw. des Abwrackbetriebs wird wesentlich von der Flagge des jeweiligen Schiffes, seiner Größe sowie dem Fahrtgebiet beeinflusst. Darüber hinaus fließen Aspekte wie eigene Kriterien zu Corporate Social Responsibility (CSR) und Environmental, Social and Governance, Bankenvorgaben oder Kundenanforderungen in die Entscheidung ein, ob und wo ein Schiff abgewrackt wird.

Jetzt komme ich zum Schwerpunkt meiner Stellungnahme. Ich möchte Sie mitnehmen auf eine Reise zu den rechtlichen Aspekten. Wir haben schon einiges in Bezug auf Genehmigungsprozesse gehört. Sie werden feststellen, dass die Aussage „zwei Juristen, drei Meinungen“ nicht unberechtigt ist.

Gestatten Sie mir, mit der Einordnung in den internationalen Kontext zu beginnen.

International kann als Grundlage für „nachhaltiges Schiffsrecycling“ das Internationale Übereinkommen von Hongkong, das von der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) im Jahre 2019 verabschiedet worden ist, angesehen werden. Dieses Übereinkommen, das ich im weiteren Verlauf meiner Ausführungen kurz „Hongkong-Konvention“ nennen werde, soll 15 Jahre später, nämlich am 26. Juni 2025, in Kraft werden. Deutschland hat die Hongkong-Konvention schon im Juli 2019 ratifiziert.

Wen betrifft die Hongkong-Konvention? Schiffe dürfen nur auf zertifizierten Werften recycelt werden. Allerdings sagt die Hongkong-Konvention zu direkten Maßnahmen und Planungen sowie Umsetzungen nichts, sondern es bleibt den Recycling-Werften überlassen, mit welchen technischen und organisatorischen Maßnahmen die Einhaltung der grundsätzlichen Vorgaben erfolgen soll. Diese sind in einem sogenannten Ship Recycling Facility Plan (SRFP) zu beschreiben. Jede Recycling-Werft ist dazu verpflichtet. Die Recycling-Werft ist zudem mit der Anforderung konfrontiert, einen schiffsspezifischen Schiffsrecyclingplan zu erstellen und genehmigen zu lassen, der die individuellen Gegebenheiten und Recycling-Planungen im Rahmen des SRFP und bezogen auf das jeweilige Schiff sowie die identifizierten Gefahrstoffe an Bord gemäß dem Inventory of Hazardous Materials (IHM) Teil I bis III darstellen soll; dabei handelt es sich gewissermaßen um ein Gefahrstoffkataster.

Die Hongkong-Konvention gilt für Schiffe von mehr als 500 BRZ, die in der internationalen Fahrt sind, die nicht im Staatseigentum sind, also für Handelsschiffe. Für den Fall, über den mein Vorredner vorhin berichtet hat, ist die Hongkong-Konvention also per se nicht einschlägig.

Aber wir leben ja in Europa, und auch Europa hat sich lange mit Schiffsrecycling befasst. Im europäischen Kontext gilt die Schiffsrecycling-Verordnung vom 20. November 2013, die Ende 2013 in Kraft getreten ist und seit dem 31. Dezember 2020 voll anwendbar ist. Diese Verordnung gilt im Wesentlichen für europäische Recycling-Werften und Schiffe unter EU-Flagge.

Auch nach diesem Regelwerk müssen die Schiffe ein Gefahrstoffkataster bzw. Gefahrstoff-IHM haben. Dieses IHM gilt auch für Schiffe, die einen EU-Hafen anlaufen, aber nicht unter einer EU-Flagge fahren. Dabei ist zu beachten, dass die Schiffe, die unter EU-Flagge fahren, 15 Gefahrstoffe zu dokumentieren haben, während Schiffe, die unter Drittlandsflagge fahren, nur 13 Gefahrstoffe zu dokumentieren haben. Wir unterscheiden uns in Europa und weltweit also hinsichtlich der Dokumentationspflicht um zwei Gefahrstoffe. Dies kann Fragen hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit aufwerfen.

Tatsächlich sind die Anforderungen in der EU-Verordnung und die Anforderungen des Hongkong-Übereinkommen mehr oder weniger identisch. Die Anforderungen in der EU-Verordnung sind in ein paar Punkten ein bisschen kleinteiliger gehalten. So werden in der EU-Schiffsrecycling-Verordnung undurchlässige Böden und Entwässerungssysteme als Anforderung explizit, in der Hongkong-Konvention dagegen nur allgemein erwähnt.

Um die Anforderungen der EU-Verordnung für antragstellende Recycling-Werften außerhalb der EU - Sie haben die Türkei erwähnt - weiter zu präzisieren, wurden von der Europäischen Kommission ergänzende technische Erläuterungen veröffentlicht. Generell ist zudem anzumerken, dass die Europäische Kommission die Zulassung von Abwrackanlagen in Drittstaaten überprüft,

während dies bei Abwrackanlagen in Mitgliedstaaten nicht der Fall ist und die Mitteilung der Zulassung ausreichend ist.

Die neue EU-Verordnung über die Verbringung von Abfällen wurde am 30. April 2024 verkündet und ist am 20. Mai 2024 in Kraft getreten. Sie gilt für alle Schiffe, die unter der Flagge eines Drittlandstaates fahren, mit einer Tonnage von weniger als 500 BRZ. Sie gilt auch für Schiffe, die als gefährliche Abfälle eingestuft worden sind, sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaates befinden und zur Verwertung aus der Union ausgeführt werden oder als Abfälle eingestuft worden sind, sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaates befinden und zur Beseitigung bestimmt sind, und für Behördenfahrzeuge bzw. grundsätzlich für Fahrzeuge, die als Dienstflagge die der Bundesrepublik Deutschland oder eines Bundeslandes führen.

Die Verbringung von Schiffen zum Abwracken innerhalb der Gemeinschaft und in Staaten, für die der OECD-Beschluss gilt, unterliegt dem Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung, da es sich hierbei um gefährliche Abfälle zur Verwertung handelt; auch das hat mein Vorredner schon erläutert.

Jetzt komme ich auf die kleinen Feinheiten zu sprechen. Sie werden sich fragen, warum Schiffsrecycling in Deutschland so schwierig ist. Im Folgenden erläutere ich Ihnen, weshalb wir die Behörden beim Wissensaufbau unterstützen müssen. Mein Vorredner hat einen Tatbestand genannt, bei dem wir uns nicht einig sind. Das allerdings passiert im Meinungsaustausch zwischen Juristen hin und wieder. Anhang 1 der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (4. BImSchV) enthält in den Spalten a) und b) Ordnungsnummern und Anlagenbezeichnungen von genehmigungsbedürftigen Anlagen. Ein konkreter Eintrag für Schiffsrecyclinganlagen bzw. Abwrackanlagen für Schiffe findet sich dort nicht und es stellt sich die Frage, ob Abwrackanlagen unter eine der vorhandenen Anlagenbeschreibungen subsumiert werden können. Wir halten die Nr. 8.9.1 - Anlagen zur Behandlung von Altfahrzeugen, sonstigen Nutzfahrzeugen, Bussen oder Sonderfahrzeugen ... - nicht für einschlägig, weil Schiffe keine Altfahrzeuge im Sinne dieser Verordnung sind, Schiffe auch keine Kraftfahrzeuge zur Personen- und Güterbeförderung sind und eine Abwrackanlage für Seeschiffe nicht unter die Anlagenbeschreibung fallen kann, weil sie eine Mindestdurchsatzkapazität von fünf Schiffen pro Woche erreichen müsste - eine Leistung, die zu erreichen ich bei aller Liebe für sehr unwahrscheinlich halte.

Also verbleibt für die Genehmigungsbedürftigkeit der Anlagenbeschreibung nur noch der Aufgangtatbestand in Nr. 8.11.2, wonach eine Abfallentsorgungsanlage genehmigungsbedürftig ist, wenn sie eine Durchsatzkapazität an gefährlichen Abfällen von mindestens 1 Tonne je Tag erreicht. Bei der Bestimmung der Durchsatzkapazität ist auf den rechtlich und tatsächlich möglichen Betriebsumfang abzustellen. Fraglich ist, ob die Durchsatzkapazität täglich erreicht werden muss oder ob ein auf die Dauer des Verwertungsvorgangs bezogener Tagesmittelwert ausreicht. Das ist ein Ermessensspielraum für die Genehmigungsbehörden, der im Dialog mit den Unternehmen ausgelotet werden sollte.

Zudem bezieht sich die Durchsatzkapazität auf gefährliche Abfälle und nicht auf Stahlschrott, der den überwiegenden Materialanteil ausmacht. Der Anteil gefährlicher Abfälle kann daher je nach Schiffstyp, Bauart, Baujahr, Nachrüstung usw. variieren; insoweit muss ich dem Vorredner ein Stück weit widersprechen. Ein Schiff ist kein Auto. Schiffe werden nicht am Fließband hergestellt. Jedes Schiff gleicht dem anderen, jedes Schiff sieht ein wenig anders aus als das andere. Insoweit muss ich meinem Vorredner widersprechen.

Sollte eine Abwrackeinrichtung bei rechtlich und tatsächlich möglichem Betrieb und Auslastung die vorgenannte Durchsatzkapazität erreichen, wäre sie genehmigungspflichtig. Sollte sie sie nicht erreichen, wäre sie nicht genehmigungspflichtig.

Das BImSchG sieht zwei Arten von Genehmigungsverfahren vor. Das sogenannte große oder förmliche Genehmigungsverfahren nach § 10 BImSchG erfolgt unter Beteiligung der Öffentlichkeit und das kleine Genehmigungsverfahren nach § 19 BImSchG erfolgt ohne Beteiligung der Öffentlichkeit, was sich naturgemäß auf die Länge des Verfahrens auswirkt. Bei einer Durchsatzkapazität von gefährlichen Abfällen von weniger als 10 t reicht das kleine Genehmigungsverfahren; es würde also deutlich Zeit gespart, weil unter anderem die Öffentlichkeit nicht angehört werden müsste.

Lassen Sie mich zusammenfassend Folgendes feststellen: Wir brauchen, wie meine Vorredner ebenfalls gesagt haben, eine Anpassung der 4. BImSchV insbesondere zu Bestimmungen der Verfahrensart und Zuständigkeit der Behörden sowie Rechtssicherheit und Rechtsklarheit hinsichtlich der Genehmigungsbedürftigkeit von Abwrackeinrichtungen, was im Augenblick nicht klar und deutlich geregelt ist, sodass nur Auffangtatbestände zurate gezogen werden können.

Hinsichtlich der materiellen Genehmigungsvoraussetzungen ist anzumerken, dass die Bestimmung der materiellen Genehmigungsvoraussetzungen insofern schwierig ist, als Artikel 13 und 14 der EU-Schiffsrecycling-Verordnung auf internationales und europäisches Umweltrecht verweist. Das europäische Umweltrecht gibt jedoch in erster Linie Richtlinien vor. Die nationale Umsetzung der Richtlinien kann und darf über das Mindestmaß der europäischen Vorgaben hinausgehen.

Genehmigungsgrundlage nach Artikel 13 und 14 der EU-Schiffsrecycling-VO soll allerdings ausschließlich das Unionsrecht sein, ohne Rücksicht auf verschärfende Regelungen des nationalen Rechts, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland zu gewährleisten.

Als weitere rechtliche Markteintrittsbarriere ist auch die gemäß Artikel 7 Abs. 3 der EU-Schiffsrecycling-Verordnung geforderte behördliche Genehmigung eines Schiffsrecyclingplans für jedes einzelne Abwrackvorhaben zu nennen. Denn in Deutschland ist weder die Zuständigkeit der Behörde für die Genehmigung eines Schiffsrecyclingplans noch die Art der Genehmigung geklärt. Es ist also unklar, ob eine ausdrückliche Genehmigung oder ein stillschweigendes Billigen ausreicht, d. h. ob nach Ablauf einer Frist nach Antragstellung der Antrag als genehmigt gilt. Spezielle Ausführungsbestimmungen zum Hongkong Übereinkommen und zur Verordnung finden sich bislang nur in den §§ 23 ff. der Seeumweltverhaltensverordnung (SeeUmwVerhV), wobei sich diese Regelungen nur auf die Durchführung der Flaggenstaatsverwaltung durch Deutschland beziehen. Spezielle anlagenbezogene Regelungen für Abwrackanlagen finden sich in der SeeUmwVerhV nicht, wobei anlagenbezogene Regelungen und damit auch die Art und Weise der Genehmigung eines schiffs- und projektbezogenen Schiffsrecyclingplans einer deutschen Abwrackwerft im anlagenbezogenen Umweltrecht zu verorten wären.

Die materiellen, also inhaltlichen, Anforderungen an den Schiffsrecyclingplan sind in Artikel 7 Abs. 2 der EU-Recyclingverordnung formuliert.

Die zuständige Behörde ist von einem Mitgliedstaat zu benennen. Die Übersicht, in der die Bundesregierung der Kommission deutsche Behörden benannt hat, weist für Niedersachsen das Ministerium und nicht die tatsächlich zuständigen Gewerbeaufsichtsämter aus. Das verwirrt den Anwender, weil er gar nicht weiß, wer sein Ansprechpartner ist. Wir gehen davon aus, dass Deutschland mit der Benennung des Ministeriums bewusst nur die aufsichtsführende Behörde gemeldet und nicht die Zuständigkeit der Fachbehörden mitgeteilt hat.

Abschließend möchte ich anmerken, dass das Marktpotenzial in Deutschland derzeit sehr stark von gesetzlichen Vorgaben beeinflusst ist. Zu nennen sind in dem Zusammenhang vor allen Dingen die Verordnung für die Verbringung von Abfällen und die Schiffsrecyclingverordnung. Die Verordnung für die Verbringung von Abfällen betrifft alle Schiffe, die nach gesetzlicher Definition Abfall sind. Nicht betroffen sind funktionsfähige Schiffe, die noch in Betrieb sind.

Die EU-Schiffsrecyclingverordnung umfasst hingegen alle Seeschiffe, die die Flagge eines Mitgliedsstaates führen, wenn sie zur Außerdienststellung und Abwrackung vorbereitet werden. Diese Schiffe müssen den in der europäischen Liste aufgeführten Abwrackanlagen zugeführt werden. Damit tragen die Regelungen der Schiffsrecyclingverordnung zu einer Steigerung des Recyclingaufkommens von Seeschiffen mit mehr als 500 BRZ in der internationalen Fahrt bei; das gilt allerdings nicht für Schiffe von weniger als 500 BRZ.

Es besteht weiterhin die Rechtsunsicherheit, dass Abwrackeinrichtungen für Schiffe, die unter die Schiffsrecyclingverordnung fallen, genehmigt werden müssen. Die materiellen Genehmigungsvoraussetzungen sind weiterhin unklar, weil die Artikel 13 und 14 auf internationales und europäisches Umweltrecht verweisen und das europäische Umweltrecht nur Richtlinien vorgibt und die nationalen Umsetzungen deutlich schärfer sein können und somit über die europäischen und internationalen Vorgaben hinausgehen können. Sofern dies der Fall wäre, wären die nationalen Regelungen sowohl strenger gehalten als die Vorgaben der Hongkong-Konvention als auch strenger gehalten als die der EU-Schiffsrecyclingverordnung, was nicht wettbewerbsfördernd wäre.

Es ist nicht klar, welche Behörde zuständig dafür ist, einen Schiffsrecyclingplan für jedes einzelne Abwrackvorhaben zu genehmigen. Weiterhin ist noch nicht geklärt, ob ein Vorhaben nach Ablauf einer Frist nach Antragstellung als stillschweigend genehmigt gilt oder ob eine ausdrückliche schriftliche Genehmigung erforderlich ist.

Sie sehen, die Förderung des Aufbaus eines nachhaltigen Schiffsrecyclings in Deutschland erfordert einen mehrstufigen Ansatz. Schiffsrecycling in Deutschland ist in der Aufbauphase. Wir haben Informationen über das Beispiel in Emden bekommen. Eine intensive Zusammenarbeit zwischen Industriepartnern, Genehmigungsbehörden, finanzielle Anreize und eine Sensibilisierung der Öffentlichkeit sowie eine breite politische Unterstützung - die ich hier bei Ihnen erkenne -, sind notwendig.

Aus unserer Sicht lassen sich Abwrackstandorte dort etablieren, wo bereits Infrastruktur für Schiffsneubauten und -umbauten oder Schiffsreparatur vorhanden ist. Eine große Herausforderung besteht darin, diese Aktivitäten und Synergien zu kombinieren.

Wir empfehlen die Anpassung der rechtlichen Anforderungen:

- zur Genehmigungspflicht von Abwrackanlagen: die Erweiterung des Anhangs 1 der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes um eine konkrete Anlagenbeschreibung für Schiffsabwrackanlagen,
- zur Genehmigung von Schiffsrecyclingplänen: die Schaffung von behördlichen Zuständigkeiten für die Prüfung und Genehmigung von Schiffsrecyclingplänen,
- aktiv vonseiten der Behörden zu kommunizieren, wie einzelne Schiffbaugebiete für das Schiffsrecycling genutzt werden können, ohne bestehende Genehmigungen zu gefährden.

Weiterhin möchten wir Sie ermuntern, Kompetenzaufbau in den Behörden voranzutreiben, Kompetenz in den Behörden zu schaffen und die Begleitung von Recyclingaktivitäten auf Augenhöhe zu ermöglichen.

Das Bundes-Immissionsschutz-Gesetz und die entsprechende Verordnung enthalten keine Vorgaben zu Durchführung von Pilot- und Demonstrationsprojekten. Solche Projekte sollten unbedingt gestartet werden, um danach Kapazitäten aufzubauen. Es könnte mit einer geringen Menge recycelten Abfalls begonnen werden, um danach im Regelbetrieb die Menge sukzessive zu skalieren. Die Behörden könnten auf diese Weise herausfinden, was genehmigt werden muss und wie es genehmigt werden muss.

Die Finanzierung muss gesichert werden. Die Gründung und der Betrieb nachhaltiger Schiffsrecyclingbetriebe erfordern, wie wir schon gehört haben, ein hohes Startkapital. Daher sollten Anreize in Form von zinsgünstigen Krediten, Zuschüssen und gegebenenfalls auch Subventionen gefordert werden.

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Frau Jörgens, ich bin bei der Recherche im Internet auf interessante Informationen gestoßen. Auch Dänemark ist im Schiffsrecycling sehr aktiv. Ausweislich des Internetauftritts des Deutschen Maritimen Zentrums haben Sie eine Studie zum Marktumfeld für nachhaltiges Schiffsrecycling in Deutschland erstellt. Darin schreiben Sie von einem „hohen Bedarf“ an Personal. Haben Sie den Fachkräftemangel berücksichtigt? Wir sind uns sicherlich darüber klar, dass Schiffsrecycling ein heißes Eisen ist und ohne Subventionen Schiffsrecycling in Deutschland sicherlich nicht möglich sein wird.

Runa Jörgens: Der Aspekt wurde berücksichtigt. Ich kann Ihnen aus voller Überzeugung sagen: Schiffsrecycling klingt auf den ersten Anschein dreckig. Schiffsrecycling, ist aber tatsächlich das Geschäft der Zukunft. Wir reden über Kreislaufwirtschaft. Genau das können junge Menschen mitgestalten. Schiffsrecycling bietet eine große Chance, dass Werften junge Menschen wieder begeistern, sich dem Schiffbau zuzuwenden. Wir möchten die Verwertung eines Schiffes auch gar nicht „abwracken“ nennen, sondern stattdessen von „Rückbau“ und der „Entwicklung“ von Schiffen sprechen, die nach dem Cradle2Cradle-Prinzip funktionieren. Der Aspekt des Fachkräftemangels wurde in der Studie berücksichtigt; ich kann Ihnen gerne ein Exemplar schicken.

Wir sind der Ansicht, dass Schiffsrecycling irgendwann ohne Subventionen funktionieren wird. Solange aber die Rechtsunsicherheiten bestehen, wird es wahrscheinlich zumindest Bürgschaften bedürfen.

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Sie haben gerade davon gesprochen, dass junge Menschen für den Rückbau von Schiffen begeistert werden sollen. Ist in dieser Hinsicht schon eine Initiative ergriffen worden? Wir wissen alle, dass sich das Handwerk bei den jungen Leuten derzeit nicht gerade eines berauschenden Zuspruchs erfreut. Wie können junge Leute ermutigt werden, einen handwerklichen Beruf zu ergreifen?

Runa Jörgens: Niedersachsen ist ein sehr schönes Bundesland. Die Ideen-Expo findet in Hannover statt. Das Deutsche Maritime Zentrum war in der hervorragenden Lage, einen maritimen Gemeinschaftsstand auf der Ideen-Expo betreiben zu dürfen. Dort konnten die Schiffbauer junge Menschen tatsächlich dafür begeistern, sich mit Schiffbau auseinanderzusetzen. Ja, wir starten mit einem Projekt. Dafür kriegen wir auch Bundesmittel.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Nur am Rande: Ich bin auch Schiffbauer.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Frau Jörgens, vielen Dank für Ihr Engagement. Auch ich habe mir parallel zu Ihrem Vortrag den Internetauftritt des Maritimen Zentrums angesehen. Sie haben „Schiffbau-Emissionen“ thematisiert. Sie weisen, wenn auch sehr charmant und sehr unterschwellig, aber doch immer wieder darauf hin, dass Behörden beim Wissensaufbau unterstützt werden müssten und bei den Behörden mehr Kompetenzaufbau stattfinden müsse.

Wir haben vorhin dem Vortrag von Herrn Jeanvré entnommen, dass wir uns ganz am Anfang einer neuen Entwicklung befinden und natürlich auch die Chance eingeräumt sein muss, Neues lernen zu dürfen. Herr Jeanvré schilderte, dass er gerade die Zusammenarbeit mit Gewerbeaufsichtsämtern und anderen Behörden aus dem Umweltbereich als konstruktiv und sehr offen erlebt. Insofern gehe ich davon aus, dass alle mit Sicherheit einen guten Job machen.

Wir befassen uns hier mit einer neuen Thematik. Jeder, der sich mit neuen Dingen befasst, muss erst einmal einen Lernprozess bewältigen. Ich teile Ihre Ansicht, dass das System diesen Lernprozess ermöglichen muss. Dazu sind aber auch der Aufbau und die Ausbildung von Personal nötig.

Sie haben mehrere Versionen aufgezeigt, die Ihres Erachtens unbedingt begleitend notwendig sind. Frau Jörgens, wenn Sie mir die aus Ihrer Sicht wichtigste nennen sollten: Welche Version wäre es?

Runa Jörgens: Es wäre die Version, sich um die Verwertung von Behördenschiffen zu kümmern, weil das etwas ist, was deutsche Werften von ihren Kapazitäten her vermögen, und weil hierfür wahrscheinlich der geringste Genehmigungsaufwand nötig sein wird. Anhand solcher Fallbeispiele kann versucht werden, die Bearbeitungskapazitäten hochzuskalieren.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU): Frau Jörgens, wir haben uns in Ihrem Vortrag mitten im Verordnungs- und Gesetzesdschungel befunden. Gestatten Sie mir dazu drei Nachfragen.

Erstens. Sie haben den Recyclingplan, den jede Werft aufstellen muss, angesprochen. Ich dachte immer, dass das Gewerbeaufsichtsamt solche Pläne genehmigt.

Zweitens. Sie hatten eingangs Ihrer Ausführungen erklärt, dass die Wahl der Abwrackwerft von der Beflagung des Schiffes abhängt. Bitte erklären Sie mir den Zusammenhang.

Drittens. Behördenschiffe sind schon mehrfach thematisiert worden. Sie haben erläutert, dass sich die Hongkong-Konvention auf Handelsschiffe bezieht. Nach welchen Kriterien muss das Recycling von Behördenschiffen geregelt werden? Behördenschiffe müssen sicherlich auch Voraussetzungen für deren Verwertung erfüllen.

Runa Jörgens: Ob ein Gewerbeaufsichtsamt für ein Schiffsrecyclingplan zuständig ist, konnten wir nicht ermitteln. Eventuell kann Henning Gramann, der nach mir vortragen wird, etwas dazu sagen. Wir konnten nicht herausfinden, ob Gewerbeaufsichtsämter zuständig sind, weil uns niemand entsprechende Nachfragen beantworten konnte. Es gibt im Augenblick in Deutschland keine Schiffswerft, die auf der EU-Recyclingliste aufgeführt ist.

Ihre zweite Frage betrifft die Behördenschiffe. Sie fallen unter die Abfallverbringungsverordnung, die gerade angepasst worden ist.

Drittens hatten Sie gefragt, warum die Wahl der Abwrackwerft von der Beflaggung des Schiffes abhängt. Schiffe, die nicht unter einer europäischen Flagge fahren, unterfallen per se nur unter der Hongkong-Konvention. Es kommt auf den Zeitpunkt an, an dem ein Unternehmen den Entschluss getroffen hat, sein Schiff zu recyceln, und wo sich das Schiff in dem Moment befindet. Wenn es sich in internationalen Hoheitsgewässern befindet, was bei Schiffen in Fahrt regelmäßig der Fall sein dürfte, dann fallen sie nicht mehr in den europäischen Regelungsbereich. Deswegen kommt es ein bisschen darauf an, welche Flagge ein Schiff trägt. Aber man weicht auch nicht aus. Deutsche Unternehmen achten tatsächlich darauf, dass sie ihre sozialen Verpflichtungen, Environmental-Verpflichtungen etc. und den Vorgaben der Banken nachkommen. Das heißt nicht, dass die Werft einen anderen Standard hat. Aber auch hierfür ist Herr Gramann ein deutlich besserer Ansprechpartner als ich. Herr Gramann hilft dabei, solche Projekte zu zertifizieren.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Vielen Dank für den wirklich informativen Vortrag, Frau Jörgens. Ich gebe allerdings freimütig zu, dass ich froh bin, dass hierüber ein Protokoll geführt wird, damit wir Ihre Ausführungen zu sämtlichen Gesetzestexten, die Sie hier erwähnt haben, noch einmal nachlesen können.

Sie haben gesagt, wir brauchten einen Wissenstransfer zwischen Politik, Praxis und Behörden, also im Prinzip zwischen allen, die in diesem Prozess tätig sind.

Wenn wir hier neue Geschäftsfelder möglich machen wollen, dann sind Vertrauen und Zutrauen in eine Branche nötig. Dieses Vertrauen und Zutrauen muss gegenseitig erarbeitet werden. Sie haben die BlmSchG-Genehmigung angesprochen und zwischen dem großen und dem kleinen Verfahren unterschieden. Sie sagten, das kleine Verfahren würde den Behörden Ermessensspielräume eröffnen, um Genehmigungen eventuell leichter erteilen zu können. Nach meiner Erinnerung erwähnten Sie hierbei die Menge von 10 t. Bitte erläutern Sie die in dem Zusammenhang einschlägige Rechtslage.

Runa Jörgens: Über die Rechtslage entscheiden im Zweifelsfall Gerichte. Nach unserer Interpretation müssen Anlagen, die bis zu einer Tonne Abfall oder Gefahrstoff pro Tag verarbeiten, überhaupt nicht genehmigungsfähig sein. Hier haben die Behörden einen Ermessensspielraum darin, wie Stahl zu bewerten ist. Hierbei wird von Aufsichtsbehörde zu Aufsichtsbehörde geringfügig anders verfahren. Demnach müssten gewisse Sachen nicht genehmigt werden. Das aber ist die

Rechtsauffassung des Deutschen Maritimen Zentrums. Rechtsauffassungen sind, wie gesagt, nur so lange gültig, bis ein Gericht final entschieden hat.

Gestatten Sie mir die Klarstellung: Ich weiß, dass die Behörden tatsächlich sehr viel dafür tun. Wir müssen sie aber auch lernen lassen und positiv bestärken, ihr Ermessen zu nutzen und Wissen aufzubauen. Das ist mein Appell!

Abg. Sina Maria Beckmann (GRÜNE): Ich habe eine Frage zu dem Gefahrstoffkataster. Als Sie sagten, dass EU-Schiffe 15 Gefahrstoffe nachweisen bzw. kontrollieren müssen, während international nur 13 Gefahrstoffe dokumentiert werden müssen, bin ich hellhörig geworden. Können Sie die beiden Gefahrstoffe benennen? Warum gibt es diese beiden parallelen Regelungen?

Runa Jörgens: Der Unterschied liegt darin, dass es sich zum einen um eine internationale Regelung und zum anderen um eine EU-Regelung handelt. Nach der EU-Regelung müssen 15 Gefahrstoffe nachgewiesen werden. Weitere Informationen kann Herr Gramann liefern, denn der weiß das aus dem Effeff.

Henning Gramann: Es handelt sich um zwei kritische Substanzen. Zum einen handelt es sich um Perfluorooctansulfonsäure (PFOS) und um Hexabromcyclododecan (HBCDD). Das sind Stoffe, die in der EU als besonders überwachungsbedürftig entschieden wurden. HBCDD wurde als ein solcher beantragt. Er wurde direkt in das Regelwerk für die Gefahrstoffkataster mit aufgenommen. Man hat später EU-seitig eine Studie beauftragt und festgestellt, dass diese beiden Substanzen für Schiffe gar nicht ausschlaggebend sind. Sie sind aber im Regelwerk zur Erstellung der Gefahrstoffkataster enthalten. Mittlerweile liegt eine Novelle vor. Wir reden jetzt international über 14 und EU-seitig über 16 Substanzen, weil auf internationaler Ebene noch eine Antifowling-Substanz hinzugefügt worden ist.

Abg. Ulf Thiele (CDU): Frau Kapitänin Jörgens, ich habe zwei Fragen. Meine erste Frage bezieht sich auf Ihre abweichende Meinung bezüglich des Recyclings von Fahrzeugen. Sie haben nach meinem Verständnis aus einem rein quantitativen Grund ausgeschlossen, dass das Schiffsrecycling im bereits bestehenden Regelwerk geregelt ist. Sie sagten, es müssten pro Tag mindestens fünf Fahrzeuge verwertet werden, was bei Schiffen „bei aller Liebe“ nicht möglich wäre.

Hier im Landtag haben Sie es mit einem politischen Gremium zu tun, das solche Regeln im Zweifel anpassen kann oder zumindest auf Bundesebene den Anstoß zur Anpassung geben könnte. Sie haben an anderer Stelle Hinweise auf Tatbestände gegeben, bei denen angepasst werden sollte. Was spricht denn dagegen, dass für das Recycling von Schiffen eine spezielle Kategorie von Fahrzeugen geschaffen wird, in der mit niedrigerer Stückzahl gearbeitet wird? Die quantitative Vorgabe soll doch insbesondere dafür sorgen, dass wilde Schrottplätze und Ähnliches verhindert werden.

Ich war ein bisschen irritiert, als Sie nicht sagen konnten, welche Behörde für die Genehmigung zuständig ist, weil es a) Anträge gibt, die an eine Behörde gerichtet worden sein müssen, und b) Analogien getroffen werden können. Letzteres ist aus meiner Sicht der entscheidende Punkt. Andere Einrichtungen zum Recycling von Wertstoffen werden von den Gewerbeaufsichtsämtern regelmäßig genehmigt. Warum ist das für Schiffsrecycling nicht klar?

Runa Jörgens: Wir schlagen vor, zur klaren Regelung einen eigenen Tatbestand für Schiffsabwrackeinrichtungen einzuführen, um nicht von „Altfahrzeugen“ sprechen zu müssen. Es gibt

noch weitere Gründe, dass „Schiffsverwertung“ nicht gemeint sein kann. Der Punkt, dass Schiffsverwertung nicht gemeint sein kann, weil es technisch unmöglich ist, fünf Schiffe pro Tag zu verwerten, war aus meiner Sicht der bildlichste und einschlägigste. Im Übrigen sind Kraftfahrzeuge definitiv keine Schiffe. Fragen Sie mal das Kraftfahrt-Bundesamt!

Nun beantworte ich Ihre zweite Frage. Nach meiner Kenntnis sind die Anträge bisher nur nach Abfallverbringungsverordnung und nicht nach EU-Schiffsrecyclingverordnung gestellt worden. Es kann durchaus sein, dass die Dienststelle Schiffssicherheit zuständig ist, weil es eventuell eine Flaggenstaatsaufgabe ist. Das BSH ist nur für die Führung der Register zuständig. Bisher konnte uns das niemand - ich schaue an dieser Stelle fragend Herrn Gramann an - klar und deutlich sagen.

BOR'in **Endler** (MU): Ich bin zuständig für Fragen der Schiffsabfälle und Schiffsrecycling. Ich hatte mich vor zwei bis drei Jahren mit der Europäischen Schiffsrecyclingverordnung beschäftigt, als dazu in Niedersachsen ein Vorhaben durchgeführt werden sollte, das sich im weiteren Verlauf aber zerschlagen hat. Die Frage, wer letztendlich für die Genehmigung der Schiffsrecyclingpläne zuständig ist, beantworte ich wie folgt: Es gibt eine Liste, veröffentlicht von der Europäischen Kommission, in der aufgeführt ist, welche Stellen letztendlich für die Zulassung einer Abwrackeinrichtung nach der Europäischen Schiffsrecyclingverordnung zuständig sind. Die Aufgabe wurde damals vom Bundesministerium für Umwelt den obersten Abfalllandesbehörden zugewiesen. Das heißt, in Niedersachsen wäre das Umweltministerium zuständig. Das gilt auch für die Genehmigung der Schiffsrecyclingpläne.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Dazu gibt es eine direkte Nachfrage von Herrn Arends.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Die ganze Zeit standen zwei Sachen im Raum: die Genehmigung des Standortes und der Plan für jede individuelle Verwertungsmaßnahme. Mit Ihrem letzten Satz aber haben Sie nach meinem Eindruck die Unklarheit beseitigt. Ist nach Ihren Ausführungen das MU für beide Verfahren zuständig?

BOR'in **Endler** (MU): Es gibt die immissionsschutzrechtliche Genehmigung, dass eine Anlage in Deutschland beispielsweise Recyclingtätigkeiten durchführen kann. Diese Genehmigung erteilen bei uns die Gewerbeaufsichtsämter.

Daneben gibt es die Anforderungen, die sich aus der EU-Schiffsrecyclingverordnung ergeben. Das ist letztendlich die Zulassung nach der europäischen Verordnung als Abwrackeinrichtung. Dazu zählt die Voraussetzung, dass man eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung hat, plus die Zertifizierung bzw. Zulassung eines Schiffsrecyclingplans.

Maritimes Cluster Norddeutschland e. V. - Geschäftsstelle Niedersachsen -

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 1

Anwesend:

- Dr. Susanne Neumann
- Henning Gramann (GSR)

Dr. Susanne Neumann: Im Namen des Maritimen Clusters Norddeutschland danke ich Ihnen herzlich für die Möglichkeit, im Rahmen dieser Anhörung ein paar Worte zum Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sagen zu dürfen. Das Maritime Cluster Norddeutschland ist das als Verein organisierte und von den Wirtschaftsministerien der fünf norddeutschen Küstenbundesländer unterstützte Netzwerk mit weit über 350 aktiven Unternehmen, Forschungsinstitutionen und Hochschulen.

Gemeinsam mit unseren Mitgliedsunternehmen initiieren wir Projekte und Austauschplattformen zu aktuellen Themenstellungen, weshalb wir natürlich auch immer ganz eng im Dialog mit der Wirtschaft sind. Seit mittlerweile acht Jahren leite ich die Geschäftsstelle Niedersachsen in Elsfleth, und das Thema Schiffsrecycling begleitet mich nun schon seit 2020. Damals kamen die beiden Gründer des uns allen sicher gut bekannten Unternehmens Leviathan mit leuchtenden Augen in meine Geschäftsstelle. Sie haben mit großer Begeisterung ihre Idee für einen emissionsarmen Schiffsrecyclingbetrieb in Deutschland vorgestellt. Nach eingehender Recherche, vielen Gesprächen mit Unternehmen und Verbänden im In- und Ausland sowie der NGO-Shipbreaking-Plattform wurde klar, dass sich für Deutschland ein Chancenfenster auftut, das es zu nutzen gilt. Heute, vier Jahre später, gibt es aber immer noch keinen einzigen Schiffsrecycling-Standort in Deutschland.

Von daher begrüßen wir als Maritimes Cluster ausdrücklich den Antrag beider Fraktionen, der zum Ziel hat, das Thema Schiffsrecycling in Deutschland endlich Fahrt aufnehmen zu lassen. An den Formulierungen des Antrags und den Ausführungen unserer Vorredner kann man aber schon erkennen, wie vielschichtig, mehrdimensional das Problem und wie komplex das Thema ist und dass man nur dann Lösungen finden kann, wenn man das Thema in all seiner Mehrdimensionalität betrachtet.

Deswegen freue ich mich, heute den für Schiffsrecycling und IHM international renommierten Experten Henning Gramann an meiner Seite zu haben. Er ist geschäftsführender Inhaber der niedersächsischen Firma Green Ship Recycling Services GmbH (GSR) und Gastdozent für Schiffsrecycling an der World Maritime University in Malmö. Er wird auf Ihre tiefer gehenden Fragen mit seiner umfassenden Expertise sicher noch detailliertere Antworten liefern können, als ich es aller Wahrscheinlichkeit nach kann.

Wie Sie meiner schriftlichen Stellungnahme bereits entnehmen konnten, steht die Frage danach, ob wir Schiffsrecycling in Deutschland haben wollen, eigentlich nicht mehr zur Disposition. Eine Industrienation, die Schiffe baut und diese auch betreibt, sollte sich ihrer End-of-Life-Verantwortung stellen und Recyclingwerftkapazitäten aufbauen; ganz zu schweigen davon, dass das Geschäftsumfeld für neue Player am Markt sehr positiv zu bewerten ist. Ihnen allen ist die BIMCO-

Prognose bekannt, nach der wir weltweit mit einer vehement kommenden Welle an abzuwrackenden Schiffen unweigerlich rechnen müssen, für welche dann die aktuell existierenden Kapazitäten an Schiffszerlegebetrieben nicht mehr ausreichen werden.

Wenn dieses Überangebot an Altschiffen eintritt und Reedereien jede Recyclingmöglichkeit annehmen müssen, werden auch deutsche Anlagen mit im Vergleich zum internationalen Wettbewerb hohen Lohn- und Entsorgungskosten genutzt werden müssen. Daneben lassen aber auch die Verbringungskosten bei kleineren Schiffen im Verhältnis zum erwarteten Erlös bezogen auf die Tonne erzeugten Stahlschrotts ein weit entferntes Verschrotten ohnehin unwirtschaftlich erscheinen. Auch müssen wir berücksichtigen, dass die aktuelle geopolitische Lage deutlich macht, wie wichtig es ist, nicht alle strategischen Rohstoffe aus der Hand zu geben.

Die Transformation der Stahlindustrie in Deutschland hin zu einer umweltfreundlicheren Produktion und die damit einhergehende steigende Nachfrage nach Stahlschrott sind ein wesentlicher Treiber für Schiffsrecycling. Der beim Recycling in erheblichen Mengen zurückgewonnene Stahlschrott trägt durch einen um 80 bis 90 % geringeren CO₂-Ausstoß im Vergleich zu Primärstahl wesentlich zur Dekarbonisierung der Stahlindustrie und damit eben auch Erreichung der Ziele von Klimaneutralität bei.

Nachdem wir die Frage positiv beantwortet haben, ob wir Schiffsrecycling in Deutschland haben wollen, widmen wir uns nun der Frage, wie wir das möglich machen können. Dazu möchte ich kurz etwas ausholen. Im vergangenen Jahr haben wir als Maritimes Cluster eine Exkursion nach Dänemark organisiert, um unsere Wissensbasis über das Thema Schiffsrecycling zu erweitern. In Esbjerg haben wir die Firma Smedegaarden besucht, die bereits seit 1962 Schiffe zerlegt - in dem besonderen Schutzgebiet Wattenmeer, in einem Hochlohnland, das nicht gerade für seine geringen Energiekosten bekannt ist, und in dem man noch dazu rentabel arbeitet.

Smedegaarden ist auf der EU-Liste für zugelassene Schiffsrecycling-Facilities zu finden und hält sich natürlich an die dänischen hohen Umweltschutz- und Arbeitsschutzaufgaben. Seit vielen Generationen verfolgt das familiengeführte Unternehmen den Gedanken, möglichst alles wieder zu verwerten. Etwas wegzwerfen, was noch gut ist oder genutzt werden kann, erschien der Smedegaarden-Familie noch nie richtig zu sein. So werden in Esbjerg ca. 99,3 % eines Schiffes recycelt. Für die Einzelteile hat man einen Kundenstamm von ungefähr 20 000 Akteuren. Nur der aller kleinste Teil geht in die Abfallfachentsorgung. Bei Smedegaarden werden Schiffe überwiegend in Handarbeit und mit dem Einsatz von hydraulischen Scheren zerlegt. In Deutschland wollen wir aber schon die Vorteile innovativer Verfahren, Systeme und Produkte zur systematischen Demontage von Schiffen und maritimen Großstrukturen nutzen. Dafür haben wir beispielsweise das ZIM-Netzwerk Shipwreck initiiert. Shipwreck soll als Plattform für unterschiedliche technologische Entwicklungen dienen. Das umfasst innovative Trennverfahren, Mechanisierung sowie Automatisierung und Digitalisierung. Das gesamte Demontagemanagement wird analysiert, um Themen wie Prozessplanung unter Zuhilfenahme von digitalen Zwillingen, sensorgestützte Durchführung, Umgang mit und die Rückgewinnung von Materialien sowie die gesamte Dokumentation aller Arbeitsschritte effizient zu gestalten.

Um diese Ziele zu erreichen, wird ein Pilotprojekt mit verschiedenen Partnerbetrieben angestrebt, das durch wissenschaftliche Begleitung von Forschungseinrichtungen flankiert wird. Dabei sollen grundsätzliche Erkenntnisse gewonnen werden, unter welchen Umständen und mit welchen Technologien Schiffsrecycling in Deutschland wirtschaftlich machbar wäre. Durch ein

solches Pilotprojekt ließe sich nämlich im kleinen Rahmen gut untersuchen, wie der Rückbau sowohl technisch als auch betriebswirtschaftlich effizient geplant werden kann. Dieses Pilotprojekt ist jedoch mit einem gewissen Risiko und hohen Kosten, beispielsweise für den Ankauf eines geeigneten Demonstrationsobjektes, verbunden. Die vorhandenen Förderprogramme decken aber entweder Schiffsrecycling thematisch nicht ab oder haben zu hohe Ansprüche an den Innovationsgrad.

Das wiederum ist beim Schiffsrecycling ein Hindernis, da die in Anwendung kommenden Verfahren grundsätzlich zunächst Stand der Technik sind. Die Innovation liegt aber darin, in einer Kombination dieser Technologien eines oder mehrere innovative Verfahren zu entwickeln, die ein gewinnbringendes Schiffsrecycling ermöglichen.

Die Bereitschaft, betriebliche Investitionen zu tätigen, hängt aber wiederum maßgeblich davon ab, welche Resultate das beschriebene Demonstrationsprojekt bringt. Machbarkeits- oder Durchführbarkeitsstudien sind zwar in einigen Förderprogrammen förderfähig, jedoch beschränken sich diese auf theoretische Überlegungen.

Was gebraucht wird, ist eine praktische Erprobung der Machbarkeit anhand eines echten Schiffes. Erinnern Sie sich noch an die Zeit von vor sieben oder acht Jahren, als es in Deutschland nur Förderprogramme für LNG gab? 2018 initiierten wir vom Maritimen Cluster das ZIM-Netzwerk „Green Meth“, weil es keine andere Förderkulisse als ZIM gab. Damals haben wir für eine Förderung aller alternativen Treibstofflösungen plädiert, die dann später auch kam. Das war auch notwendig. Denn ohne sie würden wir uns in punkto Methanol noch in den Kinderschuhen befinden, und das noch zu einem Zeitpunkt, als „Maersk“ mit seinen Methanolschiffen - also vor Kurzem - um die Ecke kam.

Beim Schiffsrecycling sieht es jetzt ähnlich aus. Eine geeignete Förderkulisse für die Durchführung von Pilotvorhaben und eine gewisse Anschubfinanzierung könnten dabei helfen, Schiffsrecyclingkapazitäten in Deutschland aufzubauen. Dies gepaart mit politischer und behördlicher Unterstützung, würde uns schon ein ganzes Stück weiterbringen, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer.

Abschließend möchte ich erwähnen: Wir als Maritimes Cluster Norddeutschland stehen mit unseren kompetenten Mitgliedsunternehmen bereit, um den Weg weiterhin gemeinsam mit Ihnen zu gehen.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Herzlichen Dank für Ihre Expertise, Frau Dr. Neumann und Herr Gramann. Das ZIM-Netzwerk ist eine ganz interessante Variante. Wir haben gelernt, dass wir Forschung und Entwicklung brauchen. Forschung und Entwicklung wird parallel auch dann gebraucht, wenn so etwas, wie wir gehört haben, schon anderer Stelle sehr gut funktioniert. Angesichts der ständigen Weiterentwicklungen ist jeder darauf angewiesen, ständig weiter Erfahrungen sammeln zu können.

Dr. Susanne Neumann: Herr Dr. Jeanvré hatte schon zutreffend bemerkt, dass nur in Teilen die Möglichkeit besteht, etwas zu automatisieren. Einen Gesamtprozess im Sinne von „wir schieben das ganze Schiff durch die Zerlegestraße“ wird es nicht geben. Es ist aber sehr sinnvoll, für einzelne Prozessteile Automatisierung zu nutzen.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Wir haben heute gehört, dass der Klärung der rechtlichen Fragen - Wer ist wie wann beflaggt? Wer ist wann in welcher Situation? - eine hohe Bedeutung zukommt. Wir suchen immer nach Möglichkeiten, Prozesse zu vereinfachen. Wir haben von langjährigen - zu langen - Genehmigungsverfahren gehört. Wir hoffen darauf, dass beispielsweise mithilfe eines Leitfadens Genehmigungsverfahren irgendwann schneller abgewickelt werden können. Ich habe Frau Kapitänin Jörgens vorhin danach gefragt, was aus ihrer Sicht als Erstes passieren müsse. Was ist aus Ihrer Sicht das Wichtigste, was benötigt wird, um jetzt Pflöcke einschlagen und weiterkommen zu können?

Dr. Susanne Neumann: Meines Erachtens sind es zwei Dinge, die wir jetzt sofort brauchen. Wir brauchen als Erstes das Pilotprojekt. Der Sprecher von Turbo-Technik wird Ihnen dessen Notwendigkeit auch gleich bestätigen. Denn erst, wenn nach einer behördlichen Genehmigung unter behördlicher und politisch wohlwollender Begleitung getestet worden ist, welches Verfahren wie eingesetzt werden kann, und die Genehmigung erfolgt ist, kann der Regelbetrieb gestartet werden. Wir haben mehrfach gehört, dass wir alle lernen müssen. Wir müssen uns im Zuge eines Pilotbetriebes anschauen, wie die Zerlegung in betriebswirtschaftlicher Hinsicht unter Zuhilfenahme aller Regularien, die es zu beachten gilt, durchgeführt werden kann, um danach durchkalkulieren zu können, wie die Zerlegemenge hochskaliert werden kann. Das Pilotprojekt wird seitens der Unternehmerschaft gewünscht.

Her Gramann wird zu behördlichen Genehmigungsverfahren und zur Gesetzeslage ausführen.

Henning Gramann: Es muss das Verständnis gefördert werden, dass Schiffsrecycling ein kompletter Rückbau und nicht ein teilweiser Rückbau wie bei Reparatur- oder Umbaumaßnahmen ist. Denn das hat potenziell Auswirkungen auf das Genehmigungsverfahren und die Verwendung der verschiedenen Rechtsrahmen. Wenn ich über Schiffsrecycling rede, nenne ich das auch gerne negativer Schiffsbau. Ich denke, es würde viele Sachen vereinfachen, wenn das im Genehmigungsverfahren reflektiert würde. Dadurch würden deutsche Schiffsrecyclingvorhaben dem Grunde nach wesentlich wettbewerbsfähiger, weil nicht mit so einem langen Vorlauf kalkuliert werden müsste.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Wir waren im Vorfeld der Entwicklung des Antrags bei NPorts in Emden. Herr Niels Rehbock von der EWD hatte bei dem Termin unter anderem darüber berichtet, dass er sehr große Probleme habe, etwas genehmigt zu bekommen. Eigentlich war das der ausschlaggebende Punkt und nicht etwa, dass die Unternehmen zum Recycling nicht imstande sind.

Ich habe Schiffe bis auf die Spanten heruntergebrannt und sie dann wieder aufgebaut und vermag darin auch keinen Unterschied zu den Tätigkeiten im Zuge der Verwertung eines Schiffes zu erkennen, weil alle Unternehmen dann Verfahren durchführen müssen, weil das, was aus den Schiffen herausgeholt wird, danach unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit betrachtet werden muss etc. Alle Landtagsmitglieder, die aus Standorten kommen, in denen Schiffsreparatur erfolgt, wissen, was dort getan wird. Deswegen finde ich es im Moment gerade relativ fragwürdig, warum Sie explizit darauf hinweisen, dass erprobt werden müsse, wie ein Schiff in Fahrt recycelt werden könne, um es am Ende in seine Rohstoffe verarbeitet zu haben.

Meines Erachtens wissen die Praktiker - der nächste Anzuhörende kommt aus der Praxis -, was sie tun und in welcher Schrittfolge sie vorgehen müssen. Eine Schiffsreparatur ist meines Erachtens im Prinzip nichts anderes als ein Zerlegeprozess. Wer vor einem ausgebrannten Maschinenraum steht, der weiß, wie er vorgehen muss, was herausgeholt werden muss, welche Teile des Schiffes auseinandergenommen werden müssen, um die „Innereien“ ausbauen zu können, und in welchen Abfolgen vorgegangen werden muss und wie kalkuliert werden muss, dass die Werft das Zerlegeprojekt wirtschaftlich überlebt und daran nicht scheitert und Insolvenz anmelden muss. Ich bin erstaunt, dass Sie die Ansicht vertreten, dass diese Betriebe mangels eigener Erfahrungen beim Zerlegen von Schiffen den Zerlegeprozess erst erproben müssen.

Dr. Susanne Neumann: Die Unternehmen haben uns mitgeteilt, dass sie die einzelnen Verfahren erst einmal ausprobieren möchten. Wir befinden uns im ZIM-Netzwerk an einer Stelle, wo verschiedene Verfahren kombiniert werden sollen, um innovative Lösungen zu entwickeln.

Sie haben recht, dass Unternehmen wie Smedegaarden seit Ewigkeiten Schiffe zerlegen und Schiffe reparieren. Der Trick besteht darin, einmal zu schauen, wo etwas verbessert werden kann im Sinne einer Effizienzsteigerung. Eine nach wie bestehende Hürde ist die Genehmigungslage.

Henning Gramann: Das Problem, das wir derzeit haben, ist nicht das Können, sondern das Dürfen, sprich: die Genehmigung. Wenn für das Genehmigungsverfahren andere Maßstäbe angesetzt werden, obwohl man unter dem Regime, das man hat und in dem man sich bewegt, sehr gute Umweltschutz- und Sicherheitsauflagen erfüllt, dann wird das ganze Vorhaben auf eine andere Ebene gehoben. Das ist das Dilemma, vor dem die Industrie größtenteils derzeit steht.

Zur kalkulatorischen Grundlage. Es muss natürlich auch geprüft werden, auf welchen Markt man sich spezialisiert. Wir haben heute mehrfach gehört, dass man sich auf kleinere Einheiten spezialisieren will. Für die Panamax-Schiffe, also die ganz großen Schiffe, gibt es sogar in den jetzt bestehenden EU-gelisteten Recyclingwerften keine Kapazität - mit Ausnahme der Türkei, die von staatseigenen Marineschiffen seit vielen Jahren wiederholt aufgesucht wird, was aber mit dem einen oder anderen Fragezeichen zu verbinden ist. Das heißt, es gibt sowohl die Technologie, um international oder auf europäischer Ebene wettbewerbsfähig zu werden. Die Standort- und Genehmigungsfrage steht über allem. Nach meinem Eindruck ist das im Moment der Showstopper. Der Showstopper sind nicht die Anwendung der Technologie oder irgendwelche Limits des Leistungsvermögens.

Abg. Ulf Thiele (CDU): Wenn ich Sie richtig verstanden habe, sagen Sie uns, dass wir ein Pilotprojekt nicht brauchen, um die Technik zu erforschen - das ist üblicherweise die Aufgabe eines Pilotprojekts -, sondern um ungleiche Genehmigungsverfahren bei gleichen Sachverhalten zu erforschen. Wenn das der Grund für das Pilotprojekt ist, dann steht die Politik vor einer ausgewachsenen Hausaufgabe. Denn es kann doch nicht sein, dass dem Grunde nach gleiche Sachverhalte - gleiche Abläufe, gleiche Technologie - im Genehmigungsverfahren so ungleich behandelt werden, dass es eines Pilotprojekts bedarf, um den Genehmigungsbehörden zu zeigen, dass ein Verfahren, das man 20 Jahre lang anders durchgeführt hat, auch mit anderer Schrittfolge funktioniert. Ich hätte sofort nachvollziehen können, wenn Sie die Durchführung eines Pilotprojekts damit begründet hätten, dass es möglicherweise neue Technologien gibt, die angewendet werden könnten.

Wir befinden uns hier in einem laufenden Antragsverfahren. Wir können uns doch jetzt, in einem laufenden Antragsverfahren, nicht auf eine Rückfalllinie zurückziehen und empfehlen, erst einmal ein Pilotprojekt zu starten, das dazu führen würde, dass die Unternehmen, die Anträge gestellt haben, zunächst einmal das Ergebnis des Pilotprojekts abwarten müssen. Wenn wir beschließen würden, dass erst einmal ein Pilotprojekt durchgeführt werden muss, mit der Folge, dass es drei Jahre dauert, bis gegebenenfalls die Genehmigung erteilt wird, hätten die antragstellenden Unternehmen ein handfestes Problem. Ich interpretiere Ihre Ausführungen so, dass Sie uns in Wahrheit gerade eine Hausaufgabe mitgegeben haben, dass die gleichen Sachverhalte im Genehmigungsverfahren gleich behandelt werden müssen, damit Techniken, die eigentlich alle schon anwendbar sind, schneller genehmigt werden können.

Henning Gramann: Das ist so, nur dass der Rückbauprozess durch Reparaturwerftbetriebe nicht bei 10 oder 20 % gestoppt werden muss, sondern der Prozess des Rückbaus komplett bis 0 % erfolgt.

Ein Förderprogramm ist vorteilhaft für ein gegenseitiges Lernen und für einen gegenseitigen Wissensaustausch, damit keiner der Beteiligten a) ins Hintertreffen gerät oder b) große Vorbehalte hat, sondern dass alle an einem Strang ziehen. Meines Erachtens ist es das, was zum Ausdruck gebracht werden sollte.

Abg. Marten Gäde (SPD): Sie haben gerade auf die Förderkulisse verwiesen und deutlich gemacht, dass die Techniken, die beim Zerlegeverfahren angewendet werden, für sich genommen nicht innovativ sind. Habe ich Sie richtig verstanden, dass wir eigentlich jetzt schon eine Förderkulisse haben, die wir aber in Bezug auf den Innovationsgrad quasi umstricken müssen?

Dr. Susanne Neumann: Wir haben das Maritime Forschungsprogramm und verschiedene andere Programme. Diese Programme passen aber nicht zum Schiffsrückbau. Ja, wir hätten eine Förderkulisse, wenn die bestehende um das Schiffsrecycling ergänzt würde. Wenn das geschehen würde, wäre uns in Teilen schon geholfen.

Abg. Corinna Lange (SPD): Frau Dr. Neumann, mich interessiert, ob Sie einen nicht nur niedersachsen-, sondern möglicherweise sogar bundesweiten Überblick darüber haben, wie viele Unternehmen Schiffsrecycling anbieten würden, wenn die gesetzlichen Möglichkeiten es ihnen einräumten.

Dr. Susanne Neumann: Als Maritimes Cluster Norddeutschland sind wir in den fünf norddeutschen Küstenbundesländern aktiv. Leviathan hatte auf dem Gelände der German Naval Yard in Schleswig-Holstein im Rahmen eines Antrags auf Projektzulassung das Verfahren des Wasserstrahlschneidens testen können, um zu wissen, ob das Verfahren in der Praxis so funktioniert, wie man es sich in der Theorie vorgestellt hatte. Die German Naval Yard hatte ebenfalls ein Interesse daran, in diesen Geschäftszweig einzusteigen. Nachdem deren Vertreter erkannt hatten, dass bei den Genehmigungsverfahren ein sehr, sehr dickes Brett zu bohren war, wurden die Pläne aber wieder zurückgestellt.

Wir wissen, dass es auch in Stralsund einige Interessenten gab.

In Brake möchte sich Leviathan - Frau Logemann, sie hatten Gespräche auch mit Ihnen geführt - oberhalb des Grundstücks von Olenex Edible Oils GmbH ansiedeln.

In Bremen gibt es sehr starke Bestrebungen, und natürlich gibt es sie auch in Emden.

Wie viele Unternehmen sind es insgesamt? Es sind norddeutschlandweit wohl etwa fünf Unternehmen, die daran ein Interesse haben. Das sind nur die Firmen, die Schiffsrecycling primär betreiben wollen. Daneben gibt es aber noch viele andere Unternehmen - als Zulieferer kann man sie nicht bezeichnen - solche, die zusätzlich mit dem Thema Recycling befasst sind, indem sie Abfallentsorgung betreiben oder sich wie die Green Ship Recycling, für die Herr Gramann hier spricht, mit den Betriebsprozessen befassen. Insofern kann Schiffsrecycling ein Jobmotor werden.

Turbo-Technik GmbH & Co. KG

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 2

Anwesend:

- Maximilian Fisch
- Thorsten Albers

Maximilian Fisch: Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, hier heute als potenzieller Dienstleister im Bereich Schiffsrecycling Stellung nehmen zu dürfen. Turbotechnik ist ein Dienstleister für die zivile Schifffahrt, die Marine und die Industrie. Wir haben uns fokussiert auf Reparatur, Wartung, Umbau und Modernisierung von sowohl Passagier- als auch Frachtschiffen sowie von militärischen Spezialschiffen.

Was machen wir konkret? Wir bauen Abgasstränge um, wir konzipieren neue Antriebskonzepte, wir bauen ganze Decks ab. Das alles machen wir in Wilhelmshaven, Hamburg, Rostock und rund um die Welt - dort, wo der Kunde es wünscht. Alle Projekte sind hoch individualisierte Lösungen für unsere Kunden.

Wir haben sämtliche ISO-Zertifizierungen. Wir sind nach Umweltschutz, nach Qualität sowie nach Arbeits- und Gesundheitsschutz zertifiziert. Wir verfügen in Wilhelmshaven über eine Fläche von 30 000 m², auf der wir unsere Projekte umsetzen, sowie eine 320 m lange Pier.

Wir haben uns als Ziel auferlegt, dass wir bis 2030 Klimaneutralität erreichen wollen.

Wir sind Mitglied im Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), Mitglied im Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN) und sind im ZIM-Netzwerk aktiv.

Wir setzen uns seit drei Jahren mit dem Thema „Nachhaltiges Schiffrecycling“ auseinander. Thorsten Albers, unser kaufmännischer Leiter, und ich in Verantwortung für den Bereich Geschäftsfeldentwicklung beschäftigen uns seit drei Jahren aktiv mit diesem Thema und haben ein Konzept für nachhaltiges Recycling von Schiffen entwickelt.

Die Verwertung von einfachen Schiffen, die heute schon vielfach erwähnt wurden, schätzen wir als nicht besonders lukrativ ein.

Was verstehen wir unter Spezialschiffen? Wir sind interessiert insbesondere an Behördenschiffen, Schiffen der Bundeswehr und allen Schiffen, die besonders ausgestattet bzw. verbaut sind - nicht Schiffen, die nur aus einem bisschen Stahl bestehen, sondern Schiffen, die wesentlich komplexer sind.

Wie ist das Verhältnis zur Behörde? Diese Frage wurde schon gestellt. Das Verhältnis zur Behörde ist gut. Wir wurden schon von Vertretern sowohl des Niedersächsischen Umweltamtes als auch des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums besucht. Wir haben auch zu den öffentlichen Behörden wie dem Gewerbeaufsichtsamt sehr gute Beziehungen. Nichtsdestotrotz sei an der Stelle noch einmal darauf hingewiesen: Wir agieren hier in einem Feld, in dem wir Regeln biegen, aber nicht brechen dürfen. Wenn wir an den Punkt kommen, dass es politisch nicht gewollt ist, Schiffe zu recyceln, dann fallen Behörden noch fünf andere Belange ein, die wir durch unsere Tätigkeit vielleicht doch irgendwie tangieren könnten, mit der für die Praxis aufwändigen Folge, dass beispielsweise zum Auffangen eines Tropfens Öl, der bei der Verwertung möglicherweise anfällt, eine andere Lösung vorgeschrieben wird. Das ist eine Schwierigkeit, die im Umgang mit den Behörden besteht. Es muss der Wille bestehen und es muss das Bestreben sein, dass das Thema Schiffsrecycling überhaupt in Deutschland ermöglicht wird. Insofern begrüßen wir diesen parlamentarischen Vorstoß der Fraktionen im Niedersächsischen Landtag.

Schiffsrecycling ist in Deutschland ein schwieriges Thema. Die Ausgangssituation ist komplex: Wir haben hohe Steuerlasten! Wir haben unfassbar hohe Energiekosten! Wir haben unfassbar hohe Personalkosten!

Schiffsrecycling ist aber in Deutschland kein neues Thema. Es gibt zahlreiche Beispiele aus der Vergangenheit, in denen Entsorgungsfachbetriebe Schiffe längsseits genommen haben und sie entkernt und auseinandergeschnitten haben und ihre einzelnen Bestandteile dem Kreislauf wieder zugefügt wurden.

Die Regularien hierfür haben sich aber nach und nach verschärft, was dazu geführt hat, dass Schiffsrecycling nicht mehr lukrativ ist. Insbesondere der dadurch entstehende zusätzliche Aufwand für Menschen und Maschine steht in keinem vertretbaren Verhältnis mehr.

Die bestehenden Recyclingwerften bzw. Abfallentsorgungsbetriebe wurden in einer Größe gebaut, die nicht schiffsrecyclingkonform ist. Wir reden schließlich von Schiffen - Schiffe sind groß, schwer und besonders. Jedes Schiff ist ein Einzelstück. Gegebenenfalls kann man hier noch von Kleinserien sprechen, aber dann hört die Gemeinsamkeit auch auf. Bestehende Entsorgungsfachbetriebe sind für die Verwertung von Schiffen einfach nicht ausgelegt. Scheinbar sind auch die Möglichkeiten der Expansion begrenzt. Im Großen und Ganzen sind die Anlagen also unterdimensioniert.

Neue Akteure, die sich dem Thema nähern, haben sehr, sehr hohe Markteintrittsbarrieren zu überwinden. In der aktuellen Lage müssen Werft- oder Industrieanlagen entweder kostenintensiv ertüchtigt werden oder es muss ein neues Grundstück in Wassernähe gefunden und erworben werden, was ebenfalls zu hohen Investitionen führt. Denn niemand baut eine eigene neue Werft oder ein werftartiges Konstrukt für Schiffsrecycling.

Die Verkaufserlöse von Ersatzteilen und Rohstoffen stehen in keinem gesunden Verhältnis zum Erlös. Als Beispiel führe ich die bereits erwähnte Fregatte an. Diese Fregatte wurde für 1,5 Millionen Euro veräußert und zum Abwracken in die Türkei verbracht. Für 1,5 Millionen Euro aber kann ich diese Fregatte in Deutschland nicht zerlegen.

Ungeachtet des öffentlichen Willens, dass nachhaltiges Recycling betrieben werden soll, will auf städtischer bzw. kommunaler Ebene niemand eine neue Abfallentsorgungsanlage haben. Entsprechende Beobachtungen machen wir in Wilhelmshaven, wo ein Player entsprechende Überlegungen verfolgt. Deswegen glaube ich, dass Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung eine hohe Hürde darstellen werden.

Neubau- und Reparaturwerften werden ihre bestehenden Flächen immer priorisieren. In der aktuellen Lage lautet die Reihenfolge: Neubau, Instandsetzung, Reparatur - und dann kommt vielleicht irgendwann Recycling.

Es erscheint sogar lukrativer, in bestehenden Werften im Segment Neubau Konverter-Plattformen zu bauen, als neue Schiffe zu bauen. Also: Die Kapazität ist da, die Möglichkeiten sind da, die hochbezahlten Mitarbeiter sind da. Warum dann nicht so etwas Komplexes aufbauen?

Unserer Meinung nach sind in den vergangenen Jahrzehnten in Deutschland Regeln entstanden, die Schiffsrecycling ausgeklammert haben. Erkennbar ist das an der BlmSchV, die keine Regelungen zu den wesentlichen technischen komplexen Herausforderungen, die ein Schiff birgt, enthält.

Ich will Ihnen einen Einblick in die Praxis geben. Wir arbeiten gerade an einem Schiff, das 30 m lang und 140 t schwer ist. Sie werden sich vorstellen können, dass es schwierig ist, so einen Schiffskörper zu bearbeiten. Wir haben heute Vormittag schon gelernt, dass der Entledigungswille entscheidend dafür ist, wann ein Schiff dem Regelwerk der Abfallrichtlinie unterfällt. In der Theorie wird ein Schiff meistens noch einmal an irgendeinen anderen Ort verbracht. Erst dort wird es zu Abfall. Gemäß der Abfallrichtlinie dürfte Abfall noch am Ort der Entstehung behandelt werden. Das heißt, wenn das Schiff im Hafen quasi zu Abfall wird, dürfte es rein theoretisch noch dort als Abfall behandelt werden. Der Umfang der Behandlung aber ist mit den Behörden abzuklären.

Wir sind schon heute in der Lage, diese Schiffe zurückzubauen. Bei Instandsetzungsvorhaben können Schiffe bis zu 80 % zurückgebaut werden. Heute wurde die Zahl 90 % genannt. Ich empfinde eine Rückbauquote von 80 % als valide. Dafür brauchen wir nicht einmal eine Werft. Wir brauchen eine Hafenanlage, wir brauchen eine Pier, dann können wir alles machen. Das ist nichts Neues, das ist gängiges Verfahren.

Folgendes Beispiel verdeutlicht die Absurdität der Lage: Wir sind ein zertifizierter Betrieb nach Wasserhaushaltsgesetz. Dadurch sind wir befugt, beispielsweise eine Schwerölleitung in einem Naturschutzgebiet zurückzubauen. In dieser Situation will mir jemand erzählen, dass wir als ein Unternehmen, das etwas derart hoch Sensibles in einem Naturschutzgebiet zurückbauen darf, Schiffe nicht zu 80 % zurückbauen dürfen, obwohl wir dazu in der Lage sind, oder dass ich dafür eine Genehmigung oder eine neue Anlage benötige. Wir meinen, das ist ein Ungleichgewicht, das passt nicht zusammen.

Es wurde gefragt, welche Perspektiven wir für den Schiffbau sehen und in welchem zeitlichen Horizont wir uns dabei bewegen. Es ist von der Bundesregierung ganz klar gewollt, dass in Deutschland nicht nur Schiffsrecycling betrieben werden soll, sondern auch der Rohstoff Stahl strategisch gesichert werden soll. Schiffsrecycling ist eine Möglichkeit, dieses Ziel zu erreichen. Der Wille dazu aber muss vorhanden sein. In technischer Hinsicht können wir Schiffsrecycling betreiben. Wir müssen jetzt, wie es von einigen Akteuren schon skizziert wurde, perspektivisch diese Anlagen sukzessive aufbauen und hochfahren.

Ein Schiff, das verwertet werden soll, kann man super einfach längsseits an die Pier nehmen, um zuerst die Decks abzutragen. Wir können das Schiff von vorn bis hinten ausschachten. Der Rumpf kann an der Pier ganz normal auseinandergeschnitten werden. Mit welchem Verfahren das geschieht, darüber und über die Umweltauflagen können wir uns gerne streiten. Wir wollen CO₂-neutral werden. Wir haben alle verstanden, wohin die Reise geht. Frau Dr. Neumann hat bei der Beantwortung einer an sie gerichteten Frage einen Projektträger angesprochen. Ursächlich für die Überlegungen ist: Wir werden bei solchen Vorhaben sofort in die höchsten Kategorien eingeordnet, weil niemand extra für solche Vorhaben neue Regelwerke erstellt. - In der Folge kommen wir mit solchen Vorhaben wirklich an Grenzen. Kein Unternehmen kann solche irren Auflagen leisten.

Es gibt in Emden einen Akteur, der entweder teuer eingekauft wurde oder ein eigenes Interesse daran hat, das Thema weiter zu verfolgen. Wie aber soll es einem Mittelständler wie uns gelingen, Konzepte zu erarbeiten? Bei einer Studie, die die Grundlage für eine Genehmigung bildet, reden wir über 100 000 Euro plus X - für ein Invest, bei dem noch gar nicht klar ist, ob es sich rechnet.

Wir glauben daran, dass wir Schiffsrecycling betreiben können. Wir glauben fest daran, dass wir für unseren Abfall verantwortlich sind. Wir auch daran, dass wir den Rohstoff Stahl brauchen. Wir glauben auch daran, dass irgendwann der Punkt erreicht ist, dass Recyclingkosten eingepreist werden müssen. Ich erwähnte das 130 m lange Schiff, das gegenwärtig bei uns behandelt wird. In diesem Fall glaubt jemand noch, dass er 100 000 Euro für das Schiff kriegt, weil der Stahl so viel wert sei. Derjenige irrt. Es müssen noch einmal 100 000 Euro extra gezahlt werden, damit das funktioniert - damit das Schiff als Abfall deklariert ist, damit das Schiff geschleppt wird, damit es an die Pier gehoben wird, damit die Pier vorbereitet wird, damit wir alle Auflagen erfüllen können.

Im Großen und Ganzen wünschen wir uns, dass in Bezug auf die Sicherstellung von Technologie- und Verfahrensoffenheit analog zu den europäischen Verfahren Einigkeit besteht und dass Recycling oder Schiffrückbau als Vorstufe des eigentlichen Recyclings angesehen wird. Wir wollen das Schiff nur an die Pier nehmen, es auseinanderschneiden und die Teile in bestehende Prozessketten übergeben. Das Schiff muss in 20 t schwere Stücke, die Containergröße haben, zerkleinert werden. Das ist unser Angebot an alle Beteiligten. Wir können das bewerkstelligen. Aber das muss auch gewollt sein.

Abg. Thorsten Paul Moriß (AfD): Vielen Dank für die objektive, spannende Unterrichtung. Die Frage, die ich stellen wollte, haben Sie am Schluss Ihres Vortrags beantwortet.

Abg. Ulf Thiele (CDU): Vielen Dank für die sehr eindrückliche Schilderung der Rechtslage. Wir haben darüber schon breit diskutiert und festgestellt, dass Genehmigungsprozesse klargestellt

und im Zweifel vereinfacht werden müssen und dass Dinge, die bei Reparaturen zulässig sind, auch bei Schiffsrecycling genehmigungsfähig sein müssen, weil Gleiches gleich behandelt werden muss.

Mein Interesse gilt mehr dem Thema Wirtschaftlichkeit. Ich habe bei jedem Vortrag, den ich bisher gehört habe, den Eindruck gewonnen, dass Schiffsrecycling zwar in Deutschland praktiziert werden kann, dass aber die dadurch entstehenden Kosten im Vergleich zu den zertifizierten internationalen Wettbewerbern - die Türkei ist mehrfach genannt worden, aber auch Niederlande und Dänemark sind in diesem Segment tätig - deutlich höher sein könnten.

Es fiel vorhin das Stichwort „Bürgschaft“. Ich würde von Ihnen gerne hören, ob aus Ihrer Sicht das Modell in Deutschland - auch in wirtschaftlicher Hinsicht - fliegen kann oder ob dafür staatliche Unterstützung notwendig ist. Wer über Bürgschaften redet, der muss wissen, dass er am Ende trotzdem mindestens eine schwarze Null schreiben muss, weil er ansonsten in Insolvenz geht und der Staat dafür haftet. Wenn die Insolvenz quasi vorprogrammiert ist, ist auch vorprogrammiert, dass die Bürgschaft nicht möglich ist, weil das Regelwerk das vorsieht. Insofern muss jemand bei diesem Geschäftsmodell regelmäßig mindestens eine schwarze Zahl schreiben und deren Zustandekommen nachweisen. Mir ist noch nicht ganz klar geworden, welche Bereiche wie wirtschaftlich tragfähig sind - in einer Wettbewerbssituation, in der Wettbewerber zu anderen Bedingungen arbeiten.

Maximilian Fisch: Die Frage ist nicht einfach zu beantworten. Wir möchten uns auf Spezialschiffe spezialisieren, d. h. auf Schiffe, die insbesondere viele Kabel haben, auf denen komplexe Anlagen verbaut sind. Wir möchten die Anlagen nicht nur einfach auseinanderschneiden, sondern wollen sie auch zurückbauen. Unser Geschäftsmodell zielt darauf ab, ein Teil ausbauen zu können, wozu wir aufgrund unserer Expertise befähigt sind, um es dann, wenn der Kunde es wünscht, instandsetzen und dem Materialkreislauf wieder zur Verfügung stellen zu können.

Jetzt wende ich mich Ihrer Frage nach der Wirtschaftlichkeit zu. Es gibt Länder, die im großen Stil subventionieren. Dort wird, weil das Interesse am Rohstoff Stahl besteht, dem Schiffseigner pro Schiffstonne eine Summe X gezahlt, damit er sein Schiff in dem jeweiligen Staat recyceln lässt.

In Deutschland ist zwischen Schiffen mit weniger als 500 BRT und Schiffen mit mehr als 500 BRT zu unterscheiden. In allen EU-Verordnungen sind Behördenschiffe ausgenommen. Wir reden hier über tausende Schiffe. Sogar die Marine schreibt die „vollständige Demilitarisierung durch Abwracken“ aus und lehnt sich mit ihren Bedingungen an die EU-Verordnung lediglich an.

Wir glauben nicht, dass wir so stark sind, die großen Panamax-Schiffe auseinanderschneiden zu können. Dafür haben wir weder den Platz noch die Möglichkeiten. Wenn ich die Möglichkeiten schaffen würde, würde ich lieber neue Schiffe bauen, als sie zu recyceln. Mit dem Recycling solcher großen Schiffe ist zu wenig Geld zu verdienen.

Die Überlegungen zum Thema „Sicherung von Rohstoffen“ und zur Verantwortlichkeit für unseren Abfall können in den nächsten Jahren eine Perspektive eröffnen. Dafür aber müssen wir jetzt die Weichen stellen. Durch Schiffsrecycling können wertvolle Ressourcen gewonnen werden. Durch Recycling von Schiffen können viel mehr wertvolle Ressourcen gewonnen werden als aus anderen Sachen. Garantiert ist das aber nicht. Insofern schließen wir hier eine Wette auf die

Zukunft ab. Ja, Schiffsrecycling in Deutschland wird teuer bzw. deutlich kostenintensiver als in anderen Ländern. Die entscheidende Frage ist: Wollen wir das oder wollen wir das nicht? Auch im Neubau erleben wir diese Entwicklung: Nur die komplexen Schiffe werden noch in Deutschland gebaut: Konverter-Plattformen, Militärschiffe, Kreuzfahrtschiffe. Sämtliche anderen maritimen Fahrzeuge werden nicht mehr gebaut.

Auch mit Blick auf die zu erwartenden Kapazitäten können sich Perspektiven ergeben. Die Flotten, die auf den Weltmeeren zu Hause sind, sind generell unfassbar alt. Sie sind nur deshalb noch nicht ausgemustert worden, weil der Bedarf so hoch ist. Das heißt, Reeder werden sich in den nächsten 30 Jahre Gedanken machen müssen, wo ihre Schiffe entsorgt werden.

Je nachdem, wann Schiffsrecycling greift - es wird diesbezüglich immer auf das Hongkong-Abkommen 2025 verwiesen -: Das Volumen, das nach diesen Regelungen abgewrackt werden muss, ist wirklich groß. Bisher leisten wir dazu keinen Beitrag.

Henning Gramann: Wir wollen die Wirtschaftlichkeit hier nicht mit unterschiedlichen Zahlen oder Vergleichen betrachten. Wir werden sicherlich nicht wie in Südasien Erlöse von 500 US-Dollar pro Light Displacement Tonne (LDT) bekommen. Das steht hier auch gar nicht im Raum, sondern insbesondere die kleineren Einheiten.

Gestatten Sie mir einen kurzen Erfahrungsbericht von vor circa drei Jahren: Schiff mit einer Länge von 76 Meter und knappen 800 BRZ. Das ist eine Tonnage, die heute im ersten Vortrag als Zielgruppe bzw. Target dargestellt wurde. Wir haben mehrere EU-gelistete Werften kontaktiert. Einige haben sich auf unsere Anfrage gar nicht gemeldet, weil sie gar kein Interesse hatten, weil sie Beschäftigung hatten. Es waren Werften, die nicht in Deutschland, aber innerhalb der EU ihren Sitz haben. Bei den fünf Angeboten, die wir für dieses kleine Schiff erhielten, lag das Preisgefüge zwischen "Gib uns das Schiff und bezahl 160 000 Euro" bis „Bezahl 450 000 Euro“ oder hoch bis 1,1 Millionen Euro. Es gab auch ein Angebot, das Schiff für 48 000 Euro zu übereignen. Wenn dieser Preis auf die Tonne BRZ heruntergebrochen wird, ergibt sich ein Betrag von ca. 60 Euro pro BRZ und kein Betrag von 400 oder 500 US-Dollar. Das heißt, in diesem ökonomischen Wettbewerb bewegen wir uns hier. Es ist auch kein staatseigenes Schiff gewesen, sondern das Schiff einer Umweltgruppierung, die relativ bekannt ist. Es wurden harte Anforderungen gestellt, die über die EU-Schiffsverzeichnungsverordnung hinausgingen.

Dennoch muss man relativieren. Es wurde mehrfach gesagt, der Zielmarkt seien nicht die Panamax-Schiffe. Es wurde mehrfach nachgewiesen, wir hätten keine Panamax-Kapazitäten für das Recycling in der EU. Der nächstgelegene Standort ist die Türkei. Da sieht das Preisgefüge wieder anders aus. Aber die Verbringungskosten für kleinere Einheiten in die Türkei fressen diese Preisdifferenz definitiv auf. Das heißt, man muss sich genau die richtige Nische aussuchen. Das können staatseigene Schiffe sein, das können aber auch Handelsschiffe oder Binnenschiffe sein. Man muss sich nur genau ausrichten und danach seine Technologie anwenden. Dann kommen wir auch genehmigungstechnisch schon wieder definitiv in eine Größenordnung, wo weniger als eine Tonne Gefahrstoffe pro Tag behandelt wird. Dieses Gesamtgefüge gilt es individuell zu betrachten, zu kalkulieren und auch genehmigungstechnisch zu begleiten.

Maximilian Fisch: Gestatte mir, den Punkt aufzugreifen, den Du, Henning, genannt hast. Der einzige Weg, den wir im Moment kennen, um diese Schiffe zurückzubauen, ist der über eine genehmigungspflichtige Anlage.

Man kann sich nicht an 1 000 kg festbeißen. Mit dieser Restriktion wird sich da niemand engagieren. Die einzige Alternative ist, dass sich jemand bereit erklärt, sich im Schiffsrecycling zu betätigen, und zwar unabhängig davon, ob er 1 100 oder 2 000 kg pro Tag verwertet. Wir wissen das nicht. Woher sollen wir es wissen? Es gibt darüber noch nicht einmal Studien. Wir können die möglichen Werte nur näherungsweise schätzen, weil es keine Erfahrungen gibt.

Thorsten Albers: Die letzten Ausführungen von Herrn Fisch sind im Grunde der Aufhänger dafür, warum wir mit dem ZIM-Netzwerk Shipwreck über die Idee eines Pilotprojektes nachdenken. Diesbezüglich ist vielleicht auch eher der Begriff „Demonstratorprojekt“ oder „Demonstratormodell“ treffend, weil sowohl wir als auch andere beteiligte Unternehmen damit gerne zeigen würden, dass es nicht richtig passt, das ganze Schiff als gefährlichen Abfall zu betiteln, und dass Technologien, die dabei unterstützen können, das Schiff zu klassifizieren und zu kategorisieren, im Rahmen dieses Pilot- oder Demonstratorprojektes gezeigt werden könnten.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Ich habe eine Nachfrage zur Wirtschaftlichkeit. Herr Fisch, Sie haben gerade gesagt, dass es Länder gibt, die Schiffsrecycling pro Tonne subventionieren. Welche Länder sind das, und in welcher Größenordnung erfolgt das?

Eine weitere Nachfrage habe ich zu den Ausführungen von Herrn Albers. Ich habe Sie eingangs Ihres Vortrags so verstanden, dass es kein Hexenwerk ist, ein Schiff auseinanderzunehmen, da das Know-how vorhanden ist, und dass Sie darin gewandt sind. Ungeachtet dessen plädieren Sie aber für die Durchführung eines Pilotprojektes, um die Dinge transparenter zu machen. Warum wollen Sie diesen Weg gehen?

Maximilian Fisch: Die erste Frage können wir nicht beantworten. Herr Gramann kann sie besser beantworten. Deswegen möchte ich ihn bitten, sie zu beantworten.

Zur zweiten Frage ist zu sagen: Wir operieren in einem Raum, den sich in seiner technischen Durchdringung kaum jemand vorstellen kann. Entsorgungsfachbetriebe, die einen 20-Tonnen-Kran haben, sind schon gut ausgestattet. Mit einem solchen Kran kann ein Lkw hochgehoben werden. Mit einem solchen Kran kann schon recht viel bewegt werden. Wer aber einen Schiffsrumpf eines kleinen Schiffs, der 30 t wiegt, bewegen will, benötigt einen Schwimmkran, benötigt großes Gerät. Die Bereitstellung dieser Anlagen und Materialien ist mit Geld verbunden. Diese Anlagen und Materialien müssen an die Pier. In dem Moment stellt sich die Frage, wie die Pier beschaffen sein muss. Dazu gibt es keine Unterlagen. Möglicherweise wird gefordert, dass es sich um eine WHG-Fläche, also eine flüssigkeitsdichte Betonfläche gemäß Wasserhaushaltsgesetz und Verordnungen der Bundesländer, handeln muss. Eine WHG-Fläche kostet, selbst bei günstigem Einkauf, ca. 5 Millionen Euro. Wir stehen also vor einem Dilemma: Wir können diese Arbeiten zwar ausführen und wollen sie auch ausführen, aber wir müssen bei gewissen Sachen einen Mittelweg finden. Vielleicht genügt anstelle einer WHG-Fläche Folie oder Sand, und vielleicht können Ausnahmen getroffen werden. Bei dem Schiff, das ausgebrannt war und in Fehmarn auseinandergenommen wurde, wurde auch Sand verwendet. Ich habe keine Ahnung, warum darunter Sand sein musste. Ich weiß nicht, welche Funktion der Sand haben sollte.

Wir müssen dahin kommen, dass wir herausfinden, was möglich ist. Technisch können wir recyceln. Die alten Entsorgungsfachbetriebe haben sogar noch mit Gewichtsverlagerung gearbeitet: Der Bug wurde mit Gewicht belastet, woraufhin das Heck aus dem Wasser aufstieg, sodass die

Schrauben abgenommen werden konnten. Danach wurde Sektion für Sektion des Schiffskörpers, auf dem Wasser liegend, abgebrannt. - So wollen wir ja gar nicht vorgehen, aber technisch ist das möglich.

Henning Gramann: In Bezug auf Subventionen sind China und - neuerdings - auch Indien zu nennen. Bei Letzterem gibt es noch keinen Beschluss, sondern nur eine Vorlage.

China wiederholt sein Subventionsprogramm, das über mehrere Jahre lief. Wenn ein chinesisches Schiff in China recycelt wird und gleichzeitig in China ein Neubau bestellt wird, dann gibt es Subventionen, die nicht ganz unerheblich sind. Ich meine, die Subvention belief sich im Rahmen von 100 bis 120 Dollar pro LDT, also BRZ.

In Indien gibt es jetzt diesen Entwurf, der von 140 US-Dollar pro LDT oder BRZ spricht. Aber das ist daran gebunden, ein Neubauprojekt in dem jeweiligen Land zu haben. Das heißt, diese Subventionen dienen zur Förderung des Schiffbaus. Das ist hier meines Erachtens in der Art und Weise gar nicht passend.

Meine Information zu China möchte ich um folgenden Hinweis ergänzen: Seit Ende 2018 findet kein internationales Schiffsrecycling in China mehr statt, weil China sämtliche Abfallimporte, unter anderem auch die Einfuhr von End-of-Life-Ships, untersagt hat. Das heißt, die dortige Schiffsrecyclingindustrie - wir reden über sehr, sehr große Anlagen, die dort vorhanden sind - lag brach und konnte nur noch über die nationale Tonnage, also chinesisch geflaggte Schiffe, bedient werden. Eine Schiffbaukrise gab es dort ebenfalls noch eine Zeitlang. Das heißt, dort sollten zwei Probleme durch ein Subventionsprogramm behoben oder abgemildert werden.

Meines Erachtens haben wir hier andere Voraussetzungen und auch ein anderes Gefüge.

Abg. **Marten Gäde** (SPD): Es ist gerade als Wilhelmshavener Abgeordneter immer wieder schön, hier Vertreter eines Wilhelmshavener Unternehmens mit so großem Know-how anhören zu können.

Sie haben deutlich gemacht, was Sie sich wünschen: ein politisches Signal und ein Zeichen, dass wir für Schiffsrecycling stehen. Ich meine, mit unserem Antrag setzen wir genau dieses Zeichen und gehen gemeinsam in die richtige Richtung.

Sie haben darauf hingewiesen, dass gerade kleinen mittelständischen Unternehmen es die Genehmigungsprozesse - Sie verwiesen auf die verschiedenen Probleme bei den Genehmigungen - erschweren, aus dem Stand heraus eine Schiffsrecyclinganlage zu bauen. Meines Erachtens adressieren wir mit unserem Antrag auch dieses Problem.

Sie haben erwähnt, dass Sie bereits ein Pilotprojekt planen bzw. erarbeiten. Wie weit ist dieses Pilotprojekt gediehen? Wann könnte damit gestartet werden, wenn die passende Förderkulisse besteht?

Maximilian Fisch: Ich bin mir nicht sicher, ob wir für diese Förderung der richtige Adressat sind. Der Schiffseigner muss das bezahlen und wir lassen uns unseren Aufwand entlohnen. Wir können uns meines Erachtens aber getrost von dem Gedanken verabschieden, dass ein Schiff, das recycelt werden muss, noch einen Restwert von 100 000 Euro hat, die der Eigner für sein Schiff bekommt. Vielmehr wird der Eigner diese 100 000 Euro extra zahlen müssen.

Sie fragten, wann wir mit dem Recycling beginnen könnten. Wenn wir uns einig werden, können wir das Schiff morgen an der Pier festmachen.

Was die anderen Behördenschiffe angeht, weise ich darauf hin, dass wir über Schiffe von bis zu 140 m reden. Da dauert es sicherlich etwas länger. Mir schwebt da auch ein sehr konkreter Fall vor. Das ist ein Schiff, das so groß ist, das wir noch ganz viele andere Stellschrauben stellen müssen, weil es nur wenige technische Möglichkeiten auf der Welt gibt, dieses Schiff in dieser Art und Weise überhaupt hier an die Pier zu bringen, und das Verfahren dementsprechend teuer ist.

Das Verfahren funktioniert, ist aber noch nicht technisch ausgefeilt, und es gibt noch niemanden, der es bezahlen kann.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Vielen Dank an Herrn Fisch und an Herrn Albers für die Informationen. Sie waren die Einzigen unter den Anzuhörenden, die die technische Infrastruktur, insbesondere die Thematik Entsorgungsfachbetriebe angesprochen haben. Meines Erachtens hätten wir auch aus diesem Bereich jemanden anhören müssen. Denn wenn bei uns mehr Schiffe abgewrackt werden, werden diese Betriebe natürlich eine riesengroße Rolle spielen. Ich gehe davon aus, dass Sie mit diesen Betrieben vernetzt sind. Würden Sie sagen, dass die Entsorgungsfachbetriebe es schaffen würden, mit dem wachsenden Abfallaufkommen mitzuwachsen, und sie schon auf diese Entwicklung eingestellt sind, oder meinen Sie, dass dazu noch etwas passieren muss?

Maximilian Fisch: Es kommt auf die Größenordnung an. Wenn es sich um normale Schiffsgrößen, also Schiffe von rund 50 m, handelt, dann ist das quasi ein durchlaufender Posten. Hierzu müsste man vielleicht noch einmal Experten der Abfallentsorgungsfachbetriebe befragen. Ich meine aber, dass dann, wenn in einem sachgerechten Zeitraum zerlegt wird, das Aufkommen bewältigt werden sollte.

Ich möchte aber eins klarstellen: Wir möchten das Material nicht bei uns lagern, sondern möchten lediglich die Dienstleistung erbringen und die auseinandergebauten Materialien auf ein Schiff oder in Container verbringen. Der Entsorgungsfachbetrieb kann das Material danach im Rahmen seiner Prozessketten weiter verarbeiten.

Ich möchte betonen, dass wir nicht daran interessiert sind, dass Umweltauflagen verringert werden. Aber es muss ein Platz aufgetan werden, in dem wir uns der Sache technologieoffen nähern können. Man kann sich darüber streiten, ob ein Schiff nur von außen gebrannt werden darf oder auch von innen gebrannt werden darf und ob ein Ponton unterlegt oder nicht unterlegt werden muss. Zu diesen Themen - dieser organisatorischen Arbeit - müssen wir uns abstimmen.

Gestatten Sie mir noch einen Hinweis zum Thema Technologie. Die günstigste Technologie ist das Brennschneiden. Brennschneiden hat aber die höchsten Emissionen im Hinblick auf die einzuhaltenden Werte der TA Luft. Diese Werte werden sicherlich noch weiter verschärft. Dadurch würde Schiffsrecycling allein aufgrund der schieren Größe des zu bearbeitenden Schiffskörpers weiter erschwert.

Wir sind absolut technologieoffen und begrüßen auch sämtliche Wasserstrahlschneidverfahren und Sonstiges. Alle diese Verfahren aber sind noch nicht in der Lage, ein großes Schiff auseinanderzuschneiden. Das schnellste und günstigste Verfahren ist nun einmal das Brennschneiden. Es

ist allen Beteiligten völlig klar, dass das langfristig nicht das Mittel der Wahl sein soll. Auch dass es darum geht, Technologie zu kombinieren, ist auch völlig klar. Auch die Entwicklung, dass wir grüner werden wollen, ist allen Beteiligten völlig klar.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Wir sind am Ende der Anhörung angelangt. Ich bedanke mich bei allen Anzuhörenden: bei Herrn Dr. Jeanvré, Herrn Siebahn, Frau Kapitänin Jörgens, Frau Dr. Neumann, Herrn Gramann, Herrn Fisch und Herrn Albers ganz herzlich. Ihre Informationen und Einschätzungen bringen uns bei unserer Arbeit weiter.

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

Anhörung

Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 2

Anwesend:

- Michael de Reese, Sprecher

Michael de Reese: Herzlichen Dank, dass wir als Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen in dieser Anhörung zu den Anliegen der Häfen vortragen dürfen. Vielen Dank auch an die CDU-Fraktion für den Antrag. Ich habe eben schon dem einen oder anderen im Vorgespräch gesagt: Wir haben den Eindruck, dass die Hafenthemen parteiübergreifend unterstützt werden und dass es in der Sache keinen großen Dissens gibt. Es gibt dabei zwar Nuancen, aber am Ende fühlen wir uns bei den Hafenthemen in einer breit getragenen Koalition. Auch an dieser Stelle vielen Dank dafür!

Ich habe, was Hafenthemen angeht, immer schon gerne darauf hingewiesen, dass Häfen zu allen Zeiten Quellen von Wohlstand waren. Das galt zu Zeiten der Hanse und gilt auch noch bis heute. Wir müssen auch daran arbeiten, dass das so bleibt; denn das ist kein Selbstgänger.

Die Häfen nehmen bei der Energieversorgung eine zentrale Rolle ein. Die immensen Ausbauziele im On- und Offshorebereich kennen Sie und muss ich hier nicht noch einmal darstellen. Die Herausforderungen, die damit einhergehen, sind groß. Die ersten Schritte in diese Richtung sind ja durchaus gemacht worden. Sie kennen das Gutachten der Deutschen WindGuard aus dem Jahr 2023, in dem wir den Bedarf haben ermitteln lassen. Bis zu diesem Zeitpunkt war ja immer nur bekannt, dass es einen Bedarf gibt, aber niemand wusste genau, wie groß er eigentlich ist. Diesen Punkt haben wir mit unseren ersten Schritten in Cuxhaven überschritten. An dieser Stelle vielen Dank für die Unterstützung - ich bin auch Sprecher der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven -, die wir dabei parteiübergreifend erfahren haben. Aber das ist nur ein erster Schritt. Wir müssen weiter voranschreiten. Der Bedarf bis 2030 beläuft sich auf mehr als 200 ha. Das passiert nicht von selbst. Dafür müssen Planschritte angestoßen werden, um auch die nächsten Ausbauschritte vollziehen zu können.

Wir reden aber nicht nur über On- und Offshore-Windenergie, sondern auch über LNG. Wir reden darüber, dass wir die Wertschöpfung, die daraus hervorgeht, in Niedersachsen halten müssen, dass wir nicht nur ein Land der Durchleitung sind. Das gilt auch für Strom, aber eben auch für Gas. Wir müssen alle miteinander auch gegenüber dem Bund immer wieder darauf drängen, dass wir eine entsprechende Wertschöpfung hier im Land halten.

Ein immer wiederkehrendes Thema ist der Ausbau und Erhalt der Infrastruktur. Das wissen Sie und kennen Sie auch von uns. Wir alle miteinander - die Hafenwirtschaft in Deutschland ganz allgemein, aber natürlich auch hier in Niedersachsen - sind in den letzten Monaten und Jahren stark dafür eingetreten, dass der Hafenlastenausgleich auf der Bundesebene angepasst wird. Bisher gibt es dabei nur einen relativ mäßigen Erfolg. Wir treten weiter dafür ein, dass die finanzielle Ausstattung von NPorts den Gegebenheiten angepasst werden muss. Die Mittel müssen auch an die Inflation angepasst werden. Wir sollten auch darüber nachdenken, wie wir privates Kapital für die Bereitstellung von Infrastruktur heranschaffen können. In diesem Zusammenhang könnte man über Projektgesellschaften oder Ähnliches nachdenken. Darüber sollten wir zumindest mal ehrlich diskutieren.

Wir glauben auch, dass es der Diskussion guttun würde, wenn wir uns gemeinsam den langfristigen Investitionsbedarf vor Augen führen würden, um deutlich zu machen, worüber wir in den nächsten Jahren reden. Man sollte nicht immer nur von einem Jahr aufs andere schauen.

Ein Thema, das uns ebenfalls umtreibt und das Sie nicht zum ersten Mal und auch nicht nur von mir hören, sind die Planung und Genehmigung. Die Vorhaben, die von einem überregionalen öffentlichen Interesse sind, müssen unserer Ansicht nach ressortübergreifend vorangetrieben werden. Es kann nicht angehen, dass dabei gegeneinander gearbeitet wird. Auch die Projekte des Bundesverkehrswegeplans aus dem vordringlichen Bedarf müssen von der Landesregierung entsprechend vorangetrieben werden. Die Genehmigungsverfahren müssen unserer Ansicht nach entschlackt werden. Wir brauchen keine schöneren Genehmigungsverfahren, sondern schlankere Genehmigungsverfahren. Nicht jeder kleine Sachverhalt muss gutachterlich belegt werden. Dabei können wir uns durchaus ein bisschen mehr zutrauen.

Auch das Personal ist ein Thema, das wir immer wieder auf die Agenda bringen. Die personelle Ausstattung muss hinreichend sein. Gleichwohl möchte ich auch darauf hinweisen, dass ein Vorgang nicht deshalb schneller bearbeitet wird, wenn man mehr Leute darauf ansetzt. Auch hier gilt mein Hinweis auf die Entschlackung von Verfahren.

Die Seehafenhinterlandanbindung ist uns ein besonderes Anliegen. Häfen, die nicht erreichbar sind, braucht niemand und werden im Wettbewerb verlieren. Von daher sind die Projekte, die wir in unserer schriftlichen Stellungnahme im Einzelnen aufgeführt haben, für uns von besonderer Bedeutung. Das, was wir gerade in Elsflath wieder erleben, zeigt, wie wichtig es ist, dass wir Infrastruktur für die Hinterlandverbindungen haben, die unsere Häfen vernünftig anschließt.

In diesem Kontext muss man immer wieder darauf hinweisen, dass auch Häfen zur kritischen Infrastruktur gehören, die ganz generell für den allgemeinen Umschlag, aber auch für besondere Dinge - wie die Ernährung und für das Militär - von großer Bedeutung sind. Das ist in den letzten Jahren immer mal ein bisschen hinten heruntergefallen, kommt aber in den letzten zwei Jahren etwas mehr auf die Agenda. Insofern sollten wir auch immer wieder darauf hinweisen, dass das von besonderer Bedeutung ist.

Sie hören von uns auch nicht zum ersten Mal - das schließt unmittelbar an das eben Gesagte an, nämlich an die Anbindung der Häfen auf der Landseite -: Auch an der Wasserseite brauchen wir Anpassungen der seeseitigen Zufahrten an Ems und Weser.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um auf einen Punkt hinzuweisen, den wir in unserer schriftlichen Stellungnahme nicht aufgeführt haben. Sie haben vielleicht vernommen, dass die EU für die sogenannten CEF-Programme - Central European Facilities - Fördermittel in Höhe von 7 Milliarden Euro ausgelobt hat. Dazu gibt es auch eine Liste von zahlreichen Projekten. Ich habe mir die Mühe gemacht, mir das anzuschauen: 470 Millionen Euro entfallen davon auf Deutschland - das klingt erst mal nicht schlecht -, darunter ungefähr 360 Millionen Euro für das BMDV für Schienenprojekte. Das ist an sich überhaupt nicht zu kritisieren. Die Schienenanbindung ist auch für uns von großer Bedeutung. In dieser Liste ist aber nur ein einziges Hafenprojekt: 7 Millionen Euro für den „Welthafen“ Straubing! - Ich habe nichts gegen Straubing. Dort ist es sehr schön. Die Bedeutung kann man aber, glaube ich, kritisch hinterfragen.

Wenn man weiter schaut, stellt man fest, dass der Hafen Dublin 74 Millionen Euro und der Hafen Cork - ebenfalls in Irland - 36 Millionen Euro bekommt, und zwar alles in einer Zeit, in der wir uns alle gemeinsam sozusagen die Köpfe einhauen, wie wir in Deutschland die Hafeninfrastruktur finanzieren. Ich glaube, da sollten wir alle miteinander bissiger und heißer auf das sein, was an dieser Stelle aus Brüssel kommt. Der eine oder andere hat ja auch schon mal Förderprogramme mit abgewickelt. Das ist ja immer ein großer „Spaß“. Hin und wieder hat man dabei den Eindruck, dass wir das schönste Verfahren machen wollen. Das ist nicht grundsätzlich zu kritisieren. Aber wir sollten den Fokus vielleicht ein bisschen anders darauf richten, dass wir möglichst viel Geld aus diesen Töpfen nach Deutschland und nach Niedersachsen holen.

Mit diesem Schlusswort möchte ich es erst einmal bewenden lassen.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU): Sie haben den Hafenlastenausgleich angesprochen ebenso wie den Masterplan, der in Niedersachsen entwickelt werden sollte. Um noch einmal auf den Hafenlastenausgleich und die finanzielle Unterstützung von NPorts einzugehen: Sie haben jetzt keine Zahlen genannt. Wir haben in unserem Antrag für NPorts eine Verstetigung in Höhe von 50 Millionen Euro und die Reformierung des Hafenlastenausgleichs in Höhe von 500 Millionen Euro gefordert. In der Unterrichtung durch die Landesregierung wurde uns auch signalisiert, dass diese Zahlen zu begrüßen sind. Würden Sie sich dem so anschließen? Es würde mich freuen, wenn Sie noch ein, zwei Zahlen nennen könnten.

Michael de Reese: In unserer schriftlichen Stellungnahme haben wir auch darauf Bezug genommen. Wir unterstützen die Verstetigung auf 50 Millionen Euro und würden es auch begrüßen, wenn es wirklich eine Verstetigung gäbe und nicht jedes Jahr eine neue Diskussion darüber entfacht würde. Den Hafenlastenausgleich hat die deutsche Hafenwirtschaft bisher immer mit 400 Millionen Euro taxiert. Auch dem würden wir uns anschließen wollen.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Vielen Dank für die umfangreichen Informationen. Wir begrüßen es sehr, dass Sie viele Punkte unseres Antrags aufgegriffen haben und das auch Zustimmung findet. Sie sind aber auch als Vertreter aus Cuxhaven hier. Wir haben auch lange über die Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven diskutiert - am Ende mit einer Lösung, die im Raum steht. Wir haben das aber auch als Unterpunkt in unseren Antrag aufgenommen, nämlich dass eventuelle Mehrkosten abgegolten werden müssen. Dazu würde mich der aktuelle Stand interessieren.

Michael de Reese: Nun bin ich natürlich in einer etwas schwierigen Rolle: Ich bin Vorsitzender der HWG und gleichzeitig auch Geschäftsführer von Cuxport. Ich nehme an diesem Verfahren teil und bin nicht mal Herr des Verfahrens, sondern das ist NPorts mit Holger Banik. Gleichwohl erlaube ich mir, die eine oder andere Einschätzung zu geben, wo wir dann vielleicht stehen.

Es hat einen Teilnahme-Wettbewerb gegeben, der vor gut vier Wochen abgeschlossen wurde. Die Firmen sind jetzt zu ersten Gesprächen eingeladen. Cuxport wird damit nächste Woche starten. Die groben Bedingungen sind von NPorts an uns herangetragen worden. Ohne jetzt in die Details gehen oder neue Diskussionen entfachen zu wollen: Wir müssen aufpassen, dass die Hafenwirtschaft letztlich nicht mit dem, was sich NPorts bei der Ausschreibung überlegt hat, überverteilt wird. Wenn man sich anschaut, wie wir die Diskussion geführt haben - Beteiligung des Landes, Beteiligung des Bundes und eine noch im Detail zu definierende Beteiligung der Hafenwirtschaft -, bleibt am Ende nur ein Risikoträger über: die Hafenwirtschaft. Dem muss am Ende des Weges auch Rechnung getragen werden. Da sind wir jetzt in Verhandlungen. Von daher will ich da jetzt nicht tiefer eintauchen. Aber, wie gesagt, wir müssen aufpassen, dass mit den Bedingungen, die da auf den Markt geworfen werden, nicht ein Partner übervorteilt wird. Am Ende müssen wir den Terminal über mehrere Jahrzehnte am Markt verkaufen. Wir leben jetzt alle so ein bisschen in der Welt, dass die nächsten 15 oder 20 Jahre mit Onshore und Offshore gute Jahre werden. Davon gehe ich auch aus. Aber die Nutzungsdauer für Hafeninfrastruktur beträgt 50 Jahre. Dann müssen wir auch darauf achten, dass die Konditionen auch in 40 Jahren noch passen. Dann werde ich wahrscheinlich nicht mehr dabei sein. Aber am Ende muss das alles passen. Wie gesagt, ich kann und will hier nicht alle Details kundtun, aber ein paar mahnende Worte wollte ich schon loswerden.

Abg. **Karin Logemann (SPD):** Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. Mir hat in Ihrem Vortrag sehr gut gefallen, dass Sie auch versuchen, über den Tellerrand hinaus zu schauen, und dass Sie bei all den Aufgaben, die wir haben, auch die großen Herausforderungen finanzieller Art sehen. Sie haben zwei Punkte angesprochen, und zwar zum einen das private Kapital. Das spielt ja auch in Cuxhaven eine große Rolle. Ich glaube, ohne ein solches Engagement wird es in Zukunft gar nicht mehr gehen. Deshalb herzlichen Dank dafür, dass Sie auch darüber nachdenken wollen, welche Möglichkeiten es überhaupt gibt und wie so etwas aussehen kann.

Das Zweite hat mir noch viel besser gefallen. Sie haben gesagt, wir müssen noch sehen, wie wir Geld nach Deutschland und noch besser nach Niedersachsen bekommen, und haben sich dieses EU-Programm genauer angesehen. Ich habe das eher oberflächlich getan. Sie sind ja auch im politischen Bereich sehr viel unterwegs, um dafür zu sensibilisieren, sich etwas näher anzusehen und Geld hierher zu holen. Mögen Sie etwas über Ihre Kontakte zur EU sagen? Mögen Sie etwas dazu sagen, ob es ein Herr de Reese schafft, da einen Finger auf die Wunde zu legen?

Michael de Reese: Meine Einlassungen zu den Fördermitteln waren durchaus auch mit einer gewissen Selbstkritik verbunden. Ich glaube, da müssen wir uns alle miteinander mehr anstrengen. Alle von uns haben den einen oder anderen Kontakt nach Berlin und Brüssel und auch Wissen über Vorhaben und über Förderprogramme. Ich glaube, wir alle miteinander sind gefordert, dort stärker aktiv zu sein. Auch die Verwaltung ist da ein Stück weit gefordert. Das kann man schon sagen. Aber dass Michael de Reese jetzt losläuft und alle Millionen für Niedersachsen einsammelt? Ich will das gerne versuchen, aber möchte dafür nicht übermäßige Erwartungen wecken.

Industrie- und Handelskammer Oldenburg

Anwesend:

- Jan Müller, Präsident

Jan Müller:

Präsident **Jan Müller**: Ich bedanke mich ganz herzlich dafür, dass die Industrie- und Handelskammer Oldenburg zu dem Antrag Stellung nehmen darf. Ich möchte gerne voranstellen, dass wir alle Punkte, die in diesem Antrag aufgelistet sind, richtig und gut finden. Sie zielen in die richtige Richtung, wenn es darum geht, die Potenziale der niedersächsischen Häfen für die Energiewende zu stärken.

Die Häfen im Nordwesten von Niedersachsen sind sicherlich ein Nukleus der Energiewende, weil in und um diese Häfen herum regenerative Energie erzeugt und angelandet wird. Wenn wir die Potenziale der Energiewende nutzen wollen, dann kommt auch der Wertschöpfung eine ganz wesentliche Bedeutung zu. Das hat mein Vorredner schon mit einem Satz angesprochen, nämlich dass Niedersachsen nicht nur ein Land der Durchleitung sein soll bzw. dass wir nicht nur eine Region der Durchleitung sein sollen. Das muss uns sowohl in der Hafenpolitik als auch in der Wirtschaftspolitik umtreiben. Wir sollten alles daransetzen, dass es uns in diesen entscheidenden Jahren, in denen die Energiewende umgesetzt und die Infrastruktur dafür geschaffen wird, mit den Potenzialen unserer Häfen und mit dem Gebiet darum herum gelingt, Ansiedlung und Wertschöpfung zu realisieren. Das ist unser Fokus als Industrie- und Handelskammer mit den Häfen in unserem Kammerbezirk. Ich würde das aber gerne weiter fassen, indem ich auch den Elbe-Weser-Raum und auch die Ems dazunehme.

Was ist zu tun? - Im Grunde genommen kann man das Thema Ansiedlung mit einem ganz einfachen Wort zusammenfassen, wenn Sie von dem Gedanken einer Sonderwirtschaftszone ausgehen. Das klingt zunächst komisch, wird aber im Ausland durchaus häufig gebraucht, wenn es darum geht, die Ansiedlung von Industrie zu befördern, indem Gebiete mit besonderen Konditionen ausgewiesen werden, die es erleichtern, dass dort Ansiedlung stattfindet. Der Begriff „Sonderwirtschaftszone“ ist in Deutschland etwas verpönt, weil darunter immer verstanden wird, dass die Unternehmen, die sich dort ansiedeln, keine Steuern zahlen. Das ist natürlich ein nicht besonders beliebtes Thema. Dabei geht es aber um etwas anderes. Brüssel hat das interessanterweise aufgegriffen. Es gibt ja den Net Zero Industry Act und damit verbunden jetzt auch den Gedanken des Net Zero Industry Valley. Dabei geht es um Gebiete, in denen die Dekarbonisierung besonders schnell vorangehen soll. Die große Frage ist jetzt, wie das aus Brüssel oder von anderen Institutionen befördert und gefördert wird. Auf die Ausgestaltung dieser Net Zero Industry Valleys oder auch auf die Bewerbung, ein solches zu werden, sollten wir unbedingt unser Augenmerk richten, weil damit wahrscheinlich Förderungen verbunden sein werden. Aber es ist nicht nur die Förderung allein; denn in der Regel gehört es zu einer Förderung von Ansiedlungen, dass Kümmerner vorhanden sind, dass Grundstücke verfügbar und baureif sind, dass Planungsrecht vorliegt oder beschleunigt erwirkt werden kann, dass die Finanzierung unterstützt wird und dass Subventionen gewährt werden. Auf Subventionen richtet sich also nicht unbedingt der erste Fokus.

Herr Leonhardt wird sicherlich speziell für Wilhelmshaven auf diese Themen eingehen. Ich meine, wir sollten im Rahmen der anstehenden Energiewende das Augenmerk darauf richten, wie es gelingen kann, Ansiedlung zu bewirken. Das Instrument der Net Zero Industry Valleys kann dafür womöglich ein guter Ansatz sein.

Wenn wir Ansiedlungen voranbringen und diesen Aspekt maximal nutzen wollen, wäre es für uns im Norden sehr gut, wenn wir zu einer anderen Strompreisermittlung kommen würden, die sozusagen die Gunststandorte des Stromanfalls berücksichtigt. Mit der Produktion von Offshore-Windenergie und der großen Produktion der Onshore-Windenergie, mit Photovoltaik, aber auch mit der Anlandung von Molekülen der dekarbonisierten Welt - vor allen Dingen Wasserstoff - werden wir ja der zentrale Punkt der Energieerzeugung und -anlieferung sein. Damit sind wir ein Gunststandort. Jegliche Weiterleitung in den Süden ist teurer. Im Grunde genommen ist es nicht nachvollziehbar, dass sich diese Gunst nicht auch im Strompreis wiederfindet. Es würde natürlich jegliche Ansiedlung enorm befördern, wenn sich diese Günstigkeit auch im Strompreis widerspiegeln würde. Das ist ein riesendickes Brett, aber es lohnt sich, dass wir das angehen, weil wir die größten Profiteure im Sinne der Gunststandorte für Industrieansiedlungen in einer dekarbonisierten Welt sein würden.

Wichtig ist auch das Werben um Mitarbeiter. Denn wenn die Industrialisierung in einer dekarbonisierten Welt bei uns im Nordwesten stattfindet, dann werden wir eine große Anzahl von Mitarbeitern brauchen. Karin Logemann bekommt ja in ihrem Wahlkreis ganz gut mit, wie es ist, wenn Unternehmen heute enorm viele Mitarbeiter einstellen, und wie schwer es dann für die anderen Unternehmen ist, denen ja in der Regel die Mitarbeiter aus der Region entzogen werden. Insofern ist es sinnvoll, dass wir bundesweit dafür werben, dass hier die Energiewende stattfindet und dass auch entsprechende qualifizierte Mitarbeiter in unsere Region kommen.

Das Ganze wird man auch wissenschaftlich begleiten müssen.

Diese Punkte - die Strom- und Energieversorgung, Gunststandorte nutzen, Ansiedlung befördern, um Mitarbeiter werben und wissenschaftlich unterstützen lassen - haben wir aus Oldenburg heraus, aber für den Nordwesten gedacht unter dem Begriff „Powerhouse Nord“ zusammengefasst. Das ist nicht ganz gut gestartet, weil sich einige im kommunalen Bereich, aber auch im Bereich der Industrie ausgegrenzt fühlten. Die Initiative kam aus Oldenburg und ist dann überwiegend als oldenburgisch empfunden worden. Ich wollte aber aufzeigen, was neben dem Ausbau der Hafeninfrastruktur passieren muss. Es geht also gerade um das industrielle Momentum in den Häfen und um die Häfen herum. Es ist notwendig, dass wir das Ganze unter eine große Überschrift stellen. Meiner Meinung nach ist der Begriff „Powerhouse Nord“ sehr sinnvoll; darunter kann man sich dann auch versammeln.

Abg. **Marten Gäde** (SPD): Ich halte es genau für den richtigen Weg, den Schritt zum Net Zero Industry Valley zu beschreiten. Meines Wissens finden seitens des Wirtschaftsministeriums auf der europäischen Ebene diesbezügliche Gespräche statt. Meine Frage speziell zu dem Thema Net Zero Industry Valley: Auf welchen Umkreis sollte sich das aus Ihrer Sicht beziehen? Sprechen wir in diesem Zusammenhang von allen Häfen oder von Schwerpunktsetzungen? - Ich will jetzt keine Stadt besonders nennen, obwohl ich dabei besonders an eine Stadt denke.

Präsident **Jan Müller**: Sie sind ja mehr im politischen Geschehen als ich. Ich glaube, man wird eine flächendeckende Förderkulisse nicht hinkommen. Wir werden Schwerpunkte setzen müssen. Eine Beschränkung - ich provoziere jetzt bewusst mit dem Hut der Industrie und Handelskammer - ausschließlich auf Wilhelmshaven wäre sicherlich zu gering. Ich glaube nicht, dass man das flächendeckend hinbekommt. Aber ich könnte mir vorstellen: in jedem Flussrevier mindestens eines. Das wäre meine Wunschvorstellung.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Jetzt haben Sie ja doch den Namen genannt, der Herrn Gäde da ein bisschen im Kopf herumschwirrt!

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Die Frage ist, wie man eine Gebietskulisse aufbaut, die klassischerweise „Sonderwirtschaftszone“ heißen würde - egal wie die EU das bezeichnet -, um bestimmte Technologien überhaupt erst mal marktreif zu bekommen, und nicht sofort mit der gesamten Regulatorik darüber hinwegzugehen. Im Regelfall ist ja die Genehmigungsfähigkeit das größere Problem und nicht so sehr nur die Finanzierung. Das ist tatsächlich ein Thema, das uns schon seit einigen Jahren umtreibt.

Meine Frage zielt in die gleiche Richtung, weil das ja letzten Endes eine Diskussion um die Gebietsabgrenzung sein wird. Ich würde Ihnen an dieser Stelle aber widersprechen: Nicht eine Stadt und auch nicht jede Flussmündung, weil wir Technologien haben, die hafenwirtschaftliche Technologien sind. Es stellt sich aber im Bereich Onshore-Windenergie und Wasserstofftechnologie die Frage, wie man den Leitungsausbau genehmigt und umgesetzt bekommt usw. Eigentlich bräuchte man im gesamten Küstengürtel eine Kulisse, wo erstens bestimmte Regularien zumindest vorübergehend - ich habe immer gesagt: für einen Zeitraum von zehn Jahren - außer Kraft gesetzt sind, bis die Technologien entsprechend entwickelt sind, und zweitens steuerliche Anreize für Investitionen geboten werden, insbesondere weil das Prinzip „Industrie folgt Energie“ offensichtlich nicht mehr stimmt. Darauf will ich jetzt hinaus. Wenn wir schneller im Leitungsausbau sind, als Industrien Anreize haben, ihre Standorte zu verlagern oder Neuinvestitionen an anderen Standorten vorzunehmen, dann haben sie überhaupt keinen Grund dafür.

Mich würde interessieren, wie aus Ihrer Sicht eine solche Förderkulisse aufgebaut sein muss, um nicht nur die erneuerbare Technologie, sondern auch die folgende Technik - also neue Industrien, die dekarbonisiert sind - in die Region zu bringen, und ob es dann nicht doch sinnvoller ist, zwar nicht ganz Deutschland, aber zumindest den Küstengürtel insgesamt zu einer solchen Sonderwirtschaftszone zu machen.

Noch ein Hinweis zum „Powerhouse Nord“: Wenn man die Dissonanzen reparieren will, die Sie gerade angesprochen haben, dann muss man alle Akteure, die nicht Akteure aus der Stadt Oldenburg sind und die insbesondere bei der Einleitung des Prozesses schlicht nicht beteiligt wurden, sehr schnell an einen Tisch holen. Teilweise ist das passiert, teilweise aber immer noch nicht. Dieses „Powerhouse Nord“ wird nur dann funktionieren, wenn auch die beiden Hochschulen gleichberechtigte Partner sind und wenn auch die weiteren Industrie- und Handelskammern in der Region gleichberechtigte Partner sind. Ich denke an die Ems-Achse, die bestimmte Themen hat. Da sind also ein paar Hausaufgaben zu machen. Aber das nur am Rande.

Präsident **Jan Müller**: Da bin ich voll bei Ihnen, was die Hausaufgaben anbetrifft. Ich hatte heute Morgen ein zweistündiges Gespräch mit Herrn Eilers von der Handelskammer in Emden, in dem wir schon intensiv darüber gesprochen haben. Ich glaube, es ist richtig, dass man die Akteure

jetzt hinter den Inhalten versammeln muss und nicht nur hinter einer Marketingidee. Das war auch das Thema. Ich habe ja versucht, deutlich zu machen, wo die Inhalte sein können, die es sinnvoll erscheinen lassen, dieses Thema „Powerhouse Nord“ nach vorne zu tragen.

Zu der Frage, ob es der ganze Küstengürtel sein muss oder ob man Schwerpunkte setzen muss: Das müssen die weiteren Gespräche ergeben. Denn es wäre schlecht, das jetzt schon mit der Aussage kaputt zu reden, dass wir eine flächendeckende Förderung nicht hinkriegen. Umgekehrt würden sich dann, wenn man es jetzt zu sehr verengen würde, zu viele benachteiligt fühlen. Aber man sollte den Gedanken aufnehmen und sagen: Wenn wir die Energiewende mit Ansiedlungen stattfinden lassen wollen, dann sollte das besonders befördert werden. Das „Wie“ wird sicherlich in einem politischen Prozess ausgehandelt werden müssen. Das können Sie viel besser als ich. Das meinte ich mit „nicht jede Flussmündung“. Ich bitte wiederum, das nicht falsch zu verstehen. Aus meiner Sicht sollte das aber unbedingt angegangen werden und sollte man nicht davon absehen, nur weil man sich im Vornhinein nicht auf die Größe einigen kann.

Sie sagten, der Leitungsausbau geht schnell voran. An dieser Stelle bin ich kein Profi bzw. kein Fachmann. Da bin ich mir nicht sicher. Ich weiß gar nicht, ob er so schnell vorangeht.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Er ist zwar immer noch langsam, aber schneller als der Umbau der Industrie.

Präsident **Jan Müller**: Ich stimme Ihnen zu, dass wir vielleicht zehn Jahre Zeit haben, diese Industrieansiedlung jetzt zu bewirken. Denn so lange wird der Netzausbau dauern. Tennet zum Beispiel läuft ja im Moment rauf und runter durch das Land und kauft große Flächen für Konverterstationen auf. Warum legt man darum herum nicht interkommunale Gewerbegebiete mit besonderen Konditionen an, bevor sie dann in zehn Jahren irgendwann in Süddeutschland angekommen sind? Dafür würde ich auch einige Energie aufwenden, damit wir von dieser Energiewende profitieren und nicht irgendwann ein Industriestandort in Bayern. Auch denen gönnen wir alles - nicht dass Sie mich jetzt für zu kleinkariert halten -, aber wir sollten nicht wieder ein Durchleitungsland sein, wie wir das bei der Energiewende 1.0 hatten mit toll aufgespülten Groden, die dann zu Naturschutzgebieten wurden und bei denen wir uns heute darum bemühen, sie wieder zu Industrieflächen zu machen. Ich würde sagen: Jetzt ist die Zeit!

Abg. **Sina Maria Beckmann** (GRÜNE): Ich habe Ihnen ganz bewusst als Küstenbewohnerin zugehört, die ebenso wie Herr Gäde einen Hafen in der Nähe hat. Ich kann den ganzen Ansatz verstehen und glaube, dass wir sogar noch einen Schritt weiter gehen können. Ich weiß gar nicht, ob Sie das böse Wort „Bürokratieabbau“ genannt haben. Das ist ja ein großes Thema, das Sie in allen Bereichen stark vorantreibt. Ich finde, auch in diesem Bereich ist das ein großes Thema, nämlich dass wir zu schnelleren Genehmigungsverfahren kommen - das bedeutet ja dann auch Hafenausbau -, die aber dennoch gründlich sind. Wir können ja nicht dafür eintreten, hier oder da zu schludern. Ich glaube, das möchte auch niemand. Aber ich glaube, wir können da ein bisschen Fahrt aufnehmen.

Die Diskussion über die Sonderwirtschaftszone - oder wie auch immer wir sie dann nennen wollen - ist ja nicht neu, aber sie ist ständig da. Daran merkt man auch das Interesse an diesem Thema. Dazu interessiert mich, von Ihnen zu erfahren, wie das in der Unternehmerschaft in der Region eingeschätzt wird. Wird das differenziert betrachtet, oder sagen alle: „Wunderbar, das brauchen wir so, das wollen wir, damit wir vorankommen“? - Das ist meine erste Frage.

Zweitens. Sie haben „Powerhouse Nord“ angesprochen. Wir haben zumindest dort oben an der Küste - ich komme aus Friesland; daneben ist Wilhelmshaven - mittlerweile viele Begriffe für das, was wir so vorfinden. Sie erwähnten gerade „Powerhouse Nord“. Wir haben auch eine „Energiedrehscheibe 2.0“. Wir haben „Port of Wilhelmshaven“. Insofern stellt sich die Frage: Zerfranst das? Brauchen wir ein Initialprojekt, das dann „knallt“, das zündet, damit es in der Region dann auch losgehen kann? Haben Sie auch diese Wahrnehmung? Oder sehen Sie das ganz anders, und „Powerhouse Nord“ heilt das alles jetzt?

Präsident **Jan Müller**: Zu der Frage, wie das Thema „Sonderwirtschaftszone“ in der Unternehmerschaft beurteilt wird: Der EU-Begriff „Net Zero Industry Valley“ ist relativ neu und wird noch nicht in der Tiefe in der Wirtschaft diskutiert. Ich glaube aber - wenn ich mir jetzt den Hut der Kammer als Vertreter der gesamten Wirtschaft einer Region aufsetze -, dass das ein guter Ansatz sein kann. Ich möchte das noch einmal anders herleiten: Wenn Sie sehen, wie stark das Bemühen vieler Kommunen ist, aus dieser Energietransformation etwas zu machen, sodass Wertschöpfung bei ihnen stattfindet, dann fragt man sich ja: Wo ist der „missing link“? Wie kriegen wir eigentlich die PS auf die Straße? - Ich glaube, dass das ein sehr gutes Instrument sein könnte. Es wäre aber weiter zu eruieren, welche Power Brüssel diesem Gedanken gibt und wie weit das auch mit finanziellen Mitteln oder eben mit Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung ausgestattet ist. Das wäre vielleicht auch ein Thema zu den Stichworten „Bürokratie“ und „Komplexität“. Ich will Ihnen ein Beispiel nennen: Tennet bemüht sich, in der Wesermarsch eine Konverterstation oder mehrere Konverterstationen zu bauen, und hat jetzt gigantisch viel Land aufgekauft für einen Preis, der ungefähr vier- bis fünfmal höher ist, als dort normalerweise Land gehandelt wird. Die sitzen nun auf extrem viel Land. Was machen die eigentlich damit? Kann dort nicht auch eine Wirtschaftszone errichtet werden? Und zu welchem Preis eigentlich? Nach dem Wettbewerbsrecht darf Tennet das Land nur zu dem Preis abgeben, zu dem Tennet es gekauft hat. Wie wollen Sie das aber in eine wirtschaftliche Nutzung bringen, wenn das Land schon um das Vier- bis Fünffache über dem Marktwert liegt? Da könnte Brüssel helfen, wenn besondere Bedingungen für Industriegebiete gelten, die mit Transformation zu tun haben, die wir dort auch nachweisen können. Ich meine, daran muss man inhaltlich arbeiten.

„Powerhouse Nord“ wäre in der Tat eine Antwort auf die Zerfaserung der Begrifflichkeiten. Ich finde es absolut richtig zu sagen: Wir haben einen „ENERGY HUB Port of Wilhelmshaven“, und das ist genau dieses Gebiet. - Aber es klappt nicht, unter „ENERGY HUB Port of Wilhelmshaven“ auch noch die Wesermarsch und etwas in Emden zu packen, weil sie sich nicht darin wiederfinden würden. Aber insgesamt den „Powerhouse“-Gedanken im Sinne der Arbeitskräfteanwerbung, der begünstigten Standortbedingungen, der Materialisierung dieser begünstigten Bedingungen im Sinne von Sonderwirtschaftszonen - das können wir alle zusammen unter eine Begrifflichkeit fassen. Das fände ich dann auch richtig, ohne sozusagen die Identitäten der gesetzten Standorte wie Cuxhaven im Windenergiebereich, wie Wilhelmshaven als ENERGY HUB, an der Ems und vielleicht noch den einen oder anderen Landkreis im Nordwesten, um schlagkräftig zu sein.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Vielen Dank für die Informationen. „Sonderwirtschaftszone“ ist ja immer das Mittel der Wahl, wenn man zu speziellen Verständigungen untereinander kommen will. Das haben wir jetzt von verschiedenen Seiten beleuchtet. Es ist ein Landkreis, in dem in den nächsten zehn Jahren eigentlich kein Stein auf dem anderen bleibt. Es ist schon gesagt worden -:

Wir haben zig Durchleitungen, ebenso wie auch viele andere. Wir haben unheimlich viele Konverterstationen, Photovoltaikanlagen ohne Ende usw. Von Windkraft rede ich gar nicht; daran haben wir uns alle Gott sei Dank gewöhnt. Was will ich damit sagen? - Es ist sicherlich wichtig, dass man auch den Unternehmen einen Spielraum - für Experimente und Projekte auch als Spielwiese - verschafft. Was aber immer zu kurz kommt, ist die Bevölkerung. Darauf bezieht sich meine Frage. Wir erleben ja an vielen Stellen, dass Bürgerinnen und Bürger ihren Unmut dadurch äußern, dass sie auf die Straße gehen. Eigentlich tun sie nichts anderes, als uns zu sagen: Ihr habt uns hier vergessen! - Sieht der Präsident der IHK Möglichkeiten, mehr Transparenz herzustellen, die Bevölkerung mehr mitzunehmen? Sie haben das Thema „Niedrigere Strompreise für Unternehmen“ angesprochen. Das ist absolut wichtig. Da bin ich sofort dabei. Wir haben Glencore und auch viele andere stromintensive Betriebe bei uns. Aber wo bleibt die Bevölkerung, die letztendlich dafür Sorge tragen muss, dass es die Akzeptanz einer Region gibt?

Ich will mich jetzt gar nicht in Einzelheiten verlieren und einzelne Flüsse ansprechen. Meine Intention ist immer: Um eine bessere Wahrnehmbarkeit zu schaffen, brauchen wir eine große Region und nicht drei kleine oder zehn kleine. Wir sind stark am Wasser, egal wo wir herkommen, ob aus Friesland, aus der Wesermarsch usw. Da kann man sicherlich etwas machen. Ich habe immer die große Sorge, dass wir die Bevölkerung nicht mitnehmen. Da möchte ich ganz gerne den Finger auf die Wunde legen und sagen: Das müssen wir mehr mitdenken. Denn jeder Bürger und jede Bürgerin hat auch etwas damit zu tun, wie erfolgreich ein Unternehmen sein kann - sei es dadurch, dass man in dem Unternehmen arbeitet, dass die Kinder dort arbeiten und davor bewahrt werden sollen, irgendwo anders hingehen zu müssen, indem man gut oder schlecht über ein Unternehmen woanders redet. Zugegebenermaßen sind das alles weiche Faktoren. Aber in Gänze und in einer Vielzahl halte ich die Identifikation einer Bevölkerung mit ihrer Region für sehr wichtig. Das ist für mich mindestens genauso wichtig wie natürlich die Forderung, dass die Unternehmen wertschöpfend arbeiten können müssen und vernünftige Preise brauchen. Gibt es dafür auch Ideen?

Präsident **Jan Müller**: Ich weiß jetzt nicht, ob das zu naiv ist, aber in gewissem Sinne kann man sagen: Wir sind ja als Wirtschaft zunächst einmal dafür verantwortlich, dass wir Leistungen erbringen und Produkte herstellen, die von den Konsumenten angenommen werden. Wir orientieren uns an Märkten, wo Angebot und Nachfrage zueinander kommen. Wenn wir das gut machen, dann erwirtschaften wir Gewinne, die wir dann wieder weiter investieren. Da möchte ich ein bisschen auf unseren Ministerpräsidenten zurückkommen, der kürzlich „Auf ein Wort“ an der Braker Kaje gestanden und sinngemäß gesagt hat: In unserer Gesellschaft wird die soziale Infrastruktur durch die öffentliche Hand gestellt, die wiederum sehr stark vom Einkommen, sozusagen von Steuern, lebt. Unser Ministerpräsident sagte: Wenn eine Wirtschaft gut läuft, dann haben wir sowohl auf der kommunalen Seite als auch auf der Landesseite höhere Steuereinnahmen und können uns dann auch mehr leisten.

Das andere Thema ist ja: In 30 Jahren wird die Industrie nicht mehr die Industrie sein, die es heute gibt. Wer weiß, ob es dann noch die Stahlwerke in Bremen gibt - auch wenn sie sich jetzt bemühen -, wer weiß, ob es dann noch den klassischen Schiffbau gibt, und wer weiß, welche Metallhütte dann noch steht. Damit will ich das jetzt überhaupt nicht infrage stellen. Aber wir werden einen dramatischen Wandel haben. Wir müssen gucken: Welche Industrie ist denn dann in unserer Region, damit wir Wertschöpfung und Wohlstand generieren? - Das ist dann eher eine Frage, wie wir sichern, dass sie dann auch Gewerbesteuer zahlt, dass das nicht irgendwo

ins Ausland fließt. Wir müssen sie haben, und sie muss ihre Abgaben dort zahlen, wo sie produziert oder wo sie tätig ist. Ich verspreche mir von der Energiewende: Die Wirtschaft wird durch die Dekarbonisierung anders, aber der Wohlstand soll hier bleiben.

Deshalb lautet die Antwort auf die Frage: Auch in 30 Jahren ist eine funktionierende und Wohlstand schaffende Wirtschaft wichtig. Diese Hoffnung birgt die Energiewende. Ein Thema ist dann vielleicht viel mehr als in der Vergangenheit - das müssen wir auch kommunizieren; da ist die Wirtschaft vielleicht auch mehr als in der Vergangenheit in der Verantwortung -, dass wir sagen: Das haben wir als Zukunftsperspektive. Davon profitieren wir nicht nur sozusagen als Gewinnmaximierer, sondern davon profitiert auch eine Region. - Das ist jetzt ein bisschen abgehoben, aber ich glaube, Kommunikation ist da ein ganz wichtiges Thema.

Ems Ports Agency and Stevedoring Beteiligungs GmbH & Co. KG

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 3 und Nachtrag

Anwesend:

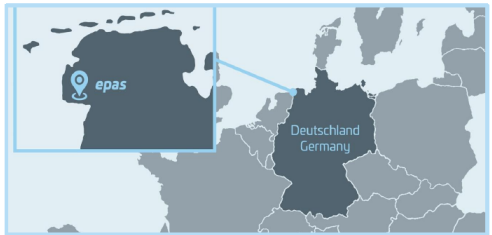
- Timo Siebahn, Geschäftsführer

Timo Siebahn: In der vorab bei Ihnen eingegangenen schriftlichen Stellungnahme habe ich formuliert, dass die Worte, die sich in diesem Antrag finden, die Situation auf den Punkt bringen.

Über epas



- Seit 1993 mit dem Hauptsitz in Emden
- Full-Service-Partner in allen Logistikbereichen
- 600 Hafenanläufe jährlich
 - 75% der Hafenanläufe sind offshore-relevant
- Enger Kontakt zu Crew, Technikern und Projektmanagern
- Agentur Services in allen dt. Häfen
- Interne Zollabteilung (AEO zertifiziert)
- QHSE Standards



Ems Ports Agency and Stevedoring (EPAS) ist seit 1993 mit seinem Hauptsitz in Emden tätig. Wir sind ein sogenannter Full-Service-Partner in den Logistikbereichen und bieten Terminal- bzw. Hafendienstleistungen an, zum Beispiel das Be- und Entladen von Schiffen. Im Jahr sind das rund 600 Schiffe. 75 % dieser Schiffsanläufe sind offshore-relevant. Wir stehen jeweils im engen Kontakt mit den Crewmitgliedern, den Technikern und den Projektmanagern, und haben dadurch beste Praxiserfahrungen und Werte. Wir sind sehr eng am Puls der aktuellen Zeit. Darüber hinaus bieten wir weitere Dienstleistungen - zum Beispiel Agenturdienstleistungen, Zolldienstleistungen - an und sind auch im Qualitäts-, Arbeitssicherheits- und Umweltmanagement zertifiziert.

Offshore services



- Zuweisung eines SPOC für jedes Projekt
 - "SPOC" = Single Point of Contact
- Offshore-Projektmanagement
 - Wareneingang und -prüfung inkl. Statusbericht
 - Lagerverwaltung (Storekeeper als Supervisor)
 - Container stuffen/ stripfen
 - Materialkommissionierung
 - Inventuren
 - Vorbereitung von sog. service kits, etc.
- Übermittlung von Informationen an die interne Zollabteilung für Export- und Importvorgänge



Welche Dienstleistungen bieten wir konkret an, wenn es um das Thema Offshore geht? Oftmals stellt sich dann auch die Frage, wo da eigentlich die Wertschöpfung ist. Wenn man an Offshore und dessen Ausbau denkt, dann denkt man an die großen Blätter und die großen Errichterschiffe, die auch deshalb viel Aufmerksamkeit auf sich ziehen, weil sie technisch sehr besonders sind. Doch das ist lediglich die Errichtungsphase, die in der Regel zwei bis drei Jahre dauert; es folgt die Betriebsphase. Und dafür sind wir Basishafen.

Wir sind Single Point of Contact für die Windparkbetreiber und betreuen sie in den verschiedenen Projekten und in der Betriebs- und in der Wartungsphase. Das heißt, wir kümmern uns um den Wareneingang und die Prüfung aller Ersatzteile, die benötigt werden. Wir senden Statusberichte und kümmern uns auch um die Lagerverwaltung, damit genau die Teile zu dem Zeitpunkt, wie sie gebraucht werden, am Ort sind, wenn die Anlagen in Betrieb gehalten werden sollen, um weiterhin und dauerhaft Strom für uns zu produzieren. In dem Zusammenhang packen wir Container, kommissionieren Material, führen Inventuren durch und packen auch bis in letzter Instanz sogenannte Annual Service Kits, damit jede Schraube und jeder Filter zu dem Zeitpunkt dort ist, wo sie oder er hingehört. Auch wenn es deutsche Windparks sind, sind hierbei Zollprozesse notwendig - im Import wie im Export. Auch das leisten wir als EPAS vom Standort Emden aus. Wir sorgen damit dafür, dass die Windkraftanlagen offshore betrieben und gewartet werden können.

Binnenhafen Emden



- Gezeitenunabhängiger "Binnenhafen"
 - seewärtig durch zwei Schleusen erreichbar
- Ausgebaute Infra- und Suprastruktur
- Verschiedene Terminalausrüstungen
- Terminals ausgestattet für Bunkerung, Wasser, Strom
- 24/7 ISPS gesichert (SOLAS)
- Permanente interne Redundanz

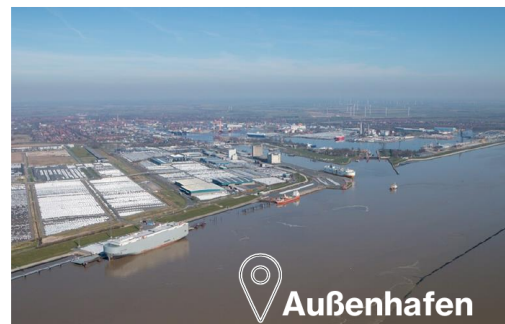
Wir tun das unter der Voraussetzung bestehender Infrastruktur, die seinerzeit ganz anders genutzt wurde. Dabei sind wir mit dem Wandel im Markt gegangen. Ein damaliges Massengut-Terminal wird jetzt als Multipurpose-Terminal genutzt und dafür - darauf komme ich auch gleich noch mal zu sprechen - gibt es auch entsprechende Ausbaupläne. Aber auch die vorher auf On-shore-Windenergie fokussierten Bereiche haben sich jetzt der Offshore-Industrie geöffnet.

Wir sind im Binnenhafen tideunabhängig tätig. Das heißt, wir bieten sichere Liegeplätze für die Zeiträume, in denen die Schiffe im Hafen sind, ausgerüstet werden und die Techniker an Bord nehmen. Wir haben dort auch eine ausgebaute Infra- und Suprastruktur. Unter den verschiedenen Terminals, die wir dort betreiben, haben wir auch eine permanente und interne Redundanz.

Fakten



- Zugang zu allen Liegeplätzen und Einrichtungen des Außenhafens
- Weitere Lagerkapazitäten im Hafengebiet/ unmittelbarer Nähe (auch im Außenhafen)
- Ausgebildetes und geschultes Personal
- Zuweisung eines SPOC für jedes Projekt
- Nachhaltigkeit im Einklang mit Natur und Gesellschaft
 - "Corporate Social Responsibility" (CSR) Konzept
- STE – Stevedoring and Terminal Emden GmbH
- CTV-Abfertigung (einschließlich Zoll) über Borkum



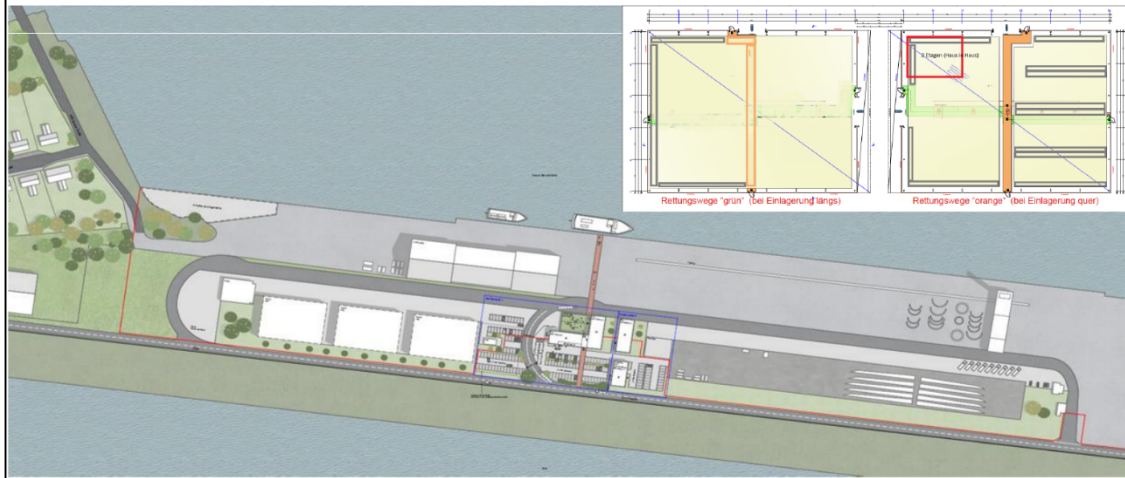
Sollte es doch dazu kommen, dass die Bedarfe oder auch andere Situationen es erfordern, dass der Binnenhafen nicht angefahren werden soll, so können wir auch über unsere Kooperation Abhilfe schaffen. Hierzu haben wir eine gemeinsame Firma, die STE (Stevedoring and Terminal

Emden GmbH), über die wir auch Kapazitäten im Außenhafen - sowohl Liegeplätze als auch Lagerhallen - mit einbringen können, um ganzheitliche Lösungen für den Standort und für diese Branche liefern zu können. Das heißt, wir haben unterm Strich alle Werkzeuge an der Hand, um weiterhin einen umfangreichen Service anzubieten.



Diese Karte ist nicht unbekannt; sie ist im Internet öffentlich abrufbar. Alles, was auf dieser Karte gelb markiert ist, sind die Windparks, die schon heute von Emden aus beliefert und versorgt werden. Dazu kommen alle Umspannplattformen von TenneT, die den Strom aus den Windparks an Land bringen. Damit haben wir bestehende Strukturen, und wir haben auch weitere Kapazitäten. Es gilt meiner Meinung nach, diese auch zu nutzen. Wir müssen nicht immer alles auf der grünen Wiese neu anfangen, sondern wir können auch einfach mal schauen, wie wir Kapazitäten weiter nutzen können. Wir sehen genau, welche Windparks als Nächstes kommen; das ist bekannt. Es gab zuletzt weitere Ausschreibungen - darauf komme ich gleich noch mal zu sprechen. Die Flächen, die jeweils bebaut werden bis 2032, sind bekannt. Emden ist ein prädestinierter Ort dafür, um sowohl in der Ausrüstung als auch nachher im Betrieb und im Service seine Dienstleistungen zu erbringen.

Entwicklung: Südkai Emden



Unter diesem Gesichtspunkt plädieren wir für den Standort Emden. Dieser Punkt wird auch im Antrag genannt. Wir plädieren zudem dafür, Investitionen in die Ertüchtigung und den Ausbau des Liegeplatzes Poller 1 bis 5 am Südkai zu tätigen, um die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen zu können.

Die aktuell im Bau befindlichen Windparks konnten wir für Emden gewinnen. Zu den wichtigen großen Projekten zählen Gode Wind III, Borkum Riffgrund 3 und He dreht, die voraussichtlich schon Mitte 2025 in Betrieb gehen werden. Diese Erfolge unterstreichen die zentrale Rolle, die Emden in der Offshore-Windenergie spielt. Die Ansiedlung dieser Großprojekte am Basishafen Emden stärkt nicht nur die regionale Wirtschaft, sondern auch die Position des Hafens als wichtiger Knotenpunkt für die Energiewende in Deutschland. Um weiterhin erfolgreich zu bleiben, ist ein Ausbau der Hafeninfrastruktur unabdingbar, insbesondere angesichts der Konkurrenz durch andere Häfen wie zum Beispiel Eemshaven.

Im Juli 2023 wurden vier Flächen in der deutschen Nordsee für den Bau von Offshore-Windparks versteigert. Dabei wurden insgesamt rund 12,6 Milliarden Euro an Versteigerungserlösen erzielt. Die entsprechenden Windparks werden 2027 und 2028 in Betrieb gehen. Die dort und in Zukunft erzielten Versteigerungserlöse müssen unbedingt in den Ausbau der deutschen Hafeninfrastruktur fließen.

In diesem Jahr werden zwei weitere Ausschreibungsverfahren folgen. Eines bereits im Juni und ein weiteres am 1. August, was jetzt auch abgeschlossen ist. Diese Windparks gehen 2029 und 2032 ans Netz und werden dann in Betrieb genommen. Leider fehlte die Transparenz in der letzten Ausschreibungsrunde und die Versteigerungserlöse wurden noch nicht kommuniziert. Wir wissen also nicht, wie viele Milliarden Euro eingenommen werden.

Die Planungen bei den Windparkbetreibern laufen bereits. Wir als Häfen sind gut beraten, jetzt auch eine Perspektive aufzuzeigen. Wir wissen genau, was da kommt - ich habe es gerade beschrieben. Wir wissen genau, was wir haben - ich habe es aufgezeigt. Und wir wissen genau, was wir brauchen. Es gibt keinen Grund zu warten! Das will ich einmal ganz deutlich sagen.



EPAS plant Investitionen in einen Offshore Gateway. Den Bestandskunden und potenziellen Neukunden wurde das Projekt bereits vorgestellt. Offizielle Premiere der gesamten Branche gegenüber findet auf der WindEnergy 2024 im September in Hamburg statt. Nach aktuellem Stand werden wir in den kommenden Jahren Investitionen von mindestens 20 Millionen Euro für Lagerhallen, Gebäude, Flächen und Umschlagsgeräte, vom Gabelstapler bis zum Hafenmobilkran, haben.

Um die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen zu können, erwarten wir zu diesem Vorhaben eine Investition in die Ertüchtigung und den Ausbau des Liegeplatzes Poller 1 bis 5 am Südkai. Die Planungen dazu liegen vor; die Kosten sind bekannt. Nur es fehlt wieder an finanziellen Mitteln. Weitere Potenziale und Projekte sind bereits identifiziert und wurden im Februar diesem Unterausschuss mit der Studie der Deutschen WindGuard vorgestellt. Durch seine Vielfältigkeit unterstützt der Emdener Hafen die Expansion der Offshore-Windenergie und trägt damit zur Erreichung der Klimaziele in Deutschland bei.

Abg. Hartmut Moorkamp (CDU): Großen Respekt für die Planungsabsichten, das finde ich schon sehr beachtlich. Darauf zielt meine Frage ab. Sie sind jetzt auf den Emdener Hafen eingegangen; das ist naheliegend. Sie haben auch die Anlagen beschrieben, die ertüchtigt werden müssen. Wie werden die im Augenblick genutzt? Werden sie gar nicht genutzt? Wenn sie ertüchtigt werden, um wie viel Hektar könnte die Fläche dann erweitert werden, die am Ende für eine Windkraftnutzung zur Verfügung stehen würden?

Timo Siebahn: Aktuell nutzen wir die daran anliegenden Liegeplätze. Die Fläche, die wir entwickeln werden, liegt direkt im Hafengebiet und zurzeit brach. Wir haben am Montag mit der Baufeldvorbereitung für den Bau der Lagerhallen begonnen. Noch vorhandene alte sogenannte Greiferschuppen müssen dazu abgerissen werden. Die vorhandenen Kaianlagen werden bereits genutzt. Wenn das Mehrgeschäft durch die Kunden kommt, die sich dann eben dort auch ansiedeln werden, dann wird dieser Liegeplatz, der jetzt gefordert wird, das Angebot ergänzen. Die Fläche, die dort geschaffen wird, beträgt 40 000 m².

Abg. Ulf Thiele (CDU): Ich kenne das Thema schon eine ganze Zeit. Das war jetzt ein sehr nachdrücklicher Appell.

Sie haben gerade gesagt, die Kosten sind bekannt; das Projekt ist vor einigen Jahren mal gerechnet worden. Wann und von wem wurden die Planungen gemacht? Zu welchen Kosten könnte dieses Projekt umgesetzt werden? Welche Baukosten auf der Seite des Landes sind bei NPorts zu erwarten?

Zudem haben Sie gerade die Konkurrenz in Eemshaven angesprochen. Ich habe in Erinnerung,

dass die Studie mit höchster Wahrscheinlichkeit eine vollständige Auslastung von sowohl Eemshaven als auch dem dänischen Hafen durch eigene nationale Projekte voraussagt. Das heißt, auch mit Blick auf die Kapazitäten, die gerade in Cuxhaven aufgebaut werden, bewegen wir uns auf eine Engpasssituation zu. Ist es nach wie vor die Einschätzung, dass es bei der Umsetzung der Offshore-Projekte zu erheblichen Kapazitätsengpässen kommen wird? Sollten Sie das bestätigen können: Wann werden diese nach Ihrer Auffassung zum ersten Mal zu Tage treten?

Timo Siebahn: Die Kosten, die dem Land im Rahmen dieser Investitionen entstehen würden, lägen bei 40 Millionen Euro. Wenn man weitere 10 Millionen Euro investieren würde, dann könnte man nicht nur den Bestand wiederherstellen, sondern man könnte auch entsprechende Erweiterungen tätigen. Ich gehe schon davon aus, dass die Marktsituation so sein wird, dass der Bedarf sowohl in Niedersachsen, das heißt, in Deutschland, als auch in Eemshaven vorhanden sein wird. Aber auch die Niederländer bleiben nicht auf dem Status quo. Auch dort gibt es entsprechende Ausbaupläne, die uns in der Zeit auch überholen werden. Es gibt auch andere Rahmenbedingungen, die es dann doch für verschiedene Bereiche attraktiv machen, Eemshaven zu nutzen.

Daher müssen wir uns fragen: Wollen wir uns in eine Abhängigkeit zu anderen Häfen begeben? Wenn dort Schwerpunkte neu gesetzt werden, kann man diese Hafenkapazitäten auch schnell wieder verlieren, die für einen so essenziell sind. Eemshaven hat zum Beispiel folgenden Vorteil: Wenn ein deutscher Reeder ab Eemshaven und nicht ab einem deutschen Hafen in den deutschen Windpark fährt, dann fährt er in der internationalen Seeschifffahrt. Das Schiff kann er somit unter der Tonnagesteuer laufen lassen und somit dem Windparkbetreiber eine günstigere Charter anbieten. Fährt das gleiche Schiff aber gegenüberliegend aus Emden los, ist das eine innerdeutsche Fahrt und somit Kabotage. Das Schiff ist somit nicht mehr kabotagefrei, die Charter wird entsprechend höher. Hier befinden wir uns dann auf der EU-Ebene, wo man sagen würde, dass dann doch die Tonnagesteuer EU-konform gemacht werden müsste. Das gehört hier nicht hin, aber es zeigt: Hier spielen viele Aspekte mit rein.

Schlussendlich geht es darum, Lösungen anzubieten. Wir führen die Gespräche mit den Kunden und die haben - ich habe es gezeigt - ihre Flächen ersteigert, nicht, um sie zu haben, sondern um sie zu entwickeln. Die wissen auch, was im Aufbau und im Betrieb auf sie zukommt. Die wollen daher ein verlässliches Konzept haben. Da bringt es nichts, wenn wir sagen: Vielleicht haben wir bis dahin irgendwas fertig. - Wir müssen jetzt zeigen, dass wir uns mit denen gemeinsam auf den Weg machen! Ansonsten verlieren wir dieses Geschäftsfeld.

Abg. **Marten Gäde** (SPD): Ich habe keine Frage, sondern möchte ein Statement abgeben. Sie haben nach meinem Eindruck einen ganz wichtigen Punkt gemacht, den ich an dieser Stelle unterstreichen möchte. Sie haben gesagt, dass die Erlöse aus den Offshore-Versteigerungen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht für die Investitionen in die Hafeninfrastruktur genutzt werden. Ich glaube, das ist wirklich der entscheidende Punkt. Da könnten wir vielleicht auch eine Lösung bei der Hafenumlage finden. Wenn wir die großen Milliarden-Summen kennen, dann könnte man das eventuell daraus finanzieren oder einen eigenen Hafeninfrastruktur-Fonds aus einem Teil der Erlöse schaffen. Ich denke, das ist eine ganz wichtige Forderung, für die wir uns auch als Land Niedersachsen im Bund einsetzen sollten.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Gerade hinsichtlich der letzten Vergabe haben wir uns durchaus bemüht, eine ganz klare niedersächsische Meinung in Richtung Bund zu senden.

Sie haben angesprochen, was Sie an den Liegeplätzen 1 bis 5 im Innenhafen machen wollen, was Sie schon jetzt entwickeln wollen und welche Hinderungsgründe es für die perspektivische Weiterentwicklung gibt. Welche Optionen hätten Sie zusätzlich, wenn wir als Land respektive NPorts darauf ein größeres Augenmerk legen würden?

Timo Siebahn: Ich habe ja die Varianten im Innenhafen und im Außenhafen beschrieben. Diesbezüglich können wir sicherlich für den gesamten Standort sprechen. An dem Terminal schlagen wir jetzt schon Projektladungen um, wie zum Beispiel Kabeltrommeln für Trassen, bei denen der Ausbau schon im Gange ist. Das sind Projekte und Flächen, die man einbeziehen und unternehmerisch betrachten kann im Sinne von: Wie entwickeln sich welche Projekte und welche Flächen kann man nachher auch diesen Geschäften zuführen? Es gibt sowohl am Südkai, auch nach dieser Ausbaustufe, als auch am Jarßumer Hafen, wenn man ganz langfristig denken würde, noch weitere Flächenpotenziale. Das ist sowohl im Hafenentwicklungsplan für Emden, als auch in dem für den Außenhafen Wybelsumer Polder benannt. Wir haben diese Flächen, und die gilt es auch weiter in die Waagschale zu werfen.

Was ich jetzt hier in den Vordergrund gestellt habe, ist das, was kurzfristig am schnellsten erreichbar ist und den größten Hebel erzeugt. Es bringt uns nichts, träumerisch darüber zu sprechen, was wir vielleicht für Kai-Anlagen oder für Liegeplätze haben wollen etc., sondern wir müssen realistisch schauen, dass wir uns auf den Weg machen und wir währenddessen auch das Geld verdienen, was investiert wurde. Wir dürfen uns nicht fragen, was wir in zehn Jahren eventuell erreichen könnten, sondern wir können heute mit diesen Maßnahmen beginnen.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Ich muss noch einmal konkreter nachfragen. Wir haben bekanntlich vor Jahren zusammen mit Volker Weiß, damals noch Leiter der Niederlassung Emden von NPorts, das Perspektivpapier erstellt, was Sie heute auch angesprochen haben. In diesem ging man unter anderem bekanntlich davon aus, die Möglichkeit zu haben, den Jarßumer Hafen zu verfüllen, der früher lediglich als Liegeplatz für Schuten gedacht war und dementsprechend einen geringen Tiefgang hat. Dann gab es die Perspektive, dort mit Amprion die Ansiedlung zu gestalten, um die Kosten zu minimieren und einen Mehrwert für die Hafenwirtschaft zu erreichen, indem man die Fläche mit in die Bewirtschaftung nimmt, die heute dort als Wasserfläche brachliegt.

Glauben Sie, dass das Perspektivpapier für die heutigen neuen Herausforderungen noch ausreichend ist? Oder sollte man dieses Perspektivpapier zwar als Grundlage nehmen, aber schauen, wie man das Ganze damit in die Zukunft führen kann?

Timo Siebahn: Das ist eine potenzielle Fläche mit einem enormen Grad. Hier muss man das Perspektivpapier in die Hand nehmen und diese Punkte aus dem Perspektivpapier auch umsetzen; denn vieles ist eben nicht umgesetzt und angepackt worden. Dort gibt es eine große Potenzialfläche; 120 000 m² stehen dort zur Verfügung und sind entsprechend auch zu realisieren. Im Klartext gesprochen wird das aber nicht in weniger als zehn Jahren fertig sein. Doch genau das wäre ein nächster Ausbauschritt; das wäre ein Pfund.

Wirtschaftsförderungsgesellschaft Wilhelmshaven mbH

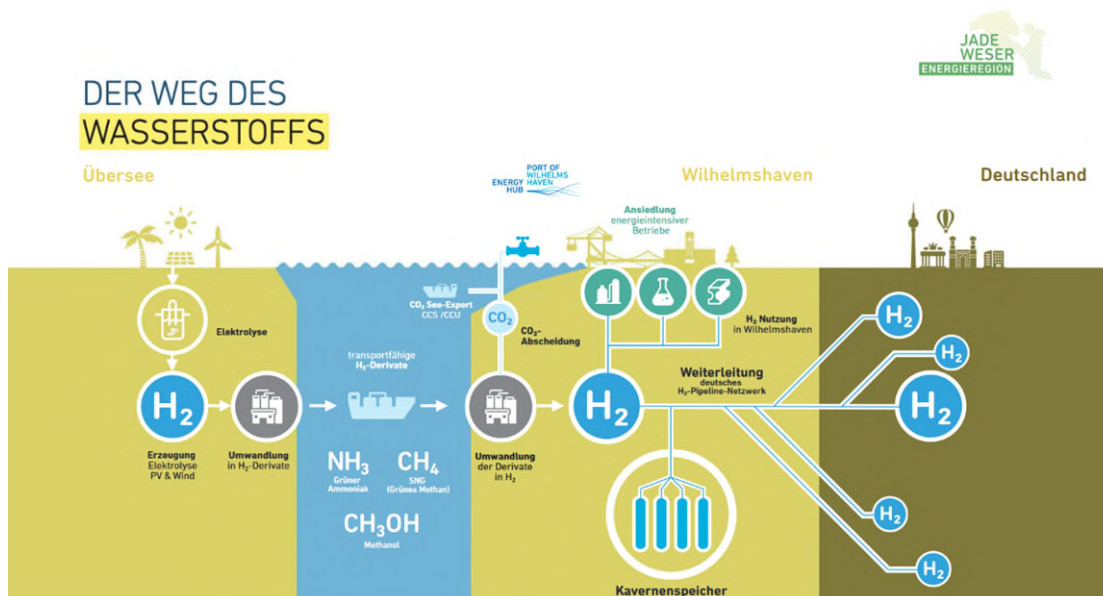
Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 5

Anwesend:

- Alexander Leonhardt, Geschäftsführer

Alexander Leonhardt: Es ist schwierig, als Letzter zu sprechen, wenn schon so viele gute Dinge gesagt worden sind; darin liegt aber auch die Chance, der Abbinder zu sein. Insofern möchte ich Ihnen versichern, dass ich sehr gut und intensiv zu den Standortvorteilen und Potenzialen des Hafenstandortes Wilhelmshavens sprechen kann. Ich kann mich aber auch auf diesen Antrag konzentrieren. Ich möchte der CDU danken - das hatten die Vorredner klar gesagt -, dass sie die Notwendigkeiten auf den Punkt gebracht hat.

Ich möchte gerne ein zweites Thema vor die Klammer setzen, zu dem schon ausgeführt worden ist. Das Thema Wertschöpfung vonseiten Herrn de Reese, das Thema Net Zero Valley von Herrn Müller, das Thema Standortentwicklung vonseiten meines Vorredners oder das Thema „Erlöse aus den Offshore-Versteigerungen“: Es braucht eine sehr, sehr starke Position Niedersachsens gegenüber dem Bund. Dazu werde ich zum Ende meines Vortrags noch etwas sagen. Wenn die Position Niedersachsens nicht ausreicht, weil die Südländer politisch stärker sind, dann braucht es eben eine Allianz der Nordländer. In meiner Stellungnahme möchte ich daher zu Beginn meiner Ausführungen vor die Klammer die folgende Mahnung stellen: Wir müssen aufpassen, dass wir hier nicht unter die Räder kommen. - Auch wenn es meine Mundart nicht verrät: Im Herzen bin ich dann doch aktuell Wilhelmshavener und Niedersachsen.



Der Standort Wilhelmshaven hat so viel zu bieten. Ich konzentriere mich jetzt auf das Thema Energie und dort speziell auf das Thema Wasserstoff. Die umfangreiche Wasserstoffkette beginnt mit Sonnen- und Windenergie und endet irgendwo in den Haushalten und vor allen Dingen bei den Industriebedarfen. Das ist das, woran wir arbeiten und wofür wir kämpfen - neben der Windenergie und dem Strom, den wir als Industrieland Deutschland brauchen.

Das, was immer wieder im Raum steht, ist der Energy Hub Port of Wilhelmshaven - ein Unternehmens- und Projektverbund, der diese Wertschöpfungskette aufbauen und vollenden möchte. Wir haben weder aktuell noch absehbar einen wirtschaftlichen Wasserstoffhochlauf.

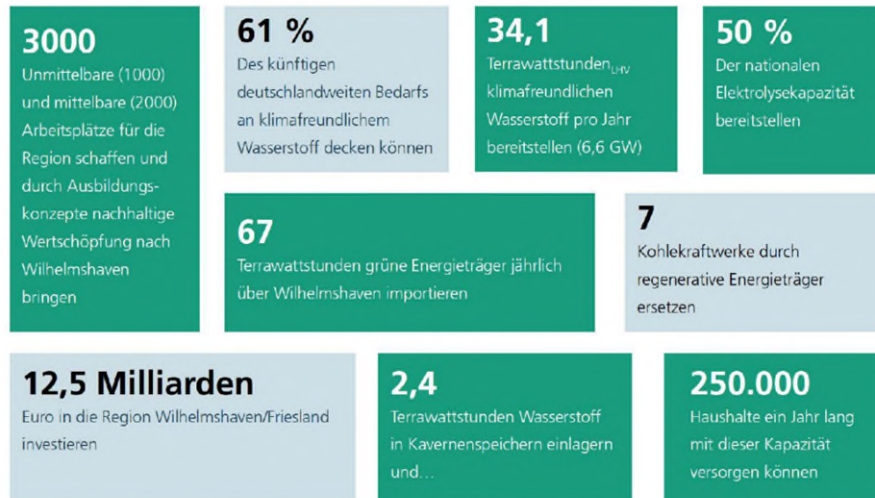


Wir haben keine Finanzentscheidungen. Wir laufen hier aktuell einer Vision hinterher. Wasserstoffversorgung ist noch keine Realität. Dazu aber gleich mehr Informationen.



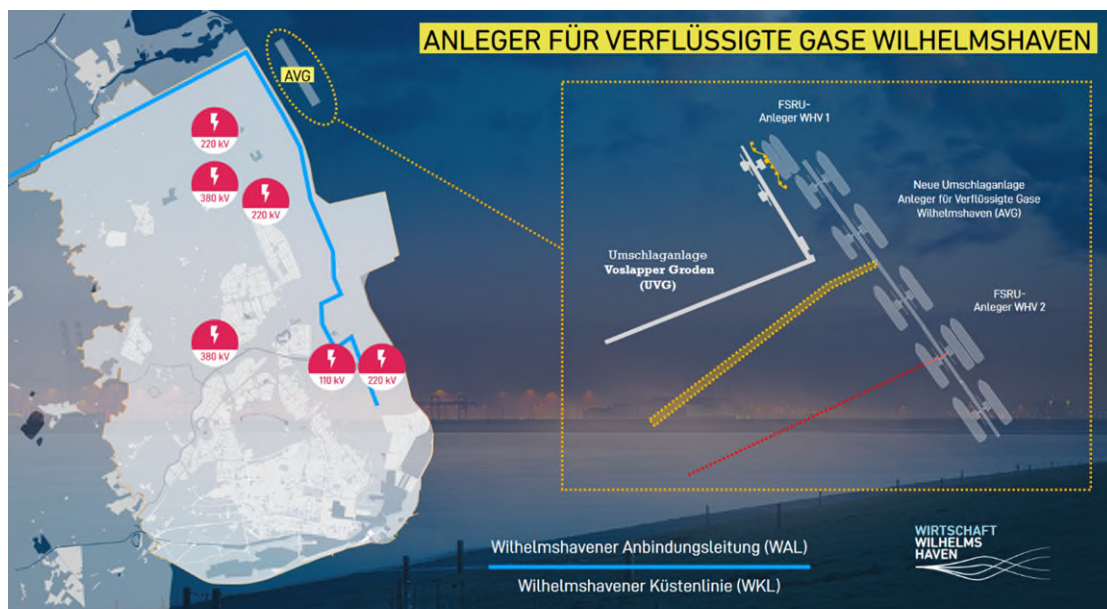
Der Energy Hub Port of Wilhelmshaven wird begleitet in wissenschaftlicher Hinsicht vom Fraunhofer-Institut. Warum brauchen wir dessen Mitwirkung. Einmal im Jahr werden die Projekte abgefragt. Dabei wird danach gefragt, wie viele Mitarbeiter eingestellt werden, wie hoch das Investitionsvolumen ist, nach dem aktuellen Stand der Projekte und ob Finanzentscheidungen getroffen wurden.

Überblick: H2-Projekte des ENERGY HUB Port of Wilhelmshaven



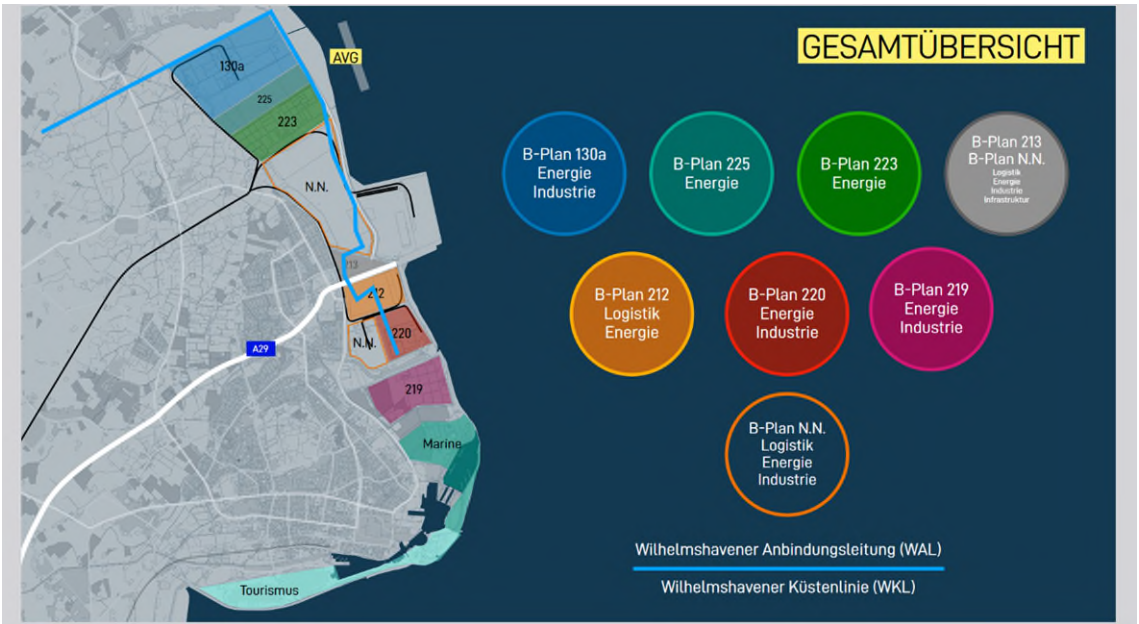
Quelle: Fraunhofer IST auf Basis einer Projektanfrage des ENERGY HUB Port of Wilhelmshaven

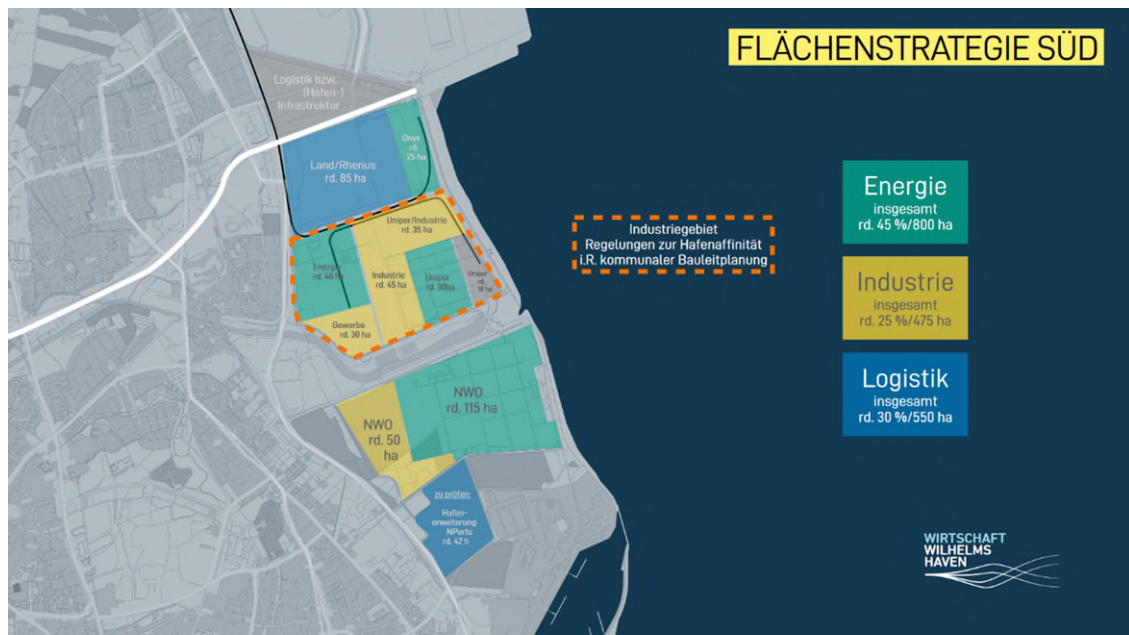
Das private Investitionsvolumen beträgt 12,5 Milliarden Euro. Das ist in etwa der Betrag, der für die Veranstaltung von Olympischen Spielen in die Hand zu nehmen ist, um an dieser Stelle noch einmal auf die letzten 2,5 Wochen zurückzublicken. Die Ausrichtung der Olympischen Spiele in London hat 11 Milliarden Euro gekostet. Es ist ein Betrag notwendig, der dem Investitionsvolumen für den neuen Tunnel, der an der Nordseeküste gebaut werden soll, oder dem Bau des Gotthardtunnels entspricht. Das ist das Investitionsvolumen, über das wir an dieser Stelle sprechen - für ein Projekt, das 61 % des künftigen deutschlandweiten Bedarfs an klimafreundlichem Wasserstoff decken soll.



Wir denken den Standort Wilhelmshaven an der Wasserkante konsequent. Auch ich möchte zum Ausdruck bringen, dass ich sehr dankbar dafür bin, dass Sie als Land Niedersachsen mit dem Bund - genau das muss der Weg sein - sich an dem Anleger für verflüssigte Gase beteiligen und als Land Niedersachsen diese Schlüsselinvestitionen aktiv tätigen. Dieser Anleger bedeutet ein erstes FSRU und ein erstes LNG-Terminal, das schon heute die Haushalte mit Wärmeenergie

versorgt, und ein zweites LNG-Terminal, das noch im Laufe dieses Jahres eingeweiht werden wird. Dann werden wir an der Zukunft bauen, um Moleküle der Zukunft herstellen und deren Transport zu gewährleisten.





Aus diesen drei Sheets können Sie ersehen, dass wir als Stadt uns auf diese Veränderungsprozesse strategisch im Sinne der Stadtplanung konzentrieren. Wir wollen vermeiden, dass wir nicht nur Durchleitungsland werden - dieser Aspekt wurde schon mehrmals angesprochen -, sondern erreichen, auch Wertschöpfungs-Stadt und -Land zu sein. Wir wollen auch industrielle Prozesse vor Ort haben.

Wer in den Norden unserer Stadt schaut, der erkennt, dass wir das Thema Umschlag, das Thema Energie und das Thema „Industrielle Wertschöpfung“ miteinander kombinieren, um Synergieeffekte zu erzielen, wie etwa bei Nutzung von Abwärme durch Abfallprodukte sowie Gewinnung von Sauerstoff.

Das alles soll die Anmoderation zu den Kernbotschaften sein, die ich Ihnen heute gerne mitgeben möchte.

GRUNDSÄTZLICHE PERSPEKTIVE DER WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG WHV



- Hafentransformation braucht das Engagement des Bundes auf Augenhöhe mit den Ländern; dies ist auch ein Baustein der Akzeptanz
- Es besteht vor dem Hintergrund unserer Transformationsherausforderungen keine Konkurrenz der Hafenstandorte - wir brauchen alle Standorte
- Es braucht lokale Planungen und Strategien, welche auf Landesebene konsolidiert werden
- Entwicklungsflächen = Kohärenzflächen (Vereinbarkeiten im Blick)
- Ohne private Investitionen wird es nicht gehen
- Hafenstrategie(n) im Kontext und Gleichklang mit der Industrie-/Wirtschaftspolitik (Beispiel folgt)

Hafentransformation bedeutet, dass wir das Engagement des Bundes brauchen. Das Land Niedersachsen wird es nicht allein schaffen, die Investitionen von Emden bis nach Cuxhaven zu stemmen. Hierfür braucht es ein Engagement von Bund und Land auf Augenhöhe oder im Zweifel eben eine Allianz der Nordländer.

Es besteht vor dem Hintergrund unserer Transformationsherausforderungen kein Konkurrenzdenken. Ich hoffe, dass solche Überlegungen aus den Köpfen der Akteure, von Emden über Cuxhaven bis Stade, verschwinden. Eigentlich lassen sich in dieser Hinsicht alle Hafenstandorte nennen. Es wird jeder Hafenstandort mit seiner eigenen Rolle benötigt. Wir müssen aufpassen, dass wir bei begrenzten Ressourcen Hafenstandorte nicht ein Stück weit gegenseitig ausspielen. Ich wiederhole es. Ich kann sehr präsent und sehr ausführlich und sehr penetrant Möglichkeiten, die der Hafenstandort Wilhelmshaven bietet, präsentieren. Das aber wird uns bezogen auf die klare Stoßrichtung in Richtung Bund und EU nicht weiterbringen.

Es braucht lokale Planungen. Das praktizieren wir in Wilhelmshaven über den Weg der Flächenplanungen, die auf Landesebene konsolidiert werden müssen, um Schwerpunkte zu bilden. Beispielsweise muss Wilhelmshaven als Energiehafen, als Energy Hub, als Haupt-Hub in Niedersachsen konsolidiert werden. Die CDU-Fraktion hat mit ihrem Antrag den Begriff „Masterplanung“ gewählt - einen Begriff, den man in diesem Zusammenhang verwenden kann.

Wir müssen beim Thema „Entwicklungsflächen und Flächenerwerb“ bitte immer auch Kohärenz mitdenken. Das tun wir gerade in Wilhelmshaven. Eingriffe scheitern im Zweifel an fehlenden Kohärenzflächen. Sie glauben gar nicht, was ich dazu für Beratungen, Besprechungen und Initiativen hinter mich bringen musste und immer noch muss. Wir haben eine Fläche, wir wollen eingreifen, haben aber keine Kohärenz und können somit keine Projekte initiieren. Bitte, liebe Landesregierung, bitte, lieber Ausschuss, nehmen Sie das in Ihre weiteren Überlegungen auf.

Ohne private Investitionen - ich habe etwas zu Olympischen Spielen oder zum Gotthardt-tunnel gesagt, um die Größenordnung bildlich zu verdeutlichen - wird diese Transformation nicht funktionieren. Meine Vorredner hatten das auch auf den Punkt gebracht, indem sie gesagt haben, dass Investoren bereit seien, ins Risiko zu gehen, dass sie aber ein starkes Signal und einen Rahmen brauchten.

Folgender Aspekt wurde schon von den Vorrednern angesprochen, und ich möchte ihn massiv verstärken: Hafenstrategien müssen im Kontext und im Gleichklang von Industriepolitik gesehen werden. Wir werden aktuell als Industriestandort Deutschland abgehängt. Wir haben im Moment keinen wirtschaftlichen Wasserstoffhochlauf. Wir haben ein Kernnetz, das dafür sorgen könnte, dass der Süden gut versorgt wird und die Moleküle schön nach Süden fließen. Aber wir haben aktuell keine grünen Moleküle, die irgendwann einmal da durchfließen, weil der Wasserstoff zu teuer ist. Die Industrie will ihn zwar verwenden, ist aber nicht bereit, den dreifachen oder vierfachen Preis zu zahlen. Andere Länder schaffen es, über eine glockenklare bundespolitisch, also zentral, gesteuerte Hafenpolitik und Industriepolitik Anreize zu setzen, dass sich Industrie aktuell von uns abwendet, sodass wir aufpassen müssen, dass wir nicht den Status eines Industrielandes verlieren.

Das ist die Überleitung zum Schlusswort. Wir wollen sehr gerne ein wertschöpfender Industrie- und Energiestandort sein - als einer von mehreren Standorten an der Küste Niedersachsens. Ich bitte Sie, neben genau diese Stoßrichtung auf Landesebene vor allen Dingen die Stoßrichtung in

Richtung EU und in Richtung Bundesebene auf politischer Ebene und auf administrativer Ebene zu unterstützen und zu forcieren.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Danke für das Lob an Sie und auch an die Vorredner, die den Antrag der CDU grundsätzlich unterstützen.

Ich hatte aus mehreren Wortbeiträgen, zuletzt auch aus ihrem Wortbeitrag, herausgehört, dass der Blick insbesondere auf die Bundesebene gerichtet werden soll. Ich kann diese Empfehlung ein Stück weit nachvollziehen. Wenn ich mir die Versteigerungserlöse vergegenwärtige und dabei erahne, was in der zweiten Runde herausgekommen sein könnte - es wird nicht so viel gewesen sein, wie in der ersten Runde herausgekommen sein könnte -, dann liegt es nahe, auf die Idee zu kommen, dass Geld übrig sein müsse. Offen gesagt, ich glaube, dass das schiefgeht. Das ist in der ersten Runde schiefgegangen, und nach meinem Dafürhalten wird es auch in der zweiten Runde nicht funktionieren, und zwar aus einem ganz einfachen Grund: Die Mittel, die aus den Versteigerungserlösen in den Bundeshaushalt fließen, werden erkennbar im Wesentlichen dafür genutzt, das, was man an gesetzlichen Vorgaben im Bereich der Energiewende ohnehin staatlich finanzieren muss - Subventionsförderprogramme etc. -, zu finanzieren. Und das ist unterfinanziert. Das heißt, die Wahrscheinlichkeit, dass dabei etwas übrigbleibt, mit dem wir uns für unsere Hafenstandorte im Wettbewerb bewerben können, ist nicht sonderlich groß. Das ist der Grund dafür, warum wir den Ansatz gewählt haben, Schritt für Schritt, also sukzessive, aber mit einem deutlich höheren Investitionsansatz als für die Häfen zuständiges Land die Grundlagen zu schaffen, die zwingend benötigt werden: die jetzt notwendigen Hafeninfrastrukturen in die drei Standorte im Wesentlichen neben Cuxhaven. Ich bin gespannt, ob das trägt. Ich bin Optimist. Ich bin mir sicher, dass das, was zwischen Bund und Land vereinbart worden ist, trägt, nämlich für die drei weiteren Standorte, die momentan erkennbar Infrastruktur für den Hochlauf insbesondere der Windenergie brauchen, aber auch andere Themen Geld aus Landesmitteln zu organisieren. Was macht Sie so optimistisch, dass die Bundesebene ihre Haltung ändern könnte - eine Haltung, die sie in den letzten zwei Jahren erkennbar nicht geändert hat. Was stimmt Sie so optimistisch, dass sie bereit sein könnte, den Ländern, insbesondere Niedersachsen, bei diesen Infrastrukturmaßnahmen zu helfen? Gibt es dafür aus Ihrer Sicht Anzeichen, dass das so ist, oder muss man davon ausgehen, dass wir unsere Hausaufgaben selber machen müssen, solange der Bund - zumindest nach meiner Wahrnehmung - die Ansicht vertritt Hafenausbau sei Ländersache? Müssen wir nicht erkennen, dass in diesem Bereich, weil dort erhebliche Zukunftschancen für Niedersachsen zu suchen sind, erhöhte eigene Investitionsmittel eingesetzt werden müssen?

Alexander Leonhardt: Ich habe in den heutigen Wortbeiträgen wahrgenommen, dass das ein von Ihnen initiiertes Antrag ist, der von allen Parteien so getragen wird und insofern bestätigt wird.

(Abg. Karin Logemann [SPD]: So weit sind wir noch nicht ganz!)

Dass ich diese Zustimmung hier wahrgenommen habe, schließt ja nicht aus, dass im Landtag eine andere Perspektive eingenommen wird.

Das Schöne an der aktuellen Situation ist - ganz kess formuliert -, dass gerade mit Blick auf die Bundestagswahl im nächsten Jahr jetzt politische Schwerpunkte erarbeitet werden. Dieser poli-

tische Schwerpunkt auf unsere Hafenstandorte und die Unterstützung der Nordländer und explizit die Unterstützung von Niedersachsen sind unglaublich wichtig. Die Luft wird Niedersachsen ausgehen bzw. das Budget wird so klein sein, dass genau das passiert, was zuletzt passiert ist: dass alle Hafenstandorte in Niedersachsen auf einen Standort gucken, dann ein Windhundprinzip und ein politischer Machtkampf stattfinden und wir im Grunde genommen dann nach dem Gießkannenprinzip verfahren oder Dinge initiieren, die nicht die kraftvolle Wirkung erreichen, die es braucht.

Was also macht mich optimistisch? - Aktuell werden die politischen Stoßrichtungen für 2025/2026 erarbeitet. Deshalb sollten wir gemeinsam dafür werben, dass der Norden gesehen wird, dass die Hafenstandorte gesehen werden.

Das Thema Bundeshaushalt nehme auch ich wahr. Das ist klar. Da bin ich bei Ihnen. Man muss die laufenden Ausgaben sehen. Aber die Transformationskosten werden auf den Hafenstandorten lasten. Dafür braucht es politische Antworten.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Herr Leonhardt, bei vielen Ihrer Punkte bin ich bei Ihnen. Gleichwohl sollte die Intention dieses Antrags sein, dass die Dinge, die wir in Niedersachsen eigenständig und selbständig regeln können, auch eigenständig und selbständig regeln. Deswegen möchte ich einen konkreten Punkt ansprechen, der im Antrag genannt ist und Ihnen als Wirtschaftsförderer in Wilhelmshaven sicherlich bestens bekannt ist. Ich meine die 2. Ausbaustufe des JadeWeserPorts. Der JadeWeserPort ist uns allen bekannt. Das gilt auch für seine Umschlagzahlen. Es bieten sich aber durchaus auch mit Blick auf die Energiewende Möglichkeiten für eine 2. Ausbaustufe. Wie stehen Sie persönlich zu diesem Thema? Wie wird das Ganze in Wilhelmshaven gesehen?

Alexander Leonhardt: Danke für die Nachfrage. Ich hatte die Antwort versteckt, aber Sie konnten sie natürlich nicht wahrnehmen. Ich sagte, es brauche lokale Planungen, die auf Landesebene zusammengebunden werden. - Wir erarbeiten gerade die Fortschreibung des Hafenentwicklungsplanes auch mit der Perspektive auf den JadeWeserPort II bzw. dessen Ausbaustufe. Ich gucke darauf, dass die Sachlage analysiert werden muss, die Bedarfe antizipiert und dokumentiert werden müssen und daraus abgeleitet sich die Investitionsbedarfe ergeben. Der JadeWeserPort II wird eine für Niedersachsen perspektivisch notwendige Investition sein. Das werden wir über die Fortschreibung des Hafenentwicklungsplanes darlegen und herleiten.

Abg. **Marten Gäde** (SPD): Herr Leonhardt, Sie haben darauf hingewiesen, dass das Land Niedersachsen zusammen mit dem Bund beim Bau des AVG-Terminals erheblich hilft. Wir sprechen hier von einer Investition in Höhe von ungefähr 600 Millionen Euro. Das ist ein recht großer Schritt, den man da gemeinsam gegangen ist.

Wilhelmshaven war der erste Hafen, in dem ein LNG-Terminal zum Laufen gebracht worden ist. Wenn ich mich recht erinnere, hatten wir in der letzten Woche das 100. Schiff, das angelegt hat. Der Terminal ist insofern komplett ausgelastet und versorgt die Bevölkerung mit Gas. Das finde ich an der Stelle wichtig zu betonen.

Sie haben in Ihrem Vortrag auf eine Flächenproblematik hingewiesen. Bitte führen Sie dazu näher aus, insbesondere zu den Fragen, was Kohärenzflächen usw. bedeutet.

Alexander Leonhardt: Ich würde es unterstreichen oder verstärken. Wir haben als Land Niedersachsen und Wilhelmshaven im Besonderen hat als Wattenmeer-Hauptstadt eine besondere Verantwortung rund um das Thema „Natur und Eingriff“. Das heißt, dass dann, wenn wir eingreifen - in Flächen, die von Menschenhand für Industrieansiedlung und Umschlag, aber auch Logistikumschlag geschaffen worden sind; ich meine die Grooden-Flächen in Wilhelmshaven - wir andernorts der Natur Raum geben müssen, indem wir ihr Raum schaffen. Das führt zu einem weiteren Konflikt. Sie wissen, dass Landkreise und betroffenen Städte dagegen aufbegehren, weil sie als Naturschutzgebiet nur Restriktionen ausgesetzt sind, während diejenigen, bei denen die Industrie ansässig ist, sprudelnde Gewerbesteuerereinnahmen etc. haben. Dieses Spannungsfeld müssen wir aus meiner Perspektive sehen und ausgleichen. Dafür braucht es Instrumentarien. Wir dürfen das Thema Kohärenz nicht aus dem Blick verlieren. NPorts ist ein Hauptakteur und muss aus meiner Sicht kontinuierlich einen Flächenpool schaffen. Der Antrag beinhaltet das Thema „Anschaffung von zusätzlichen Flächen“. Ich verstärke diese Forderung dahin, dass aus meiner Sicht auch Kohärenzflächen anzuschaffen sind.

Abg. Sina Marie Beckmann (GRÜNE): Herr Leonhardt, Sie haben nachdrücklich vermittelt, dass sich Wilhelmshaven auf den Weg gemacht hat und Wilhelmshaven nicht mehr mit dreckiger Kohle verbunden wird, sondern dass es jetzt um etwas Neues geht. Als Zwischenschritt ist jetzt Gas im Mittelpunkt der Überlegungen. Später - ich hoffe, es dauert bis dahin nicht so lange - sollen die grünen Moleküle, die Sie angesprochen haben, das Neue sein. Sie haben mithilfe einer Folie mit bunten Kästchen, die das Hafengebiet umgeben, dargestellt, dass die Stadt sich aufmacht, das städtische Gebiet und das Hafengelände zu planen. Illustriert waren die Bereiche Tourismus, Marine, Industrie, Energie usw. Mich interessiert: Bekommt man das alles gut unter einen Hut? Gibt es Zielkonflikte? Wie begegnen Sie Zielkonflikten? Vielleicht können wir alle etwas aus Ihrer Vorgehensweise lernen.

Alexander Leonhardt: Frau Beckmann, das ist eine sehr, sehr schwierige Frage. Sie haben jetzt natürlich ein Stück weit auch den Finger in die Wunde gelegt. Ich möchte Ihre Frage selbstbewusst beantworten. Ja, wir müssen diese Interessenkonflikte sehen. Der erste Schritt ist, sie aufzuzeigen und aufzuzeichnen. Das haben wir getan.

Ich meine, dass sich die Themen Tourismus, Industrie und Energie nicht ausschließen. Ich weiß nicht, wie viele Menschen uns fragen: Wo ist das LNG-Terminal. Ich will das sehen. Wie funktioniert das zur Erzeugung von Wasserstoff? Worum geht es beim Thema Methan/Ammoniak? - Ich finde, das ist eine Chance für Wilhelmshaven, als Energie-Stadt zu zeigen, wie Energie funktioniert. Nach meinem Eindruck hat die Region Aurich das mit dem EEZ rund um das Thema Windenergie schon hervorragend gemacht.

Ihre Frage zum Thema Bundeswehr gibt mir die Chance, einen Appell zu verstärken. Wenn in Wilhelmshaven wirklich ein derartiger Energieumschlag betrieben wird und dort gleichzeitig der größte Bundeswehrstandort ist, wenn wir da fröhlich entlang der Hafenkante vorbeifahren oder laufen können, dann ergeben sich daraus auch sicherheitsrelevante Themen für Niedersachsen und für die Bundesregierung. Wir müssen von daher auch den Sicherheitsaspekt im Auge haben. Unsere Hafenstandorte sind Schlüsselinfrastrukturen für Deutschland. Damit verbunden sind auch sicherheitsrelevante Aspekte. In dem Zusammenhang gibt es auch einen Interessenkonflikt, den wir lösen müssen: Bundeswehrstandort und Standort mit hohem Energieumschlag. Das ist eine sehr kritische Perspektive. Hierfür brauchen wir Antworten.

Der letzte Interessenskonflikt besteht darin, dass unmittelbar an die Grooden-Flächen, auf denen Industrie- und Energieumschlag stattfinden soll, Wohnbebauung angrenzt. Vorredner und Sie selbst haben es schon sehr klar in den Mittelpunkt ihrer Ausführungen gestellt. Das hat etwas mit Akzeptanz zu tun. Wenn große Industrieanlagen entstehen, dann macht das etwas mit den Menschen. Wohnen und Industrie sind kein Interessenkonflikt, der sozusagen Arm in Arm in die Abendsonne reitet, sondern stehen durchaus im Widerspruch. Dafür brauchen wir Antworten. Wir werden auch Antworten finden. Diese Antworten müssen lokal erarbeitet werden, im besten Fall unter Beteiligung der Betroffenen.

Abg. Katharina Jensen (CDU): Sie haben ein starkes Statement für Wilhelmshaven abgegeben. Das finde ich super. Ich habe eine Frage zum Thema Kohärenz. Darüber sprechen Frau Beckmann, Herr Gäde, unser Minister und ich mit Ihnen in anderen Runden oft genug. Andere Projekte, die wir in den Startlöchern haben, scheitern oftmals genau an diesem Punkt. Die Gespräche darüber werden geführt. Sie werden auch in Richtung Brüssel geführt. Darüber wird zwar geredet, aber man hat das Gefühl, dass sich nicht wirklich etwas bewegt. Da Kohärenz aber ein Schlüsselaspekt ist, frage ich: Was können wir hier im Land machen, um dieses Problem aufzudröseln, um Impulse zu setzen und Bewegung in den Verfahrensprozess zu bekommen? Sie haben das Spannungsfeld angesprochen, indem Sie zum Beispiel den Standort Cuxhaven erwähnt haben. Ich kann die Reihe der bestehenden Interessenskonflikte um das Thema „Elsflether Sand“ erweitern. Oftmals betrachten die Regionen nicht das große Ganze, sondern jeder betrachtet sein eigenes Umfeld. Dafür habe ich Verständnis. Sie haben auch NPorts angesprochen, das Flächen aufkaufen können sollte, damit es am Ende einen Pool gibt. Was muss im Land passieren, damit nicht immer gesagt werden muss, dass das in Berlin oder in Brüssel entschieden werden muss?

Meine zweite Frage betrifft das Thema Genehmigungen. Das erste LNG-Terminal wurde in Deutschlandgeschwindigkeit geplant und errichtet. Es gibt das LNG-Beschleunigungsgesetz. Inzwischen mehrten sich aber die Stimmen, wonach sich jetzt alles wieder genauso langsam wie vorher bewegt. Wo befinden sich die kleinen Schraubchen, an denen wir hier in Hannover drehen können, damit Verfahren schneller abgeschlossen werden können?

Alexander Leonhardt: Die Rückfrage hilft mir, auf die Ausführungen des Erstfragenden zurückzukommen. Ich finde es gut, dass Niedersachsen seine eigenen Hausaufgaben macht und nicht in Richtung Bund, EU oder sonst wohin guckt und es nicht zuerst andere auffordert, mehr zu geben. Ich finde, man muss erst einmal seine eigenen Hausaufgaben machen. Mein Appell ist, dass es aus meiner Sicht nicht ausreichen wird, wenn nur Niedersachsen seine Hausaufgaben macht.

Das Thema Kohärenz ist ein Interessensausgleich. Das ist ein politischer Prozess. Die Landesregierung muss die Erwartungshaltung und Zukunftsentwicklung beispielsweise von Cuxhaven im Blick haben und sie mit andernorts, beispielsweise Emden oder Wilhelmshaven, mithilfe von politischen Schwerpunktsetzungen, Investitionsförderungen usw. agieren. Ich meine, das macht Niedersachsen gut. Ja, es ruckelt, und, ja, dann steht man sich auch mal kämpferisch gegenüber, aber ich meine, dass der Interessensausgleich gut funktioniert. Am Ende des Tages ist das eine finanzielle Frage. Sie gehen den richtigen Weg, indem Sie die Landesgesellschaften - es ist nicht nur NPorts, sondern es sind auch andere - finanziell ausstatten wollen, um in der Flächenpolitik entsprechend agieren zu können.

Sie fragten danach, wie die Geschwindigkeit von Verfahren erhöht werden könnte. Ich meine, dass wir Niedersachsen gar nicht so langsam sind. Ich kann nur für Wilhelmshaven sprechen, aber diesbezüglich ganz klar sagen: Die Ministerien arbeiten gut mit der kommunalen Ebene zusammen. Bei Behörden-Bashing wird manchmal vieles zu vereinfacht und vieles viel zu schnell dahergesagt. Oftmals liegt es auch an Antragstellern, dass beispielsweise Unterlagen fehlen, oder an fehlenden Kohärenzflächen. Wenn aber alles vorliegt, ist Niedersachsen in Verbindung mit der kommunalen Ebene schnell. Das haben wir bei der Errichtung des LNG-Terminals glückenklar gesehen. Diese Geschwindigkeit in der damaligen Sondersituation werden wir nicht noch einmal erreichen, aber auch die Niedersachsengeschwindigkeit ist eine beispielgebende.

Elbclearing GmbH & Co. KG und zugleich für Seehafen Stade e. V.

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 4

Anwesend:

- Marcus Schlichting, Geschäftsführer und Vorsitzender

Marcus Schlichting: Ich möchte heute hier sowohl für Elbclearing als auch für den Seehafen Stade e. V., die Stader Hafenwirtschaftsvereinigung, sprechen und Ihnen über den gesamten Standort berichten. Meine geschätzten Kollegen in der Branche haben mir bisher aus dem Herz gesprochen. Wir alle sind - das betrifft wohl nicht nur die niedersächsischen Hafenstandorte, sondern alle - davon überzeugt, dass die Energiewende, die Transformation zu einer emissionsneutralen Industrie, nur gelingen kann, wenn die Hafeninfrastruktur in entsprechendem Maße mitwächst. Diese Empfindung spüren wir zurzeit in Stade ganz massiv.

In Stade ist seit mittlerweile 52 Jahren eine relativ energieintensive Industrie angesiedelt, die Erfahrungen beim Umgang mit brennbaren Gasen und Flüssigkeiten sowie im Bereich der Elektrolyse gemacht hat. Dow betreibt seit über 50 Jahren eine Solen-Elektrolyse, nicht primär, um Wasserstoff zu erzeugen, sondern um die Grundstoffe Chlor und Natronlauge zu erhalten. Als Koppelprodukt entstehen dort ganz nebenbei Jahr für Jahr etwa 50 000 t Wasserstoff. Wasserstoff ist bekanntlich leicht, das sind etwas mehr als eine halbe Milliarde Kubikmeter.

Das fällt eigentlich gar nicht so auf, ist aber im Tenor von Dow ein ganz interessanter Zusatznutzen. Dow verfolgt nämlich die Philosophie, dass alles, was stofflich und energetisch in dem Werk genutzt werden kann, auch zu 100 % genutzt werden soll, sodass auch keine Abfallstoffe mehr entstehen, sondern dass die in Hochtemperatur wieder in Energie umgesetzt werden. Insofern gibt es da schon eine wirklich gute Basis, die auf dem Bützflether Sand auf einer Fläche von insgesamt etwa 600 ha entstanden ist; das sind ungefähr 840 Fußballfelder. Und diese Fläche ist noch nicht im vollen Umfang genutzt.

Der Industriestandort hat sich auch hinsichtlich der Infrastruktur und der Stromversorgung sehr stark entwickelt. Ursprünglich waren wir bekanntlich ein Kraftwerkstandort. Planerisch sind wir das auch immer noch und haben deswegen eine entsprechende Anbindung. Die Industrie hatte schon vor dem AVG bei uns in Stade eine Anbindung an das Ferngasnetz. Diese ist nun im Zuge der Baumaßnahmen des AVG deutlich ertüchtigt worden. Das heißt, von der eingehenden

450er-Leitung wurde jetzt auf eine 900er-Leitung gewechselt, die die Mengen ins Netz bringen soll, die in Stade angelandet werden sollen. Als Zusatznutzen steht die 450er-Leitung nun für eine Anbindung an das Wasserstoffkernnetz zur Verfügung. Die Notifizierung dafür, dass der Standort an das Wasserstoffkernnetz angebunden wird, wurde jüngst erteilt. So kommen viele Faktoren zusammen, die bereits für die ursprüngliche Ansiedlungsentscheidung relevant waren, aber heute immer noch ihre Aktualität haben.

Das heißt, aus der Lage in der ganz heißen Phase der Energiekrise - man kann hier wirklich von einer Achterbahnfahrt der Gefühle reden - hat sich etwas entwickelt. Das Thema Energiekrise ist bei der energieintensiven Industrie noch nicht durch, ganz im Gegenteil. Dort ist noch eine Menge aufzuholen. Aber durch die Möglichkeiten, die die Energiewende mit der Erstellung des AVG und dem sich jetzt im Bau befindlichen Onshore-Terminal für LNG, dem Hanseatic Energy Hub (HEH) - ein Investment von institutionellen und privaten Anlegern in Höhe von 1 Milliarde Euro -, bietet, sind plötzlich eine Dynamik und eine Sogwirkung entstanden, durch die Projekte folgen, aufgrund derer wir uns ernsthaft Gedanken machen müssen, wie wir sie hafentechnisch umgesetzt bekommen. Aufgrund dieser Situation müssen wir das alles jetzt sehr schnell auf den Weg bringen, weil diese Projekte einen sehr kurzen Realisierungszeitraum haben.

Ich habe das in meiner schriftlichen Stellungnahme ausgeführt. Es geht hier um Projekte wie das soeben erwähnte LNG-Onshore-Terminal, das im Jahr 2027 in Betrieb gehen soll, oder wie das geplante Heizkraftwerk der Firma Hansekraft Stade GmbH, welches mit einer Menge von jährlich 500 000 t Altholz aus dem nordeuropäischen Raum eine Menge von etwa 1,2 Millionen MWh Prozessdampf, 300 000 MWh Strom und 150 000 MWh Fernwärme erzeugen und Anfang 2028 in Betrieb gehen soll. Das ist auch ein wesentlicher Faktor für die Energiewende; denn mit diesen 150 000 MWh Fernwärme sollen die Haushalte in einigen Stadtteilen von Stade mit sauberer Energie versorgt werden - Stichwort: Akzeptanz des Bürgers. Hierfür haben wir bereits einen Umschlagpunkt - zurzeit vielleicht noch ein wenig improvisiert - bereitgestellt.

Ein anderes spannendes Projekt ist die geplante Produktionsanlage für hochreines und nahezu CO₂-frei produziertes Lithiumhydroxid der Prime Lithium AG, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Rohstoff AG. Das Verfahren wurde mittlerweile optimiert und patentiert. In diesem Jahr soll noch eine Pilotanlage gebaut werden. Die endgültige Produktionsanlage soll drei Produktionsstränge besitzen, die jeweils in den Jahren 2030, 2032 und 2034 in Betrieb gehen sollen. Ein Produktionsstrang soll dabei 20 000 t Lithiumhydroxid ausbringen; eine Menge für etwa 600 000 Elektrofahrzeuge. Das wäre eine Möglichkeit, in Europa auf eine umweltverträgliche Art und Weise hochreines Lithiumhydroxid herzustellen, mit dem die Kapazitäten der Batterien noch effektiver gestaltet werden können. Damit entstünde ein Stück weit Unabhängigkeit von anderen Märkten, die wir nicht beeinflussen können. Zurzeit übernehmen ganz andere Länder diese Produktion, bei denen wir weder Einfluss darauf haben, wie produziert wird, noch, wie mit uns umgegangen wird.

Diese drei Stränge werden zusammen mit 1,23 Millionen t aber eben auch einen nicht verachtenswerten Umschlagssatz haben, der, wie auch das Heizkraftwerk, wahrscheinlich auf Dauer nur solide untergebracht werden kann, wenn der Nordhafen sehr zeitnah erweitert wird. Dazu wäre das Wichtigste, dass NiedersachsenPorts mit den nötigen Geldern ausgestattet wird, um mit der Planung für diese Erweiterung beginnen zu können. Wir reden hierbei über eine Summe von etwa 9 Millionen Euro, verteilt über drei Jahre, um eine entsprechende Planfeststellung anschieben zu können.

Wo können diese Gelder herkommen, ein Thema, über das wir heute schon viel gehört haben? Irgendwo muss eine Entscheidung getroffen werden, wenn sowohl die Häfen als auch die dazugehörige Infrastruktur weiterhin Landeseigentum sein sollen und die Infrastruktur auch gegen Hafen- und Raumentgelte usw. abgegeben und dadurch ein Stück weit verzinst werden soll. Aber dann müssen auch die Planung und die Ausschreibung des Baus über NiedersachsenPorts funktionieren. Wenn aber letztendlich eine private Investition gewünscht wird, dann müsste man, ehrlich gesagt, diese Struktur ändern. Es ist schwer, die alte Struktur mit entsprechenden Verzinsungen durch Hafenkosten beizubehalten, wenn plötzlich eine Investition durch private Unternehmen stattfindet. Insofern wäre es gerade für diesen Startprozess ganz wichtig, dass diese Mittel der Niederlassung Cuxhaven von Niedersachsen Ports zur Verfügung gestellt werden können, damit dieses Vorhaben auch entsprechend zeitgerecht umgesetzt werden kann.

Denn es war zwar imposant zu sehen, wie die Anlegestellen für die FSRUs in Rekordzeit entstanden sind. Aber das ist leider noch nicht für alles der neue Standard. Bestimmte Produktionsanlagen sollen 2027 und 2028 in Betrieb genommen werden. Das ist aber eigentlich der Zeitraum, der normalerweise für eine Planfeststellung gebraucht wird. Normalerweise ist dann noch nichts gebaut. Insofern wird das eine spannende Aufgabe werden. Aber ich bin der Meinung, dass sich die Mühe lohnt, weil diese Puzzleteile berücksichtigt werden müssen, wenn wir die Energiewende schaffen wollen.

In der Studie haben wir eindrucksvoll festgestellt, dass Offshore-Windkraft Platz für die Erstellung und Maintenance benötigt. Aber wenn der Strom dann erst einmal vorhanden ist, dann müssen wir damit auch was anfangen können. Und hierzu gehört die Batterieproduktion und Ähnliches. Aus dem Kreise dieser Projekte und dieser Investoren haben sich aber auch noch weitere Effekte ergeben. Das heißt, es gab eine Art Sogwirkung. Es hat sich eine Gesellschaft namens Hanseatic Hydrogen GmbH gegründet, in der sich verschiedene Pragmatikerinnen und Pragmatiker aus den anderen Projekten am Standort zusammengefunden haben, die aufgrund der Kenntnisse, die sie über den Standort haben, sagen, dass es machbar ist, in Stade grünen Wasserstoff zu produzieren.

Geplant ist zunächst eine 100 MW-Elektrolyse - Baubeginn 2025, Fertigstellung 2027. Danach soll diese Produktion nach Markterfordernis auf bis zu 500 MW vergrößert werden. Das wären dann 5 % des angestrebten heimischen Produktionsanteils, den die Bundesregierung für 2030 mit 10 GW festgeschrieben hat.

Diese Projekte haben zusammen ein Umschlagsvolumen von 11,18 Millionen t. Das ist gegenüber dem bisher besten Ergebnis in Stade von 7,14 Millionen t eine Steigerung um 157 %. Das spricht meines Erachtens schon für eine gewisse nachhaltige Entwicklung des Standorts, die insofern wirklich weiter verfolgenswert ist.

Am besten kann man diese ganze Dynamik und den räumlichen Zusammenhang natürlich vor Ort sehen. Daher würde ich mich freuen, wenn der Unterausschuss Stade mal wieder besuchen würde. Ich glaube, dann könnten wir diese vielen Projekte gut vorstellen.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Herzlichen Dank für die Ausführungen und auch für die Einladung. Die nehmen wir gerne an. Hinsichtlich des Zeitpunkts werden wir uns noch mal melden. Das Angebot freut sicherlich auch die aus der Region Stade stammenden Abgeordneten.

Abg. **Corinna Lange** (SPD): Melanie Reinecke und ich würden dieses Angebot sicherlich sofort annehmen, weil wir den kürzesten Weg haben. Wir fahren zwar auch gerne zu den anderen niedersächsischen Häfen, aber unser Hafen in Stade ist für uns natürlich etwas ganz Besonderes.

Ich habe mehrere Fragen Es gab 2022 eine Marktanalyse zur Nordhafenerweiterung. Wie ist diese damals ausgefallen? Denn die Unternehmen, die jetzt dazugekommen sind und angefragt haben, waren ja in dieser Marktanalyse noch nicht enthalten.

Marcus Schlichting: Das Spannende ist ja, dass die Projekte, die ich jetzt eben erwähnt habe, in der Marktanalyse noch gar nicht mitberücksichtigt worden sind. Dennoch ist die Marktanalyse damals schon entsprechend auskömmlich ausgefallen. Man hatte festgestellt, dass es entsprechende Bedarfe hinsichtlich des Themas Umschlag gab. Wir haben in den meisten Bereichen des Hafens schon annähernd Vollauslastung. Das heißt, dort sind nur noch marginale Kapazitäten frei, die auch zum Teil wegen der dann zu engen Taktung der Schiffe, die sich bekanntlich nicht auf die Stunde genau takten lassen, schwierig auszulasten sind. Insofern war allein schon aufgrund der Auslastung des Nordwestkais zum Beispiel eine entsprechende Erweiterung aufgezeigt. Mit den jetzt sehr konkreten und sehr kurzfristig realisierbaren Projekten wird der Druck natürlich deutlich größer.

Abg. **Corinna Lange** (SPD): Meine nächste Frage betrifft die Fläche von 600 ha, die Sie angesprochen haben. Wie viele von den 600 ha sind denn aktuell noch frei?

Marcus Schlichting: Etwa 520 ha werden von Dow, Olin usw., also der chemischen Industrie, verwendet. Im nördlichen Teil ist AOS angesiedelt. Bebaut und genutzt sind aktuell etwa 50 %. Die anderen 50 % lassen sich aber nicht vollständig nutzen, weil es manchmal auch gewisse Abstände zwischen den Anlagen und auch nach außen hin braucht. Doch zum Beispiel das Projekt von Prime Lithium, die erwähnte Lithiumhydroxidfabrik, wird auf dem Gelände der Dow entstehen. Das Heizkraftwerk wird auf dem Gelände in Nachbarschaft zur AOS entstehen. All diese Flächen bringen uns also noch nicht an die Kapazitätsgrenze.

Abg. **Sina Maria Beckmann** (GRÜNE): Sie haben das Elektrolyseprojekt mit einer Produktionsmenge von 100 MW angesprochen. Land auf, Land ab entwickeln sich diese Projekte bzw. befinden sich in der Startphase - manche auch schon über mehrere Jahre -, und die Umsetzung steht quasi kurz bevor. Hierbei spielt immer wieder das Thema Wasser und Wasserverbrauch eine Rolle; gerade bei einer 100-MW-Elektrolyse ist das bekanntlich nicht ganz unerheblich. Es ist schließlich nicht so, dass das Wasser in den Elektrolyseprozess reingeht, und hinten kommen 100 % wieder heraus. Ich habe in der Diskussion manchmal das Gefühl, dass man das annimmt. Aber ich vermute, dass Sie das nicht annehmen. Wie lösen Sie dieses Problem des immensen Wasserverbrauchs?

Marcus Schlichting: 100 MW klingen, wie gesagt, erst einmal groß. Aber das ist eigentlich noch eine kleine Startgröße. Vergleicht man das zum Beispiel mit der Elektrolyseanlage der Dow, dann hätte die, wenn man sie auf die Wasserelektrolyse umrechnet, eine Kapazität von ungefähr 350 MW.

Im Elektrolysebereich gibt es natürlich auch einen Wasserverbrauch. Doch für die Aussolung der Kavernen südlich von Stade, die betrieben wird, um Salzwasser für die Produktion von Chlor und

Natronlauge zu erhalten, gibt es zum Beispiel einen fast geschlossenen Kreislauf mit entsprechend aufbereitetem Wasser, bei dem eigentlich immer nur das Salz transportiert wird. Insofern meine ich, dass wir mit der Situation am Standort ganz gut zurechtkommen, und meine, dass es andere Standorte gibt, an denen massivere Elektrolyseure geplant werden, im Zuge dessen das Problem immanenter werden könnte.

Abg. **Melanie Reinecke** (CDU): Sie hatten uns vorab eine schriftliche Stellungnahme zukommen lassen. Da wurde noch der Punkt Verlegung eines Industriegleises angesprochen. Dieses Thema treibt mich als Mitglied im Stader Stadtrat natürlich um; wir versuchen schon seit vielen Jahren, dafür Geld zu sparen. Zur Anbindung A20/A26 nur so viel: Ich hatte vor Kurzem bei der Dow Besuch, und der Gast sagte: Das ist ja super, was ihr hier alles habt, aber ihr habt ja nicht mal eine durchgehende Straße hierher. - Wie ist der Stand bei der Verlegung des Industriegleises, und inwieweit spielt das eine Rolle für die zielgerichtete Entwicklung des Standortes?

Marcus Schlichting: Ich habe diesen Aspekt auch in die schriftliche Stellungnahme mit aufgenommen, weil ich mir wünsche, dass sich die niedersächsische Landesregierung für die Verlegung dieses Industriegleises gegenüber der DB Netz stark macht. Dieses Industriegleis ist im Prinzip sogar für die DB Netz interessant und attraktiv, weil sie damit nämlich eine durchgehende Neubaustrecke entlang der Osttangente der Stadt hätte. Zurzeit ist dort nämlich lediglich eine alte Strecke vorhanden, die mit vielen Weichen und höhengleichen Querungen, sprich: Schrankenanlagen, versehen ist. Diese Strecke ist damit deutlich wartungsintensiver und auch irgendwann erneuerungsbedürftig. Insofern ergibt diese Investition Sinn. Aber wir wissen alle, dass die Bahn nicht gerade jubelt, wenn man bei ihr irgendwelche Projekte vorstellt. Da bedürfte es wohl auch der Unterstützung seitens des Landes Niedersachsen. Kapazitär müsste das natürlich trotzdem in den Bahnhaushalt abgebildet sein; das müsste schon die DB Netz stemmen.

Abg. **Corinna Lange** (SPD): Ein weiterer wichtiger Punkt im Kontext der Industriegleisverlegung ist natürlich, dass die Chemikalien, die auf die Schiene kommen, momentan noch quer durch die Innenstadt gehen, weswegen wir das schnellstmöglich voranbringen sollten. Zur Wahrheit gehört aber auch: Das Thema steht schon sehr lange auf der Tagesordnung.

Ich habe noch eine Frage zu den Planungskosten. Sie haben von ca. 9 Millionen Euro verteilt über drei Jahre gesprochen. Hierzu interessiert mich die Historie. Gab es die Idee, den Nordhafen zu erweitern, schon einmal, oder ist sie neu?

Marcus Schlichting: Diese Idee ist schon ein wenig älter. Sie ist seinerzeit auch in einem etwas größeren Stil angedacht worden. Damals wollten drei verschiedene Unternehmen auf nicht ganz drei Stromkilometern große Kohlekraftwerke mit hoher Kapazität bauen - das kann man sich heute gar nicht mehr vorstellen. In dem Zusammenhang war die Planung über den Bebauungsplan seinerzeit schon sehr weit fortgeschritten. Für diese Erweiterung gab es sogar schon Mittel im niedersächsischen Haushalt. Sie ist dann aber gekippt worden und wurde wieder an die Planung zurückgegeben; es musste der Schallrahmenplan erneuert werden und Ähnliches. Die heutige Planung, auf der die Machbarkeitsstudie fußt, umfasst anstatt 40 ha eine Fläche von 24 ha mit drei Liegeplätzen und etwa 1 000 m Kailänge. Nach dieser Machbarkeitsstudie wäre das auch schon auslastbar. Aber in dieser Machbarkeitsstudie sind die Effekte des Heizkraftwerkes und der Lithiumhydroxidproduktion noch nicht enthalten.

Abg. **Corinna Lange** (SPD): Sie haben gesagt, der Standort wird von Unternehmen, die sich dort

potenziell ansiedeln wollen, sehr stark nachgefragt. Seit wann ist das so? Ist das Interesse im Zuge des AVG gekommen?

Marcus Schlichting: Ich glaube, im Zusammenhang mit der Investitionsentscheidung für das Onshore-Terminal von HEH hat sich der Blick auf die ohnehin schon gute Industriefläche dort verändert. Das war dann ein bisschen ein Selbstläufer. In dem Moment, als jemand sagte „Ich glaube an den Standort und investiere dort jetzt 1 Milliarde Euro“, ist der Mut größer geworden, über solche Dinge nachzudenken. Als ich das erste Mal davon hörte, dass die Deutsche Rohstoff AG eine Tochter gründen und in Stade Lithiumhydroxid produzieren will, war ich zunächst sehr überrascht. Doch je mehr Details ich erfahren habe, desto interessanter fand ich die Idee.

Das zeigt, es ist nicht damit getan, dass wir die Energieträgerproduktion nachhaltig gestalten, sondern wir müssen auch viele andere Dinge schaffen, damit wir zum Beispiel Speichertechnologien und Mobilität vernünftig gewährleisten können. Dabei spielen die Häfen, insbesondere die niedersächsischen Häfen, eine wesentliche Rolle.

Abg. **Corinna Lange** (SPD): Sie sagten, die Unternehmen, die sich jetzt ansiedeln wollen, wissen auch vom Stand der Hafenerweiterung und davon, dass es keine weit fortgeschrittene Planung gibt. Wurde von diesen Unternehmen aktiv angesprochen, ob die Möglichkeit besteht, dass sie sich an diesem Hafenausbau beteiligen, wenn sie sich dort ansiedeln wollen? Gibt es einen hohen Druck von den Unternehmen bzw. fragen sie, ob sie irgendetwas machen können, damit der Ausbau schneller voranschreitet?

Marcus Schlichting: Wir haben zunächst geschaut, wo noch Kapazitäten frei sind, diese Unternehmen vielleicht noch unterzubringen. Da gab es zum Beispiel zunächst die Überlegung, ob das Volumen von Prime Lithium - es handelt sich hierbei um ein lithiumhaltiges Erz - mit auf den Entlader und die Förderbänder von AOS gepasst hätte, indem man vielleicht ein paar Zeitscheiben von denen bekommt. Diese Möglichkeit war aber nicht gegeben.

Insofern blieb nur die Möglichkeit, den Umschlag über den Nordwest-Kai abzuwickeln. Doch der ist voll ausgelastet. Deshalb müssen wir erst noch schauen, wie wir das hinbekommen. Wir würden sicherlich, damit es irgendwie zum Laufen kommt, erst mal improvisieren. Aber ich würde es schade finden, wenn auf der einen Seite sehr viel Wert daraufgelegt wird, wirklich nachhaltig zu produzieren, und wir dann plötzlich anfangen, elektrische Förderbänder durch LKW-Transporte oder Ähnliches zu ersetzen. Das passt nicht. Um es wirklich auch nachhaltig zu etablieren, brauchen wir eine Erweiterung. Wobei man darüber nachdenken kann, ob die Erweiterung in einem Stück erfolgen soll, was meistens die kostengünstigere Variante ist, oder ob man in Stücken vielleicht erst mal nur einen Liegeplatz realisiert, was natürlich die Planung verkürzen und die Kosten zunächst verringern würde. Dieser eine Liegeplatz würde auch schon weiterhelfen.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Ich möchte mich bei allen bedanken, die heute zu uns gesprochen haben: bei Herrn de Reese, Herrn Müller, Herrn Siebahn, Herrn Leonhardt und Herrn Schlichting. Ich möchte mich aber auch bei den Vertretern der örtlichen Hafenwirtschaftsvereinigungen, die an dieser Anhörung teilgenommen haben, bedanken. Es ist uns ein hohes Anliegen, dass die niedersächsischen Häfen gestärkt werden. Somit ist die heutige Anhörung nicht nur eine Stärkung der Arbeitsgrundlage des Ausschusses, sondern auch eine Stärkung für die Hafenstandorte.

Tagesordnungspunkt 3:

Unterrichtungsantrag zum „Schiffsunfall an der Huntebrücke“

Schreiben der Fraktion der CDU vom 25. Juli 2024

Beschluss über den Antrag

Der **Unterausschuss** stimmt dem Unterrichtsantrag einvernehmlich zu. Aufgrund der weit fortgeschrittenen Sitzungszeit bittet er um einen kurzen Sachstandsbericht zur aktuellen Situation und das Vorgehen des MW und der DB AG.

Unterrichtung

LMR'in **Worlitzsch** (MW) legt Folgendes dar:

Ich hatte ohnehin geplant, mich sehr kurz zu fassen, weil die meisten von Ihnen an der Sitzung teilgenommen hatten, in der Minister Lies relativ aktuell über den Schiffsunfall unterrichtet hatte¹, und im Übrigen bestand die Möglichkeit besteht, die Niederschrift einzusehen. Von daher möchte ich Sie heute nur über den allerletzten Sachstand in Kenntnis setzen. Die Taskforce „Huntebrücke“ tagt weiterhin; das letzte Treffen hat am 6. August stattgefunden. Die gute Nachricht ist, dass es mitnichten länger, sondern viel kürzer dauert, bis die Ersatzbrücke fertiggestellt ist. Wir reden momentan vom 25. August als Fertigstellungstermin, womit die Fertigstellung dann, wenn ich richtig gerechnet habe, sogar vier Wochen schneller erfolgt wäre als beim letzten Mal. Die Bahnunternehmen sind informiert. Momentan ist bis zum 2. September 2024 der Busersatzverkehr sichergestellt; der Busersatzverkehr ist weiter vorausgeplant, kann aber auch relativ schnell wieder eingestellt werden, wenn die Züge wieder fahren.

Gestatten Sie mir noch, Ihnen den aktuellen Sachstand zur Arbeitsgemeinschaft für die präventiven Maßnahmen zu geben. Die Mitglieder dieser Arbeitsgemeinschaft treffen sich morgen zum ersten Mal. Als wesentliche Maßnahme ist im momentan angedacht, dass der Wahrschaudienst noch etwas optimiert wird. Bisher war vorgesehen, dass der Wahrschaudienst die Schiffe angefunkt hat. Jetzt sollen die Schiffsführer von sich aus den Wahrschaudienst kontaktieren. Darüber hinaus wird diskutiert, die Geschwindigkeit der Schiffe vor der Brücke zu kontrollieren, um sicherzustellen, dass niemand sie mit zu hoher Geschwindigkeit unterquert.

Für den Ersatzneubau ist das Land in sehr, sehr engem Austausch mit der DB AG. Erst gestern hat ein Termin mit dem Minister stattgefunden. Es ist angedacht, die neue Brücke als eine Art Kopie der Friesenbrücke zu konzipieren. Das hätte den wertvollen Vorteil, dass die Unterlagen - Planungsunterlagen, Vergabeunterlagen - DB-seitig schon vorliegen und somit nur auf den

¹ 49. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung am 26. Juli 2024

aktuellen Ort angepasst werden müssen, sodass relativ schnell in das Verfahren eingestiegen werden kann. Ursprünglich war der Ersatzbau bis 2030 vorgesehen. Momentan reden wir von wahrscheinlich 2028. Die DB AG hat auch schon signalisiert, dass sie sich noch mehr beeilen wolle. Wir müssen erst einmal den Verfahrensgang abwarten. Wir sind in engem Kontakt und versuchen mit allem, was in unserer Macht steht, dafür zu sorgen, dass es schnell geht. In der Hauptsache ist diesbezüglich aber die DB gefragt.

Aussprache

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Ich finde es gut, wenn durch die Verwendung vorhandener Unterlagen, die zur Friesenbrücke vorliegen, Planungszeiten verkürzt werden können. Kann ich mir das so vorstellen, dass die Baupläne zur Friesenbrücke 1 : 1 übernommen werden?

LMR'in **Worlitzsch** (MW): Ich nehme an, Sie fragen danach wegen des Radweges. 1 : 1 werden die Baupläne, die zur Friesenbrücke vorliegen, nicht übernommen werden können, weil die Flüsse unterschiedlich breit sind. Es ist geplant, die Huntebrücke mit einem Fuß- und Radweg zu versehen.²

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Ich habe eine Nachfrage zum Wahrschaudienst. Bei uns vor Ort geistern hierzu die verrücktesten Ideen herum. Wie muss ich mir den Wahrschauer vorstellen? Wo sitzt der Wahrschauer oder wann kontaktiert er ein Schiff? Wie ist denn bisher verfahren worden? Mir hat jemand erzählt, der Schiffsführer sei vom Wahrschaudienst angefunkelt worden, hätte sich aber nicht gemeldet. Ich weiß nicht, ob diese Information zutrifft. In welchem Zeitpunkt der Passage wird der Schiffsführer angefunkelt? Hat er dann noch die Möglichkeit, rechtzeitig Fahrt zurückzunehmen?

LMR'in **Worlitzsch** (MW): Machen wir uns nichts vor: Die Verantwortung obliegt weiterhin dem Schiffsführer oder der Schiffsführerin. Die Ursachen des jüngsten Unfalls werden bekanntlich noch ermittelt, etwa die Fahrtgeschwindigkeit. Beim Wahrschaudienst geht es grundsätzlich darum, dass die Schiffsführer und Schiffsführerinnen sensibilisiert werden und darauf aufmerksam gemacht werden, dass dort eine Brücke ist, bei deren Unterquerung man auf die Höhe achten muss. Der Schiffsführer muss insofern ganz genau wissen, wie hoch das Schiff und wie niedrig die Brücke ist. Der Wahrschauer sitzt nicht vor Ort, also nicht etwa wie früher der Schrankenwärter in einem Schrankenwärterhäuschen. Ein Schrankenwärter vor Ort könnte das Schiff ohnehin nicht bremsen. Wer den Wahrschaudienst betreibt, sitzt bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion. Welche Amtsstelle für die Huntebrücke zuständig ist, ist mir nicht bekannt. Wenn diese Information von Interesse ist, müssten wir sie nachliefern.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Wo die Amtsstelle ist, ist mir bekannt.

² siehe 49. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung am 26. Juli 2024

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Es ist gut, dass die Expertenrunde gehört worden ist und das Schema der Drehbrücke Friesenbrücke auch bei der Querung der Hunte Anwendung finden soll. Dieses Brückenmodell wird sicherlich gut angenommen.

Ich habe eine Verständnisfrage. Sie sagten, dass die Fertigstellung, der Bau, von 2030 auf 2028 verkürzt werden soll.

LMR'in **Worlitzsch** (MW): Es war ohnehin vorgesehen, diese Brücke über die Hunte zu ersetzen. Ursprünglich war das Jahr 2030 vorgesehen. Jetzt reden wir von 2028.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Sie haben gesagt, dass die Friesenbrücke quasi 1 : 1 an den Standort Hunte kopiert werden soll. Ich frage aus lokalpatriotischen Gründen, weil wir bisher die längste Hubdrehbrücke Europas haben: Ist die Brücke dann länger oder kürzer?

LMR'in **Worlitzsch** (MW): Diese Frage kann ich Ihnen ad hoc nicht beantworten.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Bitte finden Sie es heraus und reichen mir Ihnen die Information nach. Dafür wäre ich Ihnen sehr dankbar.

LMR'in **Worlitzsch** (MW): Wenn das von Interesse ist, werden wir versuchen, die Information nachzureichen.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Sie hatten den Fuß- und Radweg angesprochen. Nach meiner Erinnerung ist neben den technischen Fragen dies der komplizierteste Teil der Verhandlungen um die Friesenbrücke gewesen, weil die Finanzierung hierfür problematisch ist. Ist denn mit allen Akteuren schon darüber gesprochen worden, wie dieser Fuß- und Radweganbau finanziert wird? Meines Wissens ist hierfür ein kommunaler Anteil, ein Landesanteil und ein kleiner Anteil der DB AG nötig.

LMR'in **Worlitzsch** (MW): Final ist hierüber noch nicht entschieden. Es gibt zwei oder drei Optionen, die momentan noch diskutiert werden. Wir sind aber recht zuversichtlich, dass wir dafür rechtzeitig eine Lösung erarbeitet haben. Wir haben dafür auch noch etwas Zeit. Ich stimme Ihnen zu, dass das tatsächlich ein Problem ist. Wir haben im Zuge der Planung und Klärung der Kosten der Friesenbrücke ja schon geübt. Von daher gibt es Lösungsansätze, die ich aber noch nicht verkünden kann, weil sie noch nicht finalisiert sind.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Meine Frage hat auch den Hintergrund des Erwartungsmanagements. Denn wenn man jetzt das Signal gibt, dass alles gut ist, und verkündet, dass die Brücke wieder mit einem Fuß- und Radweg versehen wird, muss man den Kommunen auch sagen, dass mit Blick auf die dafür bestehende Blaupause über die Kostenverteilung geredet werden muss. Andernfalls würde der falsche Eindruck entstehen, es gäbe alles geschenkt. Ich bin mir im Übrigen ziemlich sicher, dass auf Landesseite noch entschieden werden muss, ob sich das Land mit einem Eigenanteil beteiligen kann, weil es sich bei dem Brückenbau eigentlich um einen geregelten Neubau handelt, der ohnehin anstand.

Der **Unterausschuss** kommt überein, die Unterrichtung in der Sitzung am 30. September 2024 fortzusetzen.

* * *

Tagesordnungspunkt 4:

Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies sowie Herrn Finanzminister Gerald Heere in der gemeinsamen vertraulichen Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung und des Ausschusses für Haushalt und Finanzen am 19. Juni 2024

Beschluss gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT über die Vertraulichkeit der am 8. Juli 2024 im Nachgang zu der Unterrichtung vorgelegten Unterlagen

Beschluss

Der **Unterausschuss** stimmt der Vertraulichkeit der Unterlagen einvernehmlich zu.

Tagesordnungspunkt 5:

Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies sowie Herrn Finanzminister Gerald Heere in der gemeinsamen vertraulichen Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung und des Ausschusses für Haushalt und Finanzen am 26. Juli 2024

Beschluss gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT über die Vertraulichkeit der am 9. August 2024 im Nachgang zu der Unterrichtung vorgelegten Unterlagen

Beschluss

Der **Unterausschuss** stimmt der Vertraulichkeit der Unterlagen einvernehmlich zu.

Tagesordnungspunkt 6:

Unterrichtungsantrag zu „Auswirkungen der EU-Vorschriften FuelEU Maritime (Artikel 6) und AFIR (Artikel 9) auf die niedersächsischen Häfen und ergriffene Maßnahmen“

Schreiben der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 12. August 2024

Beschluss

Der **Unterausschuss** stimmt dem Unterrichts Antrag einvernehmlich zu. Er beschließt, die Unterrichtung in der Sitzung am 30. September 2024 entgegenzunehmen.

Tagesordnungspunkt 7:

Parlamentarische Informationsreise nach Portugal 2025

Der **Unterausschuss** beschließt einvernehmlich, die parlamentarische Informationsreise vom 2. bis 7. März 2025 durchzuführen. Das Arbeitsprogramm soll in Abstimmung zwischen dem Ausschussvorsitzenden und Landtagsverwaltung erarbeitet werden.
