

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

über die 16. - öffentliche - Sitzung

des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“

des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

am 30. September 2024

Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. a) **Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2025 (Haushaltsgesetz 2025 - HG 2025 -)**
Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/4900](#) neu
 - b) **Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2024 bis 2028**
Unterrichtung durch die Landesregierung - [Drs. 19/5206](#)
- Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2025*
- Einzelplan 09 - Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz***
- Kapitel 0961 - Fischereiverwaltung***
- Einbringung* 5
- Allgemeine Aussprache mit Einzelberatung* 11
2. **Unterrichtung durch die Landesregierung über den aktuellen Sachstand über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts) GmbH & Co. KG**
- Unterrichtung* 13
- Aussprache* 22

3. Stärkung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen durch nachhaltiges Recycling	
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 19/3660	
<i>(abgesetzt)</i>	28
4. Die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen - Niedersachsens Seehäfen jetzt beim Hafenausbau unterstützen!	
Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/3985	
<i>Fortsetzung der Beratung</i>	29
5. Eine starke maritime Wirtschaft braucht eine leistungsfähige Anbindung des Hafenhinterlandes!	
Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/5072	
<i>Beginn der Beratung</i>	31
6. Unterrichtung zum „Schiffsunfall an der Huntebrücke“	
<i>Unterrichtung</i>	32
<i>Aussprache</i>	33
7. Unterrichtung zu den „Auswirkungen der EU-Vorschriften FuelEU Maritime (Artikel 6) und AFIR (Artikel 9) auf die niedersächsischen Häfen und ergriffene Maßnahmen	
<i>Unterrichtung</i>	35
<i>Aussprache</i>	36
8. Unterrichtsungsantrag zur Drohnensichtung über dem Stader Hafen	
<i>Beschluss über den Antrag</i>	40
9. Terminangelegenheiten	
Parlamentarische Informationsreise nach Portugal im März 2025.....	41

Anwesend:

Mitglieder des Unterausschusses:

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

Von der Landtagsverwaltung:

Frau Stürzebecher.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Unterausschuss** billigt die Niederschrift über die 15. Sitzung.

*

Absetzen eines Punktes von der Tagesordnung

Die **Koalitionsfraktionen** signalisieren weiteren internen Beratungsbedarf. - Der **Ausschuss** beschließt, diesen Punkt von der Tagesordnung abzusetzen:

*Stärkung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen durch nachhaltiges Recycling
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/3660](#)*

Tagesordnungspunkt 1:

a) **Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2025 (Haushaltsgesetz 2025 - HG 2025 -)**

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/4900](#) neu

b) **Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2024 bis 2028**

Unterrichtung durch die Landesregierung - [Drs. 19/5206](#)

Zu a) *erste Beratung: 47. Plenarsitzung am 25.09.2024*

federführend: AfHuF;

mitberatend: ständige Ausschüsse

Zu b) *direkt überwiesen am 05.09.2024*

federführend: AfHuF;

mitberatend: ständige Ausschüsse

Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2025

Einzelplan 09 - Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Kapitel 0961 - Fischereiverwaltung

Einbringung

**Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“
30. September 2024**

**Unterrichtung
über den Entwurf des Haushaltsplans
für das Haushaltsjahr 2025
und die
Mittelfristige Planung 2024-2028
im Kapitel 09 61 (Fischereiverwaltung)**

**Dr. Björn Kullmann
Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Referat 102.3 – Fischerei und Fischwirtschaft**



MR Dr. Kullmann (ML): Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Mitglieder des Unterausschusses! Ich

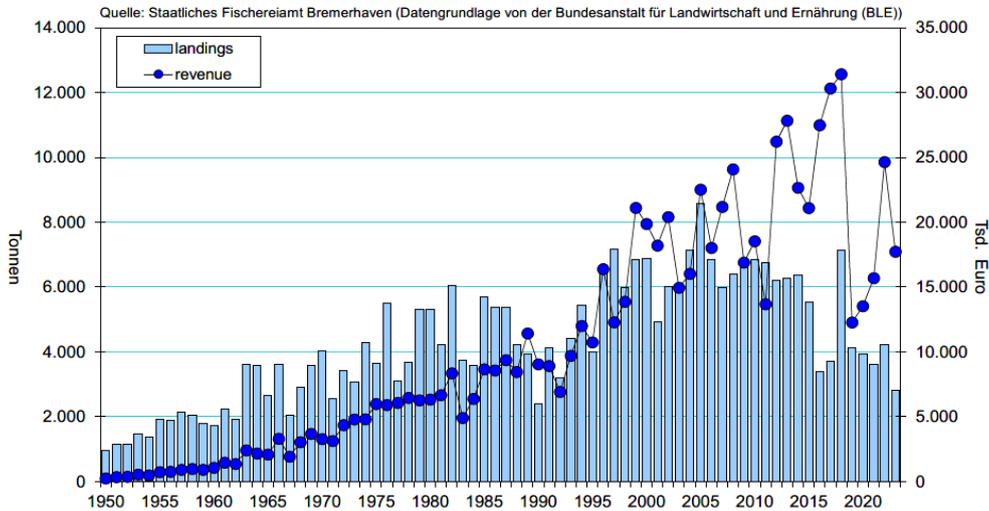
gebe Ihnen zunächst einen Überblick über die derzeitige Situation der Fischwirtschaft.

**Situation der nds. Fischwirtschaft:
Krabbenfischerei**

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



**Küstenfischerei Niedersachsen
Speisekrabben - Anlandungen**



30. September 2024

Referat 102.3 - Fischerei und Fischwirtschaft
Dr. Björn Kullmann

Hierüber ist der Unterausschuss schon im Mai 2024 unterrichtet worden. Seitdem hat sich keine wesentliche Sachstandsänderung ergeben. In Niedersachsen gibt es immer noch 90 Krabbenkutter in 17 Häfen. Die Anzahl der Kutter ist seit einigen Jahren stetig rückläufig, insbesondere in der Corona Pandemie und seit der Aggression Russlands gegen die Ukraine sowie durch Preissteigerungen ist die Anzahl der Schiffe rückläufig. Die niedersächsische Küstenfischerei hat immer noch elf Frischfischfänger. Erfreulich ist, dass mit der „BERLIN“ der Deutschen Fischfang-Union eine Neuindienststellung zu verzeichnen ist. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass es in Niedersachsen noch drei Muschelfischereibetriebe gibt, die recht durchwachsende Jahre hinter sich haben und hinter den Erträgen der Muschelfischerei in Schleswig-Holstein zurückbleiben.

**Situation der Kleinen und Großen
Hochseefischerei**

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



30. September 2024

Referat 102.3 - Fischerei und Fischwirtschaft
Dr. Björn Kullmann

Es ist erfreulich, dass in dem Fanggebiet des Nordostatlantiks die Überfischung zurückgeht. Von den 76 Beständen, die hier befischt werden, werden 60 Bestände schon nachhaltig befischt. In Biomasse ausgedrückt, sind es schon 94 % der Biomasse, die aus nachhaltig befischten Beständen kommen. Im Skagerrak und im Kattegat sind es sogar schon 99 %.

Defizite gibt es immer noch bei langlebigen Arten wie zum Beispiel beim Rotbarsch. Auch hier sei der Vollständigkeit erwähnt, dass sich die Situation in Gewässern wie der Ostsee, dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer ganz anders darstellt. Dort ist die Befischung noch ein sehr großes Problem. Für die niedersächsischen Betriebe hat das aber nur eine verhältnismäßig geringe Auswirkung.

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

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



Kennzahlen der nds. fischverarbeitenden Industrie 2023 (Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten):

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

Im Vergleich zum Jahr 2022 hat sich in 2023 kaum eine Veränderung ergeben. Es ist aber interessant, dass im bundesweiten Schnitt die niedersächsischen Betriebe sehr effizient sind und der durchschnittliche Gewinn pro Mitarbeitenden auch im Vergleich zu anderen Betrieben in Deutschland sehr hoch ist.

Seit der Corona-Pandemie konnten die Betriebe in Niedersachsen die Umsätze sehr deutlich steigern. Niedersächsische Betriebe sind also im Vergleich zu der Krise, in der sich die Fischereiflotte allgemein befindet, nur in relativ geringem Umfang betroffen und könnten aus dem allgemeinen Problem sogar einen Vorteil ziehen.

Nunmehr wende ich mich den Zahlen des Haushaltsplans zu, die Ihnen vorliegen.

Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2025

- Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

1. Fischereiverwaltung (ab S. 178 des HPE)

- Sachausgaben für das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven von 204.000 € auf 220.000 € angehoben

2. TGr. 61 „Nationale Beihilfen für Förderungen aus dem Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds – EMFAF, Förderperiode 2021 bis 2027, sowie Förderung der See-, Küsten- und Binnenfischerei“ (HPE S. 180)

- Ansatz für 2025: 779.000 € (+79.000)
- VE's für 2026 und 2027 in Höhe von 500.000 € (unverändert)



Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Sachausgaben für das Staatliche Fischereiamt sind von 204 000 Euro auf 220 000 Euro, also um 16 000 Euro, gestiegen. Die Ursachen sind hier vor allem die allgemeine Teuerung im Zuge der Inflation, aber auch die Fortbildungskosten und die Kosten für die Sicherheitsbekleidung des Personals.

Der Ansatz von Titelgruppe 61 -- Nationale Beihilfen für Förderungen des EMFAF - ist für 2025 um 79 000 Euro höher ausgefallen. Das liegt darin begründet, dass in der Vorgängerperiode, als es noch den EMFF gab, bei unterschiedlichen Vorhaben unterschiedliche nationale Kofinanzierungssätze zu bedienen waren. Das hat sich jetzt geändert. Jetzt liegt die Kofinanzierung für alle Vorhaben einheitlich bei 30 %, also deutlich höher. Um diese Mittel zu binden, ist es erforderlich, entsprechende Kofinanzierungen anzubieten und sicherzustellen. Dem wurde hier Rechnung getragen.

Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2025

- Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

3. TGr. 63 „Sicherung des Seefischverarbeitungsstandorts Cuxhaven“ (HPE S. 180)

- Ansatz für 2025: 390.000 € (unverändert)
- VE's für 2026 und 2027 in Höhe von insgesamt 95.000 €



Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Der Ansatz für die Sicherung des Seefischereiverarbeitungsstandes Cuxhaven ist für 2025 unverändert geblieben. Die Verpflichtungsermächtigungen von je 95 000 Euro für die nächsten beiden Folgejahre sind auch unverändert geblieben. Der Hintergrund ist hier, dass NPorts die Aufwendungen für fischwirtschaftlich genutzte Liegenschaften ersetzt werden, sofern und soweit Aufwendungen die jeweiligen Erlöse übersteigen.

Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2025

- Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

4. TGr. 66/67 „Betrieb der Fischereiaufsichtsfahrzeuge“ (HPE S. 186)

- Ansatz für 2025: 351.000 € (Unterhaltungsauswand, unverändert)



Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

In der Titelgruppe 66/67 ist der Unterhaltungsaufwand für die Fischereifahrzeuge des Staatlichen Fischereiamtes in Bremerhaven veranschlagt. Auch hier ist der Ansatz für 2025 unverändert geblieben.

Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2025

- Einzelplan 09 – Kapitel 09 61 -

5. Zu den Stellen des Kapitels 09 61 (ab S. 22 der Übersicht über das Beschäftigungsvolumen, das Budget und die Stellen (BBS))

- unverändert

6. Zu Kapitel 09 04 – Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz (HPE S. 92)

- Ansatz für 2025: 400.000 € (unverändert)
- VE's für 2026 und 2027 in Höhe von 100.000 € (unverändert)



Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Sowohl das Beschäftigungsvolumen ist gegenüber 2024 unverändert geblieben, als auch der Ansatz für die Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz. Hier werden ausschließlich Bundes- und Landesmittel in Höhe von bis zu 25 % der förderungsfähigen Investitionsausgaben veranschlagt. Der Förderzweck sind hier volkswirtschaftlich notwendige und wettbewerbsfähig erforderliche Strukturverbesserungen der Verarbeitung und Vermarktung von fischwirtschaftlichen Produkten. Gefördert werden hier vor allen Dingen Neu- und Ausbau von Kapazitäten einschließlich der technischen Einrichtungen und innerbetriebliche Rationalisierungen durch Umbau und Modernisierung technischer Einrichtungen durch Investitionsbeihilfen.

Mittelfristige Planung 2024 - 2028

7. Mittelfristige Planung 2024 - 2028 im Kapitel 09 61

- Änderungen zum Ansatz 2024:

S. 109 (Fischereiverwaltung)

1. NHP 2024: 2,0 Mio. EUR, HPE 2025: 2,2 Mio. EUR

Planung 2026: 2,2 Mio. EUR

Planung 2027+2028: jeweils 2,3 Mio. EUR



Niedersächsisches Ministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

In der Mittelfristigen Planung 2024 bis 2028 waren für das Jahr 2024 2,0 Millionen Euro veranschlagt. Aufgrund der Teuerungsrate wird für das Jahr 2025 ein um 200 000 höherer Betrag, also 2,2 Millionen Euro, vorgesehen. Für das Jahr 2026 wird dieser Betrag wahrscheinlich unverändert bei 2,2 Millionen Euro bleiben. Die Planungen für 2027 und 2028 liegen bei jeweils 2,3 Millionen Euro, auch hier aufgrund der allgemeinen Teuerungsrate.

Allgemeine Aussprache mit Einzelberatung

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Herr Dr. Kullmann, besten Dank dafür, dass Sie uns den Einzelplan 9 in Bezug auf die Punkte, die für uns relevant sind, vorgestellt haben. Ich habe mir notiert, dass sich die Anzahl der Fischereibetriebe respektive der Schiffe, die in See stechen, kaum verändert hat, unabhängig davon, ob sie in Küstennähe fischen oder auf großer Fahrt sind, mit Ausnahme der Neuindienststellung der „BERLIN“. Nach meiner Beurteilung ist das im Hinblick auf die Erfahrungen, die wir während der Corona-Pandemie sammeln mussten, eine positive Aussage. Ich bin froh, dass die Betriebe hier anscheinend wieder auf einer soliden Basis angekommen sind, obgleich wir natürlich wissen, dass die Betriebe die eine oder andere Herausforderung haben, bei deren Bewältigung wir sie sicherlich weiter begleiten werden müssen.

Sie hatten den EMFAF angesprochen, der um 79 000 Euro erhöht worden ist. Das entspricht einer Erhöhung von etwas mehr als 10 %. Sie haben gesagt, das sei deshalb erforderlich, weil wir aus dem Fördertopf andere Möglichkeiten der Kofinanzierung bereitstellen müssen. Mich interessiert, ob dadurch die Summe, auf die wir zurückgreifen können, größer geworden ist, oder ob die Quoten einfach nur anders verteilt worden sind und es deswegen erforderlich ist, dass wir dort mehr Mittel einsetzen für mögliche Fördergelder, die wir dadurch abschöpfen können.

MR **Dr. Kullmann** (ML): Bei der Beantwortung dieser Frage kann ich mich kurzfassen. Die Gesamtsumme ist unwesentlich erhöht worden. Der Satz für die nationale Kofinanzierung ist gestiegen. Die Erhöhung ist ausschließlich darin begründet. Ich sagte es schon: Vorher waren durch die EU-Verordnung für unterschiedliche Maßnahmen unterschiedliche Kofinanzierungssätze vorgegeben worden. Das ist jetzt vereinheitlicht worden.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU): Ich möchte einen Schwenk nach Berlin machen. Meine Frage bezieht sich auf die Wind-auf-See-Mittel. Im Haushaltsplanentwurf für 2025 werden sie noch weniger als 1 % der Versteigerungserlöse ausmachen. Für 2025 und 2026 sind sie auf 100 Millionen Euro gedeckelt. Daraus soll auch der „Zukunftskutter“ finanziert werden. Ich habe vernommen, dass die Freigabe für die Finanzierung in der letzten Sitzung des Haushaltsausschusses des Bundestages erfolgt ist. Der andere Teil der Mittel ist wohl für die Finanzierung und die Aufstellung der Flotte für eine nachhaltige Fischerei vorgesehen. Haben Sie in Bezug auf die Mittel aus Berlin Erkenntnisse, die Sie uns mitteilen können?

MR **Dr. Kullmann** (ML): Dazu kann ich etwas sagen. Der Haushaltsausschuss hat für diese Mittel eine Sperre verhängt, bevor das BMEL ein Nutzungskonzept vorgelegt hat. Das BMEL hat dieses Konzept im Laufe des Jahres vorgelegt. Auf Grundlage dieses Konzepts und einer Empfehlung der Zukunftskommission Fischerei wurde diese Haushaltssperre für insgesamt 66 Millionen Euro für konkrete Fördermaßnahmen und weitere 30 Millionen Euro für Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 2025 und 2026 gelöst.

Bei den Maßnahmen, die umgesetzt werden sollen und für die die Freigabe des Haushaltsausschusses vorliegt, handelt es sich um Kleinbeihilfen für die Fischerei - Krisenhilfen, die auch für

das laufende Jahr zur Verfügung stehen - in Höhe von 5 Millionen Euro. Diese Förderung ist auch angelaufen und wird voraussichtlich noch im zweiten Halbjahr 2024 ausgezahlt werden. Daneben betreffen diese Mittel die Anschubfinanzierung „Neues Berufsbild Meeresförster“, ein Projekt aus Mecklenburg-Vorpommern. Hierbei geht es um die Diversifizierung des Berufsbilds. Außerdem wird die gerade angesprochene Pilotierung von Fischereifahrzeugen der Zukunft finanziert. Hierfür sind 20 Millionen Euro veranschlagt worden. Das Projekt inklusive der Forschungsleistungen, die hier erbracht werden sollen, soll noch ausgeschrieben werden. Für die Entwicklung und Erprobung von umweltschonenden Fanggeräten sind für die nächsten Jahre 10 Millionen Euro angesetzt worden. Für den Aufbau und die Unterstützung durch die Koordinierungsstelle Transformation Fischerei sind 3 Millionen Euro angesetzt worden. Schließlich sind für die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE), die für die Fischereiaufsicht in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) zuständig ist, und das Thünen-Institut (TI), das die Ressortforschung Fischerei betreibt, Finanzmittel in Höhe von 25 Millionen Euro veranschlagt.

Abg. **Sina Maria Beckmann** (GRÜNE): Ich habe zwei Fragen. Erstens. Sie haben zu Beginn Ihrer Ausführungen berichtet, dass die Überfischung zurückgehe und der Fokus stärker auf nachhaltige Fischerei gelegt wird. Ich habe mir aufgeschrieben - weil das so eine hohe Zahl ist -, 94 % der Biomasse würden jetzt nachhaltig gefischt. Ich möchte von Ihnen wissen, was genau diese „nachhaltige Fischerei“ bedeutet. Können wir uns über diese hohe Zahl 94 %, die sich sehr gut anhört, richtig freuen? Zweitens. Für den Bereich Agrarstruktur und Küstenschutz hatten Sie, wenn ich die Information korrekt notiert habe, 400 000 Euro veranschlagt, und vermerkt, dass der Rahmen unverändert sei. Ich stelle mir die Frage, ob ein unveränderter Rahmen im Bereich Küstenschutz in einer von Klimawandel geprägten Situation, in der vor allen Dingen auf den Inseln alles immer ein bisschen kniffliger wird, noch ausreicht. Ich erbitte hierzu Ihre Einschätzung.

MR **Dr. Kullmann** (ML): Ich beantworte zunächst Ihre Frage nach den 94 %. Dazu müssen Sie Folgendes wissen: Wir als Landesregierung bzw. Land Niedersachsen stellen das gar nicht fest, sondern verlassen uns hier auf die Aussagen des Internationalen Rates für Meeresforschung, der den Auftrag hat, die Fischbestände zu bewerten. Aufgrund dieser Bewertung kann der Schluss gezogen werden, dass wir dann, wenn bestimmte Fänge, zum Beispiel aus der Heringsfischerei, also der pelagischen Fischerei, ergeben, dass die Bestände - umgangssprachlich gesagt - im grünen Bereich sind, davon ausgehen können, dass hier nachhaltig befischt wird. Aufgrund dieser Einschätzung des Internationalen Rates für Meeresforschung sind für uns die Rückschlüsse möglich, dass Fänge aus diesen Bereichen hauptsächlich aus nachhaltig befischten Beständen kommen. Wir verlassen uns insofern hier auf die Bewertung des Internationalen Rates für Meeresforschung.

Nun wende ich mich der Beantwortung Ihrer Frage nach den GAK-Mitteln zu. Zum Küstenschutz möchte ich mich nicht äußern. Wir als Fischereiverwaltung sind nicht verantwortlich bzw. nicht zuständig für den Küstenschutz.

Der **Unterausschuss** schließt an dieser Stelle die Allgemeine Aussprache mit Einzelberatung ohne Änderungsempfehlungen für den federführenden Ausschuss für Haushalt und Finanzen ab.

Tagesordnungspunkt 2:

Unterrichtung durch die Landesregierung über den aktuellen Sachstand über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts) GmbH & Co. KG

Es handelt sich hierbei um die regelmäßig stattfindende Unterrichtung durch die Landesregierung, die vom Niedersächsischen Landtag in seiner 143. Sitzung am 22. September 2022 unter Nr. 1 c) der Landtagsdrucksache 18/11764 beschlossen wurde. Die Landesregierung berichtet dem Unterausschuss seitdem zweimal im Jahr über Investitionsmaßnahmen. Die Präsentation, deren Sheets in den Vortrag eingebunden sind, ist nach der Sitzung per E-Mail an die Mitglieder des Unterausschusses übermittelt worden.

Unterrichtung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Unterrichtung durch die Landesregierung über größere Investitionsmaßnahmen der NPorts GmbH & Co. KG

Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“

Sitzung am 30.09.2024

 **Niedersachsen. Klar.**

MR **Jacob** (MW): Die Vorstellung des Haushalts des MW erfolgte am Freitag, 27. September 2024, durch Herrn Staatssekretär Doods. Deshalb möchte ich auf diese Zahlen nicht weiter eingehen.

Haushaltsmittel - Kapitel 08 30 TGr. 62



Kapitel 08 30: Häfen und Schifffahrtsverwaltung

	2024	2025	2026	2027	2028
<u>Titel 682 62:</u> Betriebskostenzuschuss NPorts	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300
<u>Titel 891 62:</u> Investitionszuschuss NPorts	33.700	33.700	33.700	33.700	33.700

Angaben in TEUR

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



In Kapitel 0830 sind die Mittel veranschlagt, die aus unserem Hause der Häfen- und Schifffahrtsverwaltung zur Verfügung stehen.



Landesmittels – außerhalb Kapitel 08 30

Zuführung übriger Finanzmittel (außerhalb Kapitel 0830):

Projekt	Mittelherkunft	2023 IST	2024 PLAN	2025 PLAN	2026 PLAN	2027 PLAN	2028 PLAN	Summe
AVG Stade	MU (WFF)	-	53.500	12.500	3.000	1.000	-	70.000
AVG Stade	Bund	49.500	-	-	-	-	-	49.500
GSLP Emden	MU (MPE 2050)	-	-	10.000	30.000	30.000	-	70.000
LP 5-7 Cux	MW/ Bund (GRW)	-	50.000	60.000	90.000	-	-	200.000
AVG WHV Planung	MW	-	7.500	19.500	-	-	-	27.000
Summe		49.500	111.000	102.000	123.000	31.000		416.500

Angaben in TEUR

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Dieser Folie entnehmen Sie die Mittel, die außerhalb dieses Kapitels an die landeseigene Hafengesellschaft fließen.

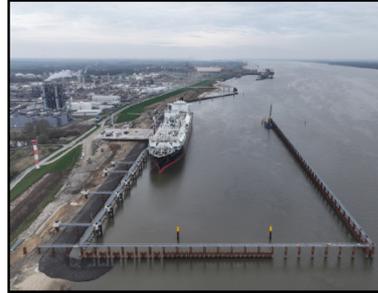
Diese Mittel werden eingesetzt für die Maßnahmen, die ich Ihnen im Folgenden kurz vorstellen werde. Wir haben die Vorstellung sortiert nach Niederlassungen.

NL Cuxhaven



Anleger für verflüssigte Gase in Stade

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



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Aus der Übersicht über die Maßnahmen, die Cuxhaven betreffen, haben wir den Neubau des Werkstattgebäudes gestrichen; er wurde in diesem Jahr eingeweiht und in Betrieb genommen.

Hierunter fällt, weil es von der Niederlassung Cuxhaven betreut wird, auch die Errichtung eines Anlegers für verflüssigte Gase in Stade. Die Maßnahme wurde Anfang letzten Jahres begonnen. Die Infrastruktur ist im Dezember letzten Jahres fertiggestellt und an den Nutzer, die DET, übergeben worden. Die DET ist eine zu 100 % bundeseigene Gesellschaft, die das LNG einkauft und das Terminal nutzt. Momentan werden noch Restarbeiten durchgeführt, sodass die Schlussabrechnung im nächsten Jahr vorgesehen ist. Von der ursprünglichen Finanzierungssumme in Höhe von 300 Millionen Euro werden voraussichtlich knapp 270 Millionen Euro verwendet. 100 Millionen Euro entfallen auf ein Darlehen, weitere 100 Millionen Euro sind ein Zuschuss des Bundes, und der Restbetrag wird vom MU bzw. aus dem Landeshaushalt finanziert.

Auch der Zuschuss des Bundes ist bedingt rückzahlbar. Das heißt, aus den Erträgen müssen, sofern denn Überschüsse erzielt werden, Zins und Tilgung für das Darlehen geleistet sowie der Zuschuss des BMWK getilgt werden. Die Infrastruktur ist an den Nutzer verpachtet. Wir warten jetzt auf die Inbetriebnahme.

NL Cuxhaven



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

- Errichtung 3 Liegeplätze: mit einer Länge von 1.250 m, Aufspülung von rd. 28 ha Fläche, Herstellung von 37 ha Umschlag, Lager- und Logistikfläche, LP 7 mit RoRo-Rampe
- Nutzung für Umschlag On- und Offshore Windkraftkomponenten
- Investitionssumme ca. 300 Mio. EUR:
 - 100 Mio. EUR Upfront Payment durch Hafenwirtschaft
 - 200 Mio. EUR GRW-Mittel durch Bund/Land,
- Planfeststellungsbeschluss wirksam bis 20.02.2025
- Zeitplan:
 - KOM Zustimmung im Notifizierungsverfahren am 03.09.2024
 - Ausschreibung Betreiber: Nutzerangebote werden derzeit ausgewertet
 - Ausschreibung Bauleistungen: Frist Angebotsabgabe Ende 09/2024
 - Baubeginn spätestens im Januar 2025



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Niedersachsen. Klar.

Es sind drei Liegeplätze vorgesehen. Der Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Er ist jetzt knapp fünf Jahre alt, sodass vor Frühjahr nächsten Jahres ein Baubeginn erfolgen wird. Es laufen momentan zwei Ausschreibungsverfahren: eine Betreiberausschreibung, um einen Nutzer zu finden, und parallel dazu die Ausschreibung der Bauleistungen.

Die Hafenwirtschaft hat sich bereit erklärt, sich mit einem Drittel an den Kosten der Finanzierung zu beteiligen, die auf 300 Millionen Euro geschätzt sind. Wir hatten über den Landeshaushalt 2022 bereits 100 Millionen Euro bereitgestellt. Der Bund hat sich zwischenzeitlich erklärt, bis zu 100 Millionen Euro in Form von GRW-Mitteln zur Verfügung zu stellen, sodass NPorts hierfür GRW-Mittel von in Summe 200 Millionen Euro bekommen kann.

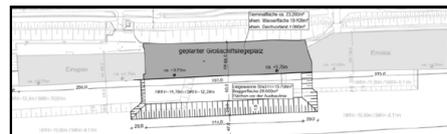
Die Notifizierung ist abgeschlossen. Die EU-Kommission hat Anfang September diesem Finanzierungsmodell zugestimmt, sodass nach Auswertung und Zuschlag eines Betreiberangebots kurzfristig die Beauftragung der Bauleistung und Anfang des Jahres der Baubeginn erfolgen werden. So sind wir auch noch innerhalb der Geltungsdauer der Planfeststellungsgenehmigung.

NL Emden



Neubau Großschiffsliegeplatz im Außenhafen

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



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Niedersachsen. Klar.

Im Hafen Emden ist momentan der Neubau eines Großschiffsliegeplatzes an der Außenems in

Vorbereitung. Dort wird auf einer Länge von rund 330 m ein Lückenschluss gebaut. Dieser Liegeplatz wird erforderlich durch die Einflüsse infolge des Tidesteuerungsverfahrens im Zuge des Masterplans Ems. Der Bau des Liegeplatzes war schon länger geplant. Das sehen Sie daran, dass auch hierzu bereits im dritten Quartal des Jahres 2018 ein Planfeststellungsbeschluss erteilt wurde. Aufgrund der zwischenzeitlichen Änderungen und einer geänderten Spundwand ist ein Planänderungsverfahren eingeleitet worden. NPorts rechnet mit einer kurzfristigen Erteilung einer Genehmigung und rechnet damit, Anfang 2025 den Auftrag zu vergeben und mit dem Bau zu beginnen. Wir rechnen aktuell mit der Fertigstellung des Liegeplatzes bis Ende 2027, parallel zu dem vorgesehenen Beginn der Tideniedrigwasseranhebung.

NL Emden



Modernisierung Große Seeschleuse

- Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten sowie Anpassung an den Hochwasserschutz
- Kosten ca. 100 Mio. EUR:
- Zur Kostenreduzierung Aufteilung der Maßnahme in Teillose: Die Vergabe erfolgt sukzessive und nach Sicherstellung der Finanzierung
- Deich- und denkmalrechtliche Genehmigungen liegen vor
- Allgemeiner Baubeginn: 02.06.2024
- Modernisierung im laufenden Betrieb (ca. 10 Jahre)



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Niedersachsen. Klar.

Neben der technischen Modernisierung der Großen Seeschleuse werden in Form der Anpassung des Deichbesticks auch Hochwasserschutzmaßnahmen durchgeführt. Die Kosten sind momentan mit 100 Millionen Euro abgeschätzt. Mit der Maßnahme ist begonnen worden. Erste Leistungen sind beauftragt und in Bau, unter anderem ein Reservetor, das eingesetzt werden kann, um die Schleuse und die Schienenanlagen trockenzulegen und dann Maßnahmen an der Schienenanlage durchzuführen.

Wir haben in der Vergangenheit schon berichtet, dass sich die ursprünglich errechneten Kosten nach oben entwickelt hatten. Momentan ist die Maßnahme in 18 Teillose aufgeteilt. Dadurch konnten vermehrt kleine und mittelständische Unternehmen motiviert werden, sich am Wettbewerb zu beteiligen, sodass die Marktbreite, was die Anbieter betrifft, erweitert werden konnte.

NL Norden



Erneuerung Hafen Wangerooge



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

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Die Niederlassung Norden betreut unsere Inseln. Die Maßnahme in Norderney wurde im Sommer dieses Jahres fertiggestellt und übergeben, sodass jetzt die Erneuerung des Hafens Wangerooge in Vorbereitung ist. Die Fährlinie und der Umschlag werden von der DB betrieben.

Die Maßnahme musste immer wieder verschoben werden, weil aufgrund der Deichschutzmaßnahmen auf Wangerooge der Hafen durch den Bund genutzt wurde und es keine Möglichkeit gab, in die Maßnahme einzusteigen. Im kommenden Jahr soll damit begonnen werden, das Hafenbetriebsgebäude neu zu errichten. In der Folge, über die nächsten drei oder vier Jahre, würde dann im Zeitraum der nächsten drei bis vier Jahre die Keilfläche angepasst erhöht werden, sodass sie überflutungssicherer wäre. Die Gleisanlage wird umgebaut werden, weil die DB dann vorhat, die drei vorhandenen Bahnhöfe, also am Hafen Richtung Leuchtturm und Richtung Ort, entsprechend aufzuheben, sodass das dann barrierefrei ist. Dafür sind die dort genannten 21 Millionen Euro vorgesehen.

NL WHV



Schleuse Hooksiel

- Sanierung der elektrotechnischen und hydraulischen Anlagen und Stahlwasserbau
- Kosten ca. 9 Mio. EUR
- Sanierungsarbeiten befinden sich in der Umsetzung
- Sanierung im laufenden Betrieb aufgrund knapper Haushaltsmittel
- Dauer ca. 4 Jahre



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



In der Niederlassung Wilhelmshaven erfolgt die Maßnahme der Sanierung der Schleuse Hooksiel. Die Schleuse Hooksiel trennt das Binnentief vom Jadebusen ab und wird in den kommenden vier Jahren für rund 9 Millionen Euro saniert. Erste Maßnahmen wie zum Beispiel der Dammbalkenverschluss befinden sich bereits in der Umsetzung. Anschließend werden die Torflügel saniert. Dadurch, dass die Maßnahme immer in Abstimmung mit den Nutzern, das heißt, mit den Sportschifffern, erfolgen muss, wird sich die weitere Sanierung in den nächsten Jahren entwickeln.

Standortübergreifend



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



- **Brake:**
 - In Umsetzung: 2,3 Mio. EUR
 - In Planung: 2,1 Mio. EUR
- **Cuxhaven:** 1,1 Mio. EUR
- **Emden:** 2,7 Mio. EUR
- **Wilhelmshaven:** 1,6 Mio. EUR

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Standortübergreifend gibt es eine Vielzahl von Maßnahmen zur Erneuerung und Instandsetzung von Gleisen und Weichen in verschiedenen Häfen. Das sind Maßnahmen, die durch die Richtlinie zum Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) mit Bundesmitteln gefördert werden. An vielen Stellen werden peu à peu Schwellen, Weichen und Gleisanlagen in den Häfen saniert. Wir haben ein recht weit verbreitetes Schienennetz und verzeichnen gerade in allen Häfen eine starke Nutzung der Schienengüterverkehrswege, was recht positiv ist. Von daher sind diese Maßnahmen Gegenstand eines laufenden Prozesses.

In der letzten Sitzung war der Wunsch nach einem perspektivischen Ausblick geäußert worden. Das sind Projekte, die sich in Planung und in Vorbereitung befinden, deren Finanzierung sich aber noch in Klärung und Abstimmung befindet.

NL WHV



Anleger für verflüssigte Gase

- Seeseitige Anbindung der landseitigen Projekte von TES (2 Anleger) und Uniper (1 Anleger):
 - TES plant Umschlag von LNG (ab 2030) über ein FSRU; später Wasserstoff und Derivate sowie CO₂ (ab 2032)
 - Uniper plant Umschlag von Ammoniak (ab 2032)
- Finanzierung:
 - Gesamtkosten: 600 Mio. EUR (inkl. 27 Mio. Planungskosten, die bereits durch das Land freigegeben worden sind)
 - Finanzierung wird abgestimmt
- Projektstand:
 - Durchführung Planungsarbeiten
 - Vertragsverhandlungen mit TES und Uniper
 - Baubeginn frühestens 2027



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Beginnen möchte ich die Vorstellung der perspektivischen Vorhaben mit dem Anleger für verflüssigte Gase in Wilhelmshaven. Das ist ein Projekt, dessen Invest momentan mit 600 Millionen Euro abgeschätzt ist. Die Planungskosten hierfür, rund 27 Millionen Euro, sind durch unser Haus an NPorts freigegeben. NPorts ist auch dabei, Planungsunterlagen zu erstellen. Es gab bereits erste Scoping-Unterlagen an den NLWKN. Abhängig ist das Ganze aber auch von den Gesprächen und Verhandlungen mit möglichen zukünftigen Nutzern. Von daher kann momentan noch nicht gesagt werden, wann es losgeht. Momentan ist aufgrund des seitens der Wirtschaft angezeigten Bedarfs geplant: ab 2030 oder auch ab 2032. In Abhängigkeit von den Verhandlungen mit den Nutzern muss dann in konkretere Finanzierungsvereinbarungen eingestiegen werden.

NL Cuxhaven



Norderweiterung Hafen Stade



Zeitplan:

- 2021 Machbarkeitsstudie durch NPorts
- 2024 Planungsbeginn

Das Projekt der Nordhafenerweiterung in Stade liegt schon seit Längerem in der Schublade. Es gibt eine Machbarkeitsstudie. Wir haben uns im Aufsichtsrat von NPorts mit der Geschäftsführung darauf verständigt, dass NPorts hier jetzt mit einer Planung anfängt. Hierfür gedacht sind die beiden in Orangetönen gefärbten Bereiche in der Mitte. Der in dunklem Orange gekennzeichnete Bereich ist der Bestand, und der in hellerem Orange gekennzeichnete Bereich wird momentan überplant. Es gibt verschiedene Ansiedlungswünsche hinsichtlich Lithium. Es gibt

auch die Überlegung, dort Rotorblätter umzuschlagen. Von daher ist das ein sehr weites, breites Feld. NPorts ist jetzt dabei, die Planungen zu beginnen bzw. fortzusetzen.

NL Brake



Liegeplatz 3 am Niedersachsenkai in Brake



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

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Niedersachsen. Klar.

Es gibt zwischen den Gremien und der Geschäftsführung die Verständigung, dass in den nächsten drei Jahren die Planungs- und Genehmigungsverfahren für diesen dritten Liegeplatz durchgeführt werden. Er wird Umschlagmöglichkeiten für Breakbulk, für Schwerlast, aber auch für Windkraft bieten. Planungsmittel stehen zur Verfügung. Die Finanzierung muss man sich dann anschauen, wenn es soweit ist.

NL Emden



Emskai

- Derzeit 4 Liegeplätze (Emspier, Emskai, Liegeplätze A und B) für Automobil- und Zelluloseumschlag
- Kompensationsmaßnahme für die Folgen der TnWA und die damit einhergehende Sunkwelle
- Kosten: 75 Mio. €



Zeitplan:

- Ab IV. Quartal 2024: Ausschreibung der Planungsleistungen
- III. Quartal 2027: Baubeginn
- IV. Quartal 2029: Fertigstellung und Inbetriebnahme

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Niedersachsen. Klar.

Orange markiert erkennen Sie den Neubau des Großschiff-Liegeplatzes in Richtung Stadt. In Richtung Schleuse gibt es noch den Liegeplatz des Emskais bzw. des Emspiers. Auch hierfür sind Kompensationsmaßnahmen erforderlich, die sich aus der Tide-Niedrigwasser-Anhebung des Masterplans ergeben. NPorts ist dabei, Planungen zu beauftragen. Wenn die Arbeiten wie ge-

plant fortgesetzt werden, wird in 2027 mit dem Bau begonnen werden. Die für den Bau notwendigen Mittel stehen aber noch nicht zur Verfügung. Deshalb ist das ein perspektivisches Projekt.

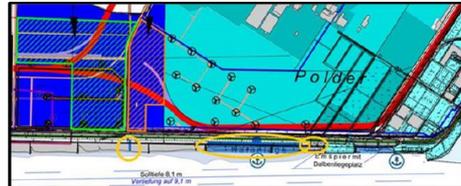
NL Ernden



Anleger Wybelsumer Polder

Ausgangslage:

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



Mögliche Varianten:

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

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung



Für den Wybelsumer Polder sind bereits im letzten Jahr Erbpachtverträge über Gewerbeflächen für Batterie-Grundstoffindustrie und Batterie-Recycling abgeschlossen worden. Die Industrie hat sich in diesen Verträgen bereit erklärt, einen eigenen Anleger zu bauen. Auch hierüber werden momentan Perspektivgespräche geführt, ob das mit anderen Maßnahmen kombiniert werden sollte. Konkrete Planungen aber gibt es dazu noch nicht.

Aussprache

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Vielen Dank für die interessante Unterrichtung. Es ist erfreulich zu sehen, dass in unseren Häfen einiges passiert.

Ich habe ein paar Nachfragen, weil es sich ja um wiederkehrende Themen handelt.

Ich beginne mit Cuxhaven. Wir sind in einer Sitzung unterrichtet worden, dass die Finanzierungszusagen gegeben sind und die geplanten Vorhaben umgesetzt werden können. Sie haben das gerade bestätigt. Das Ganze war damals stets mit einigen Fragezeichen versehen. Ich entnehme jetzt Ihren Ausführungen, dass das nach wie vor noch der Fall ist. Sind die 100 Millionen Euro aus der Hafenvirtschaft jetzt konkret zugesagt? Ich erinnere mich schwach daran, dass es bei der letzten Unterrichtung dazu noch Gesprächsbedarf gab. Die 200 Millionen Euro von Bund und Land sowie die GRW-Mittel waren ein Diskussionspunkt bei der letzten Unterrichtung. Sie haben in ihrer Folie geschrieben, dass das Land hierfür vom Bund bis zu 100 Millionen Euro bekommen kann. Ich würde hierzu gerne den jüngsten Sachstand erfahren. Sind die Mittel schon beantragt oder abgerufen?

MR **Jacob** (MW): Herr Moorkamp, das gestaltet sich wie folgt: Ich hatte eingangs beschrieben, dass der Betrieb des Terminals ausgeschrieben ist. Wir stehen jetzt kurz vor einem Zuschlag - so möchte ich es mal bezeichnen. Man muss fairerweise sagen: Wenn es keinen Zuschlag geben

würde, würde es wahrscheinlich auch nicht zum Bau kommen. Die Ausschreibungsunterlagen sehen vor, dass sich die Hafenwirtschaft bzw. die beteiligten Unternehmen mit einem Drittel beteiligen. Das ist auch allen klar. Von daher gehe ich davon aus, dass die Hafenwirtschaft entsprechend dieser Angebote die Verträge ratifiziert.

Die Mittel in Höhe der Anteile des Bundes und des Landes werden über die GRW-Förderung, also die Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur, bereitgestellt. Die 100 Millionen Euro des Landes stehen zur Verfügung. Der Bund hat sich zwischenzeitlich erklärt, dass er sich ebenfalls mit bis zu 100 Millionen Euro beteiligt. Demnach steht jetzt nichts mehr im Wege, einen entsprechenden GRW-Bescheid an NPorts zu erteilen. Nachdem die Notifikation der Kommission erfolgt ist, wird der Bescheid erteilt. Es ist vorgesehen, bereits in diesem Jahr für Material einen mittleren zweistelligen Betrag abzurufen und zu verausgaben. Das steht aber noch unter dem Vorbehalt, dass der Bauauftrag entsprechend jetzt erteilt wird. Wir sind bestrebt, schon im laufenden Jahr Bundesmittel abzurufen und abfließen zu lassen.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Vielen Dank, Herr Jacob, dass Sie heute wieder vorgetragen haben. Es ist immer wieder interessant zu sehen, wie groß das Aufgabenspektrum von NPorts ist und was dort von den Mitarbeitenden alles parallel geleistet werden kann und muss. Ich zolle der Arbeit, die dort geleistet wird, großen Respekt.

Den Hafen Cuxhaven hatte ich auch auf meiner Agenda. Dazu brauche ich im Wesentlichen jetzt nicht mehr nachzufragen. Ich hatte mir notiert, dass die Abgabefrist der September ist. Hat es eine ordentliche Beteiligung gegeben? Ich habe daher ein Interesse an dem Ausgang der Vergabe, weil die Anzahl der Interessenten bei den Ausschreibungen zur Großen Seeschleuse recht überschaubar war und die Baumaßnahmen deswegen in 18 Bauabschnitte unterteilt werden mussten. Ist es realistisch, von einem Baubeginn im Jahre 2025 auszugehen?

Das Projekt „Große Seeschleuse“ in Emden wurde bekanntlich en bloc ausgeschrieben und wegen der relativ geringen Beteiligung an der Ausschreibung in 18 Abschnitte aufgeteilt. Sind jetzt alle 18 Bauabschnitte neu ausgeschrieben worden? Sind die Lose auf Resonanz gestoßen? Oder wird ein zeitlich versetztes Ausschreibungsverfahren für einzelne Bauabschnitte durchgeführt? Ist es, nachdem die Resonanz in der ersten Ausschreibungsrunde recht schwach war, möglich, die einzelnen Bauabschnitte per Direktvergabe zu vergeben, um den Planungs- und Baufortschritt zu beschleunigen?

Der Hafen Wangerooge soll für 21 Millionen Euro saniert werden. Ich erinnere mich in dem Zusammenhang an den Termin auf der Insel Norderney, deren Hafen vor Kurzem fertiggestellt werden konnte, nachdem zunächst aufgrund des Angriffskrieges von Wladimir Putin gegen die Ukraine das dorthin verbrachte Gerät abgezogen werden musste, weil es in Wilhelmshaven für den Bau des LNG Terminal gebraucht wurde. Ich bin froh, dass die Arbeiten in Norderney jetzt doch noch so zeitnah umgesetzt werden konnten. Bitte berichten Sie über die Planungen zur Durchführung der Arbeiten im Hafen Wangerooge; aufgrund der jahreszeitlichen Einschränkungen muss die Bauzeit bekanntlich möglichst gering gehalten werden.

Aus denselben Gründen interessiert mich der vorgesehene zeitliche Ablauf der Arbeiten an der Schleuse in Hooksiel.

Sie haben zur Erweiterung des Nordhafens in Stade gesagt, dass NPorts in konkretere Planungen eintreten werde. Ich habe mir nicht notieren können, wann wir mit konkreteren Aussagen zum geplanten Zeitfenster rechnen können.

Ich freue mich, dass wir wieder mehr als 12 Millionen für die Sanierung und Erweiterung unseres Schienennetzes in den Häfen verausgaben können.

MR Jacob (MW): Herr Arends, bei der Vergabe der Aufträge für den Bau der Liegeplätze 5 bis 7 handelt es sich um ein laufendes Verfahren. Ich kann daher nur so viel sagen: Es gibt Angebote. - Mehr möchte ich dazu nicht sagen. Ich bitte um Verständnis.

Die Bauarbeiten für das Projekt „Große Seeschleuse“ sind in 18 Lose aufgeteilt. Es sind noch nicht alle Lose ausgeschrieben. Die Ausschreibung erfolgte im Rahmen des Bauablaufs in einer Reihenfolge. Das erste Los betrifft das Tor; dieses Los ist schon ausgeschrieben. Nach meinen Informationen sind 9 der 18 Lose beauftragt. Die weitere Vergabe erfolgt peu à peu, um den Bauablauf entsprechend voranzutreiben. Dazu gibt es auch Angebote.

Was die Möglichkeit der Direktvergabe angeht: Alle Leistungen werden ausgeschrieben. Es gibt sicherlich auch die eine oder andere Angebotsbeziehung, aber es handelt sich jeweils immer um ein öffentliches Verfahren.

Sie fragten nach dem genauen Ablauf der Sanierung des Hafens in Wangerooze. Die Arbeiten werden in einem ersten Schritt begonnen mit dem Hafenbetriebsgebäude. In Abstimmung mit der DB ist dann vorgesehen, die Kaifläche aufzuhöhen und dort in Abstimmung mit der DB barrierefreie Umsteigemöglichkeiten zu schaffen. Die Arbeiten werden sich aber auch noch die nächsten drei oder vier Jahre hinziehen. Es muss darauf geachtet werden, wo man bauen kann, damit während der gesamten Bauphase ein Umsteigen möglich ist.

Die Arbeiten an der Schleuse in Hooksiel sind für die nächsten vier Jahre vorgesehen.

In Bezug auf den Nordhafen Stade gehen Sie bitte davon aus, dass so eine Planung grundsätzlich zwei Jahre braucht.

Abg. Oliver Ebken (SPD): Nach Herrn Moorkamp möchte auch ich gerne auf Cuxhaven eingehen - allerdings, um sicherzugehen, ob ich Herrn Jacob zutreffend verstanden habe. Wir konnten uns in Cuxhaven auf die heimische Wirtschaft immer gut verlassen. Die Erfahrungen, die wir dort in der Vergangenheit gemacht haben, waren extrem positiv. Bis jetzt ist die heimische Wirtschaft eigentlich nie davon abgerückt, das Vorhaben so zu realisieren, wie sie es immer - zuletzt vor Kurzem - öffentlich verlautbart hat. Das Notifizierungsverfahren ist relativ eindeutig. Wenn wir davon abrückten, würden wir den Bau gar nicht mehr realisieren können, weil die Geltungsdauer der Bauleitplanung verfristen würde. Eine Verlängerung der Geltungsdauer der Bauleitplanung für die Arbeiten in Cuxhaven kommt meines Wissens nicht infrage. Von daher gehe ich davon aus, dass die heimische Wirtschaft entsprechend der jüngsten öffentlichen Einlassungen sich beteiligen will. Ich meine, dass wir in den nächsten Tagen, vielleicht in ein oder zwei Wochen, Vollzug melden können. Wenn einer der Finanziers abspränge, würde der Hafen nicht gebaut. Aber das kann ich mir im Moment überhaupt nicht vorstellen.

MR Jacob (MW): Notifiziert wird immer der öffentliche Zuschuss. Das sind in diesem Fall die 200 Millionen Euro, die als Finanzierungslücke ermittelt worden sind. Das ist die Konstruktion:

Ein Drittel Wirtschaft und zwei Drittel Bund und Land. Was die Einschätzung angeht: Ich gehe davon aus, dass alle Akteure ein Interesse daran haben und sie sich von daher entsprechend den Ausschreibungsunterlagen im Wettbewerb äußern werden.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU): Herr Jacob, ich habe zwei Fragen. Erstens. 21 Millionen Euro sind für die Arbeiten im Hafen Wangerooge bereitgestellt. Ich möchte wissen, ob sich die Deutsche Bahn daran beteiligt. Wie groß ist der Gesamtinvest? Oder übernimmt der Betreiber keine Kosten?

Zweitens. Erweiterung zweite Ausbaustufe JadeWeserPort. In der Mipla stehen für 2025 5,6 Millionen Euro und für 2026 68 Millionen Euro. Kann ich insofern davon ausgehen, dass entsprechend der Ankündigung die Planung in 2025 beginnen wird und das Planfeststellungsverfahren nach der Sommerpause erfolgen wird, sodass die Mittel für den Bau für das Jahr 2026 vorgesehen sind?

MR **Jacob** (MW): Frau Jensen, ich gehe davon aus, dass es sich bei den Mitteln für den Hafen Wangerooge um Mittel von NPorts handelt, weil die Bauarbeiten das Hafenbetriebsgebäude und die Kaiflächen betreffen. Ich werde mich hierzu aber noch einmal rückversichern, weil die DB die Gleis- und Bahnsteiganlagen errichtet¹.

MR **Krieger** (MW): Ich möchte auf Ihre Frage zum JadeWeserPort II eingehen. Die Planungen zum JadeWeserPort II liegen bei der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft und der Marketinggesellschaft und erfolgen in einem kontinuierlichen Planungsprozess. Es sind schon mehrere Studien im Vorfeld vorgelegt worden: die Machbarkeitsstudie, die Ihnen schon vorgestellt wurde, und die darauf aufbauende Markt- und Wettbewerbsuntersuchung, die im Auftrag der genannten JWP-Gesellschaften durchgeführt wurde. Wir haben von daher den Anspruch an einen kontinuierlichen Planungsprozess, der eigentlich schon 2016 gestartet wurde. Bis der Antrag auf Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens eingereicht wird, ist ein sehr langer Weg zurückzulegen. Alles, was bedarfsgerecht ist und notwendigerweise getan werden muss, wird bis dahin natürlich kontinuierlich getan. Ein Ergebnis der Markt- und Wettbewerbsuntersuchung aus dem Jahre 2019 war die Empfehlung der Gutachter, dass im Rahmen eines institutionalisierten Kapazitätsmonitorings bei der JadeWeserPort-Marktinggesellschaft eine kontinuierliche Marktbeobachtung durchgeführt wird. Seitdem führt die Gesellschaft diese Beobachtung durch. Daher sehen wir aktuell keine Anzeichen, unmittelbar einen Antrag auf Planfeststellung zu stellen, weil der Markt noch gar nicht so weit ist. Wir gehen davon aus, dass das nicht vor 2034 der Fall sein wird. Aber alles, was an Unterlagen zusammengestellt und an Untersuchungen bis dahin durchgeführt gemacht werden kann, wird natürlich marktgerecht und bedarfsgerecht begleitend durchgeführt.

Aktuell müssen wir uns natürlich angucken, was sich auf der Wasser- und auf der Landseite im Zuge der Energieprojekte in Wilhelmshaven entwickeln wird und welche Auswirkungen das auf den JadeWeserPort II haben wird. Das ist aktuell der Schwerpunkt und der Bereich, dem die JWP-Gesellschaften zurzeit ihr Augenmerk widmen: zu beobachten und danach gutachterlich

¹ Das MW hat mit Schreiben vom 1. Oktober 2024 diese Frage im Nachgang beantwortet (vgl. **Anlage 1**)

untersuchen zu lassen, wie sich der Verkehr am und um den JadeWeserPort herum im Zuge der Green-Energy-Hub-Projekte entwickeln wird.

Sie haben die 68 Millionen Euro betreffend den JadeWeserPort im Jahre 2026 angesprochen. Diese Mittel sind zum größten Teil vorgesehen für die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft. Es steht ein Großinvestitionskredit der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft zur Ablösung an, der im Zuge des Baus des JadeWeserPort aufgenommen wurde und endfällig zurückgezahlt werden muss. In diesem Zuge wurden in entsprechendem Umfang Mittel im Einklang mit dem EU-Beihilferecht für die Ablösung im Jahr 2026 eingeplant, weil dann, wie gesagt, die Laufzeit des Großemissionskredits endfällig ausläuft und zurückgezahlt werden muss. Dafür ist der Anteil von Niedersachsen eingeplant. Bremen, das mit 49,9 % JWP beteiligt ist, muss seinen Anteil am Großinvestitionskredit seinerseits einplanen und abfließen lassen.

Abg. **Marten Gäde** (SPD): Vielen Dank, Herr Jacob, für die Vorstellung des Haushaltes. - Ich möchte zuerst betonen, dass ich es für ein wirklich gutes Zeichen halte, dass wir den Investitionszuschuss bei NPorts jetzt dauerhaft um 10 Millionen Euro erhöhen konnten. Das war unter dem Finanzminister Hilbers nicht möglich. Der Zuschuss ist jetzt dauerhaft um 10 Millionen Euro auf mehr als 33,7 Millionen Euro erhöht. Das ist für die Investitionsvorhaben, die Sie vorgestellt haben, ein sehr gutes und wichtiges Zeichen.

Ich habe noch eine Frage, die sich auf das zweite FSRU in Wilhelmshaven bezieht. Sie sind darauf in einem Vortrag nicht so detailliert eingegangen. Das zweite FSRU sollte in diesem Jahr fertiggestellt werden. Ich weiß, dass es zu Bauverzögerungen kam. Wird das FSRU gegen Ende dieses Jahres ans Netz gehen?

MR **Jacob** (MW): Herr Gäde, rudimentär sage ich Ihnen dazu gerne etwas. Das ist ein Projekt ohne Beteiligung des Landes - und auch ohne Beteiligung der Hafengesellschaft. Das ist ein privates Projekt ausschließlich der TES. Nach meinen Informationen sollte in der letzten Woche die letzte Genehmigung seitens des MU erteilt werden. Das MW ist bei dem Thema gar nicht beteiligt. Es sind verschiedene wasserrechtliche und gewerberechtliche Genehmigungen erforderlich. Die letzte Genehmigung sollte in der vergangenen Woche erteilt werden. Ich kann Ihnen aber nicht sagen, wann es zu einer Betriebsaufnahme kommen wird.

Das ist dann ein Zusammenspiel zwischen der TES und der DET; TES als privater Bauherr und DET als Nutzer.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Ich möchte gerne noch einmal die Finanzen ansprechen, wobei ich überrascht bin, dass es der Name des damaligen Finanzministers Hilbers auch zwei Jahre nach der Landtagswahl immer noch hier in den Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ schafft. Ich teile Ihre Ansicht zum Thema „NPorts und Finanzierung“ nicht, Herr Gäde.

Herr Jacob, Sie haben gesagt, dass in Brake am Niedersachsenkai ein Liegeplatz geplant werde. Die Umsetzung ist für 2028 geplant. Das ist kein Zeitpunkt, der ganz weit vom Jahre 2024 entfernt ist. Sie haben von einem Delta von 115 Millionen Euro bei der Finanzierung gesprochen und sinngemäß argumentiert, es werde dann, wenn es so weit sei, danach geschaut, wie das Problem gelöst werden könne. Ich habe den Eindruck, dass noch keine Lösung gefunden worden ist. Deshalb frage ich, das Beispiel der Baumaßnahme in Cuxhaven vor Augen: Werden für die

Finanzierung vergleichbare Dinge favorisiert, oder gibt es andere Gedankenspiele, wie die Finanzierungslücke von 150 Millionen Euro geschlossen werden kann - gerade mit Blick auf die nicht unendlich weit weg liegende Jahreszahl 2028.

MR **Jacob** (MW): Ja, die Baumaßnahme ist momentan in Planung. Die Planfeststellungsunterlagen werden erstellt. Momentan gehen wir ähnlich wie in Cuxhaven vor: Wenn wir in absehbarer Zeit eine Planfeststellungsgenehmigung haben, werden wir mit der Hafenvirtschaft und dem Bund hierzu in einen Austausch eintreten. Der Bund hat sich auch in Cuxhaven relativ kurzfristig bereit erklärt, die Finanzierung der dortigen Baumaßnahme mitzutragen. Wir verfolgen aktuell die Strategie, dass wir die Finanzierung nur gemeinsam, also zwischen Hafenvirtschaft, Bund und Land, lösen können. Der Bund hat diesbezüglich die dena aktuell beauftragt, hierzu den Bedarf zu eruieren. Die Unterlagen sollen zur Nationalen Maritimen Konferenz im nächsten Jahr vorliegen. Wir werden mit dem Bund Anfang 2025 in einen Austausch darüber eintreten müssen, welche Projekte gegebenenfalls realisiert werden können.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Vielen Dank für Ihre Ausführungen, Herr Jacob. - Es ist doch ganz klar, dass der Hafen Brake eine nationale Bedeutung hat - gerade auch im Getreideumschlag. Vor dem Hintergrund finde ich es sehr sinnvoll, dass der Bund bei der Finanzierung mit im Boot ist.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Herr Jacob und Herr Krieger, ganz herzlichen Dank für die Unterrichtung. Ich glaube, ich darf im Namen des Unterausschusses sagen, dass wir uns immer sehr ausführlich unterrichtet und umfassend informiert fühlen.

Tagesordnungspunkt 3:

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

Nachdem die Koalitionsfraktionen internen Beratungsbedarf signalisiert hatten, hat der **Unterausschuss** zu Beginn der Sitzung beschlossen, diesen Punkt von der Tagesordnung abzusetzen,

Die Antragsberatung soll in einer zusätzlichen Sitzung, deren Termin noch festzulegen ist, abgeschlossen werden, um das November-Plenum zu erreichen.

Tagesordnungspunkt 4:

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

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) erklärt, die Anhörung, die der Unterausschuss in seiner 14. Sitzung am 13. August 2024 durchgeführt habe, sei sehr erkenntnisreich gewesen und habe seine Fraktion darin bestärkt, dass es die richtige Entscheidung gewesen sei, diesen Entschließungsantrag vorzulegen.

Die rot-grüne Koalition habe nach der Anhörung signalisiert, entweder einen Änderungsvorschlag zum Antrag der Fraktion der CDU oder einen eigenen Entschließungsantrag einzubringen. Dies sei aber bis heute nicht erfolgt. Seine Fraktion, so der Abgeordnete, wäre bereit, schon heute über den Entschließungsantrag abzustimmen, könne sich jedoch damit einverstanden erklären, die Abstimmung zu verschieben, um den Koalitionsfraktionen Gelegenheit zu geben, ihre Position doch noch mit einer eigenen parlamentarischen Initiative darzulegen, sie bitte jedoch darum, diese Unterlage nicht erst in der nächsten regulären Sitzung am 19. November 2024 vorzulegen.

Aufgrund der Aktualität des Antragsgegenstands und mit Blick auf die Haushaltsberatungen, die im Dezember erwartungsgemäß weite Teile des Plenarsitzungsabschnittes in Anspruch nehmen und nicht viel Raum für abschließende Beratungen anderer parlamentarischer Initiativen lassen werden, beantragt der Abgeordnete sodann, eine zusätzliche Ausschusssitzung zu terminieren, um mit den Anträgen „Stärkung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen durch nachhaltiges Recycling“ - Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/3660](#) - (vgl. TOP 3) und „Die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen - Niedersachsens Seehäfen jetzt beim Hafenausbau unterstützen!“ - Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3985](#) - (vgl. TOP 4) das November-Plenum zu erreichen.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) erklärt sich mit der Festlegung eines zusätzlichen Sitzungstermins mit dem Ziel, mit den beiden genannten Entschließungsanträgen das November-Plenum zu erreichen, einverstanden. - Abg. **Sina Maria Beckmann** (GRÜNE) schließt sich den Worten ihres Vorredners an.

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD) signalisiert ebenfalls fraktionsinternen Diskussionsbedarf zu einigen Punkten des Entschließungsantrags und begrüßt daher den unterbreiteten Verfahrensvorschlag.

Der **Unterausschuss** beschließt einvernehmlich, eine zusätzliche Sitzung durchzuführen. Die

Verständigung über den Sitzungstermin soll zwischen dem Ausschussvorsitzenden und den Arbeitskreissprechern erfolgen.

Tagesordnungspunkt 5:

Eine starke maritime Wirtschaft braucht eine leistungsfähige Anbindung des Hafenhinterlandes!

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5072](#)

direkt überwiesen am 21.08.2024

federführend: AfWVBUd,

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

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF

Beginn der Beratung

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) erläutert Anlass, Inhalt und Ziele des Entschließungsantrags seiner Fraktion im Sinne der schriftlichen Antragsbegründung. Er beantragt eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) und Abg. **Sina Maria Beckmann** (GRÜNE) befürworten den Verfahrensvorschlag des Sprechers der CDU-Fraktion, und auch Abg. **Thorsten Paul** Moriße (AfD) signalisiert seine Zustimmung.

Der **Unterausschuss** beschließt einvernehmlich, eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen. Sie soll in der Sitzung am 19. November 2024 oder in der Sitzung erfolgen, die der Unterausschuss zu TOP 4 beschlossen hat, deren Termin aber noch nicht feststeht.

Tagesordnungspunkt 6:

Unterrichtung zum „Schiffsunfall an der Huntebrücke“

Der Unterausschuss hat in seiner 14. Sitzung am 13. August 2024 aufgrund weit fortgeschrittener Sitzungsdauer nur einen kurzen aktuellen Sachstandsbericht entgegengenommen und beschlossen, die Unterrichtung in der heutigen Sitzung fortzusetzen.

Unterrichtung

MR'in **Dr. Eickmann** (MW) unterrichtet den Unterausschuss wie folgt:

Die letzte Unterrichtung fand am 13. August 2024 durch Frau Worlitzsch statt. Daran werde ich jetzt anknüpfen.

Am 23. August 2024 und damit zwei Tage früher, als es die DB angekündigt hatte, ist jetzt auch die zweite Hilfsbrücke wieder in Betrieb. Es handelt sich nun wieder um eine fest verbaute Brücke. Der Bahnverkehr ist sowohl für den Transport von Gütern als auch für den Personenverkehr wieder angelaufen. An dieser Stelle könnte ich die Unterrichtung beenden.

Ich nehme aber an, dass Sie auch noch ein Interesse an den Planungen bzw. der Vorbereitung des eigentlichen Neubaus haben. Insbesondere interessiert die Frage, wie der Neubau beschleunigt werden kann. Es war ohnehin längst geplant, eine neue Brücke vorzubereiten, weil die bisherige in die Jahre gekommen war. Es gab dazu noch im August eine Verständigung mit Staatssekretärin Henckel aus dem Bundesverkehrsministerium, dass eine Beschleunigung erreicht werden kann, indem die Friesenbrücke als Vorbild genommen und sie zu einer 1 : 1-Kopie genommen wird. Entsprechend hat auch Frau Worlitzsch Sie unterrichtet.

Dieses Modell hat sich jetzt in gewisser Weise verfestigt, sodass die Planungen dazu auch schon kommuniziert worden sind. Diese Planungen beinhalten auch einen Rad- und Fußweg. Der Vorteil wird darin gesehen, dass dadurch Beschleunigungseffekte bei der Genehmigung und bei allen anderen Dingen erreicht werden können.

Auf dieser Basis haben wir die Kommunen eingeladen. Das Land ist in der Finanzierungs-AG vertreten. Die Bahn argumentiert, sie sei nicht für den Bau eines Rad- und Fußwegs zuständig und könne die Brücke im Prinzip nur im 1: 1-Zustand wieder erstellen. Daraufhin ist das Land gebeten worden, in die Finanzierungsplanung mit einzusteigen. Es ist geprüft worden, wie eine mögliche Finanzierung für diesen Rad- und Fußweg aussehen kann. Natürlich ist es, wenn die Friesenbrücke als Vorbild dient, naheliegend, sich auch deren Finanzierung anzugleichen. Aber bei der Huntebrücke verhält es sich anders als bei der Friesenbrücke. Das Land ist hier nicht Kreuzungspartner, und insofern ist das Land bei der Huntebrücke anders als bei der Friesenbrücke bei der Finanzierung nicht involviert. Es wurde geprüft, wie dennoch ein Radweg Bestandteil der Finanzierung werden kann. Im Ergebnis ist der sinnvollste Weg eine Förderung anhand des Kriteriums Alltagsradwege. Auf diese Weise ist mithilfe des Sonderprogramms „Stadt und Land“ eine Förderung im Umfang von bis zu 90 % der Fördersumme möglich.

Der Vorteil des Programms „Stadt und Land“ ist, dass es auch die umliegende Infrastruktur mit einbezieht. Das heißt, es ist ja nicht damit getan, eine Brücke zu haben, sondern der Nutzer muss

ja auch zu der Brücke hin- und auch wieder wegkommen. Auch diese Wegstrecken sind ja erforderlich und sollen mitgefördert werden. Insofern könnte jetzt alles auf einem guten Weg sein.

Aber es ist im gesamten Prozess schon wahrzunehmen, dass es in Bezug auf die Wasserstraßen- seite noch erhebliche Fragen und Klärungsbedarfe gibt. Nach unserer Kenntnis rechnet die Bahn im Moment noch und stellt Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen an, sodass darin im Moment möglicherweise die Achillesferse für eine Beschleunigung liegen könnte.

Aussprache

Abg. **Karin Logemann** (SPD) begrüßt, dass die Ersatzbrücke schneller als ursprünglich geplant habe fertiggestellt werden können. Es sei zu hoffen, dass dies für lange Zeit die letzte Brückenhavarie gewesen sei, denn eine weitere Ersatzbrücke habe die DB nicht mehr auf Lager. Die enge Zusammenarbeit aller Akteure - insbesondere auch des MW, das eigentlich für diese Angelegenheit gar nicht zuständig sei, aber trotzdem maßgeblich zum Erfolg beigetragen habe - sei in der Region auf sehr positive Resonanz gestoßen.

Die Abgeordnete betont, dass nach der Havarie Oldenburg mit Seeschiffen nicht mehr erreicht werden könne und auch der Personenverkehr eingeschränkt sei, sodass der zwar ohnehin geplante, aber erst für 2028 ff. vorgesehene Neubau der Huntebrücke nunmehr priorisiert und beschleunigt werden müsse.

Abg. Logemann erkundigt sich nach dem Stand der Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen zur Verhinderung weiterer Schiffshavarien an Wasserstraßenbrücken und bittet mit Blick darauf, dass das Land im Gegensatz zum Projekt Friesenbrücke bei der Huntebrücke nicht Kreuzungspartner sei und eine finanzielle Beteiligung der Kommunen in Anbetracht von deren prekären Finanzlage außer Frage stehen sollte, darum, sämtliche Fördermöglichkeiten des Bundes und des Landes auszuschöpfen.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU) weist darauf hin, dass in einer Ausgabe der *NWZ* infrage gestellt worden sei, dass der Termin 2028, der bisher als vergleichsweise sicher gegolten habe, gehalten werden könne. Sie verweist auf die wirtschaftlichen Folgen für den Hafen Oldenburg seit der Havarie der Huntebrücke und die immer noch andauernden Kosten- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen seitens der DB und fragt, ob es eine Frist gebe, bis zu der die DB diese abgeschlossen haben müsse, damit die Arbeiten für den Brückenneubau weitergeführt werden könnten.

MR'in **Dr. Eickmann** (MW) legt Folgendes dar:

Sie fragten, was getan wird, damit nicht eine dritte Havarie stattfindet. Zu den Maßnahmen gehört erstens der Wahrschaudienst, wonach jedes Schiff den Kontakt aufnehmen muss und angesprochen werden soll. Zweitens ist erkannt worden, dass manche Pegelbeschreibungen insofern missverständlich waren, als unklar war, auf welche Brücken sie sich beziehen, sodass der falsche Eindruck entstehen konnte, dass keine Barriere voraus liegt. Drittens waren in den Karten die Namensbezeichnungen der Brücken nicht immer ganz eindeutig. Alle Fehlerquellen sind jetzt beseitigt worden bzw. werden beseitigt werden.

Sie fragten weiterhin nach dem Zeitplan. Es ist weiterhin das gemeinsame Ziel aller Partner, die

Beschleunigung zu erreichen. Ein Zeitplan sieht vor, dass die Brücke bis Ende des Jahres 2027 für den Eisenbahnverkehr und im Jahre 2028 auch wasserseitig fertigzustellen, sodass sie von beiden Seiten benutzbar ist. Dieser Zeitplan ist bislang auch nicht infrage gestellt worden. Es zeigt sich aber, dass Fragen bezüglich der Wasserseite aktuell noch zu klären sind. Zeitpläne sind aber noch nicht infrage gestellt worden.

Das heißt für das Land, dass es die bestehenden Zeitslots zum Erreichen einer Lösung nutzt. Nach meiner Kenntnis ist vorgesehen, dass die Planungsgenehmigung einschließlich des Rad- und Fußweges im Oktober 2024 eingereicht werden sollen - auch wenn die Finanzierung bis jetzt noch nicht steht. Das Land benötigt von der DB Informationen darüber, wie hoch die Kosten sind und worauf sie sich beziehen - etwa ob sie Planungskosten beinhalten -, um an die Kommunen heranzutreten und für die Finanzierung konkreter planen zu können.

Auf abschließende Fragen des Abg. **Thorsten Paul Moritze** (AfD) nimmt MR **Dr. Eickmann** (MW) wie folgt Stellung:

Ich beantworte die Fragen, inwieweit der Neubau der Friesenbrücke als Vorbild 1 : 1 für den Neubau der Huntebrücke herangezogen werden kann, obwohl beide Brückenbauwerke von der Höhe voneinander abweichen, die Frage der Kostentragung für den Rad- und Fußweg noch nicht geklärt ist und der Neubau der Huntebrücke nicht an derselben Stelle stehen soll wie die alte Brücke: Die Abstimmungen mit dem Landkreis verlaufen sehr gut. Insofern ist mit dem Landkreis nichts mehr in der Schwebe. Die Huntebrücke wird als Parallelbrücke gebaut werden, damit während der Bauzeit keine Unterbrechungen hingenommen werden müssen. Damit ist schon einmal klar, dass der Neubau nicht dort gegründet wird, wo die bisherige Huntebrücke steht. Ich kann aber berichten, dass schon den Planungen, die zuvor gemacht worden sind, die Erkenntnis zugrunde liegt, dass eine neue Brücke nicht in denselben Ausmaßen errichtet werden kann. Insofern wird der Neubau nicht das Grundmaß der vorhandenen Brücke haben, sondern er wird etwas größer sein und eine andere Lage haben. Das ist aber in den Planungen sehr gut abgestimmt und kann nach meiner Kenntnis gut gelingen.

Tagesordnungspunkt 7:

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

Unterrichtung

RD **Hertrampf** (MW) unterrichtet den Unterausschuss im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation (vgl. **Anlage 2**).

Der Unterausschuss enthält dadurch folgende Informationen:

Nach aktuellem Stand der EU-Vorschriften muss nur im JadeWeserPort vom 1. Januar 2030 an ein Landstromangebot verbindlich vorgehalten werden.

Die Ende 2026 bzw. Ende 2027 vorgesehenen Überprüfungen von AFIR und FuelEU Maritime können aber ergeben, dass Anpassungen im Sinne einer Ausweitung des Anwendungsbereichs der EU-Vorschriften auf weitere Schiffstypen nötig sind, sodass dann beispielsweise auch kleinere Schiffe von den Regelwerken erfasst werden, und dass sich für die Häfen ein höherer Mittelbedarf für Investitionen in Landstrominfrastruktur ergibt.

Im JadeWeserPort jedenfalls werden zweifellos Landstromanlagen errichtet werden müssen. Die Planungen hierfür beziehen sich auf die Jahre 2028/2029. Nach aktuellem Stand ist von einem Investitionsvolumen in Höhe von 12 bis 15 Millionen Euro auszugehen.

In Bezug auf die anderen niedersächsischen Häfen ist das MW in enger Abstimmung mit NPorts über einen weiteren bedarfsorientierten Ausbau von Landstromkapazitäten. Aktuell gibt es in den NPorts-Häfen 317 Landstromabgabestellen für Kleinschiffe und Behördenschiffe. Es gibt nur am Liegeplatz 9.3 im Hafen Cuxhaven eine Landstromanlage für größere Schiffe der Kategorie, die in AFIR und FuelEU Maritime festgelegt ist (< 5 000 BRT). Dieser Umstand lässt den Schluss zu, dass perspektivisch Überlegungen angestellt werden müssen, ob entweder in den niedersächsischen Häfen weitere Kapazitäten aufgebaut werden sollten, um dem vorzugreifen, was eine Anpassung der AFIR oder/und FuelEU Maritime in 2026 bzw. 2027 für das Land Niedersachsen ergeben könnte, oder ob der Ausbau-Status-quo gehalten werden sollte.

Bei der Entscheidung für einen weiteren Ausbau der Kapazitäten muss geklärt werden, wo es sachgerecht ist, entsprechend dimensionierte Landstromanlagen zu realisieren. NPorts befindet sich zum Teil bereits in regelmäßigen Gesprächen mit der Hafenwirtschaft, um deren Bedarfe, Wünsche und Anforderungen in Erfahrung zu bringen. Für das MW sind die Erkenntnisse, die NPorts erlangt, wichtig, um danach in Abstimmung mit NPorts den weiteren Auf- und Ausbau von Infrastrukturen für eine landseitige Stromversorgung sinnvoll vorantreiben zu können. Es gilt, begrenzte Haushaltsmittel perspektivisch klug einzusetzen und gestrandete Vermögenswerte zu vermeiden und Finanzierungsmodelle auszuarbeiten. Zur unterstützenden Finanzierung der ausgewählten Maßnahmen ist es wichtig, passgenaue Fördermöglichkeiten zu sichten und sie bei der Umsetzung zu nutzen.

Hierzu bieten sich mehrere Fördermöglichkeiten an:

Landstromförderung seitens des Bundes

Ende 2020 haben Bund und Länder eine Verwaltungsvereinbarung über Finanzhilfen zur Errichtung von Landstromanlagen in See- und Binnenhäfen geschlossen. Niedersachsen hat von dieser Vereinbarung bereits bei der Durchführung von drei Landstromprojekten profitiert. Die nach dieser im Jahre 2025 auslaufenden Verwaltungsvereinbarung zur Verfügung stehenden Mittel sind bereits verplant. Insofern besteht nach jetzigem Stand keine Möglichkeit mehr, zusätzliche Mittel aus dieser Verwaltungsvereinbarung zu erhalten. Zwischen den Ländern besteht Einvernehmen darüber, dass es insbesondere vor dem Hintergrund der Ausbaupflichtungen wichtig ist, dass der Bund seine Förderung in diesem Bereich verlängert und flexibilisiert, damit die Länder weitere Kapazitäten für die landseitige Stromversorgung aufbauen können. Die Länder sind mit entsprechenden Forderungen an den Bund herangetreten, zuletzt mit dem Beschluss der Konferenz Norddeutschland (KND) vom 16. September 2024. Außerdem gibt es einen Beschlussvorschlag für die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister der norddeutschen Küstländer (KüWiVerMinKo) im November 2024. Insofern besteht die Hoffnung, dass der Bund die Förderung noch verlängert. Eine Entscheidung darüber ist aber noch offen.

BordstromTech-II

Das BordstromTech-II-Programm ist ein Förderprogramm des BDMV über Zuwendungen zur Marktaktivierung alternativer Technologien für die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung. Über dieses Programm können Investitionszuschüsse insbesondere zur Beschaffung mobiler Landstromsysteme in See- und Binnenhäfen, aber auch für Aus- und Umrüstungsmaßnahmen zur Bordstromerzeugung aus alternativen Energiequellen gewährt werden. Dieses Programm endet Ende 2026.

Europe Facility (ECEF)

Die Europe Facility (ECEF) ist für die Schaffung und den Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze vorgesehen, insbesondere im Bereich Transport, Energie und Digitale Infrastrukturen. Hierdurch ist unter anderem die Förderung von Infrastrukturprojekten möglich, die eine nachhaltige und sichere Mobilität sicherstellen. In Rotterdam und Linz wurden Landstromprojekte in Häfen mit CEF-Mitteln (Connecting Europe) unterstützt und gefördert. Hamburg hat diese Mittel nicht in Anspruch genommen. Ungeachtet dessen wird die Landesregierung diese Förderoption aber mit im Auge behalten.

Das MW wird jetzt zusammen mit NPorts überlegen, wie angesichts der begrenzten Haushaltsmittel weiter vorgegangen werden sollte.

Aussprache

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD) weist darauf hin, dass seit Ende 2022 die „HÖEGH ESPERANZA“ zur Verdampfung von flüssigem Erdgas am LNG-Terminal Wilhelmshaven eingesetzt werde, und fragt, ob dies aufgrund der genannten EU-Vorschriften Folgen für Investitionserfordernisse für Landstromtechnik am Standort Wilhelmshaven habe.

Außerdem möchte er wissen, ob daran gedacht werde, die Nachrüstung von Schiffen auch vonseiten des Landes Niedersachsen zu fördern.

RD **Hertrampf** (MW) erläutert, die FuelEU Maritime betreffe massiv den Schifffahrtssektor und die Reedereien, die sich angesichts des Zustands ihrer Schiffe überlegen müssten, ob sie diese nachrüsteten und welche Häfen sie künftig anliefen.

Die Antwort auf die Frage nach den Folgen der Existenz der „HÖEGH ESPERANZA“ in Wilhelmshaven werde er dem Unterausschuss schriftlich nachliefern².

Auf Fragen nach Förderung zur Nachrüstung von Schiffen verweise das MW generell auf die BordstromTech-II-Richtlinie des Bundes, durch die Aus- und Umrüstungsmaßnahmen von Schiffen mit Bordstromtechnik gefördert werden könnten. Konkrete Überlegungen, eine Richtlinie zur Förderung vonseiten des Landes zu schaffen, würden momentan noch nicht angestellt, seien aber nicht ausgeschlossen.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) erkundigt sich nach den Kosten, die durch die Ausrüstung des Standortes Wilhelmshaven mit Landstromtechnik erforderlich seien.

Außerdem fragt er, ob dem MW Erkenntnisse darüber vorlägen, wie andere Länder, beispielsweise Bremen und Hamburg, auf die Regularien durch AFIR und Fuel EU Maritime reagierten.

Schließlich interessiert ihn, wie das MW die Gefahren durch ungleich strikte und zeitnahe Umsetzung der EU-Vorschriften in den EU-Mitgliedstaaten mit Wettbewerbsverzerrungen und Veränderungen der Warenströme innerhalb Europas von der Landesregierung einschätzt.

RD **Hertrampf** (MW) antwortet, die Summe, die erforderlich wäre, um den JWP mit Landstrom auszurüsten, könne er nicht beziffern, zumal hierzu klar sein müsste, wie viele Landstromanlagen benötigt würden, welche Leistung sie erbringen müssten und ob Zusatzarbeiten erforderlich seien, um mithilfe von Trafostationen oder Umspannwerken eine Verbindung zum Stromnetz herzustellen. Generell lägen die Investitionskosten für Landstromanlagen, die große Schiffe versorgen könnten, je nachdem, welche Leistung die Anlagen erbringen müssten und welche Zusatzarbeiten erforderlich seien, zwischen 1,5 Millionen Euro und 5,0 Millionen Euro.

Insbesondere das Land Hamburg sei schon durch die Kreuzfahrt-Terminals und die Containerriesen, die quasi mitten in der Stadt verkehrten, durch die Verordnung stärker betroffen als die niedersächsischen Häfen und vor diesem Hintergrund massiv daran interessiert, entsprechende Fördermittelmöglichkeiten auszuschöpfen. Das Gleiche gelte im Prinzip auch für das Land Bremen. Insofern verspürten diese beiden Länder zumindest im Moment noch größeren Druck als das Land Niedersachsen.

Er habe keinen Überblick über die Aktivitäten an einzelnen Standorten in anderen Nationalstaaten. Aktuell müsse aber davon ausgegangen werden, dass die EU-Vorgaben in anderen EU-Mitgliedstaaten in ähnlicher Weise umgesetzt würden. Es sei zwar bekannt, dass Vorschriften in

² Das MW hat diese Frage mit Schreiben vom 1. Oktober 2024 beantwortet (vgl. **Anlage 1**)

verschiedenen Ländern gelegentlich unterschiedlich ausgelegt würden. Allerdings sei ihm, Hertrampf, momentan kein Punkt bekannt, in dem Nationalstaaten bei der Umsetzung der EU-Vorschriften eklatant unterschiedlich verfahren.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) erfragt, wann mit dem Ergebnis der Bedarfsabfragen zu rechnen ist, die NPorts in seinen Gesprächen mit der Hafenvirtschaft an die Reedereien gerichtet habe. Informationen über die Bedarfe wären hinsichtlich der möglichen Investitionskosten in die Hafinfrastruktur auch für das MW und den Haushaltsgesetzgeber von Interesse.

Von dem Ergebnis der Bedarfsabfragen und dem daran anschließenden Planungskonzept durch NPorts erhoffe er sich auch Antworten auf die Frage, nach welchen Kriterien entschieden werde, ob zur Versorgung von Schiffen mit Landstrom eine feste oder eine mobile Anlage gewählt werde, erläutert der Abgeordnete. Zu unterscheiden seien mobile Landstromlösungen ohne eigene Energieerzeugung, bei denen die Energie über stationäre Landstrom- bzw. Trafoanlage bereitgestellt werde, und mobilen Landstromlösungen mit eigener Energieerzeugung, bei denen die Energie beispielsweise mittels Wasserstoff (H₂) oder klimaneutralem Kraftstoff vor Ort generiert werde. Containerschiffe der heute gängigen Größenordnung würden von Motoren mit einer Motorleistung von 100 000 PS angetrieben. Die zum Betrieb solcher Motoren benötigte elektrische Energie könne bis hin zu zweistelligen MW-Werten reichen - Werte, die dem Bedarf einer Kleinstadt entsprächen. Mit der mobilen Landstromeinheit im Hafen Hamburg könnten seines Wissens Schiffe nur mit 1,5 MW an elektrischer Leistung versorgt werden. Mobile Landstromlösungen, die die Energie vor Ort generierten, benötigten einen Tank für klimaneutralen Kraftstoff, der möglicherweise während der Liegedauer eines Schiffes nachgefüllt werden müsse, um eine ununterbrochene Versorgung des Schiffes mit elektrischer Energie zu gewährleisten. Ihn, Abg. Arends, interessiere, ob bei NPorts schon Klarheit darüber bestehe, in welchen Fällen mobile Landstromlösungen und in welchen Fällen immobile Landstromlösungen ausgewählt werden sollten; mit mobilen Landstromlösungen zum Beispiel könne flexibler auf Schiffsanläufe reagiert werden.

MR **Hertrampf** (MW) beantwortet die Fragen wie folgt: Die Gespräche, die NPorts führe, führe NPorts schon seit längerer Zeit und müssten sicherlich auch noch über eine längere Zeit weitergeführt werden. Am Standort Emden beispielsweise führe das Unternehmen Volkswagen schon seit längerer Zeit Gespräche um die mögliche Anbindung an Landstromanschlüsse und die Frage der Finanzierung bzw. Kostenübernahme, allerdings ohne dass hierüber bereits ein Ergebnis erzielt worden sei. Solche Gespräche würden nach seinem Kenntnisstand zumindest zum Teil auch an anderen Standorten geführt.

Sämtliche bestehenden Planungen seien noch nicht hinreichend konkret, weil auch angesichts der hohen Investitionen noch viele Detailfragen zu klären seien. Das betreffe in der Tat insbesondere die Frage, ob nach Lage der Dinge nach Prüfung des Einzelfalls eine stationäre oder eine mobile Landstromanlage installiert werden sollte. Ein Problem, das sich in dem Zusammenhang stelle, sei, dass ab einem bestimmten Leistungserfordernis der benötigte Landstrom durch mobile Landstromanlagen nicht mehr aus alternativen Quellen erzeugt werden könne. Ein anderes Problem stelle sich beispielsweise in Bezug auf die fünf Liegeplätze für Autocarrier im Hafen Cuxhaven. Diese Liegeplätze müssten zwar im Moment noch nicht an Landstrom angeschlossen werden, wie er eingangs erklärt habe, allerdings hätten alle Autocarrier, die dort anlegten, un-

terschiedliche Versorgungssysteme - einschließlich Stecker und Andockstellen -, was die Planung, an welcher Stelle des Kais eine stationäre Landstromanlage errichtet werden sollte, naturgemäß erschwere.

Abg. **Marten Gäde** (SPD) erinnert daran, dass dem Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ während seiner auswärtigen Sitzung am 30. April 2024 in Wilhelmshaven bei der Vorstellung des Hafens berichtet worden sei, dass der JadeWeserPort bereits Landstrom-ready sei bzw. dass dort relativ kostengünstig eine Landstromverbindung hergestellt werden könne, und zeigt sich erfreut über die Nachricht, dass der Hafen Ende 2029 eine Landstromverbindung erhalten werde.

In Richtung des Abg. Moriße weist der Abgeordnete abschließend darauf hin, dass die „HÖEGH ESPERANZA“ ihren Liegeplatz nicht im JadeWeserPort, sondern am Anleger Voslapper Groden habe und deswegen der JadeWeserPort jedenfalls wegen der „HÖEGH ESPERANZA“ nicht von den EU-Vorschriften zur Bereitstellung von Landstromanlagen erfasst sei.

Tagesordnungspunkt 8:

Unterrichtungsantrag zur Drohnensichtung über dem Stader Hafen

Schreiben der Fraktion der CDU vom 10. September 2024

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) kritisiert, dass die Landesregierung der Antragstellerin nicht vorab mitgeteilt habe, dass es nicht möglich sei, den Unterausschuss schon heute zu unterrichten, so wie es von seiner Fraktion beantragt worden sei.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU) weist darauf hin, dass auch im Raum Wilhelmshaven Drohnen gesichtet worden seien.

Beschluss über den Antrag

Der **Unterausschuss** stimmt dem Unterrichts-antrag einvernehmlich zu. Er bittet die Landesregierung, ihn nicht nur über die Drohnensichtung über dem Stader Hafen, sondern auch über andere ihr bekannte Fälle schnellstmöglich zu unterrichten.

Tagesordnungspunkt 9:

Terminangelegenheiten

Parlamentarische Informationsreise nach Portugal im März 2025

Der **Unterausschuss** bereitet seine Reise weiter vor. Er erhält organisatorische Informationen zur Vorbereitung der Buchung der Flugverbindungen und beschließt einvernehmlich, dass Start- und Zielflughafen nicht der Flughafen Hannover-Langenhagen, sondern der Airport Hamburg Helmut Schmidt sein soll. Damit wird dem Wunsch des Unterausschusses nach einem Direktflug entsprochen.

16. Sitzung des Unterausschusses Häfen und Schifffahrt am 30. September 2024

Hier: Beantwortung offengebliebener Fragen durch die Landesregierung

TOP 2

„Unterrichtung durch die Landesregierung über den aktuellen Sachstand über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts) GmbH & Co. KG“

Frage „Ausbaukosten Hafen Wangerooge“

Abg. Jensen (CDU): *„Für die Maßnahme „Erneuerung Hafen Wangerooge“ sind Kosten von rund 21 Mio. Euro veranschlagt. Sind dies ausschließlich Kosten der Hafeninfrastruktur etc., die NPorts trägt, oder übernimmt die Bahn Teile der Kosten?“*

Antwort:

Es handelt sich bei der Summe in Höhe von 21 Mio. Euro um reine Baukosten von NPorts.

TOP 7

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

Frage „Höegh Esperanza“:

Abg. Moriß (AfD): *„Fällt die in WHV liegende Höegh Esperanza unter die Regelungen der AFIR/FuelEU Maritime?“*

Antwort:

Bei der Höegh Esperanza handelt es sich um ein LNG-Speicher- und Verdampfungs-Schiff, auch als schwimmende Speicher- und Wiederverdampfungseinheit bezeichnet (Floating Storage and Regasification Unit; FSRU).

Das Schiff fällt damit nicht unter die von den Regelungen der AFIR und FuelEU Maritime betroffenen Schiffstypen (Containerschiffe, (RoRo-)Fahrgastschiffe).



AFIR / FuelEU Maritime

Unterausschuss Häfen und Schifffahrt 30.09.2024





European Green Deal

- Konzept mit dem Ziel, bis 2050 in der EU die Netto-Emissionen von Treibhausgasen auf null zu reduzieren und somit als erster „Kontinent“ klimaneutral zu werden
- zentraler Bestandteil der Klimapolitik der EU
- Paket politischer Initiativen der EU-KOM; Vorstellung Dezember 2019

Fit for 55

- Legislativpaket reformierter und neuer Richtlinien und Verordnungen zur Klimapolitik der EU mit dem Ziel einer Senkung der Netto-Treibhausgasemissionen um 55% bis 2030
- Vorstellung durch EU-KOM Juli 2021

AFIR / FuelEU Maritime

- Verordnungen – zentrale Bestandteile des „Fit for 55“-Pakets



Alternative Fuels Infrastructure Regulation – Art. 9

Vorgaben für die landseitige Stromversorgung in Seehäfen

Ziel: Aus- und Aufbau einer Stromversorgung in Häfen zur Reduzierung der Emissionen im Schiffsverkehr und zur Verringerung lokaler Luftverschmutzung in Hafengebieten

VO gilt seit April 2024 – Ausbaupflichtung in den Häfen

Anwendungsbereich

- Seehäfen des TEN-V-Kern- und Gesamtnetzes
- im Seeverkehr eingesetzte Containerschiffe, (Ro-Ro-)Fahrgastschiffe > 5000 Bruttoreaumzahl
- Mindestanzahl Hafenanläufe p. a.
- Festlegung gemeinsamer technischer Spezifikationen und Anforderungen (Art. 19 / Annex II)
- landseitige Mindeststromversorgung sicherzustellen ab 01.01.2030





FuelEU Maritime Regulation – Art. 6

Vorschriften für Schifffahrtsunternehmen für den emissionsfreien Energieverbrauch am Liegeplatz

Ziel: Beitrag zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe im internationalen Seeverkehr & zur Dekarbonisierung des maritimen Transportsektors

VO gilt ab 01.01.2025 – Nutzungsverpflichtung in den Häfen

Anwendungsbereich

- im Seeverkehr eingesetzte Containerschiffe, Fahrgastschiffe > 5000 Bruttoreaumzahl
- Seehäfen des TEN-V-Kern- und Gesamtnetzes ab 01.01.2030
- alle anderen Häfen ab 01.01.2035
- Ausnahmen: Aufenthalt am Kai < 2 Stunden, Nutzung emissionsfreier Technologien an Bord, außerplanmäßiger Anlauf, keine (ausreichende) Landstromversorgung verfügbar, Notfall





Auswirkungen / Maßnahmen

Auswirkungen

- AFIR: aktuell nur JWP in WHV mit maßgeblichen/relevanten Anläufen
- FuelEU Maritime: stellt im Anwendungsbereich auf AFIR ab
- AFIR: Überprüfung Ende 2026 – mglw. Anpassungen
- FuelEU: Überprüfung Ende 2027 – mglw. Anpassungen

Maßnahmen

- Errichtung Landstromanlagen im JWP
- Abstimmung mit NPorts hins. weiteren (bedarfsorientierten) Ausbaus von Landstromkapazitäten
- Fortführung Landstromförderung Bund einfordern
- Förderoptionen nutzen: VV Landstrom, BordstromTech II, CEF





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dirk Hertrampf

Nds. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

Referat 34

Tel. 0511 / 120-5620

dirk.hertrampf@mw.niedersachsen.de

