

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

**über die 18. - öffentliche - Sitzung (auswärtige Sitzung)
des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
am 3. Dezember 2024
Brake, NPorts Info-Zentrum**

Tagesordnung:

Austausch zu aktuellen hafenpolitischen Themen..... 4

Außerhalb der Tagesordnung:

Terminangelegenheiten..... 3

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. Claus Seebeck (CDU)
10. Abg. Saskia Buschmann (i. V. d. Abg. Ulf Thiele) (CDU)
11. Abg. Sina Maria Beckmann (GRÜNE)
12. Abg. Thorsten Paul Moriße (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Frau Stürzebecher.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Heuer,
Regierungsdirektor Weemeyer, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 09:42 Uhr bis 12:45 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:*Terminangelegenheiten*

Der **Unterausschuss** kommt überein, die Einbringung des Einzelplanes 08 des Haushaltsplanentwurfs 2026 in gemeinsamer Sitzung mit dem Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung am 19. September 2025 entgegenzunehmen.

Die Einbringung des Einzelplanes 09 hinsichtlich des Kapitels Fischereiverwaltung sieht der Unterausschuss für die Sitzung am 23. September 2025 vor.

Die für den 16. September 2025 vorgesehene Sitzung entfällt.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD) weist zudem darauf hin, dass der nächste Niedersächsische Hafentag am 5. September 2025 in Brake stattfinden werde.

Tagesordnung:

Austausch zu aktuellen hafenspolitischen Themen

Der **Unterausschuss** wird im Großen Sitzungsraum des Info-Zentrums von dem Leiter der Niedersachsen Ports Niederlassung Brake, **Christian Helten**, begrüßt.

Überblick über das Unternehmen NPorts

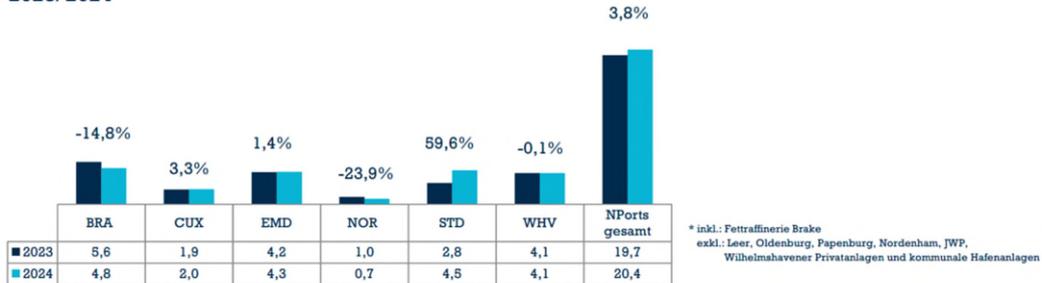
Anschließend gibt der Geschäftsführer Niedersachsen Ports, **Holger Banik**, dem Unterausschuss auf der Basis einer Präsentation zunächst einen Überblick über das Unternehmen NPorts, die Struktur der Häfen sowie die Kennzahlen des Unternehmens, die Entwicklung in den NPorts-Häfen bezüglich des Güterumschlages im See- und Binnenverkehr sowie bezüglich der Schiffsanläufe nach Anzahl. Insofern wird auf die folgenden drei Darstellungen der Präsentation verwiesen.



Entwicklung in den NPorts-Häfen

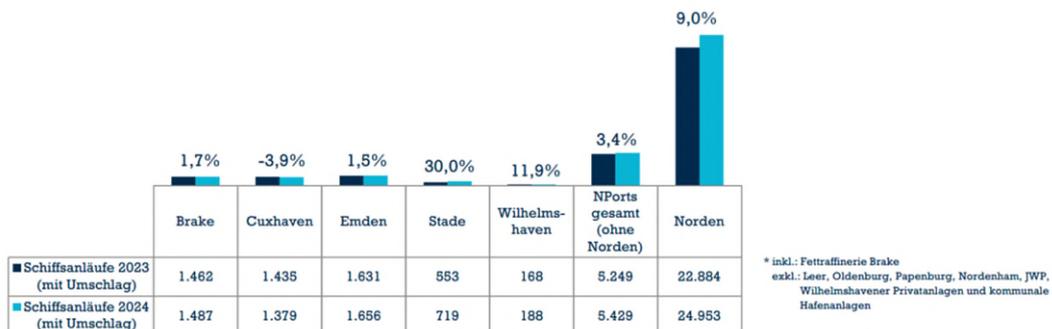
Güterumschlag im See- und Binnenverkehr

Güterumschlag* in Mio. t Januar - September
2023/2024



Entwicklung in den NPorts-Häfen

Schiffsanläufe* nach Anzahl Jan – Sep 2023/2024



Ergänzend weist er darauf hin, dass in Cuxhaven nicht nur Offshore-Blades, sondern mittlerweile rund 80 % der Rotorblätter für Onshore-Windenergieanlagen angelandet würden.

Während für NPorts insgesamt für 2023 und 2024 eine Steigerung des Güterumschlages im See- und Binnenverkehr um 3,8 % zu verzeichnen sei, sei der Güterumschlag in Brake eingebrochen.

Der Rückgang des Umschlages in Brake sei auf die beiden Brückenunfälle an der Hunte zurückzuführen. Die Einnahmeverluste bei NPorts seien ein wenig durch die günstigere Entwicklung in anderen Häfen kompensiert worden. So sei der Umschlag in Stade - ohne das LNG-Terminal - um 59,6 % gestiegen. Stade stelle dabei sozusagen einen Ausreißer dar: Infolge der mittlerweile wieder gesunkenen Energiepreise sei inzwischen bezüglich Aluminiumoxid bzw. Bauxit wieder „volle Ladung“ zu verzeichnen. Das Sinken der Energiepreise spiegele sich in der Situation in Stade wider.

Im Folgenden geht Herr Banik auf die einzelnen Standorte ein:

- Cuxhaven/Stade
 - Erweiterung des Nordhafens Stade,
 - Fertigstellung des LNG-Terminals,
 - Ausbau des Offshore-Terminals in Cuxhaven bzw. Bau der Liegeplätze 5 - 7 (er erläutert, dass NiedersachsenPorts von Baukosten für die Errichtung der Liegeplätze 5 - 7 in Höhe von ca. 300 Millionen Euro ausgehe und das Vorhaben mit einem Investitionskostenzuschuss von Bund und Land in Höhe von bis zu 200 Millionen Euro aus Mitteln der „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert werden solle, während die Hafenwirtschaft in Form von Konzessionären die restlichen bis zu 100 Millionen Euro durch eine Vorfinanzierung übernehme),
 - Hafenbahnprojekte und die Sanierung der Kühlhäuser sowie
 - Sanierung/Modernisierung der Verwaltungsgebäude,
- Emden
 - Modernisierung der Großen Seeschleuse,
 - Großschiffsliegeplatz bzw. die Tidesteuerung der Ems,
 - Hafenbauprojekte sowie
 - Hafenhinterlandanbindung und
 - weitere Planungen zum Liegeplatz Emskai und zum Wybelsumer Polder
- Norden
 - Erneuerung der Richtfeuerlinie Norddeich,
 - Instandsetzung des Fähranlegers 1 auf Norderney sowie
 - Erneuerung des Hafens Wangerooge - hier geht es unter anderem um die Herstellung bzw. Verbesserung der Barrierefreiheit - ,
- Wilhelmshaven
 - Instandsetzungsmaßnahmen an der Schleuse Hooksiel, Planungen für die Sanierung der Nassaubrücke sowie
 - Sanierung der Niedersachenbrücke und
 - LNG-Terminal sowie den weiteren Ausbau der Anlage

Außerdem kommt Herr Banik auf Herausforderungen im Ausschreibungsverfahren - ausbleibende oder, wie er sagt, Angebote, die völlig überpaced sind - und die Situation auf dem Arbeitsmarkt infolge der Krise unter anderem bei der Meyer-Werft mit Auswirkungen auf die Bewerberlage bei NPorts zu sprechen.

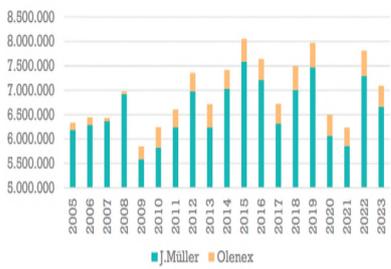
Christian Helten, Leiter der Niederlassung Brake, weist darauf hin, dass zumindest in der Region Brake durchaus Schwierigkeiten bestünden, Stellen zu besetzen, und macht in diesem Zusammenhang auf die Unterschiede der Vergütung nach dem TV-L auf der einen Seite und dem TV-ÖD bzw. der Bezahlung in der Privatwirtschaft auf der anderen Seite aufmerksam. Er hebt hervor, dass für die Projekte, die von NPorts durchgeführt würden, kompetente, leistungsbereite und erfahrene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter benötigt würden. Einige Stellen seien trotz intensiver Ausbildungs- und Weiterbildungsanstrengungen seitens NPorts - NPorts verfüge unter anderem über eine eigene Ausbildungswerkstatt; ausgebildet würden zum Beispiel auch Fachkräfte für Metalltechnik - seit Monaten offen.

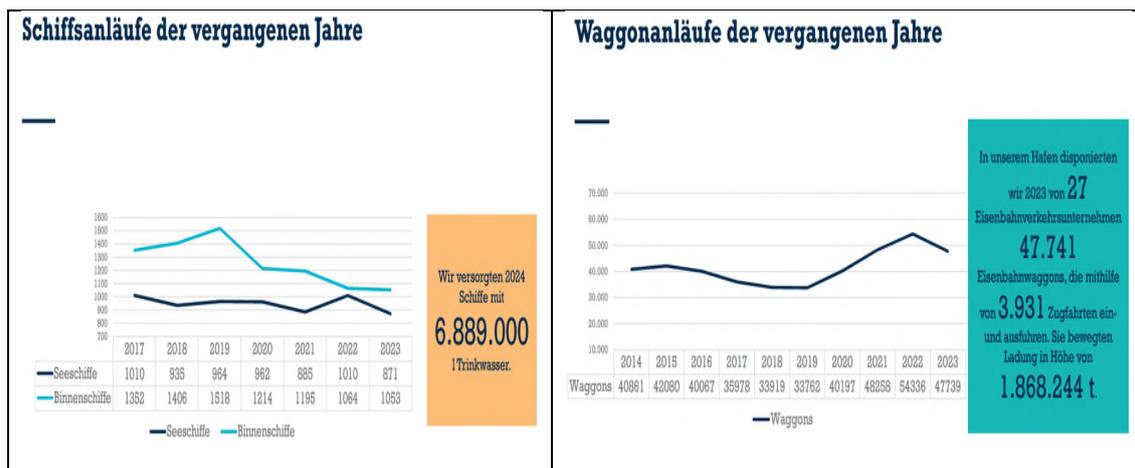
Informationen zum Hafens Brake

Herr Helten geht sodann näher auf den Standort Brake ein. Er hebt hervor, dass die Konservierung der Schleusentore dazu führen werde, dass die Schleuse wahrscheinlich zwei oder drei Jahre außer Betrieb sein werde.

Außerdem kommt er auf die Planungen zur Spitzenüberspannung für die Hafenbahn zu sprechen. Durch eine Spitzenüberspannung könnten deutlich mehr Züge als bisher abgearbeitet werden, was einen erheblichen Vorteil in Bezug auf Effektivität, Schnelligkeit und Preisgünstigkeit bedeute. Außerdem berichtet er über die Planungen zum Tunnel Braker Außentief und die damit verbundenen Herausforderungen und Hafenbahnprojekte.

Zu den Ausführungen von Herrn Helten zur Bedeutung des Hafens Brake, zu den Kennzahlen des Hafens und der Umschlagsentwicklung der vergangenen Jahre wird auf die folgenden Darstellungen aus der Präsentation verwiesen.

<p>Willkommen in unserem Hafen Brake, der ...</p> <ul style="list-style-type: none"> › unerlässlich für die regionale und überregionale Versorgung mit Futtermitteln und Getreide ist (Europas größte zusammenhängende Siloanlage und tägliche Löschleistung bei Agrarprodukten von bis zu 20.000 Tonnen) › einer der größten Breakbulk-Häfen Europas ist › Europas größte Fettraffinerie für Speiseöle beheimatet › eine erfolgreiche Warendrehscheibe für Produkte von A bis Z darstellt › ähnlich einem GVZ agiert und Schnittstelle für die Verkehrsträger Wasser (see- und binnenseitig), Schiene und Straße ist › Niedersachsens bedeutsamste Hafenbahn stellt 	<p>Kennzahlen unseres Hafens</p>  <ul style="list-style-type: none"> › 260 ha Landfläche › 40 ha Wasserfläche › 80 ha Erweiterung › 166 ha Kompensation › 33 km Gleise › 100 Weichen › 2,5 km Pier-/Kaianlagen › 8 Liegeplätze › rd. 100 Beschäftigte › zzt. 6 Auszubildende 																																																														
<p>Umschlagsentwicklung der vergangenen Jahre</p>  <table border="1"> <caption>Umschlagsentwicklung der vergangenen Jahre (in Mio. €)</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>J. Müller</th> <th>Olenex</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2005</td><td>6.200.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2006</td><td>6.300.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2007</td><td>6.400.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2008</td><td>6.500.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2009</td><td>5.800.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2010</td><td>6.000.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2011</td><td>6.200.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2012</td><td>6.400.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2013</td><td>6.600.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2014</td><td>6.800.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2015</td><td>7.000.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2016</td><td>7.200.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2017</td><td>7.400.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2018</td><td>7.600.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2019</td><td>7.800.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2020</td><td>6.500.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2021</td><td>6.200.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2022</td><td>6.800.000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2023</td><td>7.000.000</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	Jahr	J. Müller	Olenex	2005	6.200.000	0	2006	6.300.000	0	2007	6.400.000	0	2008	6.500.000	0	2009	5.800.000	0	2010	6.000.000	0	2011	6.200.000	0	2012	6.400.000	0	2013	6.600.000	0	2014	6.800.000	0	2015	7.000.000	0	2016	7.200.000	0	2017	7.400.000	0	2018	7.600.000	0	2019	7.800.000	0	2020	6.500.000	0	2021	6.200.000	0	2022	6.800.000	0	2023	7.000.000	0	<p>Familienunternehmen und Hidden Champions</p> <p>J. Müller und Olenex</p> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>J. Müller</p> <ul style="list-style-type: none"> › 200 Jahre Tradition › breit aufgestelltes Hafens-Logistikportfolio › 600 Mitarbeiter </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>Olenex</p> <ul style="list-style-type: none"> › modernste und größte Raffinerieanlage für Speiseöle und -fette in Europa › Investitionen von ca. 160 Mio. € › Verlagerung von Produktionsstandort aus Hamburg </td> </tr> </table>	<p>J. Müller</p> <ul style="list-style-type: none"> › 200 Jahre Tradition › breit aufgestelltes Hafens-Logistikportfolio › 600 Mitarbeiter 	<p>Olenex</p> <ul style="list-style-type: none"> › modernste und größte Raffinerieanlage für Speiseöle und -fette in Europa › Investitionen von ca. 160 Mio. € › Verlagerung von Produktionsstandort aus Hamburg
Jahr	J. Müller	Olenex																																																													
2005	6.200.000	0																																																													
2006	6.300.000	0																																																													
2007	6.400.000	0																																																													
2008	6.500.000	0																																																													
2009	5.800.000	0																																																													
2010	6.000.000	0																																																													
2011	6.200.000	0																																																													
2012	6.400.000	0																																																													
2013	6.600.000	0																																																													
2014	6.800.000	0																																																													
2015	7.000.000	0																																																													
2016	7.200.000	0																																																													
2017	7.400.000	0																																																													
2018	7.600.000	0																																																													
2019	7.800.000	0																																																													
2020	6.500.000	0																																																													
2021	6.200.000	0																																																													
2022	6.800.000	0																																																													
2023	7.000.000	0																																																													
<p>J. Müller</p> <ul style="list-style-type: none"> › 200 Jahre Tradition › breit aufgestelltes Hafens-Logistikportfolio › 600 Mitarbeiter 	<p>Olenex</p> <ul style="list-style-type: none"> › modernste und größte Raffinerieanlage für Speiseöle und -fette in Europa › Investitionen von ca. 160 Mio. € › Verlagerung von Produktionsstandort aus Hamburg 																																																														



Herr Helten hebt hervor, dass der Hafen Brake nicht so divers aufgestellt sei wie andere Häfen. So gebe es in Brake lediglich zwei Umschlagsunternehmen, was zwar mit Risiken verbunden sei, aber durchaus auch Chancen biete, die in erster Linie darauf beruhten, dass „die Wege kurz“ seien und damit Abstimmungen schnell möglich seien, woraus eine recht hohe Effektivität resultiere.

Das Unternehmen Olenex investiere in Brake, anders als in der grafischen Darstellung angegeben, 200 Millionen Euro. Es werde sein Hamburger Werk schließen und aufgrund der Ausbaumöglichkeiten, aber auch der guten Bahn-Anbindungen seine Produktion in Brake konzentrieren.

Des Weiteren betont Herr Helten, aufgrund der sehr guten Situation im Hafenbahnbereich und des hohen Binnenschiffsanteils könne der Hafen Brake sehr nachhaltig und mit sehr nachhaltigen Transportkonzepten betrieben werden, was für die Unternehmen sehr wichtig sei, die immer stärker die Nachhaltigkeit der Transportketten bewerteten.

Für den Hafen Brake sei es wesentlich, dass die Hunte-Brücke möglichst schnell wieder in Betrieb genommen werde und für die Zukunft Havarierisiken möglichst minimiert würden.

Huntebrücke

Resilienz

- › zwei Havarien in einem Jahr
- › insgesamt 12 Wochen Ausfallzeit
- › derzeit noch Behelfsbrücke

- › techn. Duplikat der Friesenbrücke
- › Inbetriebnahme 2028 möglich

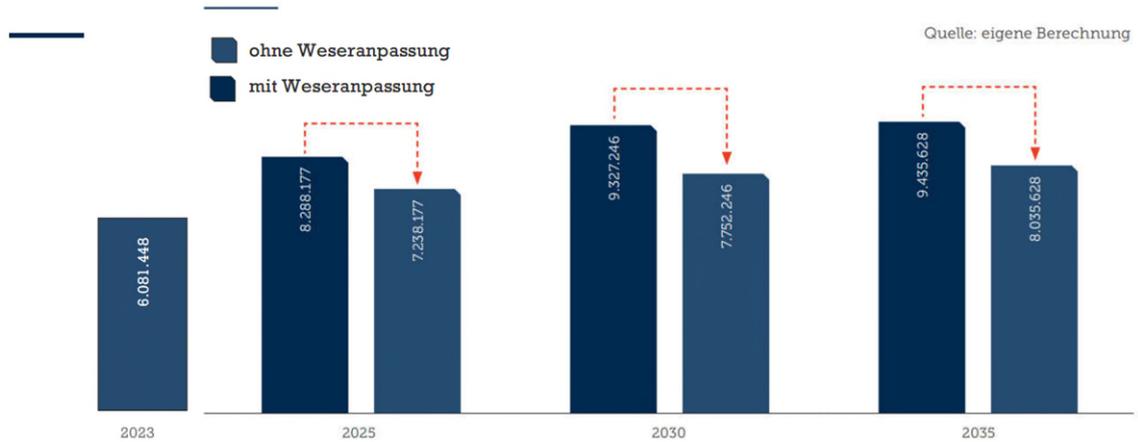


Herr Helten kommt sodann auf das Perspektivpapier für den Hafen Brake zu sprechen, das im vergangenen Jahr veröffentlicht worden sei.

Insofern wird auf die folgenden Darstellungen verwiesen:

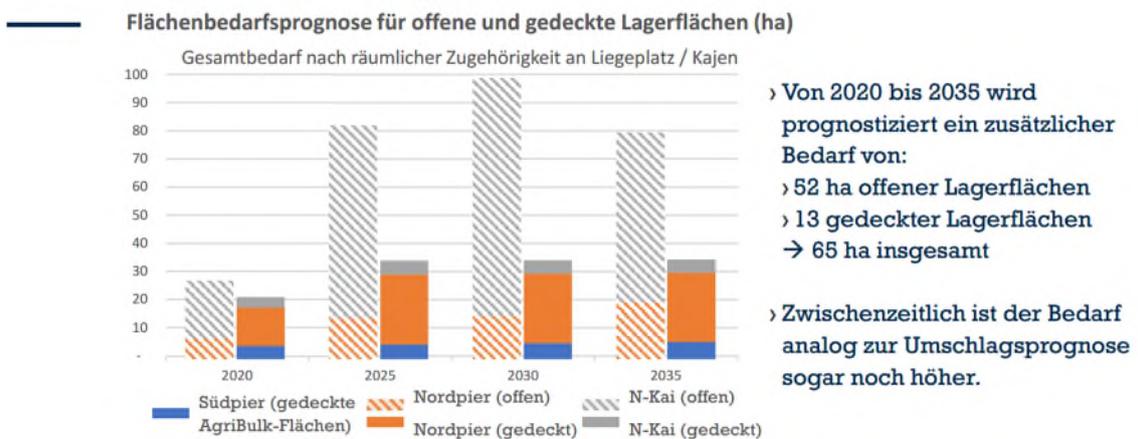
Perspektivpapier Brake

Bedarfsanalyse und Umschlagsprognose Seeverkehr



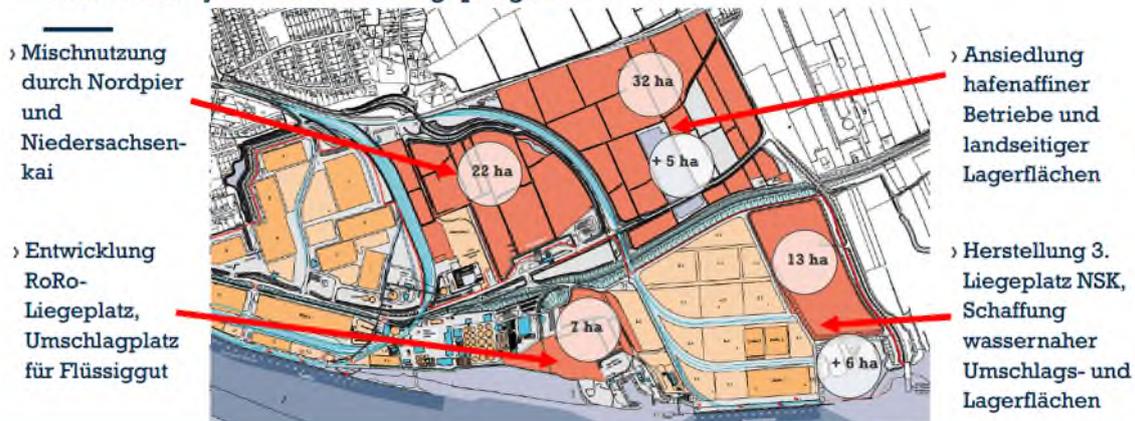
Perspektivpapier Brake

Bedarfsanalyse und Umschlagsprognose



Perspektivpapier Brake

Bedarfsanalyse und Umschlagsprognose



Er macht darauf aufmerksam, dass das Perspektivpapier von einer positiven Entwicklung ausgehe und etwas von der Prognose des Bundes abweiche, die sich wesentlich schlechter darstelle.

Die Weseranpassung sei für den Hafen Brake wesentlich. Sie führe zu mehr Volumen: Die Schiffe könnten tiefer beladen werden und müssten nicht zuvor vielleicht in Rotterdam oder anderswo geleichtert werden. Was Naturschutzaspekte betreffe, habe eine Anpassung im Bereich der Unterweser nur minimale Auswirkungen, die seines Erachtens vertretbar seien. Die Frage der Auswirkungen müsse geklärt werden. Wichtig sei allerdings, dass nicht jahrelang über dieses Thema geredet, sondern mutig Perspektiven geschaffen würden.

Was die weiteren Perspektiven für den Hafen angehe, so bestehe deutlicher Flächenbedarf. Der Markt schlage derzeit um. So werde etwa Schrott immer wertiger. Teilweise seien Altmetalle mittlerweile genauso wertig wie neue Metalle. In diesem Zusammenhang gehe es auch um Aspekte der Kreislaufwirtschaft. Brake sei Exporthafen für Salzgitter. Im besten Fall würden die Schrotte in Brake angeliefert, vor Ort für den Bahntransport geschnitten und dann nach Salzgitter geliefert. Und hierfür würden Flächen benötigt.

Im Folgenden erläutert Herr Helten näher das B-Planverfahren Boitwarder Groden und die Planungen zum Liegeplatz 3 - Niedersachsenkai. Hierzu wird auf die folgenden beiden Darstellungen verwiesen.

BPlan-Verfahren Boitwarder Groden nördlich Gleisbogen

37 ha Flächenzuwachs

- › im Rahmen der Planungen für den 3. Liegeplatz am Niedersachsenkai
- › Zustimmung des Verwaltungsausschusses am 12.09.2024
- › Verfahren zur 40. Änderung des Flächennutzungsplans
- › Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans Nr. 89
- › Übertragung der städtebaulichen Planungen an NPorts
- › gegenwärtig Vergabe der Gutachten/Planungen/Konzepte



Liegeplatz 3 Niedersachsenkai

19 ha Hafenerweiterung

- › Planfeststellungsverfahren
- › Antragsvorbesprechung mit Genehmigungsbehörde hat stattgefunden
- › Variantenbetrachtung beauftragt

- › Variante B
- › Länge: 180m

- › Variante A
- › Länge: 300 m
- › Ggf. Integration Fähranleger
- › B-Plan für Teilstück erforderlich

- › Kosten: rd. 150 Mio. EUR
- (Variante A + Erschließung Fläche B-Plan 69 + Erstellung B-Plan 89)



Ferner geht Herr Helten auf der Basis der folgenden Darstellung auf das Entwicklungspotenzial des Hafens Brake ein.

Entwicklungspotenzial

Leviathan

› Zielbild

- › Schiffsrecycling mit Hochdruckgemisch aus Wasser und Sand
- › Nutzung von erneuerbaren Energien
- › automatisierte Roboter

› aktueller Stand

- › BImSch-Verfahren für die Zerlegung von Barges am Standort Brake läuft

Abg. **Karin Logemann** (SPD) merkt an, sicherlich sei es wichtig, neben dem Thema Recycling auch das Thema Binnenschifffahrt noch stärker in den Blick zu nehmen. Ihres Erachtens sei NPorts in Brake hierbei auf dem richtigen Weg. Sie sei hierfür dem Wirtschaftsminister, aber auch NPorts ausgesprochen dankbar. Es gehe nicht nur darum, die finanziellen Voraussetzungen zu schaffen, sondern auch darum, beizeiten mit den Planungen zu beginnen, und hierfür sei ein gehöriges Maß an Kreativität erforderlich.

Die Häfen hätten eine ausgesprochen große Bedeutung für Niedersachsen. Ohne sie könne zum Beispiel die Energiewende nicht gelingen. Dass in Brake die Umsätze zurückgegangen seien, sei betrüblich. Die Brückenschäden betrafen allerdings nicht nur Brake, sondern unter anderem auch Elsfleth und Nordenham. Dort gebe es große Unternehmen, denen infolge der Havarie an der Hunte-Brücke Kunden weggebrochen seien. Vor diesem Hintergrund sei es auch ihres Erachtens erforderlich, dass die Hunte-Brücke so schnell wie möglich wieder in Betrieb genommen werde und die Havarie-Risiken minimiert würden.

Auf eine entsprechende Frage der Abgeordneten zum Thema der Hafenerweiterung skizziert Herr **Helten** sodann, welche Flächen kurzfristig, im Zeitraum von ein bis zwei Jahren und in etwa zwei Jahren Unternehmen, die im Hafen Brake tätig werden wollten, angeboten werden könnten.

Herr **Banik** ergänzt, dass in Emden und auch in Brake noch in größerem Umfang Flächen zur Verfügung stünden. Die Flächen, über die NPorts in Wilhelmshaven und in Cuxhaven verfüge, seien jedoch mittlerweile weitgehend vermarktet. Insgesamt sei ein Run auf Flächen zu verzeichnen, und mit Preisen, wie sie derzeit erzielt würden, habe noch vor drei Jahren kaum jemand gerechnet. Emden und Brake seien die beiden großen NPorts-Standorte, an denen die Möglichkeit bestehe, hafennahe Ansiedlungen zu tätigen.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) will wissen, in welchen Bereichen die gut 100 Mitarbeiter des Hafens Brake tätig sein.

Außerdem erkundigt er sich zur Hunte-Brücke vor dem Hintergrund, dass es in der Vergangenheit bereits mehrfach kleinere Karambolagen gegeben habe, danach, ob das Revier an dieser Stelle schwer zu befahren sei.

Herr **Banik** antwortet, was Brücken-Karambolagen angehe, so ereigneten sich Anfahrten - auch bei anderen Brücken - immer wieder mal. Allerdings werde - insbesondere bei leichteren Anfahrten - hierüber nicht immer in den Medien berichtet. Das Revier sei seines Erachtens nicht schwierig zu befahren. Allerdings sei zum einen die Hunte-Brücke nicht sonderlich hoch, und zum anderen seien auf den Schiffen infolge des Arbeitskräftemangels gelegentlich auch nicht sonderlich erfahrene Personen tätig. Häufig seien Havarien auf menschliches Versagen zurückzuführen; dies könne, wie auch im Straßenverkehr, nicht zu 100 % ausgeschlossen werden.

Von den 100 Personen, die im Hafen Brake arbeiteten, entfalle etwa ein Drittel auf den betrieblichen Bereich, ein Drittel auf Ingenieure bzw. Techniker und ein Drittel auf Kaufleute.

Herr Banik weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass - auch wenn immer wieder von Digitalisierung und Bürokratieabbau gesprochen werde - auch aufgrund steigender Regulatorik - als Beispiel nennt er die Erstellung von Nachhaltigkeitsberichten - der Verwaltungsaufwand und damit auch der Bedarf an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Verwaltung immer weiter stiegen. Er finde es zwar richtig, dass Betriebe zu Nachhaltigkeitsberichten verpflichtet würden - ohne entsprechende Verpflichtung geschehe, wie die Vergangenheit gezeigt habe, möglicherweise wenig -, allerdings stelle sich die Frage, ob hierfür unbedingt eine, wie er sagt, riesige Regulatorik aufgebaut werden müsse.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) schließt sich den Anmerkungen der Vertreterin der SPD-Fraktion an. Auch seines Erachtens, so der Abgeordnete, sei bezüglich des Hafens Brake eine erfreuliche Entwicklung zu verzeichnen. Erfreulich sei ebenfalls, dass NPorts an vielen Standorten durchaus noch über Entwicklungspotenzial bzw. über Flächen verfüge, die perspektivisch entwickelt werden könnten.

Der Abgeordnete erkundigt sich danach, ob die finanziellen bzw. wirtschaftlichen Schäden, die für den Hafen Brake infolge der Unfälle an der Hunte-Brücke entstanden seien, irgendjemandem gegenüber geltend gemacht werden könnten. - Herr **Helten** verneint dies.

Auf eine weitere Frage des Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) gibt Herr **Banik** sodann nähere Informationen zu den Planungen für die Erweiterung des Nordhafens Stade, die Planungen in Wilhelmshaven und in Emden. Er legt dar, dass für die Kaianlage am Wybelsumer Polder noch keine Mittel eingestellt seien. Für den Liegeplatz 3 in Brake und für die Nordhafenerweiterung in Stade seien allerdings bereits Mittel hinterlegt. Der Großschiffsliegeplatz in Emden werde ab kommenden Jahr gebaut. Im Übrigen sei NPorts bezüglich Emden noch in Verhandlungen mit dem MW und dem MU sowie der WSV.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) kommt auf die laufenden Haushaltberatungen im Niedersächsischen Landtag zu sprechen und erkundigt sich danach, in welchem Umfang Landesmittel über die im Haushaltsplanentwurf für die niedersächsischen Häfen vorgesehenen 40 Millionen Euro hinaus erforderlich seien, um, wie er sagt, mehr Tempo zu erreichen und die in den Häfen bestehenden Potenziale zu heben.

Herr **Banik** antwortet, NPorts würde sich wünschen, dass im Landeshaushalt 45 oder 50 Millionen Euro für die niedersächsischen Häfen zur Verfügung gestellt werden könnten. Auf die Sanierung des Tunnels am Braker Außentief entfielen etwa 20 Millionen bis 40 Millionen Euro. Dies könne aus dem Budget, das NPorts zurzeit zur Verfügung stehe, nicht geleistet werden. NPorts werde mit den derzeit vorgesehenen 40 Millionen Euro hinkommen. Mit einem Betrag von 30 Millionen Euro im Landeshaushalt wäre etwa die Modernisierung der Großen Seeschleuse in Emden aber nicht möglich. Herr Banik gibt in diesem Zusammenhang auch zu bedenken, dass bei der Frage von Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen nicht allein die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, sondern auch die zur Verfügung stehenden - und durchaus begrenzten - personellen Ressourcen eine Rolle spielten.

Vom Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) auf die zweite Ausbaustufe des JadeWeserPorts angesprochen, legt Herr **Banik** dar, NPorts selbst spreche in diesem Zusammenhang nicht von einer Erweiterung, sondern von einer Multipurpose-Kaje an der Jade. Bei dem JadeWeserPort handele es sich um einen Containerhafen, und bei dem Multipurpose-Terminal gehe es um die Themen Offshore, Automobilumschlag und auch um das Thema Containerumschlag. Planungen für diese Multipurpose-Kaje würden aktuell weder von NPorts noch von der JadeWeserPorts GmbH durchgeführt. Vielmehr stelle der Automobil-Logistiker Mosolf derzeit Machbarkeitsstudien an, die allerdings sehr wohl von NPorts begleitet würden. Bei diesen Überlegungen gehe es um eine 600 bis 900 m lange Kaje mit zwei Liegeplätzen für den Automobil- und Offshore-Umschlag. Allerdings müsste hierfür der Schlepperhafen zurückgebaut werden, der jedoch voll ausgelastet sei.

Für Kostenschätzungen sei es noch zu früh. Anfang des kommenden Jahres solle die Machbarkeit so weit geprüft sein, dass damit an die Öffentlichkeit gegangen werden könne.

Zur Beteiligung Privater verweist Herr Banik in diesem Zusammenhang auf Hanseatic Energy Hub und die Erfahrungen bei der Planung und Errichtung des LNG-Terminals in Stade.

Abg. **Thorsten Paul Moritze** (AfD) erkundigt sich nach Einzelheiten bezüglich der vorgesehenen Sanierung bzw. Modernisierung von Gebäuden.

Herr **Banik** erläutert, für die energetische Sanierung von Gebäuden sei über die vielleicht nächsten 20 Jahre mit einem finanziellen Aufwand von 1 Milliarde Euro zu rechnen. Als Beispiel nennt

er die energetische Sanierung eines relativ kleinen Gebäudes in Bensen, für die voraussichtlich Kosten von bis zu 700 000 Euro entstünden. Er betont, dass ein Abriss von Gebäuden auch vor dem Hintergrund, dass vermietete Flächen nicht einfach entmietet werden könnten, nicht geplant sei.

Abg. **Sina Maria Beckmann** (GRÜNE) erkundigt sich nach den Gründen für den Rückgang der Umschlagszahlen im Braker Hafen von 2008 auf 2009.

Herr **Helten** antwortet, auch der Hafen Brake sei sehr von politischen Entwicklungen, etwa von der Wirtschafts- und Zoll-Politik der Vereinigten Staaten abhängig. Aber zum Beispiel auch die Entwicklung der Ernten in der Landwirtschaft sei für den Hafen Brake beim Export oder Import von Getreide und Futtermitteln bemerkbar.

Herr **Banik** ergänzt, der Rückgang im Jahr 2008 sei auf die damalige Finanzkrise zurückzuführen. Die Firma Müller habe in Brake in erheblichem Umfang Lagerraum für Holz- und Forstprodukte errichtet. Der Umsatz sei dann allerdings 2009 schlagartig weggebrochen. Solche Entwicklungen hätten nicht nur Auswirkungen für die einzelnen Häfen, wobei diese Auswirkungen aber insgesamt, über alle Häfen von NPorts gesehen, möglicherweise etwas ausgeglichen werden könnten, sondern für die betroffenen Unternehmen auch teils existenzielle Folgen. Die Entwicklung der Wirtschaft spiegele sich bereits sehr frühzeitig in der Situation der Häfen wider. Wer sich die Situation der Häfen für Augen führe, wisse „was übermorgen zur wirtschaftlichen Lage in den Zeitungen stehen“ werde.

Herr Banik kommt in diesem Zusammenhang auch auf die positive Entwicklung des Containerumschlags in Wilhelmshaven zu sprechen.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) spricht zunächst den Umschlag von Kraftfahrzeugen in Emden und Cuxhaven an.

Ferner wirft er die Frage auf, ob der finanzielle Mehraufwand bei Baggerungen in erster Linie Preissteigerungen oder aber auch einer Volumensteigerung geschuldet sei.

Außerdem will der Abgeordnete wissen, welche Erklärung es dafür gebe, dass der Containerhafen derzeit boome. Des Weiteren möchte wissen, welche Möglichkeiten bestünden, die Baubegleitung seitens NPorts zu fokussieren.

Herr **Banik** legt dar, in den bremischen Häfen sei der Umschlag von 2,3 Millionen Fahrzeugen auf 1,4 Millionen Fahrzeuge gesunken. Während der Höchstumschlag in Emden bei 1,4 Millionen Fahrzeugen gelegen habe, belaufe sich der Umschlag aktuell auf 1,2 Millionen bis 1,3 Millionen Fahrzeuge. Der Rückgang sei also keineswegs dramatisch. Auch in Cuxhaven werde der Umschlag etwas zurückgehen.

Bei dem Multipurpose-Terminal in Wilhelmshaven gehe es nicht ausschließlich um Kfz-Umschlag, sondern auch um den Ausbau der erneuerbaren Energien auf See. Für die Planungen und die Planfeststellung zu diesem Terminal würden mindestens vier Jahre benötigt, und für den Bau seien dann auch noch einmal mindestens drei Jahre zu veranschlagen.

Emden und Cuxhaven blieben aus Sicht NPorts *die* beiden niedersächsischen Export- und Importhäfen für Fahrzeuge.

Der finanzielle Mehraufwand für Baggerungen sei natürlich auch auf Preissteigerungen zurückzuführen. Infolge der Energiekrise seien die Kraftstoffpreise und somit auch die Kosten für Baggerungen gestiegen. Die Kraftstoffpreise seien jetzt wieder gesunken, allerdings würden in Wilhelmshaven mittlerweile auch in größerem Umfang Baggerarbeiten durchgeführt. Gebaggert werde hier für 7 Millionen Euro. Mit etwa 1,4 Millionen m³ seien die Baggermaßnahmen umfangreicher als in allen anderen NPorts-Häfen zusammen. Am Beispiel des Emdener Hafens skizziert Herr Banik in diesem Zusammenhang die Auswirkungen höherer Temperaturen auf die Sedimentbildung und damit auch auf die Notwendigkeit von Unterhaltungsbaggerungen. Außerdem geht er auf den Einsatz und die Grenzen des Einsatzes von Wasserinjektionsgeräten ein. - Herr **Helten** weist ergänzend darauf hin, dass auch die Tiefgänge immer größer würden.

Zusammenarbeit der niedersächsischen Seehäfen

Der Sprecher der AG Seehäfen, **Michael de Reese**, spricht sich dafür aus, sich im Zusammenhang mit Planung und Finanzierung nicht unbedingt von Momentaufnahmen, wie sie vielleicht im Jahr 2025 oder 2027 angestellt würden, leiten zu lassen. Vielmehr müsse der Blick im Sinne einer vorausschauenden Planung in die weitere Zukunft gerichtet werden. Die Baumaßnahmen in Cuxhaven seien nur deshalb möglich gewesen, weil bereits vor geraumer Zeit vorausschauend geplant worden sei.

Notwendig sei allerdings auch eine gewisse Verstetigung der Finanzmittel. Wenn etwa für den Landeshaushalt zunächst 40 Millionen Euro für die niedersächsischen Häfen vorgesehen würden, der vorgesehene Betrag dann auf 30 Millionen Euro reduziert werde und im Rahmen der weiteren Beratungen sozusagen in gemeinsamer Anstrengung wieder auf 40 Millionen Euro angehoben werde, sei dies sicherlich nicht der richtige Ansatz. Auch die Hafenwirtschaft hielte es für sinnvoll, wenn im Landeshaushalt für die niedersächsischen Häfen 50 Millionen Euro bereitgestellt würden. Ihr sei klar, dass die öffentlichen Mittel knapp seien und dies auf absehbare Zeit auch so bleiben werde. Gleichwohl bedürfe es einer Verstetigung der Mittel, die seitens des Landes und auch des Bundes bereitgestellt würden, damit nicht immer wieder Kürzungen befürchtet werden müssten. Zu berücksichtigen sei hierbei, dass es im Ergebnis auch um die Finanzierung öffentlicher Infrastruktur gehe, die erhalten und ausgebaut werden müsse.

Für die anstehenden Großprojekte würden auch alternative Finanzierungsmöglichkeiten benötigt. Hier müssten sich die Politik, die Hafenverwaltung und die Hafenwirtschaft sowie die Privatwirtschaft gemeinsam auf den Weg machen, neue Konzepte zu entwickeln. In Cuxhaven sei *eine* Lösung gefunden worden, die aber nicht unbedingt eine Blaupause für andere Fälle darstelle. Bei der Suche nach Lösungen werde man nicht völlig am Bund vorbeikommen. Aus seiner Sicht, so Herr de Reese, sei die Forderung durchaus berechtigt, dass sich der Bund generell am Hafenausbau in Deutschland beteilige. Die deutsche Hafenwirtschaft habe bereits eine deutliche Ausweitung des Hafenlastenausgleichs gefordert, und daran halte sie auch fest.

Gleichwohl könne für das eine oder andere Projekt sicherlich auch privates Kapital mobilisiert werden, und hierfür müssten Modelle entwickelt werden.

Die Europäische Union haben im vergangenen Jahr Verkehrsinfrastrukturprojekte ausgewählt, die mit insgesamt 7 Milliarden Euro aus dem Finanzinstrument CEF - Connecting Europe Facility - gefördert würden. Auf Deutschland entfielen hiervon etwa 490 Millionen Euro. Profitiert habe hiervon allerdings lediglich ein einziger Hafen, nämlich der Hafen in Straubing.

Zur gleichen Zeit seien Maßnahmen im Hafen Dublin mit 74 Millionen Euro und im Hafen in Cork mit 38 Millionen Euro gefördert worden; und zwar in der Zeit, in der in Deutschland um die Finanzierung der Maßnahmen im Hafen Cuxhaven gerungen worden sei.

Vor diesem Hintergrund plädiere er dafür, dass sich künftig alle Beteiligten gemeinsam etwas aggressiver um solche Fördermittel bemühten. Ihm gehe es nicht darum, betont Herr de Reese, dass das eine oder andere Förderprojekt für den einen oder anderen niedersächsischen Hafen geöffnet werde, sondern darum, generell den Blick auf die auf europäischer Ebene bestehenden Fördermöglichkeiten zu richten. Sollten europäische Fördermittel aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht in Anspruch genommen werden können, müsse daran gearbeitet werden, diese Hürden abzubauen. Es gehe aber nicht an, sich einfach mit dem Hinweis: „Das ging nicht“, zurückzulehnen.

Bereits zu dem Zeitpunkt, zu dem Förderprojekte auf den Weg gebracht würden, müssten seitens der Bundesrepublik Deutschland bzw. des Landes in der Frage der Formulierung der Förderrichtlinien Pflöcke eingeschlagen werden. Die AG Hafenwirtschaft sehe sich hierbei ebenso wie NPorts und die Landespolitik als Teil des Teams.

Zu guter Letzt würde er sich wünschen, dass es noch häufiger als bisher gelinge, in einen Austausch zu kommen. Die Hafenwirtschaft gehe davon aus, dass es gemeinsam mit der Politik gelingen sollte, künftig - nicht unbedingt im Sinne von mehr Geld, sondern insbesondere im Sinne der Weiterentwicklung der niedersächsischen Häfen - mehr herauszuholen, als dies bislang möglich gewesen sei. Wettbewerber des Hafens Nordenham seien nicht Emden oder Wilhelmshaven, und Wettbewerber von Cuxhaven sei nicht Stade, sondern die Wettbewerber lägen fast ausnahmslos westlich von Niedersachsen. Vor diesem Hintergrund täten die niedersächsischen Häfen und die Hafenwirtschaft gut daran, stark aufzutreten.

Damit gehe die selbstkritische Anmerkung hervor, sich nicht im Ringen um die jeweiligen Interessen - nach dem Motto: „Wenn jeder für sich sorgt, ist für jeden gesorgt“ - gegenseitig zu verhaken.

Abg. **Karin Logemann** (SPD) bittet im Interesse einer Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Hafenwirtschaft darum, bei Kontakten zwischen der Hafenwirtschaft und der Landesregierung gegebenenfalls die Fraktionen bzw. die Mitglieder des Ausschusses in „CC“ zu setzen, um den Fachpolitikerinnen und Fachpolitikern die Möglichkeit zu geben nachzuhaken.

Soweit sie informiert sei, so die Abgeordnete weiter, werde der Betrag von 40 Millionen Euro für die niedersächsischen Häfen mittelfristig abgesichert. Dass es die Hafenwirtschaft begrüßen würde, wenn 50 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden könnten, liege in der Natur der Sache. Allerdings müssten immer auch die finanziellen Möglichkeiten und die übrigen Forderungen an den Landeshaushalt berücksichtigt werden. Nichtsdestotrotz setzten sich die niedersäch-

sischen Hafenpolitikerinnen und Hafenpolitiker vehement für eine bessere Ausstattung der niedersächsischen Häfen ein. Dies werde natürlich nicht nur an das Land, sondern auch an den Bund adressiert.

Sie störe sich daran, betont die Abgeordnete, dass aufseiten des Bundes vielfach noch nicht die hinreichende Sensibilität für die Frage bestehe, welche Bedeutung die niedersächsischen Häfen vor dem Hintergrund der Transformationsaufgaben für ganz Deutschland hätten. Unabhängig davon, ob es um die Belange von Sachsen, Thüringen, Bayern oder irgendeines anderen Bundeslandes gehe, hätten die niedersächsischen Häfen zentrale Bedeutung für alle Bundesländer. Die Bereitschaft, vor diesem Hintergrund insgesamt mehr Geld im Bundeshaushalt für die Häfen zur Verfügung zu stellen, sehe sie derzeit leider nicht in ausreichendem Maße. Daran, dies zu ändern, müssten alle Beteiligten gemeinsam arbeiten.

Abg. **Oliver Ebken** (SPD) betont, auch seines Erachtens lägen die Gefahren für die einzelnen niedersächsischen Häfen nicht in den jeweils anderen Häfen in Niedersachsen, sondern in den Konkurrenten weiter westlich. Sicherlich gebe es für jeden niedersächsischen Hafen eine lange Liste an Maßnahmen, die umgesetzt werden sollten. Ihm fehle hierbei, so der Abgeordnete, für die politische Arbeit eine Art Prioritätenliste, aus der auch hervorgehe, in welchen Zeiträumen die angedachten oder geplanten Maßnahmen zum Beispiel mit Blick auf Anforderungen im Ausschreibungsverfahren umgesetzt werden könnten.

MR **Jacob** (MW) merkt an, was die Frage der Haushaltsmittel betreffe, sei das Land in den zurückliegenden Jahren mit der Vorbereitung der Planungen gut gefahren. Dies gelte zum Beispiel für den Großschiffsliegeplatz in Emden ebenso wie für die Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven und auch für den Offshore-Terminal.

Was die Prioritäten anbelange, so stimme sich das Land sehr wohl mit NPorts ab. Zweimal jährlich werde im Unterausschuss über den aktuellen Sachstand größerer Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG unterrichtet. Darüber hinaus gebe es weitere Projekte, die in Vorbereitung seien. Dazu gehörten zum Beispiel der dritte Liegeplatz in Brake, die Liegeplätze in Emden und die Vorhaben im Bereich der Inselversorgung.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) legt, anknüpfend an die Ausführungen der Vertreterin der SPD-Fraktion, dar, angesichts der Inflationsraten bzw. Kostensteigerungen der vergangenen Jahre sei die CDU-Fraktion der Auffassung, dass die Förderung der Häfen seitens des Landes sukzessive ausgebaut werden müsse.

Im Folgenden kommt der Abgeordnete auf das Förderinstrument CEF zu sprechen und erkundigt sich danach, wieso es zwar anderen europäischen Häfen und auch für den Hafen Straubing, nicht aber für die niedersächsischen Häfen gelungen sei, von diesem Instrument zu profitieren.

Herr **de Reese** antwortet, im Detail könne er dies nicht erklären. Unter anderem sei wohl nicht hinreichend klar gewesen, dass die CEF-Mittel für Maßnahmen, wie sie in den niedersächsischen Häfen angedacht würden bzw. angedacht gewesen sein, zur Verfügung stünden. Dies zeige, dass die Beteiligten in Niedersachsen noch intensiver in den Austausch mit den zuständigen Stellen auf europäischer Ebene eintreten müssten, um überhaupt von solchen Fördermöglichkeiten zu erfahren und außerdem zu erfahren, welche sachlichen Fördervoraussetzungen erfüllt sein

müssten. Die Hafenwirtschaft habe Kontakt zu den zuständigen Stellen aufgenommen, um „beim nächsten Mal besser aufgestellt zu sein“.

Herr **Banik** gibt zu bedenken, dass zum einen die NPorts GmbH & Co. KG als Landesgesellschaft nicht immer förderfähig sei und zum anderen manches Mal der Aufwand für die Beantragung von Fördermitteln im Vergleich zur Fördersumme so hoch sei, dass es sich nicht lohne, die Förderung in Anspruch zu nehmen.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) wirft sodann die Frage auf, welche Position die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen in der Frage der Erreichbarkeit der Häfen und der Fahrrinnenanpassung vertrete.

Herr **de Reese** antwortet: Einen Hafen, der nicht erreichbar ist, braucht niemand. - Die gelte sowohl für die wasserseitige als auch für die landseitige Anbindung. Herr de Reese nennt in diesem Zusammenhang die Hunte-Brücke, das Straßen- und Schienenwegenetz sowie die Binnenwasserstraßen. Dass die Frage der Fahrrinnenanpassung nicht spannungsfrei sei, sei auch der Hafenwirtschaft bewusst. Allerdings „beiße die Maus keinen Faden ab“, dass hier eine Lösung gefunden werden müsse - und dies gelte nicht nur für die Ems oder die Elbe. Anderenfalls würden die niedersächsischen Häfen den Wettbewerb mittelfristig verlieren.

*

Im Folgenden bietet sich Gelegenheit zu Einzelgesprächen über hafenpolitische Fragen.

Daran anschließend besichtigt der **Unterausschuss** im Rahmen einer gemeinsamen Bustour das Gelände des Hafens Brake.
