Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Perspektivpapier

Der Hafen Niedersachsen 2025

Niedersachsen

Vorwort

Häfen als Lebensader und Partner der Wirtschaft

Die zahlreichen leistungsfähigen niedersächsischen Häfen an der Küste und im Binnenland sind wichtiger Teil unserer Infrastruktur, Handelsdrehscheibe und bedeutende Unternehmensstandorte zugleich. Unsere Häfen sind in ihrer Bedeutung wichtige Lebensader und starker Partner für die Wirtschaft. Die Kapazität unserer Häfen ist mitentscheidend für das Wachstum der außenhandelsorientierten deutschen Wirtschaft.

Als gut funktionierende Umschlagplätze tragen die niedersächsischen See- und Binnenhäfen damit in hohem Maße zum Wohlstand und zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands bei. Von den Häfen profitiert eine Vielzahl von Industrie- und Dienstleistungsbereichen, die in allen Regionen und Wirtschaftssektoren unseres Landes angesiedelt sind.

Unsere Seehäfen im Wirtschaftsraum entlang der niedersächsischen Küste bieten hervorragenden Anschluss an die internationalen Warenströme für den Umschlag von Containern und Fahrzeugen über Agrar- und Forstprodukte, Stahlprodukte, Rohstoffe und Projektladungen wie Windkraftanlagen und Flugzeugteile. Ideal ergänzt werden sie dabei durch die Binnenhäfen im Hinterland mit ihrer guten und vielfach trimodalen Anbindung.

Damit die niedersächsischen Häfen ihrer zentralen Funktion als Knotenpunkte des nationalen und internationalen Warenaustauschs und Güterverteilzentren auch zukünftig gerecht werden können, unterstützt die Landesregierung die maritime Wirtschaft und die Häfen mit einer zielorientierten Hafenpolitik.

Perspektivpapier gibt Orientierung

Erfolgreiche Hafenpolitik muss langfristig und vorausschauend ausgerichtet sein und damit allen Beteiligten Orientierung und Planungssicherheit geben. Gleichzeitig kann sie niemals statisch sein, sondern unterliegt ständiger Überprüfung und gegebenenfalls erforderlichen Anpassungen. Vor dem Hintergrund der Entwicklung unserer Häfen in den letzten Jahren und der aktuellen Aussichten für die Häfen und die maritime Wirtschaft in einem sich stetig verändernden globalen Umfeld legen wir das neue Perspektivpapier **„Der Hafen Niedersachsen 2025“** vor.

Bei unseren strategischen Überlegungen zur Weiterentwicklung der niedersächsischen Hafenstandorte haben wir u. a. Schwerpunkte bei wichtigen Themen wie Klimaschutz und Nachhaltigkeit, Digitalisierung und einer verstärkten norddeutschen Hafenkooperation gesetzt.

Der Fokus ist dabei auf die landeseigenen Häfen gerichtet, ohne die für den Hafenstandort Niedersachsen gleichermaßen wichtigen kommunalen und privaten Seehäfen sowie die Binnenhäfen aus dem Blick zu verlieren.

Gleichzeitig haben wir daher auch den Faktenband „Die niedersächsischen Häfen im Profil: Zahlen – Daten – Fakten“ aktualisiert.

Schulterschluss mit der Hafenwirtschaft

Der enge Austausch, den Landesregierung und Hafenwirtschaft in den vergangenen Jahren gepflegt haben, z. B. mit dem Seehafendialog, bleibt dabei die Basis für eine erfolgreiche Fortentwicklung unserer Häfen in Niedersachsen. Diesen Dialog werden wir auch in Zukunft intensiv fortführen. Mein besonderer Dank gilt daher allen an der Erstellung dieses Perspektivpapiers beteiligten Vertretern der niedersächsischen Hafenwirtschaft für ihr Engagement und ihren Beitrag zur Erreichung unseres gemeinsamen Ziels: die Position des **Hafens Niedersachsen** mit seinen unterschiedlichen Standorten im internationalen Wettbewerb auch für die Zukunft zu festigen und auszubauen.

Dr. Bernd Althusmann | Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung des Landes Niedersachsen

Vorwort 3

Grußwort der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen 6

Einführung 8

I. Europäische Hafenpolitik und ihre Auswirkungen auf Niedersachsen 10

II. Hafenpolitik des Bundes und Bedeutung für Niedersachsen 13

III. Finanzpolitische Herausforderungen 17

IV. Schwerpunkte für die Entwicklung des Hafens Niedersachsen 20

1) Der Hafen Niedersachsen 20

2) Die Bedeutung der Seeschifffahrt für den Hafen Niedersachsen 23

3) Die Bedeutung des Schiffbaus für den Hafen Niedersachsen 24

4) Strategische Ziele und Maßnahmen für die Seehäfen 25
a) Fokussierung auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz 25
b) Digitalisierung vorantreiben 29
c) Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit und Schaffung von leistungsfähigen Hinterlandanbindungen 33
d) Etablierung und weiterer Ausbau der Containerverkehre 34
e) Nutzung der Ansiedlungspotenziale 37
f) Stärkere Einbindung der Häfen in die logistischen Netze 37
g) Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren 38
h) Ausbildung stärken und Fachkräftesicherung in den Blick nehmen 39

5) Schwerpunktmärkte für die niedersächsischen Häfen 41
a) Energiesektor 41
b) Automobilindustrie 45
c) Containerverkehr 46
d) Agrarwirtschaft 47
e) Chemie 47
f) Baustoffsektor 48
g) Breakbulk-Ladung 49
h) High and Heavy inkl. Ro-Ro 49

6) Prioritäre Maßnahmen und Entwicklungspotenziale in den landeseigenen Seehäfen 50

7) Wettbewerb und Kooperation 55

V. Fazit 60

Grußwort

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie, die im Jahr 2020 Wirtschaft und Gesellschaft vor bislang nicht bekannte Herausforderungen gestellt hat, werden auch in den kommenden Jahren noch zu spüren sein. Im Zuge des Rückgangs des deutschen Außenhandelsvolumens in Folge des Einbruchs der Weltwirtschaft gehen die ökonomischen Auswirkungen der Pandemie auch an den niedersächsischen Seehäfen nicht spurlos vorüber.

Fortlaufende Investitionen in Hafeninfrastruktur notwendig

Der Seehafen Niedersachsen ist in seiner Gesamtheit als systemrelevanter Universaldienstleister und logistische Schnittstelle im internationalen Güterverkehr über die Landesgrenzen hinaus ein wesentlicher Garant für Wertschöpfung, Wohlstand und Arbeitsplätze. Jeder der neun einzelnen Seehafenstandorte ist hochspezialisiert und für das Leistungsspektrum des Seehafens Niedersachsen, der in seiner Gesamtheit sämtliche Güter- und Warengruppen bedienen kann, unverzichtbar. Zur Bewältigung der Herausforderungen, die durch die Corona-Pandemie entstanden sind, wurden im Nachtragshaushalt des Landes Niedersachsen für das Jahr 2020 zusätzlich 20 Mio. Euro an Landesmitteln für ein „Sonderprogramm Häfen" bereitgestellt, die in den Ausbau und Erhalt der niedersächsischen Hafeninfrastruktur fließen sollen. Dies ist in Zeiten großer Herausforderungen ein gutes und richtiges Signal für die Hafenwirtschaft insgesamt sowie für den Erhalt von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung in unserem Land. Für den nachhaltigen Erhalt der Zukunftsfähigkeit der systemrelevanten niedersächsischen Seehäfen als Motor der Logistikwirtschaft müssen fortlaufend gezielte Investitionen in die Seehafeninfrastruktur durch die finanzielle Unterstützung vom Land getätigt werden. Daher setzen wir uns auch weiterhin für eine Verstetigung der Mittel im Landeshaushalt für die Hafeninfrastrukturgesellschaft NPorts in Höhe von mindestens 40 Mio. Euro jährlich ein. Investitionen in leistungsstarke Seehäfen sind Investitionen in die Zukunft unseres Landes.

Gute verkehrliche Anbindung als Voraussetzung

Darüber hinaus ist eine gesicherte verkehrliche Anbindung für die niedersächsischen Seehäfen eine essenzielle Voraussetzung zur Aufrechterhaltung leistungsfähiger Transport- und Logistikketten. Dabei gilt neben dem bedarfsgerechten Ausbau der seewärtigen Zufahrten – hervorzuheben sind die Projekte Anpassung der Außenems und der Unterweser – die Aufmerksamkeit insbesondere der Weiterentwicklung des klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene als zentraler Baustein der angestrebten Verkehrswende.

Energiewende als Chance

Weiterhin gilt es, die Energiewende als Chance zu nutzen und rechtzeitig zukunftsgerichtete Investitionen in den niedersächsischen Seehäfen für eine dekarbonisierte Energieversorgung zu tätigen. Sowohl beim Aufbau einer LNG-Import- und Versorgungsinfrastruktur als auch mit Blick auf die Erzeugung und Weiterverarbeitung von grünem Wasserstoff bzw. seinen Import, z. B. aus Partnerländern der Nationalen Wasserstoffstrategie der Bundesregierung, verfügt die niedersächsische Küstenregion über erhebliche Potenziale, die nachhaltig einen wichtigen Beitrag zur Zukunftssicherung des gesamten Landes leisten können. Hierfür sind klare politische Weichenstellungen erforderlich.

Die Landesregierung schafft mit dem Perspektivpapier **„Hafen Niedersachsen 2025“** für die Hafenwirtschaft und ihre Kunden die notwendige Planungssicherheit und legt die Grundlage dafür, dass Hafenpolitik auch zukünftig nicht an Legislaturperioden gebunden ist. Auch über das Jahr 2025 hinaus wird die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen den Dialog mit dem Land im Sinne einer bedarfsgerechten Planung von Investitionen und einer Weiterentwicklung der Chancen und Stärken der Seehäfen engagiert und konstruktiv fortsetzen.

Karsten Dirks | Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen

Einführung

Seit dem Perspektivpapier „Der **Hafen Niedersachsen** 2020“ sind rund vier Jahre vergangen. In dieser Zeit hat die Landesregierung gemeinsam mit der Hafenwirtschaft und im Verbund der norddeutschen Küstenländer viel für die Häfen in Niedersachsen und Norddeutschland bewirkt und dabei manches Ziel erreicht.

Ziele gemeinsam erreicht

Beispielhaft seien an dieser Stelle nur die zahlreichen erfolgreich umgesetzten Infrastrukturprojekte, die Erstellung von ergänzenden Hafenperspektivpapieren für einzelne Standorte, die überaus positive Entwicklung des Deutschen Offshore-Industriezentrums in Cuxhaven, die zunehmende Bedeutung des JadeWeserPort als einzigem deutschen Tiefwasserhafen, die über die letzten Jahre insgesamt betrachtet stabile Umschlagentwicklung im **Hafen Niedersachsen** oder die aktive und zielorientierte Beteiligung an der Erstellung und Umsetzung der EU-Hafenverordnung sowie der Ausweitung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung, die zu für den Standort Norddeutschland günstigen Ergebnissen geführt hat, genannt.

Wirtschaftliche Konflikte und Brexit als Herausforderungen

Im gleichen Zeitraum haben sich aber auch das wirtschaftliche Umfeld und damit die Rahmenbedingungen für die Häfen und die Schifffahrt massiv verändert. Wirtschaftliche Konflikte und anhaltende Handelsspannungen wie z. B. zwischen den USA und China haben an Schärfe zugenommen. Damit möglicherweise einhergehende Sanktionen und Schutzzölle könnten den freien Warenverkehr und damit auch den Hafenumschlag mittel- und langfristig negativ beeinflussen. Ein weiteres gravierendes Ereignis war Mitte 2016 die Entscheidung des Vereinigten Königreichs, die Europäische Union zu verlassen (Brexit). Nachdem es in den letzten Jahren und auch seit dem offiziellen Austritt Anfang 2020 nicht gelungen ist, Vereinbarungen über die langfristigen Beziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU zu treffen, scheint es nun so, als wenn kein Abkommen ausgehandelt werden und der Handel zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ab 2021 unter die Regeln der Welthandelsorganisation fallen könnte. Die hieraus resultierenden Auswirkungen auf die exportorientierten Häfen im norddeutschen Verbund bleiben sowohl hinsichtlich der Umschlagentwicklung als auch der erforderlichen verstärkten Einbindung anderer Behörden (Zoll, Bundespolizei) im Detail noch abzuwarten.

Corona-Pandemie als Game Changer

Schließlich hat im beginnenden Frühjahr 2020 die Corona-Pandemie alle Staaten rund um den Globus erfasst. Die Pandemie und die zu ihrer Eindämmung ergriffenen Maßnahmen haben weltweit zu einer tiefgreifenden Störung der Wirtschaftsabläufe und Unterbrechung arbeitsteiliger Wertschöpfungsketten sowie zu einem massiven Nachfrageeinbruch und einem empfindlichen Rückgang der Wirtschaftsleistung geführt, der auch in Deutschland die wirtschaftliche Basis des Wohlstands bedroht. Die Auswirkungen für die auf einen funktionierenden und florierenden globalen Warenverkehr angewiesenen Seehäfen und die Hafenwirtschaft in Niedersachsen und Deutschland sowie die Handelsschifffahrt sind enorm; die erheblichen Umschlagsrückgänge können dabei in ihrer gesamten wirtschaftlichen Tragweite aktuell noch gar nicht sicher abgeschätzt werden.

In der Erwartung, dass sich die Weltwirtschaft und damit auch der Warenverkehr erst langsam erholen werden, stehen die Häfen vor der Herausforderung, einerseits kurzfristig auf die verschlechterte weltwirtschaftliche Lage zu reagieren und sich andererseits bereits darauf einzustellen, dass sich die weltweiten Lieferketten und damit die globalen Warenströme nach dem Coronaschock möglicherweise zumindest zum Teil neu organisieren könnten.

Die Landesregierung hat die einzelnen Häfen in diesem Prozess von Anfang an aktiv unterstützt und wird dies auch weiterhin tun. Gleichzeitig ist aber auch klar, dass wir uns im Hinblick auf die mittelfristige strategische Ausrichtung der niedersächsischen Seehäfen und die Schwerpunkte unserer zukünftigen Hafenpolitik nicht in erster Linie von den Auswirkungen der Corona-Pandemie leiten lassen, sondern mit diesem Papier vor allem Perspektiven über die Zeit der aktuellen Krise hinaus aufzeigen wollen.

Hafen Niedersachsen
stärken und weiterentwickeln

Der **Hafen Niedersachsen** verfügt mit seinen spezialisierten Hafenstandorten über eine Vielzahl von Kernkompetenzen und Stärken und hat sich eine gute Position auf zahlreichen Schwerpunktmärkten erarbeitet. Er bringt damit die besten Voraussetzungen mit, die aktuellen wirtschaftlichen Rückschläge zu überwinden und auch mittel- und langfristig im globalen Wettbewerb bestehen zu können.

Vor dem beschriebenen Hintergrund wollen wir erneut skizzieren, welche Themen und Fragestellungen aktuell im Fokus stehen und die Zukunft des **Hafens Niedersachsen** prägen werden, um damit die passgenaue Weiterentwicklung der einzelnen Standorte herauszuarbeiten. Dabei haben in den letzten Jahren übergeordnete Themen wie z. B. Klimaschutz und Nachhaltigkeit oder die zunehmende Digitalisierung erheblich an Bedeutung gewonnen, die uns auch in den kommenden Jahren beschäftigen werden und in strategische Überlegungen einfließen müssen. Diese und viele andere Themen adressieren wir in diesem Perspektivpapier.

Die Landesregierung blickt nach vorne und stellt sich zusammen mit der niedersächsischen Hafenwirtschaft den aktuellen und kommenden Herausforderungen, mit denen unsere Häfen konfrontiert sind. Wie in den zurückliegenden Jahren werden wir auch in der Zukunft gemeinsame Positionen entwickeln und damit das Bewusstsein sowohl für den Standort der niedersächsischen als auch der norddeutschen Häfen insgesamt schärfen.

I. Europäische Hafenpolitik und ihre Auswirkungen auf Niedersachsen

Hafenbezogene Regelungen der Europäischen Union beeinflussen heute in erheblichem Maße die nationale Hafenpolitik der Mitgliedsstaaten. Auch wir in Niedersachsen profitieren von den damit einhergehenden fairen und transparenten Wettbewerbsbedingungen in und zwischen den europäischen Häfen.

European Green Deal als Leitlinie

Maßgebliche Bedeutung wird der europäische „Green Deal" der Europäischen Kommission entfalten, mit dem die EU über ein unlängst verabschiedetes Klimaschutzgesetz bis 2050 Klimaneutralität erreichen möchte. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen u. a. die verkehrsbedingten Emissionen, die für ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich sind, massiv gesenkt werden. Von der damit einhergehenden Vielzahl von Maßnahmen im Mobilitätssektor werden auch die Häfen in erheblichem Umfang betroffen sein. So plant die EU beispielsweise, Regelungen im Hinblick auf eine mögliche Verpflichtung zur Landstromnutzung in Häfen oder für den Zugang der umweltschädlichsten Schiffe zu den EU-Häfen zu erlassen. Des Weiteren sollen etliche Richtlinien überprüft und ggf. modifiziert werden. Die Häfen werden dabei insbesondere von den weiteren Entwicklungen zur Energiesteuerrichtlinie, zur Richtlinie zum Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, zur Richtlinie Kombinierter Verkehr sowie zu den Leitlinien für staatliche Beihilfen betroffen sein.

Niedersächsische Interessen wahren

Niedersachsen begrüßt die ambitionierten Ziele des Green Deal und wird die weiteren Entwicklungen auf europäischer Ebene im Zuge der Umsetzung der Strategie aufmerksam begleiten. Wir werden uns dabei als konstruktiver Partner auch weiterhin aktiv in die jeweiligen Diskussionsprozesse einbringen, um die Interessen unserer Häfen und des Hafenstandortes Niedersachsen insgesamt zu wahren. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit den anderen norddeutschen Küstenländern und dem Bund. Wie in der jüngeren Vergangenheit u. a. im Hinblick auf die Erstellung und Umsetzung der EU-Hafenverordnung (Port Package III) sowie der Ausweitung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) bereits erfolgreich praktiziert, machen wir unseren Einfluss dabei auch über die European Sea Ports Organisation (ESPO) als Sprachrohr der europäischen Seehäfen geltend.

In diesem Zusammenhang sehen wir perspektivisch insbesondere folgende Schwerpunkte:

Häfen als Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

- Im Rahmen der von der Europäischen Kommission definierten internationalen Verkehrskorridore (Transeuropäische Verkehrsnetze – TEN-V) sind zur Umsetzung und Entwicklung des Binnenmarktes und zur Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes der EU bevorzugt auszubauende Transportkorridore entwickelt worden. An den hierfür über die Connecting Europe Facility (CEF) zur Verfügung stehenden erheblichen europäischen Finanzmitteln haben die Häfen in der jüngeren Vergangenheit jedoch nur unterdurchschnittlich partizipiert. Hier wollen und müssen wir ansetzen, denn im Zuge des globalen Hafenwettbewerbs können sich unsere Häfen, die zudem zum Teil der Daseinsvorsorge zuzurechnende Infrastrukturen vorhalten müssen, nicht komplett selbständig finanzieren.

In Niedersachsen zählt aktuell lediglich Wilhelmshaven zu den Häfen des TEN-V-Kernnetzes, das bevorzugt und bis 2030 fertiggestellt werden soll. Losgelöst von dem Kernnetz mit seinen Verkehrskorridoren müssen aber unsere anderen Häfen und Verkehrssysteme mit ihren jeweiligen Schwerpunkten als wichtige Teile unseres Hafennetzes ebenfalls von TEN-V profitieren können.

Häfen an den Fördermitteln TEN-V stärker beteiligen

Niedersachsen wird sich daher dafür einsetzen, dass bei der angekündigten Überprüfung und Modifizierung der TEN-V-Verordnung den veränderten Markt- und Rahmenbedingungen, den neuen Herausforderungen sowie der heutigen weit über die klassische Funktion als Teil der maritimen Logistikkette hinausgehenden Funktion der Häfen als strategische multimodale Knoten Rechnung getragen wird. Dabei werden wir auch darauf hinwirken, dass der **Hafen Niedersachsen** zukünftig über das TEN-V-Kernnetz hinaus verstärkt an den für den Ausbau des TEN-V-Gesamtnetzes bereitstehenden Fördermitteln partizipiert.

Modifizierung der Energiesteuerrichtlinie begleiten

- Die EU-Kommission wird die Energiesteuerrichtlinie überarbeiten, die die Rahmenbedingungen der Europäischen Union zur Besteuerung von Strom, Kraftstoffen und den meisten Heizstoffen festlegt. Die Richtlinie in ihrer derzeitigen Fassung wird den Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der aktuellen technologischen Entwicklung nicht mehr gerecht. Für die Häfen wird dabei insbesondere interessant sein, wie die steuerliche Behandlung von Biokraftstoffen und anderen alternativen Kraftstoffen zukünftig geregelt wird. Niedersachsen wird im Verbund mit den anderen Küstenländern darauf achten, dass dies in der entsprechenden wirtschaftlichen, ökologischen und wettbewerblichen Ausgewogenheit geschieht und den Häfen hieraus keine Nachteile entstehen.

Wahrung eines technologieneutralen Ansatzes bei alternativen Kraftstoffen

- Auch hinsichtlich der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Richtlinie 2014/94/EU – AFID) strebt die Kommission eine Überprüfung an. Mit dieser Richtlinie, die das Ziel verfolgt, die Abhängigkeit von Erdöl zu verringern und die Umweltbelastung durch den Verkehr zu begrenzen, werden von den Mitgliedsstaaten umzusetzende Mindestanforderungen an die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe festgelegt. Es steht außer Frage, dass wir die Überarbeitung der Richtlinie nutzen wollen, um auch seitens der Häfen und der Schifffahrt verstärkt zur Dekarbonisierung des Verkehrs beizutragen und entsprechende Investitionen zu fördern. Wichtig ist uns dabei aber insbesondere, bei der Förderung alternativer Antriebe und Kraftstoffe einen technologieneutralen und zielorientierten Ansatz zu verfolgen und absolute Festlegungen zu vermeiden.

Beeinträchtigungen der Häfen bei Änderung WRRL verhindern

- Die im Jahr 2000 in Kraft getretene EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) hat einen einheitlichen europäischen Ordnungsrahmen in der Wasserpolitik definiert und damit auch erheblichen Einfluss auf den Erhalt und Ausbau von Wasserstraßen genommen. Im letzten Jahr hat die EU-Kommission die WRRL evaluiert und sieht insbesondere bei der Umsetzung der Richtlinie noch Verbesserungsbedarf. Niedersachsen wird die weitere Entwicklung aufmerksam verfolgen und darauf hinwirken, dass im Zuge zu erwartender Änderungen der WRRL bestehende Unklarheiten beseitigt und in der Folge rechtssichere Entscheidungen ermöglicht werden. Ziel ist es dabei insbesondere, kürzere Genehmigungsverfahren zu erreichen und Beeinträchtigungen wirtschaftlicher Aktivitäten in unseren Häfen durch unverhältnismäßig hohe Umweltauflagen, lange Verfahren und juristische Auseinandersetzungen zu verhindern, ohne den Gewässerschutz zu vernachlässigen.

Europäisches Beihilferecht für Infrastrukturfinanzierungen gelockert

- Mit der im Juli 2017 in Kraft getretenen Erweiterung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) hat die EU die Voraussetzungen für die Gewährung von Beihilfen erheblich gelockert. Nach einem längeren politischen Abstimmungsprozess, in den sich Niedersachsen gemeinsam mit den anderen Küstenländern erfolgreich eingebracht hat, sind seitdem Investitionsbeihilfen für See- und Binnenhäfen unter bestimmten Voraussetzungen von der vorherigen

Anmeldung bei der Kommission befreit. Die Modifizierung hat deutliche Verbesserungen im Hinblick auf die staatliche Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur gebracht und ist von den Häfen und der Seehafenwirtschaft überwiegend positiv aufgenommen worden. Niedersachsen nutzt die durch die Freigrenzen für Investitionsbeihilfen erleichterten Möglichkeiten der Hafenfinanzierung intensiv und zeigt entsprechende Investitionsmaßnahmen in Hafen- und Hafenzugangsinfrastrukturen sowie Ausbaggerungen regelmäßig an.

Notwendigkeit einheitlicher Anwendung des Beihilferechts

- Im Übrigen bleibt es dabei, dass eine Anwendung des Beihilferechts in den Mitgliedsstaaten nach einheitlichen Maßstäben erfolgen muss, die die Häfen in ihren Aktivitäten nicht einschränken. Entsprechend werden wir die angekündigte Überprüfung der einschlägigen Leitlinien für staatliche Beihilfen begleiten und auch weiterhin darauf achten, dass die Wettbewerbsfähigkeit unserer niedersächsischen Häfen nicht durch unterschiedliche Auslegung und Anwendung in den einzelnen EU-Ländern beeinträchtigt wird.

Wettbewerbsnachteile durch Tonnagesteuer ausschließen

- In diesem Zusammenhang weist Niedersachsen darauf hin, dass die in einigen EU-Ländern angewandten Tonnagesteuerregelungen, wonach Einnahmen aus dem Terminalbetrieb in Häfen in den Anwendungsbereich der Tonnagesteuer einbezogen werden können, zu einer Wettbewerbsverzerrung im Hafenumschlagsgeschäft insbesondere zwischen reedereieigenen und unabhängigen Terminalbetreibern führen. Reedereikontrollierte Terminalbetreiber erhalten so eine besondere steuerliche Behandlung. Zusammen mit den Vorteilen der Absprache zur Kapazitätsauslastung der Schiffe über die Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschifffahrtskonsortien führt dies zu einer zusätzlichen Stärkung der Marktmacht der großen Allianzen. Diesbezüglich werden wir uns dafür einsetzen, dass die Kommission die Anwendung der Tonnagesteuer hinsichtlich etwaiger Wettbewerbsverzerrungen im Bereich der Häfen überprüft und bei Bedarf entsprechend anpasst.

Einheitliche Wettbewerbsbedingungen in Europa sicherstellen

- Über allem steht, dass die EU-Kommission einheitliche Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Häfen herstellen muss. Niedersachsen wird ferner darauf achten und hinwirken, dass bezüglich aller Maßnahmen auch Wettbewerbsverzerrungen gegenüber außereuropäischen Häfen und nationale Alleingänge vermieden werden, um insgesamt ein Level Playing Field für unsere Häfen sicherzustellen.

- Ein wesentlicher Wettbewerbsnachteil für die deutschen Häfen gegenüber dem Mittelmeerraum und der europäischen Atlantikküste war in der Vergangenheit die Festlegung von sogenannten Emission Control Areas in der Nord- und Ostsee, in denen für den Schiffsverkehr bereits seit dem 01.01.2015 Grenzwerte für den Schwefelmassenanteil im Schiffstreibstoff von 0,1 Prozent gelten, während anderswo noch Schwefelobergrenzen von 3,5 Prozent zulässig waren.

Weitere Angleichung der Schwefelgrenzwerte erforderlich

Seit dem 01.01.2020 schreibt die International Maritime Organization (IMO) nun weltweit einen Schwefelgehalt von maximal 0,5 Prozent vor. Diese so genannte IMO 2020-Verordnung ist die erste in einer Reihe von Maßnahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation zur Verringerung der Meeresverschmutzung und lässt den o. g. Wettbewerbsnachteil zumindest weitestgehend wegfallen. Niedersachsen begrüßt die Maßnahme daher ausdrücklich, weist aber noch einmal explizit darauf hin, dass einheitliche Anlaufbedingungen damit noch nicht geschaffen sind.

Gleichzeitig werden wir sicherstellen, dass in erster Linie die Schifffahrt betreffende Herausforderungen bezüglich neuer Umweltstandards nicht auf die Häfen abgewälzt werden.

II. Hafenpolitik des Bundes und Bedeutung für Niedersachsen

Ideale Rahmenbedingungen schaffen

Die Hafenpolitik des Bundes muss auch weiterhin getragen werden von der Verantwortung für die deutschen Seehäfen. Ziel kann dabei nur sein, Rahmenbedingungen zu schaffen, die es ermöglichen, gemeinsam mit den Ländern und der Wirtschaft die Effizienz und Produktivität der deutschen Seehäfen zu steigern und damit die Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Standorte und die gesamtdeutsche wirtschaftliche Entwicklung zu stärken. Dem Bund obliegt in diesem Zusammenhang insbesondere die Aufgabe, die Bundes- und Landesinteressen bei der Verhandlung und Umsetzung von Verordnungen, Richtlinien und Leitlinien auf europäischer Ebene wahrzunehmen.

Niedersachsen bekennt sich ausdrücklich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit mit dem Bund und wird sich insbesondere unter Berücksichtigung der nachfolgenden Erwägungen weiter aktiv in diesen Prozess einbringen.

Deutsche Hafenwirtschaft leistet wesentlichen Beitrag zum globalen Außenhandel

Deutschland ist in jeder Hinsicht besonders stark mit der Weltwirtschaft verflochten. Mehr als jeder vierte Euro wird im Export von Waren und Dienstleistungen verdient. Der Export ist seit jeher eine der Hauptantriebskräfte der deutschen Konjunktur; er fördert die Entwicklung von Innovationen, sichert und schafft heutige und künftige Arbeitsplätze. Dies gilt entsprechend auch für Niedersachsen.

Der Außenhandel Niedersachsens ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen und konnte auch 2019 im Vergleich zu 2018 leichte Zuwächse verzeichnen[1]. Für Wohlstand und Beschäftigung ist dies von ganz besonderer Bedeutung. Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie, die nahezu alle Volkswirtschaften erfasst haben, ist es im ersten Halbjahr 2020 allerdings zu einem deutlichen Rückgang der globalen Wirtschaftsleistungen gekommen. Bedingt durch seine ausgeprägten internationalen Verflechtungen ist hiervon auch Niedersachsen in erheblichem Maß betroffen.

Die Rolle der Seeschifffahrt als Träger des Welthandels kann dabei in der heutigen global vernetzten Weltwirtschaft gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Nach einer Zunahme um mehr als ein Drittel in den letzten 10 Jahren werden aktuell rund 11 Mrd. Tonnen per anno[2] und damit ca. 90 Prozent des interkontinentalen Warenaustausches über den Seeweg abgewickelt. 85 Prozent des europäischen Außenhandels laufen über Seeverkehre. Deutschland allein wickelt etwa 60 Prozent seiner Exporte über den Seeweg ab und erhält einen Großteil seiner Importe per Schiff. So beförderte der Seegüterverkehr in Deutschland im Jahr 2018 insgesamt rund 300 Mio. Tonnen[3]. Der Einfluss der Seetransportkosten auf die Preiskalkulation eines Produkts ist dabei über die zurückliegenden Jahrzehnte zunehmend geringer und zu einer fast nachrangig zu betrachtenden Größe geworden.

1 *Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN), Außenhandel*
2 *UNCTAD zum 31.12.2018*
3 *statista, Entwicklung des Seegüterverkehrs in Deutschland, 2019*

Deutsche Seehäfen als Drehscheibe für internationalen Warenaustausch

Die deutschen Seehäfen sind wichtiger Teil unseres Infrastrukturnetzes, Logistikdrehscheibe und bedeutende Unternehmensstandorte. Unseren Häfen kommt eine zentrale Rolle für den globalen Warenaustausch Deutschlands und innerhalb der EU zu – sie sind wichtige Lebensadern für die deutsche Wirtschaft und damit systemrelevant. Die Kapazität unserer Häfen ist mitentscheidend für das Wachstum unserer stark exportorientierten Wirtschaft. Gemeinsam mit den Binnenhäfen übernehmen sie als strategische multimodale Knoten elementare Funktionen als Logistik- und Dienstleistungszentren.

Wachstum als Chance und Herausforderung für deutsche Seehäfen

Der Bund hat mit seiner 2014 veröffentlichten Seeverkehrsprognose 2030 geschätzt, dass der Umschlag der deutschen Seehäfen im Zuge einer weiter zunehmenden Globalisierung bis 2030 gegenüber 2010 um durchschnittlich 2,8 Prozent pro Jahr bzw. insgesamt 74 Prozent steigen wird. Auch dem Umschlagsvolumen in Tonnen wird eine weit über 50 Prozent liegende Steigerungsrate vorhergesagt. Dieses aus damaliger Sicht prognostizierte Wachstum ist für unsere Häfen gleichermaßen Chance und Herausforderung.

Handelsströme sind heutzutage allerdings immer schwerer vorherzusagen und lassen insbesondere längerfristige Prognosen zunehmend an ihre Grenzen stoßen. Ursächlich hierfür ist nicht zuletzt die gestiegene Komplexität in einer von politischen Unsicherheiten und Abhängigkeiten betroffenen Welt, die sich in Handelsstreitigkeiten, dem Brexit und perspektivisch neuen Handelsrouten, aber auch in epidemischen Bedrohungen wie unlängst dem Ausbruch des Coronavirus äußern. Auch sich potenziell am Markt etablierende disruptive Technologien können entsprechende Vorhersagen erschweren.

Aber auch wenn sich die Basis für die Prognose in der Zwischenzeit verschoben hat und die erwarteten Zahlen nicht vollumfänglich eintreffen sollten, so stimmt gleichwohl die Richtung der Aussagen. Denn wir gehen davon aus, dass sich die globalen Handelsbeziehungen wieder intensivieren und damit auch zukünftig weiteres Wachstum mit sich bringen werden. Zusammen mit dem Wandel in der Mobilität macht diese Entwicklung weiterhin erhebliche Investitionen erforderlich. So führt die Schiffsgrößenentwicklung z. B. zwar tendenziell nicht zu größeren Ladungsmengen, wohl aber zu anderen Erfordernissen, an denen sich die Häfen ausrichten müssen.

Notwendigkeit leistungsfähiger Hinterlandanbindungen

Entsprechend müssen wir sicherstellen, dass die erforderlichen Anpassungen der Infrastruktur vorgenommen werden, damit die deutschen Häfen im internationalen Wettbewerb der Seehäfen weiterhin optimal bestehen und so ihre Rolle für die deutsche Wirtschaft erfüllen können. Dies beinhaltet nicht nur die Strukturen in den Häfen, sondern auch leistungsfähige Hinterlandanbindungen und angemessene seeseitige Zufahrten.

Landesregierung unterstützt Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts

In diesem Zusammenhang kommt dem Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung in Verbindung mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 große Bedeutung zu. Das Nationale Hafenkonzept dient als strategischer Leitfaden der Bundesregierung. Zu den übergeordneten Zielen zählen u. a. die weitere Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen sowie die Unterstützung der Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße. Niedersachsen treibt die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts konsequent voran und prüft den jeweiligen Umsetzungsstand jährlich.

Maßnahmen des BVWP zügig umsetzen

Im Hinblick auf die Anbindung unserer Häfen haben dabei aktuell für Niedersachsen der Ausbau des norddeutschen Wasserstraßennetzes, hier insbesondere von Außenweser/Unterweser Nord und Außenems, sowie die Schaffung optimierter Hinterlandanbindungen auf der Straße (u. a. A20, A26) und Schiene (u. a. durchgehende Elektrifizierung der Strecken Oldenburg-Wilhelmshaven und Hamburg-Cuxhaven, Huntebrücke, 2. Eisenbahnbrücke Emden) herausgehobene Bedeutung. Für die zügige Umsetzung dieser Projekte werden wir uns verstärkt einsetzen und den Bund auch unter Berufung auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 in die Pflicht nehmen, hier die notwendigen Schritte insbesondere zur Konkretisierung, Planung und Umsetzung der Maßnahmen des

Vordringlichen Bedarfs – aber auch darüber hinaus – schnellstmöglich in die Wege zu leiten. Dabei muss es vorrangig darum gehen, bestehende Engpässe zu beseitigen.

Notwendigkeit der Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Niedersachsen wird dabei weiter auf eine notwendige Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten hinwirken, damit wichtige Maßnahmen zukünftig schneller und effizienter umgesetzt werden können. So hat sich Niedersachsen bereits 2019 gemeinsam mit den anderen Küstenländern mit einer Bundesratsinitiative zu einem Hafenplanungsbeschleunigungsgesetz für eine Verkürzung des gerichtlichen Instanzenzuges bei Infrastrukturvorhaben in Häfen eingesetzt. Die dafür notwendige Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung hat die Bundesregierung nunmehr angeschoben. Das Bundeskabinett hat im August dieses Jahres den Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen beschlossen, in dem u. a. die Einführung einer erstinstanzlichen Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichtes für Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren für Häfen enthalten ist.

Der Bund hat zudem das Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz) auf den Weg gebracht, mit dem eine Verfahrensbeschleunigung erreicht werden soll, indem ausgewählte Verkehrsprojekte durch den Bundestag genehmigt werden können. Niedersachsen hat sich im Bundesratsverfahren dafür stark gemacht, das für das Land bedeutsame Projekt der Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) in das Gesetz mit aufzunehmen. Die Niedersächsische Landesregierung begrüßt daher die Entscheidung des Bundestages, auch für diese Fahrrinnenanpassung eine Zulassung durch Maßnahmengesetz vorzusehen. Dies entspricht der Position der Niedersächsischen Landesregierung, dass die bereits im ursprünglichen Entwurf enthaltene Fahrrinnenanpassung der Außenweser und die Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) gemeinsam in einem einheitlichen Verfahren behandelt werden müssen.

Die Landesregierung wird diese Bestrebungen weiterhin konsequent unterstützen und zudem darauf hinwirken, dass an den maßgeblichen Stellen ausreichend qualifiziertes Personal für die Umsetzung der Maßnahmen zur Verfügung steht.

IHATEC-Richtlinie nutzen

Ausdrücklich begrüßen wir die Förderaktivitäten des Bundes im Bereich Häfen und Schifffahrt. Insbesondere die Förderrichtlinie „Innovative Hafentechnologien (IHATEC)“ zur Verbesserung der Hafenlogistik und zur Förderung der Entwicklung innovativer Hafentechnologien hat sich als überaus erfolgreich erwiesen und ist auch bei etlichen Projekten in Niedersachsen in Anspruch genommen worden. Es ist daher nur folgerichtig, dass der Bund das Programm mittlerweile bis 2025 verlängert und damit eine Vorgabe des Koalitionsvertrages umgesetzt hat. Wir werden die Möglichkeiten dieses Programms, aber auch die Fördermöglichkeiten zur Aus- und Umrüstung von Seeschiffen auf LNG, des Maritimen Forschungsprogramms sowie des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie weiter nutzen und uns zudem dafür einsetzen, die Umsetzungsvoraussetzungen für kleinere Unternehmen in diesem Zusammenhang so schlank wie möglich zu halten.

Mitfinanzierung von Landstromanlagen durch Bund

An dieser Stelle sei auch das Investitionsförderprogramm des Bundes zur Mitfinanzierung des Baus von Landstromversorgungsanlagen, durch das die Länder in den Jahren 2020–2023 erhebliche Bundeszuschüsse für entsprechende Projekte erhalten können, genannt. Diese Maßnahme ist Ausfluss des im Oktober 2019 zwischen dem Bund und den norddeutschen Küstenländern sowie den Städten Kiel und Rostock unterzeichneten Memorandums of Understanding über die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Nutzung von Landstrom in Häfen. Niedersachsen trägt diesen Ansatz, der auch eine drastische Verringerung der EEG-Umlage auf Landstrom beinhaltet, vollumfänglich mit und wird entsprechende Maßnahmen im Zuge seiner Möglichkeiten kofinanzieren, wo es sinnvoll, zweckmäßig und wirtschaftlich ist.

Einfuhrumsatzsteuererhebung weiter optimieren

Das Land wird darüber hinaus weitere wichtige Themen im Auge behalten. So streben wir u. a. an, gemeinsam mit den anderen Küstenländern und dem Bund die in Deutschland übliche Praxis der

Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer, die sich zunehmend zu einem Standortnachteil für die deutschen Unternehmen und Häfen im europäischen Wettbewerb entwickelt hat, zu optimieren und damit die aktuell bestehende Wettbewerbsverzerrung aus der Welt zu schaffen. Die niedersächsische Landesregierung hat diesen Prozess bereits vor geraumer Zeit maßgeblich mit angestoßen und wird hierbei von den betroffenen Verbänden und der niedersächsischen Wirtschaft ausdrücklich unterstützt. Wir werden daher mit Nachdruck darauf hinwirken, nunmehr endlich eine Änderung des für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft nachteiligen Einfuhrumsatzsteuererhebungsverfahrens zu erreichen. Unabhängig von den im Zuge der Maßnahmen zur Stärkung der Konjunktur beschlossenen ersten Anpassungen hin zu einer sogenannten Fristenlösung bleibt dabei die Einführung des sogenannten Verrechnungsmodells in Deutschland unser Ziel.

Versicherungssteuer für Seeschiffe reduzieren

Gleichermaßen einsetzen werden wir uns für eine Reduzierung der Versicherungssteuer für Seeschiffe, was eine Entlastung der mittelständischen Reedereien und den Wegfall eines weiteren Wettbewerbsnachteils bedeuten würde. Niedersachsen ist daher im Verbund mit den norddeutschen Ländern erst unlängst mit diesem Anliegen auf den Bund zugegangen und wird sich weiter in diesem Sinne in das Gesetzgebungsverfahren zum Versicherungssteuergesetz einbringen.
Der erste Bundesratsantrag aus Niedersachsen mit dem Ziel, eine pauschale Senkung der Versicherungssteuer auf Seeschiffsversicherungen auf 3 Prozent der Versicherungssumme zu erreichen, war bereits erfolgreich.

Hafenauffangrichtlinie zielorientiert umsetzen

Schließlich werden wir den Bund bei der Umsetzung der überarbeiteten EU-Hafenauffangrichtlinie in nationales Recht unterstützen und uns dabei aktiv in der entsprechenden Bund-Länder-Arbeitsgruppe einbringen, um gemeinsam zu einem Ergebnis zu kommen, auf dessen Grundlage die Maßnahmen der Hafenauffangrichtlinie zu einem Erfolg werden können.

Ziel bei allen Aktivitäten ist es, in enger Kooperation mit dem Bund die notwendigen Rahmenbedingungen zur Stärkung der deutschen Seehäfen zu schaffen und auch im Hinblick auf die sich abzeichnenden Möglichkeiten der neuen EU-Förderperiode intensiv zusammenzuarbeiten. Gleichzeitig muss aber der grundsätzlichen Zuständigkeit und Verantwortung des Landes für die Seehäfen, nicht zuletzt in ihrer besonderen regionalwirtschaftlichen Rolle, auch durch den Bund weiterhin Rechnung getragen werden.

III. Finanzpolitische Herausforderungen

Schuldenbremse als Herausforderung

Seit 2020 gilt die im Grundgesetz verankerte Schuldenbremse unmittelbar auch für die Länder. Mit der Verpflichtung zu in Einnahmen und Ausgaben ausgeglichenen Haushalten ohne Nettokreditaufnahme soll die langfristige Tragfähigkeit der Haushalte von Bund und Ländern gesichert werden. Dies erfordert strukturell ausgeglichene Haushalte, in denen der Haushaltsausgleich grundsätzlich ohne Neuverschuldung zu erreichen ist. Dies gilt unabhängig von den aktuell vorgenommenen kreditfinanzierten Stützungsmaßnahmen für die Häfen aufgrund der von exogenen Einflussfaktoren im Zuge der Corona-Pandemie ausgelösten außergewöhnlichen Notsituation. Insofern haben sich die finanziellen Rahmenbedingungen grundlegend geändert.

Verantwortliche Finanzpolitik und Investitionen stehen aber auch in Zeiten der Corona-Pandemie nicht im Widerspruch, sondern bilden gemeinsame Herausforderungen. So muss das Land mittelfristig wieder einen strukturell ausgeglichenen Haushalt erreichen, aber im Interesse der Entwicklung und Sicherung seiner wirtschaftlichen Grundlagen auch klug investieren, um die außergewöhnliche Notsituation zu bewältigen und Niedersachsen durch die Krise zu führen.

Für die Seehäfen gilt dies in besonderer Weise.

Balance zwischen notwendigen Investitionen und ausgeglichenen Haushalten

Mit über 45.000 direkt hafenabhängig Beschäftigten und dem damit verbundenen Steueraufkommen hat die Seehafenwirtschaft in Niedersachsen große wirtschaftliche Bedeutung. Die Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen zu sichern, gehört daher zu den wichtigsten Aufgaben der niedersächsischen Wirtschaftspolitik. Eine gut ausgebaute Infrastruktur (Häfen, Hinterlandanbindungen, Gewerbeflächen) ist dabei der Schlüssel zu Wachstum und Beschäftigung in der seit jeher eher strukturschwachen Küstenregion. Hier eine vernünftige Balance zwischen notwendigen Investitionen auf der einen und strukturell ausgeglichenen Haushalten auf der anderen Seite zu finden, wird auch in den nächsten Jahren zu den wesentlichen Herausforderungen gehören. Aus- und Neubaumaßnahmen müssen sich demzufolge streng am Bedarf orientieren. Den Möglichkeiten der Betriebsoptimierung laufender Anlagen sowie dem Erhalt bestehender Infrastrukturen ist dabei stets Vorrang vor kompletten Neubaumaßnahmen einzuräumen.

Entwicklungen wie die fortschreitende Digitalisierung und neue Anforderungen aus Klima- und Umweltschutz (Green Deal etc.) werden dabei zu zunehmend größeren Herausforderungen für die Häfen. Hieraus unweigerlich entstehende zusätzliche Kosten werden von den Häfen zu großen Teilen aufgefangen werden müssen und die Spielräume im Hinblick auf zukünftige Investitionsentscheidungen unter Umständen weiter einschränken. Zudem wird die bisherige Basisfinanzierung unserer Häfen auf Dauer möglicherweise nicht mehr ausreichend sein, da über die Jahre zahlreiche neu entstandene Hafenflächen dazugekommen sind, die zu unterhaltenden Flächen mithin also größer (und älter) geworden sind. Gleichzeitig wird die Finanzierung von Investments für NPorts über die Aufnahme von Krediten zunehmend schwieriger.

Vor diesem Hintergrund gilt umso mehr, dass wir neue Finanzierungswege für die Verkehrsinfrastruktur prüfen müssen. Hierbei schließen wir auch Public-Private-Partnership-Modelle grundsätzlich nicht aus.

Notwendigkeit bedarfsorientierter Investitionspolitik

Über allem steht, dass Prioritäten bedarfsorientiert gesetzt werden müssen. Dies dient nicht der Be- oder Verhinderung von Projekten und Ansiedlungen, sondern allein der möglichst effizienten Mittelverwendung. In Abhängigkeit vom Einzelfall können hierzu Kriterien wie Wirtschaftlichkeit, Zahl von Dauerarbeitsplätzen oder die konkrete Nachfrage herangezogen werden. Entsprechend den bestehenden industriepolitischen Schwerpunktbereichen hat das Land auf dieser Grundlage im Hafenausbau in der jüngeren Vergangenheit umfangreiche Investitionen vorgenommen. Die niedersächsische Landesregierung bekennt sich damit zur Notwendigkeit einer nachhaltigen Investitionspolitik für die Zukunft.

In diesem Sinne planen wir die Realisierung bedeutender Projekte vor allem in den großen Hafenstandorten Brake, Cuxhaven, Emden und Wilhelmshaven sowie in den Inselversorgungshäfen Norderney und Wangerooge. Der Schwerpunkt wird in den von Niedersachsen Ports betriebenen Häfen auch weiterhin auf der Erweiterung und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur liegen.[4]

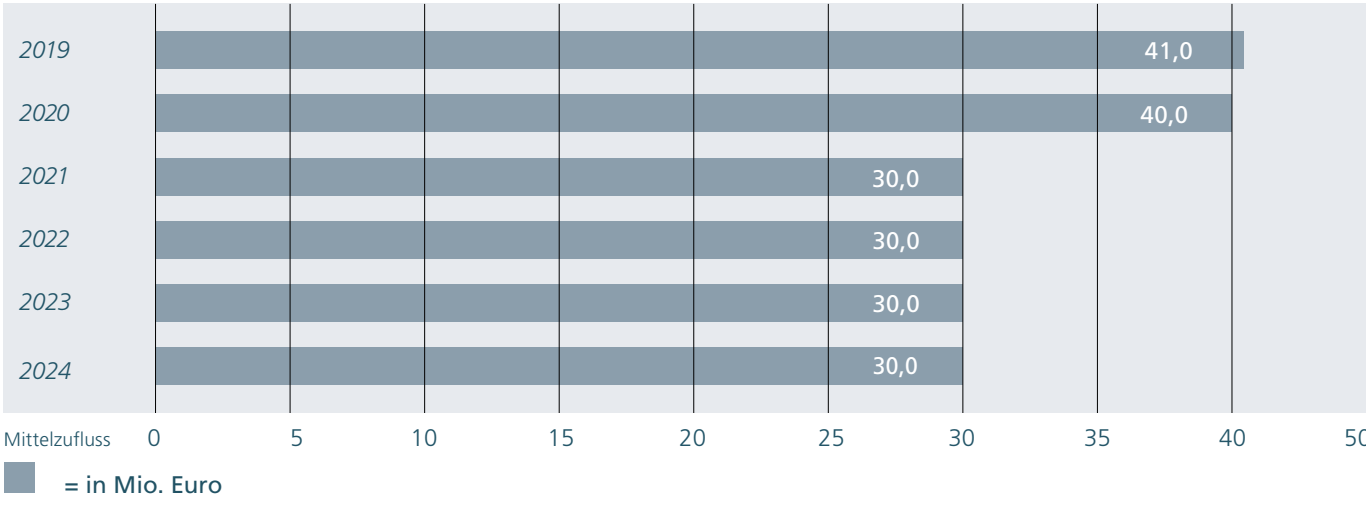
Hafeninfrastrukturgesellschaft als Garant für den Erfolg des **Hafens Niedersachsen**

Umgesetzt werden die Maßnahmen durch die für den **Hafen Niedersachsen** verantwortliche Hafeninfrastrukturgesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts). Sowohl für die Wirtschaft als auch für die Landesregierung ist NPorts seit vielen Jahren ein verlässlicher Partner. Die Gesellschaft verfügt über umfassende fachliche Kompetenzen und Erfahrungen im Betrieb von Hafeninfrastrukturen und in der Logistik in der Hafenwirtschaft. Voraussetzung hierfür sind der hohe Einsatz und die große Leistungsbereitschaft, die die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von NPorts seit Jahr und Tag auszeichnen.

Die einzelnen Maßnahmen für die Hafenstandorte basieren auf aktuellen Markterfordernissen und Perspektivpapieren für die einzelnen Häfen. Dabei trägt die Politik naturgemäß Sorge dafür, dass NPorts jeweils mit den notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen ausgestattet wird, um die übertragenen Aufgaben entsprechend wahrnehmen zu können.

Für die vorgenannten Schwerpunkte hat die Landesregierung nach 41 Mio. Euro in 2019 im laufenden Haushaltsjahr 40 Mio. Euro bereitgestellt.

Zuschüsse MiPla Ansatz für Investitionen und Betriebskosten (2019–2024)

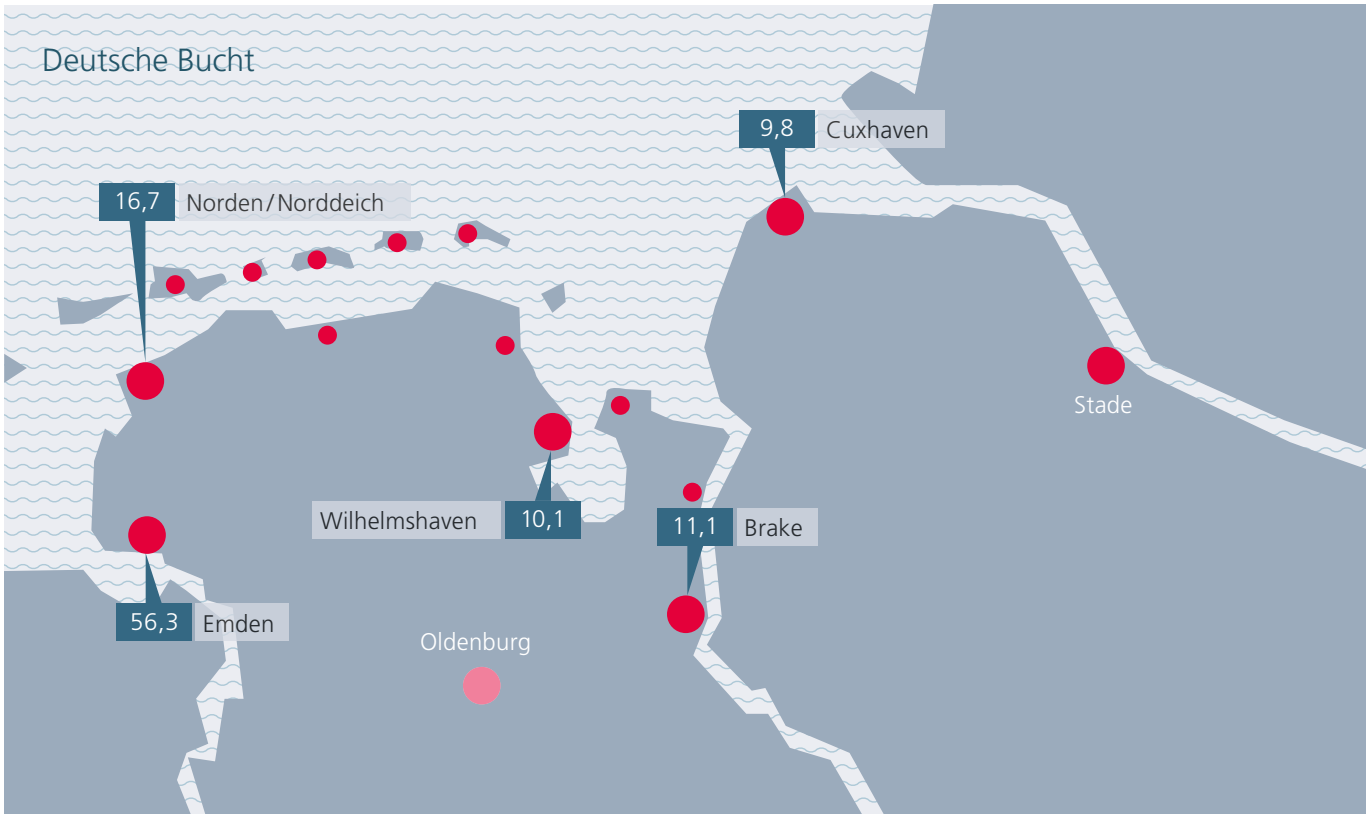


4 *Siehe die weiteren Erläuterungen unter Kap. IV Ziffer 6 „Prioritäre Maßnahmen und Entwicklungspotentiale in den landeseigenen Seehäfen"*

Im Spannungsfeld von erforderlicher Hafeninfrastrukturförderung einerseits und haushaltspolitischer Konsolidierung andererseits sind unter Berücksichtigung der herausfordernden wirtschaftlichen Gesamtsituation im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung für die Jahre 2021 bis 2024 Mittel in Höhe von zunächst jährlich 30 Mio. Euro veranschlagt. Das Wirtschaftsministerium wird sich gleichwohl weiter konsequent dafür einsetzen, die jährliche Mittelausstattung auch in den Jahren 2021 ff. zu überprüfen und im Rahmen der Möglichkeiten ggf. wieder auszuweiten.

Damit stehen NPorts im Zeitraum von 2019 bis 2024 rund 200 Mio. Euro an Landesmitteln für den Betrieb, den Erhalt und die Erweiterung der landeseigenen Häfen zur Verfügung. Darüber hinaus kann NPorts einzelne Maßnahmen am Kreditmarkt kofinanzieren und weitere Förderprogramme nutzen.

Investitionen in die NPorts-Häfen 2020–2024/25 (geplantes Bauvolumen)



© Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

Angaben in Mio. Euro
Standorte landeseigener Häfen
NPorts-Zentrale

Darüber hinaus hat das Land Niedersachsen über ein im Zuge eines Konjunkturprogramms zur Bekämpfung der Corona-Folgen aufgelegtes „Sonderprogramm Häfen" noch einmal 20 Mio. Euro zusätzlich für Infrastrukturmaßnahmen und Ausbaggerungen in See- und Binnenhäfen zur Verfügung gestellt. Ziel der Förderung ist es dabei, die Leistungsfähigkeit der Hafenstandorte zu sichern und die Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Tätigkeit und Investitionen der durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie in besonderem Maße betroffenen ansässigen Unternehmen der maritimen und regionalen Wirtschaft kurzfristig weiter zu verbessern.

IV. Schwerpunkte für die Entwicklung des Hafens Niedersachsen

1) Der Hafen Niedersachsen

Mit einem Umschlagsvolumen von weit über 50 Mio. Tonnen pro Jahr gehören die niedersächsischen Seehäfen zu den größten Hafengruppen in Deutschland. Ihre geografische Position, unmittelbar an den Mündungen der großen Wasserstraßen in der Deutschen Bucht, moderne, leistungsfähige und flexible Umschlags- und Lagereinrichtungen, qualifiziertes und erfahrenes Personal sowie hervorragende Anbindungen an das multimodale Verkehrsnetz mit ihrem Hinterland in Deutschland, den Niederlanden, Skandinavien und vielen mittel- und osteuropäischen Ländern machen sie zu einem starken und gut aufgestellten Partner für ihre Kunden.

Der **Hafen Niedersachsen** – ein großer Universalhafen

Niedersachsens Seehäfen stellen in Summe einen großen Universalhafen dar und gewährleisten optimale Bedingungen für eine effiziente und kostengünstige Transportabwicklung sämtlicher Güterarten. Mit ihrem umfangreichen Service-Portfolio sind sie ein integraler Bestandteil der Logistikketten namhafter Industrieunternehmen. Mit seinen verschiedenen Standorten ist der **Hafen Niedersachsen** damit ein entscheidender Garant für die Entwicklung der Regionen an der Küste und entlang der Binnenwasserstraßen. Darüber hinaus leisten die Insel- und Inselversorgungshäfen an der niedersächsischen Nordseeküste mit insgesamt mehr als 11 Mio. Passagierbewegungen und durchschnittlich rund 1,5 Mio. Tonnen Umschlag pro Jahr einen maßgeblichen Anteil an der Grundversorgung der ostfriesischen Inseln.

Der **Hafen Niedersachsen** – ein Arbeitsplatzgarant

Der **Hafen Niedersachsen** ist des Weiteren ein wichtiger Arbeitsplatzgarant. Über 45.000 von den Seehäfen direkt abhängig Beschäftigte verdienen ihr Geld an den niedersächsischen Hafenstandorten oder in deren erweitertem Umfeld.

Diese zunächst rein regionalwirtschaftliche Perspektive blendet jedoch indirekte Effekte in der übrigen Industrie und in anderen Bundesländern aus. Um die volkswirtschaftliche Bedeutung des **Hafens Niedersachsen** ermessen zu können, bedarf es dagegen eines weiteren Blickwinkels, um zu erkennen, wie viele Arbeitsplätze im Hinterland mit den Dienstleistungen der niedersächsischen Hafenstandorte im Zusammenhang stehen.

Hafen Niedersachsen sichert bundesweit rund 165.000 Arbeitsplätze

So wird laut einer Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung[5] die von den niedersächsischen Häfen abhängige Beschäftigung für das gesamte Bundesgebiet auf insgesamt rund 165.000 Arbeitsplätze geschätzt. Dabei sind allein in der hafenabhängigen Industrie über 80.000 Beschäftigte außerhalb Niedersachsens von niedersächsischen Häfen abhängig. Vor allem die Automobilindustrie nutzt den **Hafen Niedersachsen** intensiv für den Export, aber auch die chemische Industrie und der primäre Sektor. Die Untersuchungsergebnisse der Studie

5 *ISL, Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung, Juni 2019*

machen zudem deutlich, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen um ein Vielfaches höher ist, als es regionalwirtschaftliche Untersuchungen nahelegen. So sichert ein hafenabhängig Beschäftigter (einschließlich komplementärer Hafendienstleister) in Niedersachsen deutschlandweit die Beschäftigung von ca. vier Personen in der hafenabhängigen Transportkette (einschließlich Speditionen und Reedereien) und von knapp 25 Personen in der hafenabhängigen Industrie. In der von niedersächsischen Häfen abhängigen Industrie werden innerhalb Niedersachsens Umsätze von knapp 18 Mrd. Euro erwirtschaftet. Bundesweit sind es gar über 40 Mrd. Euro. Der **Hafen Niedersachsen** trägt damit bis weit ins Hinterland und über die niedersächsischen Landesgrenzen hinaus maßgeblich zur Abwicklung des Warenhandels und zur Sicherung von Arbeitsplätzen bei.

Die hafenabhängige Beschäftigung konzentriert sich dabei nur zum Teil an der Küste und entlang der Binnengewässer, denn gerade Industriearbeitsplätze sind vornehmlich nicht direkt in den Häfen angesiedelt, sondern vielmehr über das ganze Bundesgebiet verteilt. Demzufolge sind funktionierende Transporte zwischen Häfen und Hinterland auf Basis einer ausreichend dimensionierten Infrastruktur von enorm hoher Bedeutung für die Beschäftigungswirkung der Häfen und zeigen deren hohe volkswirtschaftliche Bedeutung. Erforderlich sind insbesondere funktionierende Transportkorridore zwischen den Standorten der außenhandelsabhängigen Industrie und den Seehäfen – direkt oder über die Binnenhäfen.

Binnenhäfen als Teil des **Hafens Niedersachsen**

Denn genau wie die Landeshäfen sowie die kommunalen und privaten Seehäfen stellen auch die niedersächsischen Binnenhäfen einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Durch ihre gute und vielfach trimodale Verkehrsanbindung sind Binnenhäfen attraktive Unternehmensstandorte. Neben Unternehmen aus den Bereichen Transport und Handel nutzen auch zahlreiche Industrieunternehmen diesen Standortvorteil. Entsprechend haben wir bei unseren strategischen und konzeptionellen Überlegungen die Binnenhäfen und ihre Kompetenzen mit im Blick.

Die Binnenhäfen haben darüber hinaus wichtige Funktionen für die Erschließung bedeutender niedersächsischer Wirtschaftsregionen, z. B. entlang des Mittellandkanals. Vor dem Hintergrund des im Mai 2019 verabschiedeten Masterplans Binnenschifffahrt, der Grundlage ist, um die Binnenschifffahrt zukunftsfähig und attraktiver zu machen, ist zu prüfen, inwieweit über den vielfach vorhandenen Massengutumschlag und in einigen Häfen bereits bestehenden Umschlag von Containern und Projektladungen hinaus, weitere Container- und Projektladungsverkehre entwickelt werden können. Dabei sollen bereits erfolgreich am Markt etablierte Ansätze seitens des Landes konsequent weiterentwickelt sowie neue Projekte unterstützt werden.

Dies ist auch deshalb von großer Bedeutung, weil Massengutverkehre wie z. B. Kohle als eine der wichtigsten Gütergruppen für die Binnenschifffahrt auf absehbare Zeit zurückgehen werden und demzufolge neue Ladungspotenziale akquiriert werden müssen. Die Digitalisierung der Logistik und autonom fahrende Binnenschiffe können hier perspektivisch möglicherweise dazu beitragen, Potenziale zu mobilisieren, und sollten daher als Chance betrachtet werden. Das Land wird sich daher bei entsprechender Nachfrage auch für die Einrichtung eines Testfelds für die autonome Binnenschifffahrt in Niedersachsen einsetzen. Hiervon unabhängig bleibt die Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt am gesamten Güterverkehrsaufkommen ohnehin eines der verkehrspolitischen Ziele der niedersächsischen Landesregierung.

Funktionierendes Binnenwasserstraßennetz als Standortfaktor

Für See- und Binnenhäfen in Niedersachsen gleichermaßen von großer Bedeutung sind die Wasserwege und deren Zustand, verbinden sie doch die Hafenstandorte und verfügen teilweise noch über erhebliche Kapazitätsreserven. Entsprechend setzt sich Niedersachsen beim Bund auch kontinuierlich für den Ausbau und Erhalt des Binnenwasserstraßennetzes als wichtigen Standortfaktor für Deutschland als Logistikstandort und Transitland ein. Dies muss komplementär zur Entwicklung der deutschen See- und Binnenhäfen erfolgen. Niedersachsen hatte deshalb bereits bei der Auf-

stellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) eingefordert, dass der Ausbau der Infrastruktur für verschiedene Verkehrsträger für die Hinterlandverkehre besondere Berücksichtigung im BVWP erfährt. Mit Erfolg: Insgesamt rund 2,1 Mrd. Euro fließen nun in den nächsten Jahren allein in Wasserstraßenprojekte in Niedersachsen, insgesamt rund 4,8 Mrd. Euro in entsprechende Projekte in ganz Norddeutschland. In der Folge werden wir den Bund weiterhin bei einer zügigen Realisierung der maßgeblichen Projekte unterstützen.

Hochstufung der Netzkategorie von Jade, Weser und Ems erforderlich

Niedersachsen wird sich des Weiteren bei der für 2021 auf Basis der neuen Verkehrsprognose 2035 geplanten Bedarfsplanüberprüfung dafür einsetzen, dass bei der in diesem Zuge erfolgenden Überprüfung der Netzkategorisierung, die Entscheidungsgrundlage für Investitionen im Rahmen des BVWP ist, die Wasserstraßen Jade, Ems, Mittel- und Unterweser von der Kategorie B in Kategorie A hochgestuft werden. Die bisherige Einschätzung basiert auf den reinen Transportmengen, lässt aber die Systemrelevanz und die auf europäischer Ebene längst vereinbarte Einbindung einzelner Wasserstraßen in die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) außer Acht.

Der **Hafen Niedersachsen** mit seinen Standorten fußt auf einem gesunden Gleichgewicht aus Ökonomie und Ökologie und erfüllt als Anlaufstelle und Dienstleister für den umweltverträglichen Verkehrsträger Schiff eine Vorbildfunktion für die Wirtschaft allgemein.

Es ist unser Ziel, diese positiven Effekte für die gesamte deutsche Wirtschaft zu sichern. Gleichzeitig müssen die Hafenstandorte in ihrer Funktion als systemrelevante Verkehrs- und Handelsdrehscheiben weiter gestärkt werden, um die zu erwartende Zunahme der Güterströme auch in der Zukunft bewältigen zu können.

Der **Hafen Niedersachsen** im rauen internationalen Umfeld

Dies gilt umso mehr, als dass sich der **Hafen Niedersachsen** heute in einem zunehmend raueren Umfeld mit einer Vielzahl von Unsicherheiten behaupten muss. Handelspolitische Konflikte zwischen für die Seehäfen wichtigen Handelspartnern wie den USA und China, die aufgrund des noch immer nicht final geklärten Verhandlungsausgangs zwischen der EU und Großbritannien nach wie vor nicht konkret absehbaren Auswirkungen des Brexits oder die nicht vorhersehbaren Effekte einer epidemischen Bedrohung auf Wirtschaft und Häfen, wie wir sie erst in diesem Jahr mit dem Coronavirus erlebt haben, stellen auch unsere Häfen vor große Herausforderungen. Hinzu kommen Entwicklungen wie der von China strategisch betriebene „One Belt, One Road"-Ansatz (Neue Seidenstraße), der zwar einerseits wirtschaftliche Chancen bietet, andererseits aber auch zu neuen Abhängigkeiten von China und perspektivisch neuen Handelsrouten führen könnte, und von daher insbesondere mit Blick auf freie Seehandelswege sehr genau im Auge behalten werden sollte.

Stärkung der Hafenstandorte erforderlich

Wir wollen insbesondere darauf hinwirken, dass die einzelnen Verkehrsträger, die an den Hafenstandorten zusammenkommen, die Verkehre entsprechend ihrer spezifischen Stärken aufnehmen und dementsprechend von den Kunden als gleichwertige Alternativen wahrgenommen werden. Der Schwerpunkt soll dabei auf einer Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger liegen.

Voraussetzung hierfür ist

- ein international wettbewerbsfähiger Schifffahrtsstandort Deutschland,
- eine Entwicklung der Hafenstandorte entsprechend der Schwerpunktmärkte, die auch der Hafenwirtschaft Chancen für den Erhalt und Ausbau der internationalen Wettbewerbsfähigkeit eröffnet,
- die Unterstützung durch übergeordnete strategische Ziele.

2) Die Bedeutung der Seeschifffahrt für den Hafen Niedersachsen

Während an anderen Standorten Containerverkehre im Mittelpunkt des Interesses stehen, sind die niedersächsischen Häfen in ihrer Gesamtheit sehr breit aufgestellt.

Leistungsfähige Reedereiwirtschaft in Norddeutschland

Hierbei spielt die Reedereiwirtschaft als elementarer Bestandteil logistischer Ketten des Welthandels für die interregionalen und interkontinentalen Transportvorgänge eine tragende Rolle. So ist die Seeschifffahrt eine der Schlüsselindustrien im exportorientierten Deutschland.

Deutschland ist weltweit die fünftgrößte Schifffahrtsnation und belegt insbesondere in der Containerschifffahrt weltweit einen vorderen Platz. Dennoch ist ein kontinuierlicher Rückgang der deutschen Flotte zu verzeichnen. Die Zahl der Seeschiffe in deutschen Schiffsregistern lag Ende 2019 bei 2.140 (mehr als 1.000 BRZ), wobei der bisherige Höchststand bei 3.784 Seeschiffen lag (Ende 2011). Der Hauptgrund für den Abbau der deutschen Flotte liegt vorrangig in der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2008.

Die niedersächsischen Reedereistandorte sind stark von inhabergeführten, mittelständischen Unternehmen geprägt. Die Kennzahlen einschlägiger Studien beweisen, dass die Schiffsbetriebskosten von Schiffen, die von kleinen Reedereien bereedert werden, keinesfalls höher liegen als die von großen Reedereien. Der Schifffahrtsstandort Deutschland befindet sich aufgrund der langjährigen Krise in der Seeschifffahrt jedoch im Umbruch.

Das aktuelle Hauptproblem sehen 75 Prozent der Branche laut einer Umfrage von PricewaterhouseCoopers (PWC-Reederstudie 2019)[6] im Ausstieg der deutschen Banken aus der Schiffsfinanzierung. Weiterhin wurden Probleme wie das Niveau der Charter- und Frachtraten, die Kosten für ökologische Nach- und Umrüstung und die Entwicklung der Weltwirtschaft benannt.

Schiffsfinanzierung als Herausforderung

Ein Finanzierungsengpass besteht insbesondere aufgrund des konsequenten Abbaus der Schiffsportfolios deutscher Banken. Zuletzt hatte die im Mittelstand stark verankerte Nord/LB entschieden, sich von ihren Schiffskrediten zu trennen und das Schiffsfinanzierungsgeschäft einzustellen. Kleinere Banken, bspw. die Ostfriesische Volksbank, bauen ihr Schiffssegment zwar aus, liegen jedoch deutlich unter den Kreditvaluten der großen Schiffsbanken. Der größte deutsche Schiffsfinanzierer ist derzeit die KfW IPEX. Dabei betreffen die Schwierigkeiten, Kredite zu erhalten, vor allem kleine und mittelständische Reedereien. In dieser Situation stellen neue Geschäftsmodelle, wie zum Beispiel die Bereederung von Schiffen, die in fremdem Eigentum stehen (Third-Party-Management), für einige Unternehmer eine Alternative dar.

Digitalisierung als Chance

Auch die Digitalisierung bietet gute Möglichkeiten einer Neuaufstellung: Reedereien transformieren ihre Geschäftsmodelle durch einen größeren Einsatz von digitalen Technologien, u.a. durch effiziente, landseitige Routenplanung, Entscheidungen auf Basis umfassender Datenerfassungen und -auswertungen zum Schiffsbetrieb sowie durch effizientes Flottenmanagement und erhöhte Datenkommunikation. Um diese Entwicklung zu befördern, ist die Schaffung der technischen, aber teils auch rechtlichen Rahmenbedingungen notwendig.

Vor allem aber ist die Ausbildung qualifizierter Fachkräfte einer der Schlüssel zur Sicherung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen maritimen Wirtschaft.

Die Seeschifffahrt ist im Wesentlichen durch die Bundesgesetzgebung und die damit verbundenen Rahmenbedingungen geprägt (konkurrierende Gesetzgebung Art. 74 Abs. 1 Nr. 21 GG). Gemeinsam mit dem Bund und den anderen Bundesländern macht Niedersachsen im Rahmen langjähriger, konstruktiver und vertrauensvoller Zusammenarbeit hier gleichwohl seinen Einfluss geltend.

6 *Klimawandel auf hoher See – Wie deutsche Reeder ihr Geschäft neu ausrichten, PWC, Juli 2019*

Mit dem gemeinsamen Ziel, den Standort zukunftsfest aufzustellen, wirkt Niedersachsen zudem zusammen mit den anderen Küstenländern über den Bundesrat an den für die Küstenregion bedeutenden Themen mit.

Deutsche Flagge stärken

Das im Jahr 2016 von den Küstenländern und dem Bund auf den Weg gebrachte Maßnahmenpaket zur Stärkung der Deutschen Flagge, das beispielsweise die Erhöhung des sog. Lohnsteuereinbehalts von 40 auf 100 Prozent, die Weiterentwicklung der Lohnnebenkostenförderung, die Novellierung der Schiffsbesetzungsverordnung, die dauerhafte versicherungssteuerliche Freistellung des Schiffserlöspools sowie die Beibehaltung des Tonnagesteuersystems und der Ausbildungsplatzförderung umfasst, wird im Jahr 2020 evaluiert. Ziel muss es sein, langfristig Ausbildungs- und Arbeitsplätze sowie Know-how am Standort zu halten. Niedersachsen wird auch in der Zukunft im „Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt" (Mitglieder Bund, VDR, Küstenländer, Gäste wie ver.di, Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt, Bundesanstalt für Arbeit, VDKS, Lotsen etc.) hierfür eintreten und die Evaluierung eng begleiten.

Umwelt- und Klimaschutz als Herausforderung und Chance

Die deutsche Seeschifffahrt wird entscheidend von den großen globalen Themen beeinflusst. Eine große Herausforderung für die Reedereiwirtschaft sind dabei die Anforderungen, die der Umwelt- und Klimaschutz stellen, hier in Gestalt des europäischen Green Deal, der auch im Verkehrssektor darauf zielt, dass bis 2050 die ausgestoßenen Treibhausgase um 90 Prozent reduziert werden. Daneben gilt bereits seit 01.01.2020 weltweit die IMO 2020-Verordnung. Diese schreibt vor, dass Schiffe nur noch Treibstoffe mit einem Schwefelgehalt von maximal 0,5 Prozent verwenden dürfen. Durch die Kosten für den schwefelärmeren Treibstoff steigen zwar die Betriebskosten, für die maritime Wirtschaft sind Investitionen in den Klima-, Umwelt- und Naturschutz aber auch eine Chance, mit innovativen Unternehmen, Produkten und Verfahren international wettbewerbsfähig zu bleiben.

3) Die Bedeutung des Schiffbaus für den Hafen Niedersachsen

Schiffbau als maritime Schlüsselindustrie

Die Schiffbauindustrie stellt sowohl für Niedersachsen als auch für ganz Deutschland eine tragende Säule der maritimen Industrie dar. Neben den Werften, die in den Küstenregionen seit jeher ein Rückgrat für die wirtschaftliche Entwicklung darstellen, umfasst der Industriezweig auch zahlreiche Zulieferbetriebe, welche für die Werften und ihre Produkte von großer Bedeutung sind. Die Produktion von Schiffen erfordert die Zusammenarbeit entlang einer extrem umfangreichen Wertschöpfungskette. So können bis zu 1.000 Unternehmen am Bau eines großen Seeschiffes beteiligt sein. Das bedeutet, dass zahlreiche Arbeitsplätze direkt oder indirekt mit der Schiffbauindustrie in Zusammenhang stehen.

Hochspezialisierte und exportorientierte Werften

In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten haben sich die Werften sowohl in Deutschland als auch in Niedersachsen auf den Bau von Spezialschiffen konzentriert. Nur so konnten sie erfolgreich am Markt bestehen. Dabei entwickelten sie ihre Produkte stetig weiter, um dauerhaft den Wettbewerbsvorteil ihrer Technologieführerschaft zu behaupten. Termintreue ist ebenfalls ein wichtiger Faktor in der niedersächsischen Schiffbauindustrie. Hierbei kommt es neben den Werften in besonderem Maße auf die Zulieferbetriebe an. Sie müssen qualitativ hochwertige Produkte termingerecht liefern, um den reibungslosen Schiffbaubetrieb, insbesondere bei großen Projekten wie z. B. dem Bau von Kreuzfahrtschiffen, nicht zu gefährden.

Die niedersächsische Schiffbauindustrie hat weiterhin eine sehr hohe Exportquote. Sie steht sowohl mit den europäischen Werften als auch mit der Schiffbauindustrie weltweit in Konkurrenz. Bisher konnten sich die eher mittelständisch geprägten niedersächsischen Werften erfolgreich am Markt behaupten. Zukünftig könnte insbesondere China zur großen Konkurrenz werden. So benennt die chinesische Strategie „Made in China 2025" u. a. den High-Tech-Schiffbau als eine der Schlüsselindustrien, in denen als klares staatliches Ziel der Aufbau von Kernkompetenzen und

langfristig technologische Unabhängigkeit ausgerufen wird. Dieser Offensive müssen die hiesigen Werften durch ihre vorhandenen Stärkten entgegenwirken. Das Land Niedersachsen wird daher nicht zuletzt deshalb in Zusammenarbeit mit dem Bund die Innovationskraft der niedersächsischen Werften auch weiterhin aktiv fördern.

Die Corona-Pandemie wird zusätzlich erhebliche Auswirkungen auf die Schiffbaubranche haben. Insbesondere im Kreuzfahrtschiffbau ist dies bereits erkennbar. Die Kreuzfahrtreedereien haben große Verluste zu verzeichnen. Aktuell ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren kaum Neubauten beauftragt werden. Grundsätzlich wird es daher in allen Bereichen des Schiffbaus zukünftig deutlich schwieriger werden, neue Aufträge zu generieren. Niedersachsen unterstützt seine Werften in dieser Situation mit allen Kräften, um gemeinsam einen Weg aus der Krise zu finden.

Der **Hafen Niedersachsen** und die Schiffbauindustrie gehören an vielen Orten untrennbar zusammen und profitieren dabei im Wechselspiel erheblich voneinander. Viele Werften in Niedersachsen befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft von Hafenanlagen oder nutzen diese gar direkt. Über die Häfen sind die Werften wasserseitig sehr gut zu erreichen. Dies ist sowohl für die Unternehmen selbst als auch für die zahlreichen Zuliefererbetriebe von großer Bedeutung. Umgekehrt erhöht ein gutes Dienstleistungsangebot der maritimen Industrie die Attraktivität eines Hafens, indem z. B. Wartungs- und Reparaturarbeiten ohne größeren Zeitaufwand in den Werften direkt vor Ort erledigt werden können.

4) Strategische Ziele und Maßnahmen für die Seehäfen

a) Fokussierung auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Klimawandel als Herausforderung

Der Klimawandel mit seinen vielfältigen Auswirkungen auf Natur, Gesellschaft, Wirtschaft und unser tägliches Leben droht, die Welt nachhaltig negativ zu verändern. Der Kampf gegen den Klimawandel zählt daher zu den größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts, dem sich auch die Häfen, die Schifffahrt und die maritime Wirtschaft stellen müssen. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund des von der EU-Kommission verabschiedeten European Green Deal und der damit verbundenen Zielrichtung eines klimaneutralen Europas bis 2050, an der sich alle europäischen Programme und Strategien ausrichten werden müssen, zählen Klimaschutz und Nachhaltigkeit zu den Entwicklungen, die Häfen und Schifffahrt zukünftig maßgeblich prägen werden.

Auch wenn in den Seehäfen nur etwa 15 Prozent der Schadstoffemissionen durch Hafenanlagen verursacht werden, während rund 70 Prozent der ausgestoßenen Emissionen der Schifffahrt zugerechnet werden können[7], steht das Thema Nachhaltigkeit auch in den Häfen und der Hafenwirtschaft weit oben auf der Agenda. Denn viele Häfen erfahren bereits heute erste Auswirkungen des Klimawandels und benennen mit dem Klimawandel zusammenhängende operative Herausforderungen sowie erforderliche Maßnahmen, die sie zur Erhöhung der Widerstandskraft der Infrastruktur in die Wege leiten.[8]

Umwelt- und zukunftsgerechte Hafeninfrastruktur erforderlich

Um die gute Position im internationalen Wettbewerb auszubauen, gilt es, diese Entwicklung aktiv mitzugestalten und die Häfen dabei zu unterstützen, eine umwelt- und zukunftsgerechte Infrastruktur vorzuhalten und weiter zu entwickeln sowie die Ressourceneffizienz und Emissionsreduktion in den Häfen zu verbessern. Unsere Häfen und die Hafenwirtschaft haben in den vergangenen Jahren bereits viel investiert, um die Umweltverträglichkeit ihrer Aktivitäten deutlich zu steigern. Sie weisen daher gute Voraussetzungen auf, hier auch perspektivisch eine Vorreiterrolle einnehmen und wichtige Treiber bei der Umsetzung des Green Deal sein zu können.

7 *Auswertung OECD*
8 *European Sea Ports Organisation, Umweltbericht 2019*

Hafen Niedersachsen – Vorreiter in Sachen Nachhaltigkeit

Der **Hafen Niedersachsen** mit seinen einzelnen Standorten verfolgt diesbezüglich seit einigen Jahren eine besondere Nachhaltigkeitsstrategie. Unter dem Label „hafen+" werden alle Maßnahmen und Aktivitäten zusammengefasst, die im Sinne eines langfristig orientierten Hafen- und Umweltmanagements über die klassischen Leistungen eines Hafens hinausgehen. Ziele sind u. a. der verantwortungsvolle Umgang mit knappen Ressourcen, eine Verringerung der CO_2-Emissionen an Land und auf See sowie die Entwicklung vielfältiger und innovativer Lösungen für eine nachhaltige Logistik. Für sein systematisch angelegtes Umweltmanagement hat NPorts letztes Jahr für alle seine Hafenstandorte erneut ein PERS-Zertifikat von EcoPorts, der Umweltinitiative der European Sea Ports Organisation (ESPO), erhalten. PERS steht für ein „Port Environmental Review System", mit dem die ökologischen und sozialen Auswirkungen der Hafenaktivitäten untersucht werden. Das Land unterstützt NPorts auf diesem nachhaltigen Kurs ausdrücklich.

Anreize für klimafreundliche Mobilität setzen

Zur Wahrheit gehört allerdings auch, dass die im Zuge von Klimaschutz und Nachhaltigkeit angestoßenen Maßnahmen genau wie die zukünftigen Entwicklungen in diesem Bereich Mehrkosten verursachen, die zumindest zum Teil von den Häfen kurzfristig nicht wieder eingespielt werden können und daher zusätzlich abgedeckt werden müssen. Klimafreundliche Mobilität wird aber in dem Maße zunehmend ein positiver Standortfaktor werden und an Wettbewerbsfähigkeit gewinnen, in dem klimaunfreundliche Mobilität – durch politische Instrumente – teurer wird. Das Land Niedersachsen wird hier gemeinsam mit dem Bund die Voraussetzungen schaffen und Anreize setzen, die zur Unterstützung der Häfen bei entsprechenden Investitionen in die Infrastruktur in diesem Prozess erforderlich sind.

Niedersachsen ist sich dabei der Vielzahl möglicher Handlungsansätze zur Förderung von Umwelt- und Klimaschutz in Häfen und Schifffahrt bewusst und beobachtet die Entwicklungen in diesem Bereich sehr genau.

Energiewende in der Schifffahrt erfordert Aufbau entsprechender Hafeninfrastrukturen

Zu den größten Herausforderungen zählt sicher die Verschärfung der Schwefelgrenzwerte durch die IMO, die seit dem 01.01.2020 weltweit einen Schwefelanteil von maximal 0,5 Prozent in Treibstoffen vorschreibt. Dies erfordert nicht weniger als eine Energiewende in der Schifffahrt. Auf dem Weg zu einer emissionsarmen Schifffahrt stehen alternative Brennstoffe und umweltfreundliche Antriebe im Fokus. Während kurzfristig der Einsatz von niedrigschwefeligem Treibstoff oder der Einbau von Abgasfiltern (Scrubber) als naheliegende Lösungen gesehen werden, um die Vorgaben der IMO 2020-Verordnung einzuhalten, werden sich langfristig andere innovative Technologien durchsetzen müssen, die auch den Aufbau von entsprechenden Ver- und gegebenenfalls Entsorgungsinfrastrukturen in den Häfen erforderlich machen werden.

LNG als Treibstoff

Bis zu einem gewissen Grad etabliert hat sich mittlerweile der hinlänglich erprobte und sichere Einsatz von Flüssiggas (Liquefied Natural Gas, LNG) als Schiffskraftstoff. Dessen Verwendung reduziert sehr deutlich die Emission von Luftschadstoffen und kann mithin einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung in Häfen und Küstenregionen leisten. Allerdings ist das Potenzial im Hinblick auf eine Verringerung der Treibhausgasemissionen nicht zuletzt unter Berücksichtigung des sogenannten Methanschlupfs als eher gering zu bewerten. Als Brückentechnologie für den Einstieg in die maritime Energiewende ist die LNG-Technologie gleichwohl unverzichtbar. Dies gilt umso mehr, wenn es gelingen sollte, den fossilen Brennstoff LNG in der Zukunft auch aus Biogas oder synthetisch und damit klimaneutral herzustellen.

Aufbau einer LNG-Infrastruktur vorantreiben

Vor diesem Hintergrund unterstützt das Land Niedersachsen unter anderem über die LNG.Agentur Niedersachsen aktiv den Auf- und Ausbau einer entsprechenden LNG-Infrastruktur, die neben Bebunkerungsmöglichkeiten idealerweise auch ein Importterminal umfassen sollte. Dieses Ziel haben wir auch in der Koalitionsvereinbarung der Landesregierung formuliert. Niedersachsen bietet mit seinen Häfen, energieintensiven Industriestandorten, küstennahen Untergrundspeichern sowie dem unmittelbaren Zugang zum europäischen Erdgastransportsystem beste Voraussetzungen für

die Errichtung und den Betrieb eines solchen Terminals, dessen Gas nicht nur in der Schifffahrt, sondern auch in den Bereichen Industrie und allgemeine Gasversorgung genutzt werden und damit die Versorgungssicherheit in Deutschland stärken soll. Entsprechende Planungen, die von einem großen privatwirtschaftlichen Engagement getragen werden, gibt es aktuell an den Standorten Wilhelmshaven und Stade.

Wasserstoff als Energieträger der Zukunft

Perspektivisch und auf lange Sicht gesehen messen wir gleichwohl alternativen Treibstoffen wie Wasserstoff, Methanol oder Ammoniak eine mindestens genauso große Bedeutung bei. Insbesondere Wasserstoff hat das Potenzial, auch in der Schifffahrt der Energieträger der Zukunft zu werden – insbesondere dann, wenn daraus effizient synthetische Kraftstoffe hergestellt werden können. Neben der konsequenten Weiterentwicklung bestehender Technologien und Systeme für größere Schiffseinheiten ist hierfür Voraussetzung, in großem Maßstab und zu konkurrenzfähigen Kosten regenerativen, sprich „grünen" Wasserstoff zu generieren und verfügbar zu machen. Dabei können u. a. die Überkapazitäten an von Windkraftanlagen erzeugtem Strom zur Wasserstoffgewinnung verwendet werden. Insofern bietet Niedersachsen als Windenergieland Nr. 1 in Deutschland die idealen Bedingungen für die Erzeugung und den Einsatz erneuerbarer Energien. Das Land sieht in dieser Kombination die große Chance, sich als zentraler Standort einer künftigen regenerativen Wasserstoffwirtschaft zu positionieren, sich einen entsprechenden Technologievorsprung zu erarbeiten und damit noch stärker wirtschaftlich von der Energiewende zu profitieren.

Norddeutsche Wasserstoffstrategie verabschiedet

Vor diesem Hintergrund hat Niedersachsen zusammen mit den anderen deutschen Küstenländern bereits Ende 2019 eine „Norddeutsche Wasserstoffstrategie" verabschiedet. Ziel ist es, gemeinsam bis zum Jahr 2035 eine grüne Wasserstoffwirtschaft aufzubauen. Dies soll unter Berücksichtigung der einzigartigen norddeutschen Standortvorteile wie hohe Erzeugungskapazitäten für Windstrom, unterirdische Speicherungsmöglichkeiten und zahlreiche Seehäfen, die als Logistik- und Wirtschaftszentren eine wesentliche Rolle im Rahmen der Wasserstoffwirtschaft übernehmen können, erfolgen.

Einstieg in die Wasserstoffwirtschaft als vorrangiges Ziel

Um den Einstieg in die Wasserstoffwirtschaft zu einer Erfolgsgeschichte zu machen, bedarf es jetzt bei der Umsetzung vor allem verstärkter Anstrengungen im Hinblick auf den zuletzt eher stagnierenden weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien sowie die Beseitigung regulatorischer Hemmnisse für die Etablierung der Wasserstofftechnologie. Niedersachsen wird sich daher auch weiterhin für einen Ausbau der Windenergie einsetzen und zudem darauf hinwirken, dass seitens des Bundes wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für Wasserstoffanwendungen geschaffen werden. Gemeinsam mit den anderen Küstenländern haben wir uns im Hinblick auf die im Juni 2020 vorgestellte „Nationale Wasserstoffstrategie" des Bundes aktiv eingebracht und dabei nicht nur ein ambitioniertes Handeln eingefordert, sondern diesbezüglich auch das Know-how und die Kompetenz unserer Länder angeboten.

Mit dem starken Wasserstoffnetzwerk im Norden sowie den zahlreichen Erfahrungen und laufenden Projekten im Rücken wird Niedersachsen den weiteren Prozess aktiv mitgestalten und so dazu beitragen, dass Norddeutschland und die hier ansässige Industrie eine Vorreiterrolle in der Wasserstofftechnologie einnehmen und von den einhergehenden branchen- und sektorenübergreifenden Wertschöpfungspotenzialen profitieren können.

Dabei wird Niedersachsen andere Energieträger nicht aus den Augen verlieren. Denn wir gehen davon aus, dass es auf absehbare Zeit verschiedene, parallel existierende Antriebstechnologien geben wird. Dieser zu erwartende Mobilitätsmix wird am Markt auch zur Nachfrage unterschiedlicher Treibstoffe und Infrastrukturen führen.

Kompetenzzentrum Green Shipping Niedersachsen greift Trends für Schifffahrt der Zukunft auf

Daher fördert die niedersächsische Landesregierung bereits seit einigen Jahren das Kompetenzzentrum Green Shipping Niedersachsen (GSK). Vorrangige Zielsetzung des GSK ist es, frühzeitig die Trends der Zukunft zu erkennen und die Entwicklung von Technologien anzustoßen und voran-

zutreiben, die die Schifffahrt zu wirtschaftlichen Bedingungen ressourcenschonender und umweltfreundlicher gestalten können. Angesiedelt ist das GSK beim Maritimen Kompetenzzentrum (MARIKO) in Leer und dem Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN) in Elsfleth. Mit der Hochschule Emden/Leer und der Jade Hochschule stehen an beiden Standorten leistungsstarke Partner für Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der nachhaltigen Gestaltung der Schifffahrt bereit. Durch die Zusammenarbeit der Forschungs- und Netzwerksäule des Kompetenzzentrums werden Wissenschaft und Wirtschaft besonders eng miteinander verzahnt. Die Hochschulen können über die Netzwerke des MCN sowie des MARIKO Impulse aus der Wirtschaft erhalten und ihre Forschungsergebnisse leichter in die Wirtschaft transferieren.

Das GSK bringt so gezielt Projektpartner und Institutionen mit den entscheidenden Kompetenzen und Bedarfen zusammen. Hochaktuelle Themen wie beispielsweise alternative Brennstoffe, alternative Antriebssysteme oder Automatisierung und Assistenzsysteme werden identifiziert und wirtschaftsorientiert und bedarfsgerecht aufgegriffen. Aus diesen Impulsen werden gemeinsam Ideen entwickelt und schließlich Projekte auf höchstem technischen Niveau realisiert. Beispielhaft sei an dieser Stelle nur das im letzten Jahr ins Leben gerufene ZIM-Netzwerk „Green Meth“ zur Entwicklung und Markteinführung methanolbasierter Antriebslösungen genannt.

Ansätze zur Stärkung von Nachhaltigkeit und Umweltschutz beschränken sich aber nicht auf klimafreundliche Antriebstechnologien in der Schifffahrt, sondern umfassen naturgemäß auch etliche Maßnahmen in den Seehäfen und der Küstenregion. Beispielhaft genannt seien hier Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und Maßnahmen, die das Ziel verfolgen, fossile Energieträger durch erneuerbare Alternativen sukzessive zu ersetzen.

Versorgung mit Landstrom ausbauen

Eine klare Zielrichtung seitens des Bundes und der Länder ist dabei auch die Verbesserung der Versorgung mit Landstrom in den Häfen, wodurch vor Ort beträchtliche Emissionsreduzierungen erreicht werden können. Die Reduzierung von Emissionen in der Schifffahrt zählt zu den Zielen der Bundesregierung bei ihrer Mitarbeit an der Fortentwicklung des MARPOL-Abkommens i. R. d. International Maritime Organisation (IMO) der UN. Zudem verpflichten weitere EU-Richtlinien die Mitgliedsstaaten, Maßnahmen zur Reduzierung von Schiffsemissionen in Hafenstädten umzusetzen und bis Ende 2025 eine landseitige Stromversorgung in den Häfen des TEN-V-Netzes und in anderen Häfen aufzubauen, sofern eine Nachfrage besteht und die Kosten im Vergleich zum Nutzen verhältnismäßig sind.

Niedersachsen unterstützt und trägt diesen Ansatz grundsätzlich mit. Entsprechend hat das Land im Herbst 2019 auch ein Memorandum of Understanding zwischen dem Bund und den norddeutschen Küstenländern über die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Nutzung von Landstrom in Häfen unterzeichnet. Zu den wesentlichen Inhalten des im MoU genannten Maßnahmenpakets zählen u. a. die Reduzierung der Umlagen auf Landstrom, eine Flexibilisierung der Netzentgelte sowie ein mit 140 Mio. Euro hinterlegtes Investitionsförderprogramm des Bundes zur Mitfinanzierung des Baus von Landstromanlagen in See- und Binnenhäfen. Über das Programm können die Länder ab diesem Jahr Bundeszuschüsse für entsprechende Maßnahmen bekommen, die dann von hier kozufinanzieren sind.

Im Zuge der weiteren Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Versorgung mit und die Nutzung von Landstrom wird das Land die Kapazitäten in den niedersächsischen Seehäfen bedarfsorientiert weiterentwickeln und dabei insbesondere die Unterstützungsmöglichkeiten seitens des Bundes in Anspruch nehmen.

Weiterer Ausbau der Windenergie erforderlich

Des Weiteren wird sich die niedersächsische Landesregierung aktiv und zielstrebig für einen weiteren Ausbau der Windenergie auf See und auch an Land einsetzen, um einen zentralen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung zu leisten, den Markt nach der aktuellen

Ausbaudelle nachhaltig zu revitalisieren und zukunftsfähige Arbeitsplätze in den Häfen und der Küstenregion zu sichern. Der wirtschaftliche, industriepolitische und gesellschaftliche Nutzen und damit die Bedeutung insbesondere der Offshore-Windenergie für Norddeutschland, aber auch für den Standort Deutschland insgesamt, kann dabei nicht hoch genug bewertet werden. Denn für eine erfolgreiche und sektorenübergreifende Umsetzung der Energiewende ist sie im Zusammenspiel mit Energiespeicherverfahren wie z. B. der Wasserstofftechnologie ein wesentlicher Eckpfeiler. Die Wertschöpfungskette der Branche beschränkt sich zudem nicht allein auf die Küstenregion, sondern verteilt sich über das ganze Bundesgebiet.

Die Windenergiebranche benötigt daher unsere volle Unterstützung. Vor diesem Hintergrund hat Niedersachsen gemeinsam mit den anderen Küstenländern den Bund aufgefordert, hier noch mehr Engagement zu zeigen und u. a. verlässliche Ausbaupfade zu definieren, die der Branche langfristige Planungen ermöglichen. So sollte der Ausbaudeckel im Bereich Offshore auf mindestens 30 GW bis 2035 angehoben werden, der Zubaupfad für Onshore-Wind verbindlich auf rund 5 GW jährlich. Niedersachsen wird dabei die Onshore-Windenergie mit einem Bündel von Maßnahmen wie der Ausweisung neuer Flächen, schnelleren Genehmigungsverfahren und möglicher finanzieller Beteiligungen für Kommunen noch einmal gesondert fördern.

Klare Festlegungen für Windenergie nötig

Idealerweise sollten für die Windenergie insgesamt klare Festlegungen getroffen werden. Niedersachsen plädiert daher für die Entwicklung einer entsprechenden Gesamtstrategie, die den weiteren Ausbau von Off- und Onshore-Windkraftanlagen unter Berücksichtigung der Sektorenkopplung umreißt. So können zuverlässige politische Rahmenbedingungen für die Windindustrie gesetzt und die Grundlagen für die Erreichung der ambitionierten Klimaziele der Bundesregierung sowie des Green Deal gelegt werden. Gleichzeitig schafft dies die Voraussetzungen, dass der **Hafen Niedersachsen** mit der dazugehörigen gesamten Küstenregion seine großen Potenziale in diesem Industriesektor ausbauen und von den weiteren Entwicklungen der Energiewende nachhaltig profitieren kann.

b) Digitalisierung vorantreiben

Neben dem Klima- und Umweltschutz stellt die häufig als Megatrend titulierte Digitalisierung heute die zweite große Herausforderung für die Häfen, die Schifffahrt und die maritime Wirtschaft dar.

Digitalisierung als Treiber für innovative und optimierte Prozesse

Komplexer werdende Logistikprozesse auf den globalisierten Märkten und die Optimierung entlang der Wertschöpfungsketten erfordern eine zunehmende Digitalisierung und die intensivere Nutzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien auch in den Seehäfen. Das hohe Innovations- und Optimierungspotenzial in den Prozessen rund um den Güterumschlag und die logistischen Abläufe in den Häfen können nur durch neue digitale Dienstleistungen und Prozessinnovationen sowie deren intelligente Verknüpfung miteinander umfassend genutzt werden.

Dabei treibt der globale Wettbewerb den Automatisierungs- und Digitalisierungsdruck in den Häfen und der Hafenwirtschaft stetig voran. Die deutschen Häfen als multimodale Plattformen für Transport und Logistik stellen sich dieser Herausforderung und zählen heute zu den Marktführern beim Einsatz von Informationstechnologie und Automatisierungsanwendungen. Zusammen mit der Hafenwirtschaft, die ihre Bemühungen auf diesem Feld ebenfalls früh vorangetrieben hat, sind sie damit bereits seit langem Vorreiter in Sachen Digitalisierung. Dies gilt auch für den **Hafen Niedersachsen**. Unstrittig ist zudem, dass die Digitalisierung eines der zentralen Zukunftsthemen ist und bleibt.

Digitalisierung als Chance und Herausforderung

Um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen und des Wirtschaftsstandortes Deutschland insgesamt zu erhalten und auszubauen und Lösungen für die Herausforderungen der Schifffahrt und in den Seehäfen heute und vor allem in der Zukunft zu finden, müssen wir uns den Chancen und Herausforderungen der Digitalisierung stellen und die sich bietenden Möglichkeiten nutzen.

Notwendigkeit des Ausbaus digitaler Infrastrukturen

Im Wesentlichen gilt es dabei zunächst, eine optimierte und leistungsfähige digitale Infrastruktur auf- und auszubauen, die als Grundlage für einen gelungenen Transformationsprozess in das digitale Zeitalter essenziell ist. Deshalb hat das Land im August 2018 den Masterplan Digitalisierung für Niedersachsen vorgelegt, mit dem wir verlässliche Rahmenbedingungen schaffen und notwendige Handlungsschritte aufzeigen, anstoßen und begleiten. In einer groß angelegten Ausbauoffensive investieren wir massiv in die digitale Infrastruktur, u. a. mit den Zielen, die niedersächsischen See- und Binnenhäfen bis 2021 mit Breitbandnetzen zu versorgen und ebenfalls bis 2021 eine hundertprozentige 4G- bzw. LTE-Versorgung in den Häfen sicherzustellen. Bis 2022 soll zudem der neue Mobilfunkstandard 5G pilotiert werden – mit einem wesentlichen Fokus und Anwendungsschwerpunkt auf der Hafenwirtschaft. Im Hinblick auf den Ausbau des 5G-Netzes wird Niedersachsen ferner darauf hinwirken, dass auch die Fahrrinnen der Bundeswasserstraßen und der küstennahen Gewässer sowie der Ausschließlichen Wirtschaftszone in der Deutschen Bucht seitens des Bundes flächendeckend mit dem Mobilfunkstandard der Zukunft versorgt werden.

Akteure stärker vernetzen

Um einen besseren Informationsaustausch zwischen den einzelnen Akteuren – Häfen, Schiffe, Unternehmen der maritimen Wirtschaft – zu gewährleisten, ist es ferner von entscheidender Bedeutung, die Verkehrs- und Ladungsinformationsflüsse stärker zu vernetzen. Hierfür praktikable und chancenorientierte Lösungen zu entwickeln und vorhandene und künftige Infrastrukturen und Ressourcen entsprechend klug zu nutzen, zählt zu den großen Herausforderungen der Digitalisierung in den Seehäfen.

Niedersachsen wird den Prozess der Entwicklung und Einführung neuer digitaler Dienstleistungen und Prozessinnovationen in den Häfen sowie deren intelligente Verknüpfung miteinander weiter aktiv vorantreiben – sowohl politisch im Kreis der norddeutschen Küstenländer als auch ganz praktisch, indem entsprechende Projektaktivitäten befördert und flankiert werden.

Anpassung von Bildungsmaßnahmen erforderlich

Die Digitalisierung bringt zudem eine Vielzahl neuer Anforderungen mit sich, auf die wir vorausschauend und angemessen reagieren müssen. Dabei geht es z. B. um Aus-, Weiterbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen, die aufgrund geänderter Arbeitsbedingungen und Jobprofile vermehrt angepasst werden müssen. Hier gemeinsam mit dem Bund, den Arbeitgebern und den Gewerkschaften einen Rahmen für die Zukunft der Arbeit in den Häfen abzustecken und im Dialog mit den Bildungsträgern die erforderlichen Modifizierungen der entsprechenden Curricula voranzubringen, zählt zu den Aufgaben, mit denen sich das Land ganz konkret auseinandersetzt.

Eine weitere Herausforderung wird möglicherweise der perspektivisch zunehmende Einsatz des an Bedeutung gewinnenden 3D-Druck-Verfahrens werden, der unter Umständen mittel- bis langfristig zu Verschiebungen von Transportvolumina und Logistikabläufen sowie globaler Warenströme und Außenhandelsketten führen könnte. Derartige Entwicklungen werden wir sehr genau beobachten und unsere Häfen gegebenenfalls dabei unterstützen, sich hierauf rechtzeitig einzustellen.

Zudem ist es unser Ziel, die hafen- und bundesländerübergreifende Zusammenarbeit auf diesem Feld über die Ausweitung entsprechender Kooperationen zu verstärken.

Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen notwendig

Schließlich müssen wir die rechtlichen Rahmenbedingungen in Deutschland an die digitale Gesellschaft anpassen. Wichtig ist, dabei nicht starr an bestehenden Rechtsnormen festzuhalten. Anstatt neue Geschäftsmodelle und Märkte unter bestehendes Recht zu zwängen, sollte der rechtliche Rahmen vielmehr überprüft und so angepasst werden, dass sich die positiven Wirkungen der Digitalisierung entfalten können. Das Ziel sind digitalkompatible Gesetze, die einen verlässlichen Rechtsrahmen für die digitale Transformation und damit auch Rechtssicherheit im Hinblick auf Datenzugriffs- und -austauschrechte und damit einhergehende Haftungsfragen schaffen. Niedersachsen wird sich auch hierbei einbringen. Gleichzeitig werden wir prüfen, inwieweit wir das Beratungsangebot im Hinblick auf rechtliche Themen oder Fragen der IT-Sicherheit verstärken können und müssen.

Die Landesregierung ist überzeugt davon, dass massive Investitionen in Digitalisierung und Automatisierung dazu beitragen werden, die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen zu steigern, Effizienzsteigerungen zu realisieren, die Flexibilität aller Verkehrsträger in den Logistikketten zu erhöhen, die Gewinnung von Neukunden zu erleichtern und damit den **Hafen Niedersachsen** weiterhin erfolgreich am Markt zu positionieren. Zudem werden digitale Technologien durch die Verbesserung der Ressourcen- und Energieeffizienz, durch eine verbesserte Umweltüberwachung oder durch die Klimavorteile einer perspektivisch umfänglichen Digitalisierung eine grundlegende Rolle bei der Unterstützung der grünen Wende spielen.

Eine Vielzahl von Aktivitäten und Ansätzen unterstützt diesen Prozess in den Häfen und der Schifffahrt schon heute.

European Maritime Single Window Environment harmonisiert nationale Meldeportale

Mit der bereits Mitte 2015 in allen niedersächsischen Häfen eingeführten elektronischen Schiffsanmeldung über das neu geschaffene „Niedersachsen-National Single Window" hat das Land frühzeitig die entsprechenden EU-Vorgaben zur Schaffung nationaler Schnittstellen (National Single Window) umgesetzt. Relevante digitale Informationen und Meldungen werden hierbei durch Schiffseigner, Reedereien, Makler, Kapitäne oder deren Beauftragte einmalig im System eingegeben und den jeweiligen Meldestellen automatisch und elektronisch zur Verarbeitung bereitgestellt. Niedersachsen begrüßt in diesem Zusammenhang ausdrücklich die geplante Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (European Maritime Single Window environment), mit dem bis 2025 eine europaweite Harmonisierung erfolgen soll, und wird sich bei der Umsetzung der neuen Verordnung in den Häfen und bei den verantwortlichen Behörden in den nächsten Jahren aktiv einbringen.

Digitales Testfeld Hafen Hamburg – Ausweitung avisiert

Um die Umsetzung innovativer Prozesse, Projekte und Geschäftsmodelle u. a. in den Bereichen Drohnen, autonomes Fahren und autonome Schifffahrt zu ermöglichen, wird im Zuge des Aufbaus eines digitalen Testfeldes im Hafen Hamburg die erforderliche IT-Infrastruktur im Hafen installiert. Der Bund fördert das auch im Koalitionsvertrag der Bundesregierung verankerte Projekt mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen nachhaltig zu erhöhen, und als Pilotprojekt für die Errichtung weiterer digitaler Testfelder in den deutschen See- und Binnenhäfen. Aktuell sind bis 2021 insgesamt 3,5 Mio. Euro an Bundesmitteln für innovative IT-Infrastruktur in Häfen vorgesehen. Der Bund plant zudem, über eine neue Förderrichtlinie die Errichtung weiterer digitaler Testfelder in anderen Häfen voranzubringen. Niedersachsen begrüßt diese Ansätze und wird die Entwicklung des digitalen Testfeldes in Hamburg aktiv unterstützen und dabei auf eine möglichst breite und länderübergreifende Streuwirkung des Vorhabens in andere Häfen und Güterverteilzentren hinwirken, damit auch die hiesigen Standorte möglichst frühzeitig von den Erfahrungen im Testfeld profitieren können.

Hafen Niedersachsen profitiert von IHATEC

Ein erfolgreiches Instrument zur Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten, die Güterumschlag, Logistikketten und Verkehrsflüsse optimieren sowie zu einer Verbesserung der digitalen Infrastruktur und einer stärkeren Nutzung von IT in den deutschen See- und Binnenhäfen beitragen sollen, ist zudem die Förderrichtlinie „Innovative Hafentechnologien (IHATEC)" des BMVI. Nach der großen Resonanz auf die ersten drei Förderaufrufe ist das ursprünglich bis 2021 mit insgesamt 64 Mio. Euro dotierte Programm mittlerweile bis 2025 verlängert und mit weiteren 11 Mio. Euro jährlich an Fördermitteln ausgestattet worden.

Der **Hafen Niedersachsen** hat von dieser Richtlinie bereits ganz erheblich profitiert – zahlreiche Projekte wie z. B. STRADegy am Container Terminal Wilhelmshaven (CTW), Wash2Emden, Binntelligent in Oldenburg, SmartKai in Cuxhaven, AUTOSEC in Wilhelmshaven oder DashPORT in Brake belegen das. Das Land hatte daher gegenüber dem Bund schon seit längerem für eine Verlängerung der IHATEC-Richtlinie plädiert und wird seine Häfen weiter ermuntern, die umfassenden Fördermöglichkeiten, die die Richtlinie bietet, auch zukünftig in Anspruch zu nehmen.

Smart Shipping als Zukunftstrend

Bereits heute steht insbesondere Reedereien eine Masse von digitalen Daten z. B. hinsichtlich Wetter, nautischen Bedingungen, fuel-sampling und auf den Schiffen selbst gesammelten Informationen zur Verfügung, die genutzt werden kann, um mittels umfassender Big Data-Analytik Einsichten in die Performance ihrer Schiffe zu bekommen, den Betrieb ihrer Flotte unmittelbar zu optimieren und Equipment anhand seines tatsächlichen Zustands zu warten und ggf. auszutauschen. Durch einen zuverlässigen und intelligenten Datenaustausch an Bord sowie zwischen Schiff und Hafen können Schiffsbetreiber dabei von Zeit- und Kosteneinsparungen und einer höheren Schiffseffizienz profitieren, was wiederum die Auswirkungen auf die Umwelt reduziert.

Gleichzeitig markiert dieser als Smart Shipping bezeichnete Technologietrend, in dem sich Geschäftsmodelle durch einen größeren Einsatz von digitalen Technologien maßgeblich verändern, den Beginn der Entwicklung hin zu einem stetig steigenden Automatisierungsgrad in der Schifffahrt, die perspektivisch in autonom fahrenden Schiffen münden wird. Es steht zu erwarten, dass sich hierdurch eine deutliche Steigerung der Sicherheit auf See und eine verbesserte maritime und intermodale Logistik erreichen lassen.

Einführung norddeutscher Binnenschifffahrts-App anvisiert

Bei der Entwicklung und Implementierung automatisierter Systeme und insbesondere im Hinblick auf die autonome Schifffahrt kann auch die Binnenschifffahrt eine Schlüsselrolle einnehmen. So plant Niedersachsen z. B. zur Stärkung der norddeutschen Binnenschifffahrt und der digitalen Prozesse zusammen mit den anderen Küstenländern die Einführung einer abgestimmten Binnenschifffahrts-App als gemeinsame Melde-Plattform. Das Land prüft ferner die Implementierung eines möglichen Testfelds für digitale und autonome Binnenschifffahrt auf einem Kanalabschnitt und wird sich bei entsprechender Nachfrage seitens der Marktakteure auch hierfür aktiv einsetzen.

Mehr Sicherheit durch Port Cyber Security Officer

Das bedeutet, dass wir sowohl die Unternehmen als auch die Forschungseinrichtungen in Niedersachsen dabei unterstützen werden, die Entwicklung teil- und vollautonomer Systeme für die See- und Binnenschifffahrt voranzutreiben. Das Land hat auch das dabei zunehmend wichtiger werdende Thema der Cybersicherheit im Blick. Anfang 2019 hat im **Hafen Niedersachsen** der erste Port Cyber Security Officer in deutschen Seehäfen seinen Dienst angetreten, der die unterschiedlichen Akteure in den Häfen diesbezüglich sensibilisiert und die Entwicklung entsprechender Sicherheitskonzepte begleitet.

Überwindung von Insellösungen angestrebt

Insgesamt wird in diesem Zusammenhang aber auch deutlich, dass wir im Hinblick auf die Digitalisierung aktuell noch vor einer eher heterogenen Landschaft mit einer Vielzahl von Ansätzen und Aktivitäten stehen, die es zusammenzuführen und sinnvoll zu verknüpfen gilt. Perspektivisch verfolgen wir daher einen größeren Ansatz und wollen das Thema Digitalisierung über Einzel- und Insellösungen hinaus übergreifender denken. Ziel muss es dabei sein, die einzelnen Standorte des **Hafens Niedersachsen** untereinander, aber auch länderübergreifend mit anderen deutschen Häfen z. B. über Plattformlösungen viel stärker miteinander zu vernetzen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen im norddeutschen Verbund nachhaltig zu stärken.

Dabei handelt es sich um einen herausfordernden Prozess, der sinnvollerweise nur in enger Abstimmung mit der Wirtschaft erfolgen kann und zudem entsprechendes Engagement von politischer Seite voraussetzt. Hier bedarf es gemeinsamer Anstrengungen von Ländern, Wirtschaft und Wissenschaft, um die Digitalisierung in den Häfen weiter zu intensivieren und hierfür mögliche und erforderliche Schritte zielführend zu identifizieren.

Landesregierung unterstützt den Digitalisierungsprozess

Niedersachsen wird den Einsatz digitaler Technologien und den automatisierten Betrieb in den Häfen, der Seeschifffahrt und der maritimen Logistikkette weiter unterstützen, um eine Optimierung der wasser- und landseitigen Verkehre zu, in und von den Häfen voranzutreiben. Ziel muss und soll es sein, die großen Potenziale der Digitalisierung verstärkt zu nutzen und weiter an der Entwick-

lung des Hafens der Zukunft zu arbeiten, der idealerweise digitalisiert, vernetzt, emissionsfrei und von neuen Geschäftsmodellen geprägt sein wird. Hierfür unternehmensübergreifende Standards zu finden, Datenformate kompatibel zu gestalten und kluge einheitliche Lösungen für alle Beteiligten entlang der maritimen Wertschöpfungskette zu entwickeln, zählt zu den großen Herausforderungen, mit denen wir uns im **Hafen Niedersachsen** und in Kooperation mit den anderen Küstenländern und ihren Häfen weiter intensiv auseinandersetzen werden.

Über den aktuellen Stand der Entwicklungen im Bereich Digitalisierung der Häfen und Schifffahrt wird das Land gemeinsam mit den anderen norddeutschen Ländern 2021 erstmalig im Zuge einer Hafen-Digitalisierungskonferenz berichten.

Hafen-Digitalisierungskonferenz ausrichten

c) Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit und Schaffung von leistungsfähigen Hinterlandanbindungen

Die Sicherstellung der Erreichbarkeit unserer Häfen und die Schaffung leistungsfähiger Hinterlandanbindungen über Straße, Schiene und Binnenwasserstraße sind und bleiben ein wesentliches Anliegen der niedersächsischen Landesregierung. Wesentliche Grundlage hierfür ist die enge Zusammenarbeit zwischen Bund und Küstenländern, um die Verkehrsinfrastruktur des Bundes bedarfsgerecht auszubauen. Denn die Sicherstellung der Erreichbarkeit Deutschlands innerhalb der globalen Transportketten ist ein gemeinsames Ziel. Die stark exportorientierte Industrie genau wie die Agrar- und Ernährungswirtschaft in Niedersachsen und Deutschland müssen weiterhin marktgerecht in die weltweiten Logistikverkehre eingebunden sein. Leistungsstarke Häfen sind hierfür unerlässlich.

Bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für Häfen unerlässlich

Der **Hafen Niedersachsen** und die deutschen Seehäfen allgemein können sich im internationalen Standortwettbewerb bisher gut behaupten, weil sie u. a. über gute seewärtige Zufahrten und Hinterlandanbindungen verfügen. Diese Infrastrukturen sind aber dauerhaft sehr hohen Belastungen ausgesetzt. Damit die Häfen ihre herausragende Funktion für die deutsche Volkswirtschaft auch zukünftig wahrnehmen können, sind konstante Erhaltungsmaßnahmen an der Infrastruktur erforderlich. Gleichzeitig gilt es, zielgerichtete Aus- und Neubaumaßnahmen umzusetzen und dabei vorrangig noch bestehende Engpässe bei den seewärtigen Zufahrten und der landseitigen Anbindung der Häfen zu beseitigen.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Schiffsgrößenentwicklung sind insbesondere die Fahrrinnenanpassungen der Außen- und Unterweser und die Vertiefung der Außenems von übergeordneter Bedeutung für die Erreichbarkeit und damit die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Seehäfen und der maritimen Wirtschaft in der Region. Niedersachsen bekennt sich klar zu diesen auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) festgeschriebenen Projekten und wird die laufenden Planungs- und Genehmigungsverfahren weiterhin aktiv unterstützen, um nunmehr möglichst zeitnah eine Umsetzung der Maßnahmen zu erreichen.

Notwendigkeit von Fahrrinnenanpassungen zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen

So wird bezüglich des Verfahrens zur Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser aktuell die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes durch ergänzende Unterlagen von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes umgesetzt. Gleichzeitig werden im Verfahren neue Wege beschritten: Auf der Bundesebene wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen, die Fahrrinnenanpassung der Außenweser und des Unterweserabschnitts von Bremerhaven bis Brake durch ein Gesetz des Bundestages anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses zuzulassen. Die Landesregierung begrüßt die damit vom Bund angestrebte Beschleunigung dieses für Niedersachsen wichtigen Projekts. Unabdingbar ist dabei aus niedersächsischer Sicht vor allem, dass die Anpassung der beiden Weserabschnitte in einem einheitlichen Verfahren fortgeführt wird, um insbesondere die seeseitige Erreichbarkeit des Hafens Brake zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu verbessern.

Im Hinblick auf die geplante Vertiefung der Außenems konnten mittlerweile die unterschiedlichen Positionen ausgeräumt werden, so dass jetzt bis spätestens Ende 2021 alle erforderlichen Planungsunterlagen der Genehmigungsbehörde vorgelegt werden können. Damit ist ein entsprechender Planfeststellungsbeschluss bis Ende 2022 zu erwarten. Die Maßnahme beseitigt die Engpässe in der seeseitigen Erreichbarkeit des Hafens Emden und hat daher immense Bedeutung für den Standort und die Entwicklung der im Hafen und in der Region ansässigen Unternehmen.

Auch mit weiteren BVWP-Maßnahmen wie der in der Umsetzung befindlichen Anpassung der Mittelweser für Großmotorgüterschiffe, der Umsetzung des Schienenprojektes „Optimiertes Alpha-E mit Bremen", der durchgehenden Elektrifizierung der Bahnstrecken Oldenburg-Wilhelmshaven und Harburg-Cuxhaven sowie verschiedener Straßenbaumaßnahmen, insbesondere durch den Bau der A20, A26 und A39, werden die Hinterlandanbindungen unserer Häfen weiter optimiert.

Ebenso ist der Neubau einer Schleuse Lüneburg Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Die Schleuse wird eine Nutzlänge von 225 m und eine Breite von 12,5 m haben und beseitigt so den Engpass im Elbe-Seitenkanal. Um die Planung und damit auch die Fertigstellung der Schleuse schneller umsetzen zu können, hat Niedersachsen mit Hamburg, der IHK Lüneburg-Wolfsburg und dem Bund eine Kooperationsvereinbarung geschlossen. Sie sieht vor, dass das Land Niedersachsen und die Freie und Hansestadt Hamburg über fünf Jahre jeweils 90.000 Euro pro Jahr zur Beschleunigung des Bauvorhabens bereitstellen. Weitere Mittel sollen von den regionalen Bündnispartnern zur Verfügung gestellt werden.

BVWP berücksichtigt Ausbau der Hinterlandanbindungen

Insgesamt sind im BVWP rund 17 Mrd. Euro für Projekte zur Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit und Schaffung von leistungsfähigen Hinterlandanbindungen in Norddeutschland vorgesehen. Wie von Niedersachsen eingefordert, hat der Ausbau der Infrastruktur für verschiedene Verkehrsträger für die Hinterlandverkehre im BVWP damit besondere Berücksichtigung gefunden. Wichtig ist jetzt die zügige und konsequente Umsetzung der Projekte.

Um eine bessere Verknüpfung unserer Häfen mit dem Hinterland zu erreichen, strebt Niedersachsen zudem einen stärkeren Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien an. Es ist von hoher Bedeutung, Digitalisierung bis ins Hinterland weiterzudenken und perspektivisch auch die den Häfen vor- bzw. nachgelagerten Akteure der Logistikkette in den digitalen Informationsaustausch soweit wie möglich mit einzubinden. Ein gutes Beispiel für entsprechende Aktivitäten ist die avisierte weitere Zusammenarbeit der Küstenländer zur Optimierung des Verfahrensmanagements für Großraum- und Schwertransporte über die digitale Plattform VEMAGS, um die Erreichbarkeit der norddeutschen Häfen zu verbessern.

Die Leistungsfähigkeit der Seehäfen ist unmittelbar an die Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindungen gekoppelt. Niedersachsen wirkt daher aktiv darauf hin, das multimodale Transportsystem im Hinterland stetig weiter zu entwickeln, um einen reibungslosen Gütertransport von und zu den Häfen auch zukünftig sicherzustellen und die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Hafenstandorte nachhaltig zu steigern.

d) Etablierung und weiterer Ausbau der Containerverkehre

In den Haupthäfen der für den JadeWeserPort relevanten Nordrange wird nach Schätzungen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ein Wachstum des Containerumschlags bis 2025 auf rund 55 Mio. TEU sowie bis 2035 auf rund 74 Mio. TEU erwartet.[9] Das entspricht einem durchschnittlichen Wachstum von rund 3 Prozent pro Jahr. Mit dem EUROGATE Container Terminal

9 *JWP 2 – Wettbewerbs- und Marktuntersuchung im Zusammenhang mit der Planung eines zweiten Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven, November 2019*

Wilhelmshaven (CTW) am JadeWeserPort verfügt das Land Niedersachsen über hervorragende Möglichkeiten, an diesem prognostizierten Wachstum der Containerverkehre zu partizipieren.

CTW – Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen

Der an der Bundeswasserstraße Jade gelegene CTW ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen und Hauptumschlagstandort für Container in Niedersachsen. Als Tiefwasserhafen bietet der JadeWeserPort mit einer kurzen Revierfahrt von 23 sm, einer tideunabhängigen Fahrwassertiefe von 18 m unter SKN und einem Wendebereich von 700 m ideale nautische Bedingungen für die neueste Generation von Großcontainerschiffen. Der CTW hat damit ein Alleinstellungsmerkmal unter den deutschen Nordseehäfen. Tideunabhängig können jederzeit Schiffe mit Längen von bis zu 430 m und Breiten von bis zu 60 m mit 16,50 m Tiefgang ein- und auslaufen.

Trotz der aktuell begonnenen bzw. geplanten Fahrrinnenanpassungen an Elbe bzw. Außen- und Unterweser/Nord werden Containerschiffe der neuesten Generation mit einem Tiefgang von über 16 m die Häfen in Hamburg und Bremerhaven nicht vollbeladen anlaufen können. Der CTW wird daher mittelfristig von einem weiteren Trend zu größeren Containerschiffen, sogenannten Ultra Large Container Vessels, profitieren. Die Prognose der Schiffsgrößenentwicklung in der Nordeuropa-Fernost-Fahrt lässt erwarten, dass bis 2025 bereits erste Einheiten mit über 24.000 TEU in Fahrt sein könnten. Aufgrund des Kaskadeneffekts könnten bis 2035 bereits ca. 80 Prozent der eingesetzten Schiffe im Ostasienverkehr mindestens eine Länge von 400 m und eine Breite von 60 m erreichen.

Prüfung einer Erweiterung des CTW – JadeWeserPort 2

Bereits mit der Ende 2015 erstellten Machbarkeitsstudie für die zweite Baustufe des Container-Tiefwasserhafens Wilhelmshaven konnte nachgewiesen werden, dass eine nördliche Erweiterung des JadeWeserPorts durch einen wettbewerbsfähigen und operativ eigenständigen zweiten Containerterminal (JadeWeserPort 2) einschließlich leistungsfähiger Infrastruktur technisch und rechtlich grundsätzlich realisierbar ist. Das entworfene Terminaldesign empfiehlt eine 1,8 km lange Kaje in nördlicher Richtung mit einer um zehn Grad abgeknickten Kajenführung bei einer Terminaltiefe von 620 m.

Die in 2019 durchgeführte Wettbewerbs- und Marktuntersuchung im Zusammenhang mit der Planung eines zweiten Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven hat gezeigt, dass der Bau eines zweiten Containerterminals weiterhin wirtschaftlich machbar und sinnvoll ist. Der prognostizierte langfristige Bedarf für weitere Terminalkapazitäten in der östlichen Nordrange könnte dann größtenteils durch die zweite Baustufe des JadeWeserPorts abgedeckt werden.

Vor dem Hintergrund langer Planungs- und Genehmigungszeiträume von etwa zehn bis fünfzehn Jahren soll daher die eingeleitete Planung in Verbindung mit einer regelmäßigen Marktbeobachtung fortgesetzt und so vorangetrieben werden, dass eine Inbetriebnahme der zweiten Ausbaustufe zum marktseitig geforderten Zeitpunkt möglich sein wird. Dies ist auch erforderlich, um insbesondere bei einem anziehenden Markt oder einem stärker steigenden Ladungsaufkommen in Wilhelmshaven rechtzeitig Vorbereitungen für einen Ausbau treffen zu können. Denn eventuell in der Vorbereitung verlorene Zeit dürfte innerhalb eines förmlichen Verfahrens schwer aufzuholen sein. Vor diesem Hintergrund soll beispielsweise die Schaffung von Flächen auf dem Elsflether Sand und in Hemmoor als Kohärenzmaßnahmen für das europäische Vogelschutzgebiet Voslapper Groden Süd (VGS) weiter vorangetrieben werden. Dieses ist für eine bedarfsgerechte Entwicklung zum hafennahen Industriegebiet als Erweiterung zum bestehenden Güterverkehrszentrum (GVZ) am JadeWeserPort vorgesehen. Denn die Auswirkungen des Baus und Betriebs eines JadeWeserPorts 2 auf das FFH-Gebiet VGS stehen der Hafenentwicklung tendenziell eher entgegen und werden daher in einem künftigen Planfeststellungsverfahren im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung betrachtet werden müssen.

Es soll daher mit der zunehmenden Bestätigung der Prognosen in die Planungen der zweiten Ausbaustufe investiert werden, um weiter mit Hochdruck für den Erfolg und die Zukunft von Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen zu arbeiten.

Der Erhalt und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Containerhafens sowie die Erhöhung seiner Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit im zunehmenden internationalen Seehafenwettbewerb sind von strategischer Bedeutung für die Landesregierung. Wichtig dafür sind der Erhalt sowie bedarfsgerechte Ausbau der erforderlichen hafenrelevanten Infrastruktur unter Berücksichtigung vielschichtiger nautischer, wirtschaftlicher, verkehrlicher, rechtlicher, ökologischer sowie sozialer Rahmenbedingungen.

Verstärkung des Hafenmarketings für den CTW

Zu den weiteren entscheidenden strategischen Zielen und Maßnahmen für den JadeWeserPort gehören neben der Sicherstellung der seeseitigen Erreichbarkeit und der Intensivierung der norddeutschen Hafenkooperation auch die Verstärkung des Hafenmarketings sowie die Vermarktung der Ansiedlungsflächen im GVZ. So sollen neue Liniendienste und Bahnverbindungen, insbesondere Direktzüge, angezogen werden, weil Maßnahmen auf See- und Landseite wechselseitig die Attraktivität des Hafens erhöhen. Dabei wird sich Niedersachsen bei allen Maßnahmen auch der Chancen bedienen, die sich aus der fortschreitenden Digitalisierung rund um den Güterumschlag und die logistischen Abläufe in den Häfen ergeben.

Ausbau des Containertransports über Binnenhäfen angestrebt

Im Bereich Containertransport bietet zudem die Binnenschifffahrt erhebliche Chancen. Niedersachsen strebt hier den Ausbau bestehender Standorte und die Schaffung neuer marktgerechter Standorte entsprechend des Konzeptes zum Kombinierten Verkehr und zu Güterverkehrszentren des Landes Niedersachsen (KV-/GVZ-Konzept) an.

Planung eines zweiten Containerterminals im JadeWeserPort

e) Nutzung der Ansiedlungspotenziale

Landesregierung unterstützt Ansiedlung von Industrie- und Dienstleistungsunternehmen

Die weitere Ansiedlung von Industrie- und Dienstleistungsunternehmen in den Häfen wird von der niedersächsischen Landesregierung aktiv unterstützt. Die im Gegensatz zu Häfen wie Hamburg oder Bremen vorhandenen erheblichen Flächenpotenziale in den niedersächsischen See- und Binnenhäfen bieten günstige Voraussetzungen für die unterschiedlichsten Branchen. Beispielhaft seien hier nur Areale wie der Wybelsumer Polder in Emden, der Rüstersieler und Voslapper Groden in Wilhelmshaven oder der Boitwarder Groden in Brake genannt.

Investoren, die mit ihren Aktivitäten unsere Hafenstandorte stärken, sind herzlich willkommen und werden vom Ansiedlungsmanagement des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums bei der Realisierung ihrer Projekte aktiv begleitet.

Als Energieland Nr. 1 in Deutschland mit den besonderen Potenzialen im Bereich Windenergie – onshore wie offshore – liegt ein besonderer Fokus auf dem Energiesektor. Denn zum Gelingen der Energiewende bedarf es nun der Dekarbonisierung aller energieverbrauchender Sektoren: Strom, Wärme, Mobilität und Industrie. Insbesondere in der chemischen Industrie und in der Stahlindustrie kommt Wasserstoff dabei eine herausragende Rolle zu.

Wasserstoffwirtschaft als Standortfaktor

Die niedersächsischen Hafenstandorte bieten als Logistik- und Wirtschaftszentren ideale Voraussetzungen für Wertschöpfungspotenziale in der Wasserstoffwirtschaft, die eine bedeutende Rolle bei der Sektorenkoppelung spielt. Sie haben dabei nicht nur eine exponierte Funktion bei der Verteilung von grünem Wasserstoff, sie sind auch prädestinierte Standorte bei der Herstellung und Nutzung von grünem Wasserstoff sowie Folgeprodukten wie z. B. synthetischen Energieträgern. Auch für den Import von grünem Wasserstoff aus Partnerländern der Nationalen Wasserstoffstrategie bieten einige der Standorte des **Hafens Niedersachsen** beste Voraussetzungen.

Für andere Branchen bedeutet dies, dass sie an den niedersächsischen Hafenstandorten die Möglichkeiten vorfinden, ihre Produkte und Dienstleistungen nachhaltig und CO_2-neutral zu produzieren und anzubieten. Vielversprechende Potenziale sehen wir dabei insbesondere in den Bereichen Elektromobilität, Baustoffe, Stahl, Chemie sowie in der Produktion, Lagerung und Verarbeitung von Lebensmitteln.

f) Stärkere Einbindung der Häfen in die logistischen Netze

Logistikwirtschaft sichert 260.000 Arbeitsplätze

Niedersachsen ist ein starker Logistikstandort und profitiert in besonderem Maße von der Logistikbranche, die mit über 260.000 Beschäftigten zu den größten Arbeitgebern im Land gehört. Ein wesentlicher Grund hierfür liegt in der optimalen verkehrsgeografischen Lage Niedersachsens als Kreuzungspunkt der transeuropäischen Magistralen aller Verkehrsträger sowie natürlicher Verknüpfungskorridor zwischen Küste und Binnenland.

Ausbau der Binnenhäfen zu multifunktionalen Logistikhubs unterstützen

Die niedersächsischen See- und Binnenhäfen sind bereits heute gut in die logistischen Netze integriert. Aus einer vertieften weiteren Einbindung der Häfen in die vor- und nachgelagerten logistischen Strukturen können sich neue Marktpotenziale ergeben. Zusätzliche Wertschöpfung und Beschäftigung in den Häfen kann z. B. durch das Angebot zusätzlicher logistischer Dienstleistungen generiert werden. Insbesondere die Binnenhäfen mit ihrer häufig optimalen trimodalen Anbindung verfügen noch über erhebliche Potenziale, die durch den Ausbau zu multifunktionalen Logistik-Hubs erschlossen werden können. Mit dem Ziel, den Transport von Gütern auf den CO_2-armen Verkehrsträger Wasserstraße zu verlagern, hat das Land in dieser EU-Förderperiode verstärkt die Weiterentwicklung von Binnenhäfen unterstützt. Aktuell gefördert wird der Ausbau der Häfen in Lüneburg, Bückeburg, Spelle sowie Bohmte bei Osnabrück. Aufgrund der hohen Nachfrage plant das Land, die Förderung auch in der kommenden EU-Förderperiode ab 2021 fortzusetzen.

Erfolgsmodell Güterverkehrszentren

In diesem Zusammenhang haben sich Güterverkehrszentren mittlerweile als Synonym für Intermodalität, Nachhaltigkeit, logistische Innovationen und Beschäftigung etabliert. Der zunehmende Güterverkehr wirkt sich auch auf die weitere Entwicklung dieser logistischen Knoten aus. Dies ist vor allem auf die fortschreitende Integration der Güterverkehrszentren in die Logistikkonzepte der verladenden Wirtschaft aus Industrie und Handel sowie auf die steigende Bedeutung des kombinierten Verkehrs zurückzuführen. Langfristig wird zudem das Aufkommen maritimer Containerverkehre im Hinterlandverkehr weiter zunehmen. Ferner werden hafengebundene logistische Dienstleistungen verstärkt ins Hinterland verlagert, um in den Häfen dringend benötigte Flächen zu schaffen.

Mit seinen großen Kapazitätsreserven beim Verkehrsträger Wasserstraße spielt der kombinierte Verkehr dabei eine zunehmend wichtige Rolle. Wachstumstreiber sind die großen Ballungszentren als hochkonzentrierte urbane Konsum- und Produktionsstandorte sowie die Seehäfen als Konsolidierungspunkte interkontinentaler Güterströme. Vor allem Güterverkehrszentren mit Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr können hier als regionale Hubs für logistische Dienstleistungen einen großen Zuwachs verzeichnen.

Die niedersächsischen Standorte für die Güterverkehrszentren (GVZ) sind im Landesraumordnungsprogramm festgelegt und Bestandteil des deutschen und europäischen GVZ-Netzes. Mit Coevorden-Emlichheim, Dörpen, Göttingen, Hannover, Osnabrück, Wolfsburg, Salzgitter und Wilhelmshaven verfügt Niedersachsen aktuell über acht Basisstandorte, die in Kombination mit weiteren Ergänzungs- und Erweiterungsstandorten den Kunden aus Logistikwirtschaft, Handel und Industrie optimale Ansiedlungsbedingungen bieten.

Landesregierung fördert Ausbau von GVZ

Das Land unterstützt und fördert den Ausbau und die Weiterentwicklung von Güterverkehrszentren auf der Basis eines landesweiten KV-/GVZ-Konzeptes, das erst kürzlich aktualisiert wurde. Dabei konnten auch neue Standorte identifiziert werden, an denen möglicherweise in der Zukunft Güterverkehrszentren etabliert werden können.

In diesem Zusammenhang bewerben wir auch konsequent die seitens des Bundes in diesem Bereich bestehenden Fördermöglichkeiten. Beispielhaft sei hier zum einen die Richtlinie Innovative Hafentechnologien (IHATEC) genannt, über die mit entsprechenden Maßnahmen u. a. die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen verbessert, Güterumschlag, Logistikketten und Verkehrsflüsse optimiert sowie eine Verbesserung der digitalen Infrastruktur und eine stärkere Nutzung der IT in Häfen und Logistikketten erreicht werden soll. Zum anderen besteht für die Häfen und Güterverkehrszentren die Möglichkeit, Fördermittel für Maßnahmen zur besseren Breitbandanbindung von Gewerbe- und sonstigen Sondergebieten zu akquirieren.

g) Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Effizientere und schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren gestalten

Für die niedersächsischen Häfen sind ein leistungsfähiges Verkehrswegenetz und eine gut ausgebaute Infrastruktur unerlässlich. Eine große Hürde bei der Umsetzung neuer Verkehrsprojekte sind jedoch die bedingt durch hohe Umweltauflagen, bürokratische Verfahren und juristische Auseinandersetzungen bisweilen sehr langen Planungs- und Realisierungszeiten. Die Landesregierung hat sich daher zum Ziel gesetzt, Planungs- und Genehmigungsverfahren effizienter und schneller zu gestalten und nimmt dafür alle Handlungsmöglichkeiten sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene in den Blick.

Landesregierung unterstützt zahlreiche Initiativen zur Verfahrensbeschleunigung

Auf Bundesebene wurden bereits seit 2018 verschiedene Gesetzesänderungen mit dem Ziel der Verfahrensbeschleunigung auf den Weg gebracht, die von Seiten der niedersächsischen Landesregierung intensiv begleitet wurden. So wird z. B. mit dem im April 2020 in Kraft getretenen Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ein neuer Weg zur Beschleunigung langwieriger Genehmigungsverfahren eingeschlagen. Dabei sollen besonders wichtige Verkehrsprojekte zukünftig auf dem Gesetzeswege genehmigt werden können. Neben einer Beschleunigung soll die Entscheidung des

Bundestages auch die Akzeptanz der Projekte erhöhen. Niedersachsen begrüßt diese Zielrichtung ausdrücklich und hat sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass neben der Fahrrinnenanpassung der Außenweser auch die Anpassung der Unterweser (Nord), also der Abschnitt von Bremerhaven bis Brake, in das Gesetz aufgenommen wurde. Das ist ein wichtiges positives Signal und entspricht der Position der niedersächsischen Landesregierung, Außen- und Unterweseranpassung in einem einheitlichen Verfahren zu behandeln und voranzubringen.

Aus niedersächsischer Perspektive stellen die Planungsbeschleunigungsgesetze einen wegweisenden Schritt in die richtige Richtung dar. Zur Zielerreichung bedarf es jedoch weiterer Maßnahmen.

In einem ersten Schritt hat die Landesregierung zunächst eine Evaluierung der Planungs- und Bauprozesse in der Landesstraßenbauverwaltung durchgeführt. Hierbei wurden Möglichkeiten zur Beschleunigung identifiziert und Umsetzungsmöglichkeiten erörtert. Diese sollen in künftigen bzw. laufenden Verfahren umgesetzt werden.

Interministerieller Arbeitskreis eingerichtet

Die Landesregierung hat darüber hinaus einen interministeriellen Arbeitskreis eingerichtet. Unter Mitwirkung aller betroffenen Ministerien sowie der kommunalen Spitzenverbände werden die bestehenden Möglichkeiten einer Planungsbeschleunigung erkundet, geprüft und soweit möglich eingeleitet. Überprüft wird u. a. das Verwaltungsverfahrensgesetz mit dem Ziel der Digitalisierung von Einwendungen sowie die Möglichkeit der frühzeitigen Festlegung von Stichtagen für die zu berücksichtigende Sach- und Rechtslage, um Planungssicherheit zu erzeugen und so den Prozess insgesamt zu beschleunigen.

Daneben hat das Wirtschaftsministerium zu Beginn des Jahres 2020 in einem niedersächsisch-niederländischen Workshop gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen aus den Niederlanden die Verfahrensweisen beider Länder verglichen. Sich aus den gewonnenen Erkenntnissen ergebende mögliche Beschleunigungsansätze werden jetzt geprüft und Übertragungsmöglichkeiten von niederländischen Vorgehensweisen in die niedersächsischen Verfahren untersucht.

Speziell für Hafenprojekte haben die norddeutschen Küstenländer zudem bereits im letzten Jahr mit dem Hafenplanungsbeschleunigungsgesetz eine gemeinsame Gesetzesinitiative in den Bundesrat eingebracht. Gegenstand der Bundesratsinitiative war die Einführung einer erstinstanzlichen Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte betreffend Planfeststellungsverfahren für die Errichtung, die Erweiterung oder die Änderung von Häfen, die für Schiffe mit mehr als 1.350 Tonnen Tragfähigkeit zugänglich sind. Die dafür erforderliche Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung wurde auf Bundesebene nunmehr angeschoben. Die Bundesregierung hat im August dieses Jahres den Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen beschlossen. In dem Gesetzentwurf ist u. a. die Einführung einer erstinstanzlichen Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichtes für Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren für Häfen enthalten. Niedersachsen wird diesen Prozess weiter aktiv begleiten.

Die Landesregierung dokumentiert damit insgesamt deutlich, dass die dringend erforderliche Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten zu den zentralen Bestrebungen auf ihrer politischen Agenda zählt.

h) Ausbildung stärken und Fachkräftesicherung in den Blick nehmen

Besondere Aufmerksamkeit auf Aus- und Weiterbildung

Dreh- und Angelpunkt der deutschen und niedersächsischen maritimen Wirtschaft ist die Seeschifffahrt. Aus diesem Grund ist es unerlässlich, das am Standort Norddeutschland vorhandene maritime Know-how zu fördern und zu erhalten. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Fachkräftesicherung, insbesondere die Gewinnung von Nachwuchskräften in den maritimen Berufen, von großer Wichtigkeit.

Die Seeschifffahrt bietet ein äußerst attraktives Berufsfeld mit interessanten Karrieremöglichkeiten. Nicht zuletzt wegen der in der Vergangenheit aufgrund der herausfordernden Situation der Branche überwiegend negativen Berichterstattung über die Seeschifffahrt haben jedoch viele Wirtschaftszweige der maritimen Industrie mittlerweile Probleme bei der Nachwuchsgenerierung. Es besteht allerdings ein deutlicher Bedarf an hochqualifizierten Arbeitskräften, um das maritime Know-how am Schifffahrtsstandort Deutschland auch mittel- und langfristig sichern zu können.

Kooperation im Maritimen Bündnis wird fortgesetzt

Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung aus Bund, norddeutschen Küstenländern und den Sozialpartnern hat in den fast 20 Jahren seines Bestehens viele maßgebliche Weichenstellungen für die Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt initiiert. Niedersachsen hat sich hier von Anfang an maßgeblich engagiert. Auch nach dem Ausscheiden von ver.di arbeiten die Akteure weiter zusammen und diskutieren Möglichkeiten zur Sicherung des Know-hows am Standort Deutschland.

Die Ausbildungszahlen haben sich dabei in den letzten Jahren stabilisiert. Trotzdem besteht sowohl hinsichtlich der Zahl der Absolventen als auch der Zahl der ausbildenden Reedereien noch weiterer Bedarf. Aktuell wird daher im Auftrag der Bündnismitglieder eine Website erstellt, über die junge Menschen für die Seeschifffahrt gewonnen werden sollen. Die Website soll adressatengerecht über die verschiedenen Berufswege in der Nautik, der Schiffsbetriebstechnik und im kaufmännischen Bereich der Seeschifffahrt informieren und konkrete Einblicke in die einzelnen Berufsbilder geben. Sie wird den bisherigen Internetauftritt der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt ersetzen; zudem wird die Ausbildungswebsite des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) darin aufgehen.

Digitalisierung bietet neue berufliche Chancen

Erhebliche Auswirkungen auf Aus- und Fortbildung in der maritimen Branche entfaltet mittlerweile die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung in der Schifffahrt. Gerade diese Entwicklung erfordert zunehmend hoch qualifiziertes seemännisches Personal, das nicht nur in der Lage ist, mit dem Wandel umzugehen, sondern diesen zu begleiten und aktiv zu gestalten. Darüber hinaus werden sich im Zuge der weiteren Digitalisierung auch neue berufliche Chancen für seemännisches Personal an Land – und damit auch in den niedersächsischen Häfen – ergeben. Denn ein Teil der Tätigkeiten, die heute noch zwingend an Bord erfolgen müssen, wird bei zunehmenden Tendenzen in Richtung e-shipping künftig auch an Land erledigt werden können.

Diese Entwicklung hat selbstverständlich erheblichen Einfluss auf die Berufsbilder, die die Anforderungen und Weiterentwicklung der maritimen Kompetenzen widerspiegeln müssen. Die Partner des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt und ver.di werden die Diskussion im Hinblick auf die „Digitalisierung der maritimen Ausbildung und Beschäftigung“ unter Einbindung der Fach- und Fachhochschulen fortsetzen. Darüber hinaus müssen die seemännischen Ausbildungswege insbesondere an die neuen Anforderungen und Vorschriften aus dem Umweltbereich dynamisch angepasst und weiterentwickelt werden.

Als Mitglied des ständigen Arbeitskreises der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen nimmt Niedersachsen diese Aufgabe an und setzt sich aktiv für die entsprechende Anpassung der Ausbildungsanforderungen an die Herausforderungen der Zukunft ein.

Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt

Niedersachsen begrüßt des Weiteren, dass die Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt, ein wichtiger Baustein zur Sicherung von Ausbildungsplätzen, durch das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur verlängert worden ist und nun bis mindestens Ende 2022 gilt.

Ein weiterer Baustein ist zudem die Förderung durch die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, die durch ihr Förderkonzept die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von nautischem und technischem Seepersonal am Standort deutlich unterstützt.

Auch das Seelotswesen ist ein wichtiges Element des maritimen Systems. Um zukünftig den Bestand an qualifizierten Seelotsen sicherstellen zu können, wird ein zusätzlicher Ausbildungsweg in Ergänzung zu den bewährten klassischen Laufbahnen eingeführt. Der Beruf des Seelotsen wird dabei durch geänderte Bewerbungskriterien und angepasste, lotsenspezifische Ausbildungsinhalte zukunftsfähig gemacht. Die Finanzierung des neuen Ausbildungsgangs erfolgt überwiegend durch die Lotsen selbst.

Zusätzlicher Ausbildungsgang für Seelotsen eingeführt

Schließlich tritt die Marketinggesellschaft Seaports auf Berufsfachmessen und ähnlichen Veranstaltungen auf, um die hohe Attraktivität der zahlreichen beruflichen Möglichkeiten im Bereich der Häfen darzustellen und Auszubildende für die Unternehmen der Hafenwirtschaft in Niedersachsen zu werben.

Seaports bewirbt Hafenberufe

Die in den Ländern vorgehaltenen Bildungsangebote an seemännischen Berufsschulen, Berufsfachschulen, Fachschulen und Fachhochschulen benötigen finanzielle Planungssicherheit. Investitionen in Bildungseinrichtungen sowohl beim Personal als auch bei der Infrastruktur müssen langfristig und auch weiterhin erfolgen. Denn den Aus- und Weiterbildungseinrichtungen wird vor dem Hintergrund der erforderlichen Fachkräftesicherung auch zukünftig eine zentrale Bedeutung zukommen. Niedersachsen wird seine Einrichtungen, zu denen in erster Linie die Staatliche Seefahrtschule Cuxhaven, das Maritime Kompetenzzentrum in Elsfleth, die Jade Hochschule mit dem Fachbereich Seefahrt in Elsfleth sowie die Seefahrtschule und der Fachbereich Seefahrt der Hochschule Emden/Leer am Standort Leer zählen, bei der Bewältigung der Herausforderungen in der zukünftigen Gestaltung der maritimen Aus- und Fortbildung auch weiterhin unterstützen.

Landesregierung unterstützt Bildungseinrichtungen

Daneben werden von weiteren Akteuren zahlreiche Weiterbildungsangebote in Form von themenspezifischen Kursen angeboten, die die maritime Aus- und Weiterbildungslandschaft Niedersachsens komplettieren.

5) Schwerpunktmärkte für die niedersächsischen Häfen

Der **Hafen Niedersachsen** hat schon in den zurückliegenden Jahren Schwerpunkte ausgebildet, die eine gezielte Stärkung und Entwicklung der einzelnen hoch spezialisierten Standorte erlauben. Vor diesem Hintergrund kann kein Hafen des Landes vollständig durch einen anderen Hafen ersetzt werden.

Gute Marktposition durch spezialisierte Standorte

Schwerpunktmärkte für die niedersächsischen Seehäfen sehen wir auch zukünftig insbesondere im Energiesektor, im Automobilbereich, im Containerumschlag, in der Agrarwirtschaft sowie in den Bereichen Chemie, Baustoffe, Stückgut und High and Heavy-Ladung.

a) Energiesektor

Als eines der größten Industrieländer der Welt verfolgt Deutschland das ehrgeizige Ziel, bis 2022 aus der Kernenergie auszusteigen und unabhängig von der nach wie vor hohen Bedeutung der Energieträger Kohle und Öl die erneuerbaren Energien zum Rückgrat der zukünftigen Energieversorgung zu machen.

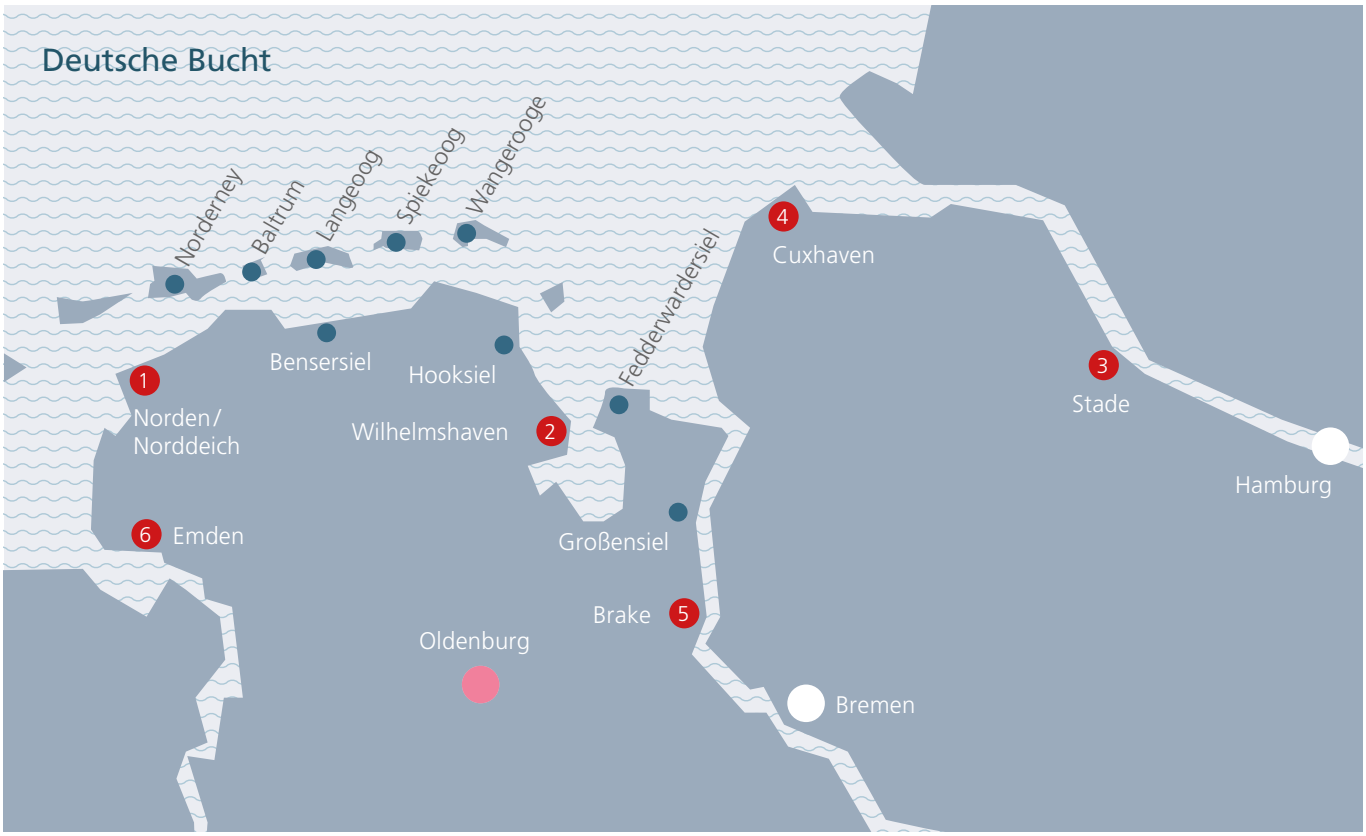
Niedersachsen spielt als führendes Energieland eine zentrale Rolle bei der Gestaltung der Energiewende in Deutschland. Mit einer installierten Windenergieleistung von ca. 11.325 MW an Land[10] sowie gut 4.600 MW offshore[11] (Zuordnung anhand der Lage des Netzanschlusspunktes) ist Niedersachsen Ende 2019 unangefochten die Nummer 1 in Deutschland im Bereich Windenergie.

Windenergieland Nummer 1

Unabhängig von dem zuletzt bisweilen etwas schwieriger gewordenen Umfeld zählen die erneuerbaren Energien – und hier neben der Solarenergie, der Geothermie und der Biomasseproduktion vor allem die Windenergie – nach wie vor zu den bedeutendsten Wirtschafts- und Exportfaktoren

10 Bundesverband WindEnergie auf Basis von Erhebungen der Deutschen WindGuard GmbH, Stand 31.12.2019
11 Status des Offshore-Windenergieausbaus in Deutschland, Jahr 2019, Deutsche WindGuard GmbH

Standorte und wesentliche Umschlaggüter der landeseigenen Häfen



NPorts-Zentrale

Standorte landeseigener Häfen

Umschlaggüter der jeweiligen Häfen

1 Inselversorgung, Offshore Services, Fahrgastverkehr

2 Container, Massen- und Stückgut, Kohle, chemische Produkte, Öl

3 Bauxit, flüssige und feste Chemikalien, Baustoffe

4 Ro-Ro-Verkehr, Kraftfahrzeuge, Baustoffe, Projektladung, Offshore-Windenergie

5 Getreide, Futtermittel, Papier, Holz- und Forstprodukte, Schwefel, Eisen, Stahl, Windenergie

6 Kraftfahrzeuge, Papier, Holz- und Forstprodukte, Flüssiggüter, Baustoffe, Projektladungen, Windenergie

der deutschen Energiebranche. Und auch weiterhin gilt, dass hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der erneuerbaren Energien insbesondere bei einer weiteren Verbesserung der Rahmenbedingungen die größten Zuwachspotenziale im Bereich der Offshore-Windkraftnutzung liegen.

Klimaschutz und Energiewende als Schwerpunktthemen

Die Landesregierung ist von einem Gelingen der Energiewende, für die der Einsatz regenerativer Energien ohnehin alternativlos ist, und den damit verbundenen großen Wachstums- und Entwicklungschancen für das Land überzeugt. Dementsprechend ist dem Klimaschutz, der Energiewende und somit auch der Offshore-Windenergie in der Koalitionsvereinbarung große Bedeutung zugemessen worden.

Niedersachsen will seine Führungsrolle beim Ausbau der Erneuerbaren Energien weiter ausbauen und damit zukunftssichere Arbeitsplätze und Wertschöpfung generieren. Seine besondere Verantwortung sieht das Land als Nordseeanrainer mit seinen für die Errichtung, dauerhafte Versorgung und Wartung von Windparkprojekten geografisch günstig gelegenen Seehäfen vor allem bei der weiteren Förderung der Offshore-Windenergie. Aus diesem Grund hat die Landesregierung bereits

zahlreiche Maßnahmen zur Ertüchtigung und Erweiterung der niedersächsischen Hafeninfrastruktur ergriffen, um die Attraktivität der Häfen zu steigern.

Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven

So sind in den letzten Jahren insbesondere in den Häfen Cuxhaven und Emden mit erheblichem finanziellen Aufwand branchenspezifische Gewerbe- und Hafeninfrastrukturen entwickelt worden. Das markanteste Beispiel hierfür ist ohne Frage das zur Bündelung der Landesaktivitäten als Cluster angelegte Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven. Das damit einhergehende Signal und klare Bekenntnis zur Energiewende hat schnell Wirkung gezeigt. Mit dem Aufbau eines neuen Produktionsstandortes für Offshore-Turbinen des Siemens-Gamesa-Konzerns sowie der Ansiedlung weiterer Zulieferer hat das Offshore-Industrie-Zentrum seit 2017 eine überaus positive Entwicklung genommen. Die Landesregierung wird das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum mit seinen optimalen Voraussetzungen für die Entwicklung und den Bau von Offshore-Windenergieanlagen sowie für die mit der Errichtung und dem Betrieb von Offshore-Windparks notwendigen Servicedienstleistungen auch in der Zukunft kontinuierlich weiterentwickeln.

Denn hinsichtlich der Nutzung von Windenergie ist das Potenzial noch lange nicht ausgeschöpft. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass Windenergie unverzichtbar für das Erreichen der Klimaziele und damit das Fundament der Energiewende ist, wird Niedersachsen diesen Sektor weiter fördern und sich für eine Vitalisierung des Offshoremarktes einsetzen.

Häfen als Basis für Offshore-Aktivitäten

Durch die vorausschauenden Investitionen des Landes und mit Unterstützung der EU und des Bundes sind in den letzten Jahren bereits optimale Infrastrukturen für die Offshore-Windenergie-Industrie geschaffen worden, die den niedersächsischen Seehäfen helfen, im europäischen Wettbewerb zu bestehen. Zusammen mit dem vorhandenen Know-how, den im Bundesländervergleich hohen Forschungsausgaben für erneuerbare Energien und dem mittlerweile in einem ersten Schritt moderat auf 20 GW bis 2030 angehobenen Ausbaudeckel sieht das Land auch weiterhin große Chancen für seine Hafenstandorte in der Offshore-Windenergie. Perspektivisch wird sich zudem das Repowering oder auch der vollständige Rückbau von Windkraftanlagen in der Nordsee zu einem interessanten Markt entwickeln, von dem in Niedersachsen spezialisierte Firmen genauso wie die Häfen als Basis- und Anlaufstellen in erheblichem Maße profitieren können, wenn sie sich frühzeitig auf die damit einhergehenden Herausforderungen einstellen.

Potenziale der Onshore-Windenergie fördern

Unabhängig von der jüngsten Flaute beim Ausbau stellt auch die Onshore-Windenergie weiterhin eine wichtige Säule der Energiewende dar. Wenn die angestrebte Modernisierung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen gelingt, bieten der weitere Ausbau zusammen mit dem zunehmend erforderlich werdenden Repowering alter Windräder erhebliche Potenziale und können die Onshore-Windenergie wieder zu einem Wachstumsfeld machen. So haben z. B. in diesem Jahr die beiden niedersächsischen Konzerne EWE und Enercon ein starkes Signal für die weiteren Perspektiven der Onshore-Windenergie gesetzt, die ein Gemeinschaftsunternehmen für den Betrieb von bestehenden Windkraftanlagen und geplanten neuen Windparks gegründet haben und beabsichtigen, jährlich 100 MW zusätzlich ans Netz zu bringen. Von diesen Entwicklungen profitiert auch der **Hafen Niedersachsen**, der an Standorten wie z. B. Brake in erheblichem Umfang Projektladung für Onshore-Windkraftanlagen umschlägt.

Darüber hinaus stellen insbesondere die Entwicklungs- und Schwellenländer mit ihrem riesigen Energiebedarf wichtige Absatzmärkte für die exportorientierten hiesigen Unternehmen aus vor allem der Windenergiebranche dar, auf denen sie ihre Produkte absetzen und damit nicht nur zusätzliches Geschäft generieren, sondern auch zum Klimaschutz in diesen Regionen beitragen können. Niedersachsen begleitet und unterstützt seine Unternehmen über außenwirtschaftliche Förderinstrumente und Marketingmaßnahmen aktiv bei ihren Exportaktivitäten und trägt damit zur Stärkung der Branche sowie der Unternehmensstandorte in den Häfen und der Küstenregion bei.

Regenerative Wasserstoffwirtschaft aufbauen

Die Überkapazitäten an von Windkraftanlagen erzeugtem Strom sollen mit dem Ziel einer durchgängigen Verwendung nutzbar gemacht werden. Hier drängt es sich insbesondere auf, den regenerativ gewonnenen Strom zur Produktion von „grünem" Wasserstoff zu verwenden, der dann in zahlreichen Anwendungen zum Einsatz kommen kann. Als Energieträger der Zukunft wird Wasserstoff nicht nur als Antriebstechnologie für Schiffe eine zunehmend größere Rolle spielen, sondern auch in den Häfen, der maritimen Wirtschaft und in anderen Bereichen der Mobilität zahlreiche weitere Anwendungsmöglichkeiten finden. Deutsche und niedersächsische Unternehmen haben sich hier technologische Schlüsselkompetenzen erworben, die ihnen auf diesem Markt eine entsprechende Führungsrolle verschafft haben. Die Landesregierung verfolgt daher das Ziel, die damit einhergehenden Chancen zu nutzen, Niedersachsen als zentralen Standort der künftigen regenerativen Wasserstoffwirtschaft zu positionieren und damit maßgeblich zu einem Erfolg der Energiewende beizutragen.

Regionale Wasserstoffprojekte unterstützen

Bereits seit geraumer Zeit unterstützt und begleitet das Land eine Vielzahl von regionalen Wasserstoffprojekten in der erweiterten Küstenregion mit zahlreichen konkreten Vorhaben in Häfen und dem jeweiligen Hinterland, in denen verschiedene Anwendungen in den Bereichen Industrie und Mobilität, zur dezentralen Erzeugung und Speicherung oder zur Weiterverarbeitung von Wasserstoff erforscht und getestet werden. Beispielhaft seien hier vier markante Projekte genannt:
Das Projekt „HyWays for Future" zum Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft in der nord-west-deutschen Region mit den Schwerpunkten Cuxhaven, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Oldenburg und Bremen, das mit bis zu 20 Mio. Euro vom Bund gefördert wird. Im Bezirk Lüneburg im Elbe-Weser-Dreieck soll mit Sitz in Stade eine ebenfalls vom Bund mit unterstützte Modellregion Wasserstoff entstehen. In Emden ist in diesem Jahr das IHATEC-Projekt WASh2Emden, in dem konkrete Anwendungsmöglichkeiten von Wasserstoff im Hafenumfeld erforscht worden sind, erfolgreich abgeschlossen worden. Im Anschluss hieran haben die Vorbereitungen für nachfolgende Demonstrationsprojekte für eine wasserstoffbasierte Landstromversorgung mit dem Ziel der schiffs- und landseitigen Emissionsreduzierung im Hafen begonnen. Schließlich soll im Zuge des Projekts „H2BrakeCo2" in Brake und der umliegenden Wesermarsch ein Gesamtkonzept für die Anwendung von Wasserstofftechnologie in der Logistik in den Bereichen Häfen und Seegüterverkehr entwickelt werden. Auch diese Maßnahme wird vom Bund maßgeblich mit unterstützt.

Schlüsselrolle niedersächsischer Häfen bei Windenergie und Wasserstoff

Die Landesregierung sieht insbesondere im Hinblick auf die Bereiche Mobilität und Logistik in der Wasserstoff-Wirtschaft ein enormes Potenzial. Mit seinen zahllosen Off- und Onshore-Windparks wird Niedersachsen eine Schlüsselrolle bei der Erzeugung von „grünem" Wasserstoff aus Windenergie spielen, die auch seitens des Bundes im Rahmen eines Investitionsförderprogramms bis 2024 mit insgesamt gut 900 Mio. Euro explizit gefördert werden soll. In diesem Bereich werden einerseits den hiesigen Unternehmen neue Geschäftsfelder eröffnet; andererseits ergibt sich damit auch vermehrt die Chance, neue Unternehmen aus dem Energiesektor anzusiedeln. Das Land wird daher auf eine optimierte Vernetzung der Akteure der norddeutschen Wasserstoff-Wirtschaft und der entsprechenden Aktivitäten hinwirken und Niedersachsen zukünftig noch einmal verstärkt als Energie- und Wasserstoffregion vermarkten.

Chance für Strukturwandel

Langfristig bietet der Energiesektor dabei auch gute Perspektiven für die aufgrund des beschlossenen Kohleausstiegs in besonderem Maße von einem Strukturwandel betroffenen Hafenstandorte wie vor allem Wilhelmshaven. Die Landesregierung unterstützt und fördert in diesem Zusammenhang alle Entwicklungen, die eine spätere Anpassung bzw. Umrüstung und eine damit verbundene weitere Nutzung bestehender oder zeitnah errichteter Energieinfrastrukturen ermöglichen, um die damit verbundene Wertschöpfung in der Region zu erhalten und gegebenenfalls auszubauen. Gleiches gilt für die mögliche Neuansiedlung von Industriebetrieben, die von den bestehenden Standortvorteilen profitieren und eine zumindest teilweise Nachnutzung von für die Kohleverstromung errichteten Strukturen ermöglichen könnten. Hierfür wird das Land auch auf die angekündigten Strukturhilfen des Bundes zurückgreifen.

Insgesamt wird Niedersachsen weiterhin konsequent Anreize für Innovationen und Investitionen im Bereich der erneuerbaren Energien setzen, um die einzelnen Standorte des **Hafens Niedersachsen** und die gesamte Küstenregion gezielt weiter zu entwickeln und die Wertschöpfungspotenziale im Energiesektor allgemein sowie insbesondere im Bereich der Windenergie für das Land zu sichern.

b) Automobilindustrie

Emden und Cuxhaven als bedeutende Umschlaghäfen für Kfz

Die Automobilbranche ist eine der Kernindustrien der deutschen Volkswirtschaft. Sie sichert zahlreiche Arbeitsplätze, ist stark in Forschung und Entwicklung und hat wesentlichen Anteil an Deutschlands Rolle als führende Exportnation. Auch im Automobilland Niedersachsen ist der innovative Industriezweig von herausragender Bedeutung – und das nicht nur als Produktionsstandort von Volkswagen und zahllosen Zulieferunternehmen: Über die Häfen Emden und Cuxhaven werden wesentliche Teile des deutschen Fahrzeugexports sowie des Kfz-Imports abgewickelt, die damit für viele Unternehmen das Tor in die Welt sind. Allein 2019 wurden an diesen Standorten insgesamt rund 1,75 Mio. Kraftfahrzeuge umgeschlagen.

Die Fahrzeug- und Zulieferindustrie steht allerdings aktuell vor beispiellosen Herausforderungen. Zum einen befindet sie sich am Anfang eines durch erhöhte Klimaschutzanforderungen, Digitalisierungsprozesse und den harten globalen Wettbewerb getriebenen und möglicherweise disruptiven Strukturwandels. Zum anderen haben die Covid-19-bedingten Maßnahmen insbesondere im ersten Halbjahr 2020 zu unterbrochenen Lieferketten und Absatzeinbußen ungeahnten Ausmaßes in Deutschland und auf den internationalen Märkten geführt, die sich naturgemäß auch entsprechend auf die Umschlagszahlen der niedersächsischen Häfen ausgewirkt haben.

Hiervon unabhängig sieht das Land gleichwohl auch zukünftig erhebliche Potenziale im Automobilsektor und wird daher weiter in den Erhalt und Ausbau der für den Ex- und Import von Fahrzeugen erforderlichen Infrastrukturen investieren, um die Wettbewerbsfähigkeit des **Hafens Niedersachsen** in diesem Bereich zu stärken. Als Beispiele seien hier nur der geplante Bau eines weiteren Großschiffsliegeplatzes in Emden sowie die vom Land aktiv betriebene Fahrrinnenanpassung der Außenems um einen Meter genannt.

Denn mit zunehmender Aufhellung des Konsum- und Investitionsklimas nach Überwindung der Corona-Pandemie wird die Nachfrage nach deutschen Kraftfahrzeugen weltweit wieder anziehen und neue Chancen für die hiesigen Unternehmen und die niedersächsischen Häfen als ein wichtiger Teil des logistischen Rückgrates der Weltwirtschaft bieten. Auch werden die mit dem Konjunkturprogramm der Bundesregierung gesetzten Anreize zur Förderung alternativer Antriebe eine zukunftsfähige Mobilität befördern, den eingeleiteten Strukturwandel der Branche sowie die weitere Dekarbonisierung des Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele unterstützen und zu einem steigenden Absatz und Umschlag von Kraftfahrzeugen beitragen.

Technologieoffene Strategie bei Fahrzeugantrieben verfolgen

Niedersachsen wird die Automobilindustrie im Land bei den aktuellen Herausforderungen aktiv unterstützen und dabei unter anderem darauf hinwirken, dass im Zuge der weiteren Entwicklungen eine technologieoffene Strategie verfolgt wird, die neben batterieelektrischen Fahrzeugen auch Wasserstoff- und Brennstoffzellenantriebe als Optionen im Blick behält, um auch diesen innovativen Markt nachhaltig bedienen zu können. Mit den Bemühungen, in den niedersächsischen Häfen und der gesamten Küstenregion eine Wasserstoff-Wirtschaft aufzubauen, schafft das Land perspektivisch beste Voraussetzungen für die Verfügbarkeit von „grünem Wasserstoff" sowie die Übernahme der Technologieführerschaft auf diesem Feld als Grundlage dafür, die Etablierung entsprechender wasserstoffbasierter Fahrzeuge und Mobilitätskonzepte zu unterstützen.

c) Containerverkehr

Basierend auf globalen Konjunktur- und Handelsprognosen wird mit einem weiteren Wachstum des weltweiten Containerumschlags gerechnet. Entgegen der historischen, überproportional starken Entwicklung des Containerumschlags bis 2008 dürfte sich das Wachstum allerdings langfristig auf einem dem Wachstum der Weltwirtschaft entsprechenden Niveau einpendeln.

Deutschlands einziger Tiefwasserhafen – CTW

Vor dem Hintergrund der weiter steigenden Nachfrage im Containerverkehr wurden seitens des Landes Niedersachsen mit dem Bau und der Inbetriebnahme von Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen die Voraussetzungen geschaffen, um an diesen Wachstumspotenzialen zu partizipieren. Für Niedersachsen ist der JadeWeserPort das größte Hafeninfrastrukturprojekt der vergangenen Jahrzehnte.

Mit einer Fahrrinnentiefe von 18 m kann der Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) selbst die neuen Containerschiffe mit über 23.000 TEU jederzeit unabhängig von Ebbe und Flut abfertigen. Als sogenanntes „common user"-Terminal am JadeWeserPort steht er allen Reedereien weltweit zur Verfügung und bietet mit den derzeit weltweit größten Containerbrücken ideale Voraussetzungen für die Abfertigung von Containerschiffen jeder Größe. Direkt an den CTW schließt das Güterverkehrszentrum (GVZ) mit 150 ha zusammenhängenden, explizit als Gewerbe- und Industrieflächen ausgewiesenen Ansiedlungsflächen an. Das GVZ JadeWeserPort bietet hafenaffinen Industrie-, Handels-, Logistik- und Dienstleistungsunternehmen ausgedehnte Flächenkapazitäten mit vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten. Die logistischen und geografischen Voraussetzungen sind dabei hervorragend, denn der Hafen ist optimal an das Hinterland angebunden: über die Autobahn A 29 sowie über den KV-Bahnhof an das europäische Schienennetz.

Die Größen der Vollcontainerfrachter haben sich in den vergangenen Jahrzehnten angesichts des erheblichen Nachfragewachstums sowie des Rationalisierungs- und Kostendrucks fortwährend weiterentwickelt. Flottenprognosen zeigen den Trend zur Fokussierung der Neubestellungen auf die Größenklasse >22.000 TEU ab 2025. Für den CTW ist dabei vor allem die Entwicklung der Flotte im Europa-Asien-Verkehr relevant, weil hier aufgrund von Länge und Volumen auf der Handelsroute die größten Schiffseinheiten eingesetzt werden. Die Entwicklung der Schiffsgrößen- und Flottenstruktur mit einem stark wachsenden Anteil an Großcontainerschiffen lässt daher erwarten, dass der CTW aufgrund seiner idealen nautischen Voraussetzungen für diese Schiffe außerordentlich wettbewerbsfähig sein wird.

Schienenanbindung bis 2022 optimieren

Im Hinterland- und Transshipmentverkehr wird ebenfalls steigendes Umschlagvolumen erwartet. Die Entwicklung von regelmäßigen Bahndiensten zum Hafen ist für die Wettbewerbsfähigkeit des JadeWeserPorts daher von höchster Bedeutung. Hierzu bedarf es einer leistungsfähigen und nachfragegerechten Schienenhinterlandanbindung, weshalb eine Elektrifizierung der gesamten Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven bis Ende 2022 essenziell für eine bessere Auslastung des JadeWeserPorts ist. Zudem stellt ein zeitgerechter Maßnahmenabschluss durch die DB Netz AG eine notwendige Voraussetzung für die damit zusammenhängende Elektrifizierung der Hafenbahn im JadeWeserPort dar. Die Landesregierung wird sich daher weiterhin für eine zügige und rechtzeitige Fertigstellung aller Maßnahmen auf dieser für die Hinterlandanbindung des JadeWeserPorts wichtigen Ausbaustrecke einsetzen.

Die Dynamik der wirtschaftlichen Inanspruchnahme des CTW und des unmittelbar angrenzenden GVZ JadeWeserPort lässt erwarten, dass der Containerhafen nach einer Etablierungsphase an seine nominale Kapazitätsgrenze stoßen wird. Sollte das prognostizierte durchschnittliche Wachstum des Containerumschlags in den Nordrange-Häfen von rund 3 Prozent pro Jahr zutreffen, wird eine Kapazitätserweiterung am Standort Wilhelmshaven langfristig marktkonform sein, um Kapazitätsengpässe in der östlichen Nordrange zu vermeiden.

Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Tiefwasserhafens als ein zentraler logistischer Knoten für Containerverkehre ist seine Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit ein wichtiges Element für das weitere Wachstum der außenhandelsorientierten Wirtschaft in Niedersachsen und Deutschland insgesamt. Daher wird die Landesregierung weiterhin mit Nachdruck die Standortvorteile des CTW und des GVZ JadeWeserPort national und international bewerben. Sie wird darüber hinaus auf eine verbesserte Kooperation der großen deutschen Containerhäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven hinwirken, um die norddeutschen Häfen insgesamt im internationalen Wettbewerb zu den Häfen in den Niederlanden und Belgien zu stärken. Letztlich geht es darum, den Containerlinienreedereien wie auch dem internationalen Handel an der norddeutschen Küste ein optimales Umschlagangebot zu unterbreiten. Im Rahmen der norddeutschen Hafenkooperation strebt die Landesregierung daher an, die Häfen in Norddeutschland miteinander enger zu verzahnen und zu vernetzen. Integraler Bestandteil dieser länderübergreifenden Zusammenarbeit muss dabei der CTW am JadeWeserPort als Deutschlands einziger Tiefwasserhafen sein.

CTW als integraler Bestandteil norddeutscher Hafenkooperation

d) Agrarwirtschaft

Als Agrarland Nummer 1 in Deutschland verfügt Niedersachsen über eine starke Land- und Ernährungswirtschaft. Insbesondere die exportorientierte Fleisch- und Milchproduktion im Nordwesten des Landes ist dabei auf eine gesicherte Versorgung mit Futtermitteln angewiesen. Viele dieser Rohstoffe für das sogenannte norddeutsche Veredelungsgebiet laufen durch Brake, den europaweit führenden Seehafen im Bereich Agrarumschlag und Deutschlands wichtigsten Importhafen für Futtermittel. Hier werden Produkte wie Getreide, Futtermittel, Ölsaaten, lebensmittelaffine Produkte und nachwachsende Rohstoffe umgeschlagen, gelagert und bearbeitet, „Just-in-Time"-Lieferungen an die Kunden inklusive.

Brake führend im Agrarumschlag

Entscheidend ist hierbei nicht allein die Entwicklung der jährlichen Umschlagzahlen, sondern auch eine sichere und nachvollziehbare Logistikkette. Das reibungslose Zusammenspiel der beteiligten Partner vor Ort trägt zu einer sicheren Versorgung mit gesunden Agrarprodukten bei, die zudem einer strengen Qualitätskontrolle unterliegen. Zertifizierungen für den Umschlag und die Lagerung von Getreide und Futtermitteln pflanzlichen Ursprungs gemäß GMP+, QC und O+S bürgen für hohe Qualität. Insbesondere dem Hafen Brake im Einflussbereich niedersächsischer Landesbehörden kommt in diesem Zusammenhang eine wichtige Gateway-Funktion zu.

Um die auch in der Zukunft erwartete positive Entwicklung des Umschlags von Agrargütern bewältigen zu können und den Standort als Drehkreuz des internationalen Warenhandels mit Getreide und Futtermitteln zu sichern und zu stärken, investiert das Land in den nächsten Jahren kräftig in die Instandhaltung und den Ausbau des Braker Hafens.

Andere landeseigene Seehäfen wie Emden oder Wilhelmshaven mit seinen Kühlhäusern sowie die kommunalen Seehäfen Leer und Oldenburg, in denen ebenfalls Agrargüter umgeschlagen werden, ergänzen das diesbezügliche Angebot im **Hafen Niedersachsen**.

e) Chemie

Auch die chemische Industrie ist mit ihren rund 150 Unternehmen ein bedeutender Wirtschaftszweig in und für Niedersachsen. Die neben einigen internationalen Konzernen hier überwiegend mittelständisch strukturierte und exportorientierte Branche konzentriert sich dabei auf einige wesentliche Chemiecluster im Land, zu denen auch die beiden Seehäfen Wilhelmshaven und Stade zählen.

Chemiecluster in den Seehäfen Stade und Wilhelmshaven

Zusammengefasst bilden die Standorte des **Hafens Niedersachsen** Deutschlands größten Umschlagplatz für flüssige und gasförmige Ladung mit umfangreichen Tanklagern und leistungsfähi-

gen Umschlaganlagen für chemische Grundstoffe, Rohöl und Mineralölprodukte. Gerade für die Unternehmen der chemischen Industrie sind unsere Häfen mit ihrem erheblichen Wertschöpfungspotenzial wichtige Bestandteile der Lieferkette. Ein Mehrwert entsteht hier neben den eigentlichen Umschlagtätigkeiten nicht zuletzt durch die Weiterverarbeitung in den Raffinerien vor Ort sowie weitere Dienstleistungen wie die fachgerechte (Zwischen-)Lagerung von Mineralöl und Gefahrstoffen unterschiedlicher Klassen, die Qualitätskontrollen, eine produktgerechte Verpackung und die weitere Distribution über leistungsfähige Hinterlandanbindungen.

Zahlreiche Unternehmen und Dienstleister nutzen bereits heute die Vorteile der diesbezüglich stark aufgestellten niedersächsischen Hafenstandorte. Erst unlängst hat zudem ein Unternehmen in einer ehemaligen Raffinerie auf dem Voslapper Groden in Wilhelmshaven mit der Produktion von jährlich bis zu 3 Mio. Tonnen schwefelarmen Schiffstreibstoff begonnen.

Initiative ChemCoast weiter unterstützen

Niedersachsen unterstützt die Branche unter anderem über die Förderung des Vereins ChemCoast e. V. auch weiterhin aktiv. In der Initiative haben sich führende Chemiestandorte zusammengeschlossen, um ihre Stärken zu bündeln und in den Standort Norddeutschland zu investieren. Eines der zentralen Projekte von ChemCoast ist es, eine Wertschöpfungskette rund um aus Windenergie hergestellten Wasserstoff aufzubauen. Diese und zahlreiche weitere Aktivitäten des Netzwerks verbessern die Rahmenbedingungen, bieten klare Perspektiven für die Zukunft und stärken damit insbesondere die Unternehmen der chemischen Industrie in den Seehäfen Wilhelmshaven und Stade sowie an zahlreichen anderen Standorten im Land. Gleichzeitig erhöht Niedersachsen hierdurch seine Attraktivität für potenzielle Investoren im Bereich der Chemieindustrie.

f) Baustoffsektor

Eine moderne Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft ist ohne die Nutzung mineralischer Rohstoffe nicht vorstellbar. Vor allem Baurohstoffe wie Sand, Split und (Natur-)Steine werden in sehr großen Mengen für den Bau und Erhalt von Verkehrswegen, für die Schaffung und Weiterentwicklung einer modernen Infrastruktur oder beim Neubau und der Sanierung von Produktionsstätten und Wohngebäuden benötigt. Hinzu kommt der Bedarf an zahlreichen weiteren mineralischen Rohstoffen wie z. B. Kalkstein oder Gips, die nicht nur in der Bauindustrie eingesetzt werden, sondern auch der Herstellung vielfältiger Produkte dienen oder bei industriellen Prozessen unentbehrlich sind.

Hafen Niedersachsen als Versorgungshub für Baustoffe

Über die einzelnen Standorte des **Hafens Niedersachsen** werden schon heute in erheblichem Umfang Baustoffe umgeschlagen. Dabei dienen nicht nur die Häfen Cuxhaven, Stade und Emden als wichtige Versorgungshubs für regionale Bauprojekte wie z. B. in der jüngeren Vergangenheit die Befestigung von Fahrrinnenwänden im Zuge der Elbvertiefung; auch über Wilhelmshaven und Brake sowie die kommunalen Häfen Leer, Oldenburg und Papenburg sowie den privat betriebenen Hafen Nordenham werden regelmäßig Baumaterialien umgeschlagen und per LKW zu lokalen Bauprojekten (Brücken, Straßenbauabschnitte etc.) weiter transportiert.

Nicht zuletzt aufgrund des Alleinstellungsmerkmals der guten regionalen Flächenabdeckung haben sich die niedersächsischen Seehäfen als zuverlässiger und unentbehrlicher Partner in der Lieferkette von Baumaterialien für die lokale Bauwirtschaft und für Projekte entlang der Küstenlinie und bis weit ins niedersächsische Hinterland hinein etabliert.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Nachfrage nach Baustoffen in der Zukunft selbst bei geringer wirtschaftlicher Dynamik nicht nennenswert abschwächen und bei stärkerem Wirtschaftswachstum sogar deutlich zulegen wird. Um für die damit einhergehende erwartete grundsätzlich positive Entwicklung des Umschlags von Baustoffen gerüstet zu sein, wird Niedersachsen seine Hafenstandorte auch im Hinblick auf die hierfür erforderlichen Umschlagkapazitäten weiter ertüchtigen.

g) Breakbulk-Ladung

Kernkompetenz Stückgut-Umschlag

Im Umschlag von konventioneller Stückgut-Ladung liegt eine der Kernkompetenzen der niedersächsischen Seehäfen. Im Gegensatz zu anderen europäischen Hafenstandorten, die sich z. T. in hohem Maße auf den Containerumschlag konzentrieren, haben sich die Standorte des **Hafens Niedersachsen** gezielt auf das Handling massenhafter Stückgüter wie z. B. Eisen- und Stahlprodukten spezialisiert. Stahlträger, überlange Schienen und Coils, Walzdraht und Rohre, Forstprodukte wie Zellstoff und Schnittholz sowie sensible Projektladung – das Handling sämtlicher konventioneller Güterarten erfolgt hier professionell und effizient.

Häfen wie Brake, Emden, Cuxhaven und Wilhelmshaven bieten großzügig dimensionierte Logistikzentren mit weitläufigen Freiflächen und Hallen für die Lagerung von Stückgütern direkt am Hafen und haben sich auch in diesem Segment als Dienstleister für die niedersächsische Industrie etabliert.

Intelligente IT-gestützte Logistikkonzepte und die hervorragenden Verbindungen in das Hinterland über Straßen- und vor allem Bahnverbindungen sorgen dafür, dass die einzelnen Häfen zu einer optimierten Ausgestaltung der Lieferketten ihrer jeweiligen Kunden beitragen können.

Aufgrund der guten Infrastruktur hat sich Brake zu einem der führenden Umschlagsplätze von Stahlprodukten entwickelt. Gleichzeitig ist Brake der größte Importhafen für Zellstoff und Papier in Deutschland und für die europaweite Lieferung an die Endkunden verantwortlich. Daneben zählt auch Emden zu den führenden europäischen Häfen in diesem Segment.

In der Annahme, dass sich der Umschlag von konventionellem Stückgut nach Überwindung der Corona-Krise wieder auf einem hohen Niveau stabilisieren wird oder gar ausgebaut werden kann, sieht Niedersachsen in diesem Sektor auch zukünftig einen Schwerpunktmarkt für seine spezialisierten Häfen.

h) High and Heavy inkl. Ro-Ro

Der Schwerlastumschlag und Projektverladungen größten Ausmaßes, wie sie z. B. bei Werftzulieferungen oder im Hinblick auf Windkraft-Komponenten erforderlich werden, verlangen sowohl bei der Verladung per Spezialkran als auch im Ro-Ro-Verfahren ein ganz besonderes Handling und damit auch ein spezielles Know-how.

Hafen Niedersachsen als professioneller Partner für Schwerlastumschlag

Häfen wie Cuxhaven, Brake und Wilhelmshaven verfügen über schwerlasttaugliche moderne Hafenanlagen, die von der Windindustrie oder auch zum Umschlag ganzer Industrieanlagen genutzt werden und die den erforderlichen hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards in diesem Segment gerecht werden. Der Hafen Emden mit einem besonders gesicherten Bereich für den Umschlag von rollenden Militärgütern und der kommunale Hafen Papenburg für die Zulieferung von Schiffssektionen und großen Stahlkomponenten sind hier weitere Beispiele.

Leistungsfähige Ro-Ro-Kapazitäten

Eine Vielzahl von Ro-Ro-Anlagen entlang der niedersächsischen Nordseeküste bietet die Möglichkeit, erhebliche Mengen an Lkw, Containern, Wechselbrücken sowie Schwergut und Projektladung mit Stückgewichten von bis zu 250 Tonnen rollend abzufertigen. Darüber hinaus ist der **Hafen Niedersachsen** mit seinen Ro-Ro-Kapazitäten vor allem in Emden als Europas drittgrößtem Umschlagsplatz für PKWs und in Cuxhaven wichtiger Partner für die europäische Automobilindustrie und fester Bestandteil in deren Logistikketten.

Die flexible Hafenlogistik, unterstützt durch moderne IT-Systeme, sowie schnelle Zu- und Abfahrten in das Hinterland und die Nähe zur niedersächsischen Industrie komplettieren das attraktive An-

gebot und machen den **Hafen Niedersachsen** mit seinen kurzen Abfertigungszeiten zum idealen Dienstleister für die hiesige Wirtschaft im Bereich High and Heavy und Ro-Ro-Verkehre.

Niedersachsen wird bei der weiteren Entwicklung seiner Hafenstandorte dafür Sorge tragen, dass auch zukünftig eine reibungslose und damit günstige Abfertigung von Schwerlastgütern gewährleistet werden kann.

6) Prioritäre Maßnahmen und Entwicklungspotenziale in den landeseigenen Seehäfen

Prioritäre Maßnahmen

Die Erhaltung und Instandhaltung von Hafeninfrastrukturen ist eine Grundvoraussetzung für funktionierende Häfen und von herausragender Bedeutung für die Sicherung und den Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit unserer Seehäfen. Nur durch kontinuierliche Instandhaltungen der Hafenanlagen kann dem drohenden Substanzverlust und möglichen Leistungseinschränkungen entgegengewirkt werden.

Niedersachsen wird daher auch zukünftig einen Schwerpunkt auf den Erhalt und die Bestandsmodernisierung der Infrastruktur in den landeseigenen Häfen legen.

Um sich den wachsenden und wandelnden Anforderungen in der Logistik stellen zu können, ist es darüber hinaus unabdingbar, die Hafeninfrastrukturen in den Seehäfen den Anforderungen entsprechend weiter auszubauen. Dabei ist zu beachten, dass die Entwicklung der einzelnen Hafenstandorte auch regionalen Einflussgrößen unterworfen ist. Die Weiterentwicklung der Häfen erfolgt daher in enger Abstimmung mit den wirtschaftlichen Akteuren vor Ort und wird entsprechend den von dort formulierten Anforderungen angepasst.

Hafenentwicklungspläne für den Ausbau der Standorte

Das Land trägt diesen Rahmenbedingungen Rechnung und hat über seine Hafeninfrastrukturgesellschaft NPorts für die großen Hafenstandorte Hafenentwicklungspläne erstellen lassen. Auf der Grundlage des mit diesem Perspektivpapier des Landes gesteckten politischen Rahmens und unter Berücksichtigung der auf die Hafenentwicklung und die maritime Wirtschaft wirkenden Einflussfaktoren beleuchten diese Perspektivpapiere für die einzelnen Häfen den Status Quo und die Entwicklungsmöglichkeiten bis in die einzelnen Hafenbereiche der jeweiligen Standorte. Dabei werden sowohl die Planungen der Hafenwirtschaft und Kommunen als auch die Ergebnisse der Seeverkehrsprognose 2030 berücksichtigt.

Zahlreiche Projekte zur Erweiterung und Ertüchtigung der Hafeninfrastruktur wurden in der jüngeren Vergangenheit abgeschlossen, unlängst begonnen oder befinden sich aktuell in der Planung:

Brake

Brake

Die Entwicklung des Agrar-Umschlags ist in Brake seit Jahren von Wachstum geprägt. Um der Entwicklung zu immer größeren Schiffseinheiten folgen und das hohe Umschlagniveau im Getreide- und Futtermittelbereich sichern zu können, ist im Bereich der Südpier ein zweiter Großschiffsliegeplatz geschaffen worden. Teile der Maßnahme waren die Ertüchtigung der Pierplatte, die Verlegung der Gleisanlage sowie die Verlängerung der Kranbahn. Als nächster Schritt folgt die Instandsetzung des ersten Großschiffsliegeplatzes mit einem Investitionsvolumen in Höhe von rund 13 Mio. Euro. Damit wird die Position Brakes als einer der führenden Agrar- und Logistikstandorte in Nordeuropa und als bedeutender Umschlagplatz für Papier- und Forstprodukte, Eisen, Stahl und Projektladungen im Bereich der Onshore-Windenergie nachhaltig gestärkt.

Der ursprünglich für den Schwefelumschlag genutzte und durch eine Havarie zerstörte Anleger im nördlichen Hafenbereich wird als Schüttgutumschlagterminal wiederhergerichtet; rund 3,3 Mio. Euro fließen in diese Maßnahme.

Tore und Kammer der Braker Schleuse werden in den nächsten Jahren mit einem Investitionsvolumen von rund 3 Mio. Euro saniert und neu konserviert. Durch diese Maßnahmen wird die Erreichbarkeit des Binnenhafens für weitere Jahrzehnte gesichert.

Im Zuge der für den Braker Hafen dringend erwarteten Weseranpassung werden die Sohlen der Liegewannen vor dem Niedersachsenkai und der Nordpier mit einem Kostenvolumen von mehr als 5 Mio. Euro angepasst. Niedersachsen stärkt die Wettbewerbsfähigkeit Brakes durch diese Maßnahme deutlich, da der Hafen damit zukünftig für größere Schiffseinheiten erreichbar wird.

Mittelfristig besteht die Möglichkeit, die vorhandenen Erweiterungsflächen von rund 80 ha für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen zu erschließen. Perspektivisch könnte zudem durch den Bau eines 3. Liegeplatzes am Niedersachsenkai die kaiseitige Umschlagkapazität erhöht werden.

Langfristig könnte es erforderlich werden, die Hochwasserschutzanlagen des Hafens an die mit dem fortschreitenden Klimawandel einhergehenden Entwicklungen anzupassen.

Digitalisierungsprojekt „dashPORT“

Rund 1,1 Mio. Euro fließen in das bis Frühjahr 2022 in Brake laufende Digitalisierungsprojekt „dashPORT“. Unter Führung von NPorts werden dabei mittels einer digitalen Leitwarte Energieflüsse im Hafen erfasst, analysiert und gesteuert. Aus den gewonnenen Erkenntnissen sollen Potenziale für eine Energieoptimierung identifiziert werden und in einem weiteren Schritt energetische Maßnahmen zur Reduktion und Flexibilisierung von Energieverbräuchen abgeleitet werden. Das maßgeblich über die IHATEC-Richtlinie des Bundes geförderte Projekt soll dabei auch als Blaupause für weitere Hafenstandorte in Niedersachsen dienen.

Schließlich fließen im Zuge des Projekts „H2BrakeCo2“ Bundesmittel in Höhe von 300.000 Euro für die Einführung CO_2-freier Hafen- und Logistikprozesse durch Wasserstofftechnologie nach Brake und in die umliegende Wesermarsch.

Cuxhaven

Cuxhaven

Mit der Fertigstellung der Liegeplätze 9.3 und 9.1 ist in den letzten Jahren der Offshore-Basishafen vorläufig komplettiert worden und hat sich mit einer schwerlastfähigen Kaimauerlänge von über 1.000 m zu einem der größten Offshore-Häfen Europas entwickelt. Dieser Hafenteil und der dort ansässige Windkraftanlagenproduzent nebst Zulieferern bilden gemeinsam das sogenannte Deutsche Offshore-Industriezentrum, dessen Ausbau seitens des Landes zukünftig weiter vorangetrieben werden soll.

Mit dem geplanten Neubau der Liegeplätze 5–7 als Lückenschluss zwischen dem Europakai Liegeplatz 4 und dem Offshore-Basishafen soll zusätzlich eine 1.260 m lange Kaianlage mit 28 ha aufgespülter Logistikfläche entstehen, um bestehende Ansiedlungen zu sichern und den Standort Cuxhaven als bedeutenden Hafen für den Ro-Ro-Verkehr sowie für den Umschlag von Stückgütern, Stahlprodukten, Projektladungen und Kraftfahrzeugen insgesamt weiter zu stärken. Diese Liegeplätze sind bereits planfestgestellt und können zeitnah realisiert werden.

Um mit steigendem Umschlagvolumen eine reibungslose Bahnabfertigung auf dem Terminal des Europakais zu gewährleisten, ist perspektivisch der Bau zusätzlicher Gleise zum Einfahren, Ausfahren und zur Zugaufstellung mit einem Investitionsvolumen von rund 5 Mio. Euro erforderlich.

Das Land ist zudem offen für eine positive Begleitung bedarfsorientierter Entwicklungen im Bereich Tourismus und Aufwertung von Hafenflächen, wenn sich entsprechende private Investoren finden.

Im Innovationsprojekt „SmartKai“ wird unter Leitung von NPorts ein schiffsunabhängiges und hafenseitig installiertes Assistenzsystem entwickelt, über das ein konsistentes Lagebild für Schiffsführer und Lotsen zur Vermeidung von Havarien und Schäden an der Hafeninfrastruktur sowie zur Ermittlung der Verursacher prototypisch erarbeitet wird. Das Gesamtvolumen des 2019 gestarteten IHATEC-Projekts umfasst 2,4 Mio. Euro.

Wasserstoffprojekt „Hyways for Future“

Schließlich wird Cuxhaven im Zuge des Projekts „HyWays for Future“ zum Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft in der nord-west-deutschen Region auch erheblich von der hierfür avisierten Förderung aus Bundesmitteln profitieren.

Emden

Emden

Nach der Fertigstellung der Nesserlander Schleuse mit einem Investitionsvolumen von knapp 100 Mio. Euro folgt in den nächsten ca. 10 Jahren die Instandsetzung der Großen Seeschleuse für rund 70 Mio. Euro. Die sanierte Seeschleuse wird die Erreichbarkeit des Emder Binnenhafens für die nächsten Jahrzehnte sichern und damit weitere Entwicklungsperspektiven für die dort ansässigen Hafenwirtschaftsunternehmen eröffnen.

Emden ist einer der bedeutendsten Ro-Ro-Häfen Europas. Für den Export bestimmte Kraftfahrzeuge machen einen großen Teil der Umschlagsgüter aus. Zur Sicherung der bestehenden Autoumschlagmengen und zur Steigerung der Umschlagkapazitäten gibt es konkrete Überlegungen, einen weiteren Großschiffsliegeplatz als Lückenschluss zwischen Emskai und Emspier im Emder Außenhafen für rund 55 Mio. Euro zu bauen. Neben den zusätzlichen Umschlagkapazitäten würde der Liegeplatz über eine größere Wassertiefe verfügen und damit auch den Anforderungen nach Abfertigungsmöglichkeiten für Schiffe mit größeren Tiefgängen Rechnung tragen.

Ansiedlungspotenziale realisieren

Es besteht zudem die Möglichkeit, durch die Erschließung vorhandener Hafenerweiterungsflächen auf dem Rysumer Nacken (476 ha) sowie dem Larrelter (30 ha) und dem Wybelsumer Polder (100 ha) weitere Ansiedlungsflächen für hafenaffine Gewerbe- und Industrieunternehmen zu schaffen. Mittel- bis langfristig können des Weiteren zusätzliche kainahe Umschlagflächen durch die Arrondierung von Wasser- und Landflächen im Jarßumer Hafen entstehen.

Weiterhin gilt es, die wichtige Rolle, die der Standort in dem expandierenden Markt der regenerativen Energien einnimmt, weiter zu festigen und auszubauen. Neben der Produktion, Montage und Verschiffung von Komponenten sowohl für On- als auch für Offshore-Windkraftanlagen dient der Hafen auch für zahlreiche Windparks in der Deutschen Bucht als Basis zur Vormontage, zum Transport und zur Wartung der Anlagen (Offshore Services).

Nach erfolgreichem Abschluss des IHATEC-Projekts „WASh2Emden“ soll möglichst zeitnah mit einem Demonstrationsprojekt begonnen werden, mit dem über eine Vielzahl unterschiedlicher Anwendungen der Grundstein für eine emissionsfreie Mobilität und Wärmeversorgung und damit für eine vollständig grüne Wasserstoffversorgung von Hafenfahrzeugen und Umschlaggeräten im Hafen Emden gelegt werden soll. Auch in dieses Projekt fließen erhebliche Fördermittel.

Wilhelmshaven

Wilhelmshaven

Nachdem die Niedersachsenbrücke und die Liegewanne 2012 für die Abfertigung von Kohlefrachtern mit einem Tiefgang von bis zu 20 m für 20 Mio. Euro ausgebaut und ein Kolkschutz für 10 Mio. Euro eingebaut worden ist, erfolgt nun bis zum Jahr 2021 mit einem Kostenvolumen von ca. 10 Mio. Euro die Erneuerung der Korrosionsschutzbeschichtung an den Gründungspfählen der 1.380 m langen Zufahrtsbrücke.

Über die Umschlaganlage Voslapper Groden werden Grundstoffe und Zwischenprodukte für die im Hafen ansässige chemische Industrie umgeschlagen. Beginnend mit dem Jahr 2020 werden die

Tragbalken der 1.330 m langen Zufahrtsbrücke und der 700 m langen Umschlagbrücke über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren mit einem Kostenvolumen von rund 20 Mio Euro saniert.

Der Alte Vorhafen ist Ausgangspunkt für Personenverkehre. Nach Abschluss der Instandsetzungsarbeiten der Spundwand des Helgolandkais im Jahr 2020 folgt die Instandsetzung der Spundwand des Wangeroogekais. Die Investitionssumme beläuft sich auf rund 10 Mio. Euro.

Bereits in den vergangenen Jahren sind die Gleisanlagen im Rüstersieler Groden instandgesetzt und erweitert worden. Im Bereich des Massenschüttgutlagers für die Importkohle folgt nun die Erneuerung der Gleise 1 bis 3 mit einem Investitionsvolumen von rund 1,5 Mio. Euro. Außerdem sollen zwei von drei Gleisen im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven für ca. 2 Mio. Euro elektrifiziert werden.

Auf der Schleuseninsel besteht die Möglichkeit, zukünftig weitere Flächen zu arrondieren und für hafenaffine Gewerbe- und Industrieansiedlungen zu erschließen.

Ein Unternehmen plant zudem, über den Inneren Hafen bis zu mehrere Zehntausend Kraftfahrzeuge jährlich umzuschlagen. Den Auftakt soll dabei der Export von Gebrauchtwagen in Richtung der nordafrikanischen Märkte machen. Mit entsprechenden Investitionen in den Standort ist 2020 begonnen worden.

Landesregierung unterstützt bei Herausforderungen von Energiewende und Strukturwandel

Perspektivisch sieht sich Wilhelmshaven allerdings wie kaum ein zweiter Hafen in Niedersachsen besonderen Herausforderungen gegenüberstehen, die die Energiewende und der politisch beschlossene Ausstieg aus der Kohleverstromung mit sich bringen. Die beiden Kohlekraftwerke werden in einigen Jahren vom Netz genommen oder auf andere Brennstoffe umgerüstet und die Umschlagmengen an Kohle drastisch zurückgehen. Den hierdurch erforderlich werdenden Umstrukturierungsprozess am Standort wird die Landesregierung gemeinsam mit der Stadt frühzeitig aktiv begleiten und unterstützen. Hierzu wurde in einem ersten Schritt eine „Task Force Wilhelmshaven" ins Leben gerufen, die umsetzbare und wertschöpfende Konversionsprojekte prüft. Über ein vom Land gefördertes Regionalmanagement werden Strategien im Hinblick auf den anstehenden Strukturwandel entwickelt. Übergeordnetes Ziel ist dabei, die bestehenden Infrastrukturen möglichst umzurüsten und weiterhin zu nutzen, so dass Wilhelmshaven sein großes Potenzial, auch zukünftig Energiedrehscheibe für Niedersachsen und Deutschland zu bleiben, ausnutzen kann und die damit verbundene Wertschöpfung in der Region erhalten bleibt. Als denkbare Optionen stehen hier z. B. die Klärschlammbehandlung, der Einsatz von Biomasse, auf Wasserstoff basierende synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) oder Flüssigerdgas (LNG) im Raum.

LNG-Importterminal als Chance

So plant z. B. ein Energieunternehmen in Abstimmung mit NPorts die Errichtung eines LNG-Importterminals bzw. einer schwimmenden Regasifizierungsanlage am Standort Wilhelmshaven, um die Bundesrepublik mit verflüssigtem Erdgas zu beliefern. Hierzu ist der Bau eines neuen Anlegers erforderlich. Die Landesregierung wird alle verfügbaren Möglichkeiten nutzen, um ein LNG-Terminal an der niedersächsischen Küste zu realisieren und unterstützt daher auch das Vorhaben in Wilhelmshaven aktiv.

Aktuelle Überlegungen namhafter Unternehmen der Stahlindustrie zeigen darüber hinaus, dass Wilhelmshaven über herausragende Voraussetzungen für die Ansiedlung einer Anlage zur Direktreduktion von Roheisen verfügt. Diese alternative Technologie zur Herstellung von Roheisen spart bereits beim Einsatz von Erdgas als Basis ca. 65 Prozent der sonst auf der klassischen Hochofenroute entstehenden CO_2-Emissionen. Durch den Einsatz von Wasserstoff als Reduktionsmittel könnten sogar bis zu 95 Prozent der CO_2-Emissionen entfallen. Eine umfangreiche Machbarkeitsstudie wird zum Ziel haben, die Rahmenbedingungen für ein solches Projekt am Standort genau herauszuarbeiten und die industrielle Attraktivität des Verfahrens zu untermauern. Auch dieses Vorhaben, das

sich zu einem Leuchtturmprojekt für die Dekarbonisierung der Stahlindustrie entwickeln könnte, wird die Landesregierung nach Kräften unterstützen und begleiten.

Im Zusammenhang mit dem anstehenden Strukturwandel werden Wilhelmshaven zudem in erheblichem Umfang Strukturhilfen des Bundes in Aussicht gestellt. Die Mittel sollen beispielsweise in die Verbesserung der Infrastruktur, die Innovationsförderung oder den Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur fließen. Hinsichtlich des Themas Wasserstoff ist Wilhelmshaven im Übrigen auch Teil des vom Bund in der nord-west-deutschen Region geförderten Projekts „HyWays for Future". Das alles soll dabei helfen, die in den kommenden Jahren zu erwartenden Arbeitsplatzverluste in der fossilen Industrie auszugleichen, Beschäftigung nachhaltig zu sichern und die regionale Wirtschaftskraft des Standortes zu stärken.

Stade

Stade

Auch im Hafen Stade werden durch ein Energieunternehmen die Planungen für den Bau eines LNG-Importterminals zur Versorgung der Bundesrepublik Deutschland mit Flüssigerdgas in Abstimmung mit NPorts vorangetrieben. Dieser Importterminal könnte südöstlich des bestehenden Hafens realisiert werden. Die Umsetzung des Projektes würde eine Anpassung des bestehenden Südhafens erfordern. Auch dieses Vorhaben wird von der Landesregierung aktiv unterstützt.

Unabhängig hiervon könnte der kontinuierliche Bedarf an zusätzlicher Anleger- und Umschlagkapazität perspektivisch über einen Ausbau der Mole im Südhafen durch die Erweiterung um einen zusätzlichen Löschkopf gedeckt werden.

Möglichkeiten für eine Erweiterung der Hafenanlagen bestehen bei Bedarf zudem in der Verlängerung des Nordwestkais. Bei einer Realisierung der sogenannten Großen Hafenerweiterung im Norden würden eine neue Kaianlage mit einer Länge von rund 1.000 m und zugehörige Umschlagflächen in einer Größe von bis zu ca. 40 ha entstehen. Ergänzend wäre hierfür eine entsprechende Gleisanbindung herzustellen.

Aufbau einer Modellregion Wasserstoff

Schließlich wird Stade als Sitz einer Netzwerkinitiative im Elbe-Weser-Dreieck anteilig von Bundesmitteln in Höhe von bis zu 300.000 Euro profitieren, mit denen der Aufbau einer Modellregion Wasserstoff im Bezirk Lüneburg unterstützt werden soll.

Norddeich

Norddeich

Norddeich hat sich durch die Ansiedlung mehrerer Windpark-Versorger in den vergangenen Jahren zu einem wichtigen Standort für Offshore Services entwickelt. Entsprechend sind erst unlängst an der Nord-Ost-Kaje mit einem Investitionsvolumen von rund 1 Mio. Euro bedarfsgerecht weitere Offshore-Liegeplätze für den Crew-Transport der Offshore-Windparks geschaffen worden, um die Position des Norddeicher Hafens in diesem Bereich weiter zu stärken.

Es ist zudem im Juli 2020 ein Bebauungsplan für den Ostbereich des Hafens aufgestellt worden, um hierüber die künftige Hafenentwicklung planungsrechtlich abzusichern und zielgerichtet steuern zu können.

Hooksiel

Hooksiel

Die Umschlagplattform im Außenhafen von Hooksiel wird für die Betankung von Schiffen genutzt und mit einem Kostenvolumen von ca. 1 Mio. Euro saniert.

Inselhäfen

Inselhäfen

Den stark vom Tourismus geprägten ostfriesischen Inseln kommt eine große wirtschaftliche Bedeutung für das Land zu. Die teils landeseigenen und teils privat betriebenen Inselversorgungshäfen an der Küste und Häfen auf den Inseln stellen einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor in der Region Ostfriesland

dar und sind sowohl für die Personenbeförderung als auch die Versorgung der Insulaner und Touristen mit Gütern unersetzlich. Gemeinsames Interesse aller Beteiligten ist es dabei, die Erreichbarkeit der Inseln dauerhaft zu gewährleisten. Das Land befindet sich hierzu in einem ständigen Dialog mit den Inselgemeinden, Reedereien und den beteiligten Behörden des Bundes und Landes. Um die Versorgungssicherheit der Inseln ganzjährig sicherzustellen, erfolgt eine kontinuierliche Instandhaltung der Hafeninfrastruktur und eine Aufrechterhaltung der Wassertiefen in den Häfen und Fahrrinnen. Daneben sind in den landeseigenen Inselhäfen Wangerooge und Norderney größere Maßnahmen geplant.

Wangerooge

So arbeiten NPorts und die DB Netz AG gemeinsam daran, die Verkehrsverhältnisse auf dem Westanleger des Hafens **Wangerooge** zu verbessern. Um dem wachsenden Passagier- und Güterverkehrsaufkommen gerecht zu werden, werden durch den Neubau einer verlängerten Kaianlage größere Kaiflächen für den Passagier- und Güterverkehr geschaffen. Dabei wird die Kaianlage im Hinblick auf den erwarteten Meeresspiegelanstieg um 30 cm angehoben. Die Baumaßnahme wird in Abhängigkeit von der vorherigen Fertigstellung der Küstenschutzmaßnahmen des Bundes voraussichtlich ab 2022 mit einem Investitionsvolumen von rund 10 Mio. Euro beginnen können. Die Neuverlegung der Gleisanlagen auf dem erweiterten Kai für die Inselbahn Wangerooge obliegt der DB Netz AG.

Norderney

Im Hafen **Norderney** ist bis Ende 2022 der Neubau des südlichen Fangedamms des Fähranlegers 1 geplant. Die Maßnahme trägt dazu bei, den Inselversorgungsverkehr sicherzustellen und hat ein Volumen von rund 8 Mio. Euro.

Umstellung auf LED-Beleuchtung

Im Rahmen der Anstrengungen zum nachhaltigen Betrieb der Hafeninfrastruktur insgesamt ist des Weiteren vorgesehen, die Hafenbeleuchtung aller landeseigenen Häfen auf intelligente und klimaschonende LED-Beleuchtung umzustellen. Hierzu ist ein Investitionsvolumen von rund 10 Mio. Euro angesetzt.

Die Unterhaltung der erforderlichen Wassertiefen wird in den Inselversorgungshäfen sowie in Cuxhaven und Stade mit eigenen Baggerschiffen durchgeführt. Mittelfristig ist geplant, diese Schiffe durch modernere und energieeffizientere Schiffe, die zudem über innovative Antriebe verfügen, zu ersetzen. Darüber hinaus gibt es Überlegungen, die Unterhaltung der Wassertiefen in Wilhelmshaven und im Emder Binnenhafen zukünftig ebenfalls mit eigenen, alternativ angetriebenen und ggf. gar autonom fahrenden Baggerschiffen in Eigenregie durchzuführen.

7) Wettbewerb und Kooperation

Die niedersächsischen Häfen stehen heute mehr denn je in einem intensiven Wettbewerb miteinander, aber vor allem auch mit anderen Hafenstandorten in Norddeutschland und unseren europäischen Nachbarländern wie den Niederlanden und Belgien. Nicht zuletzt die hohe Hafendichte in der europäischen Nordrange führt zu erheblichem Wettbewerbsdruck, dem sich auch die Standorte des **Hafens Niedersachsen** permanent stellen müssen.

Kooperation auf norddeutscher Ebene

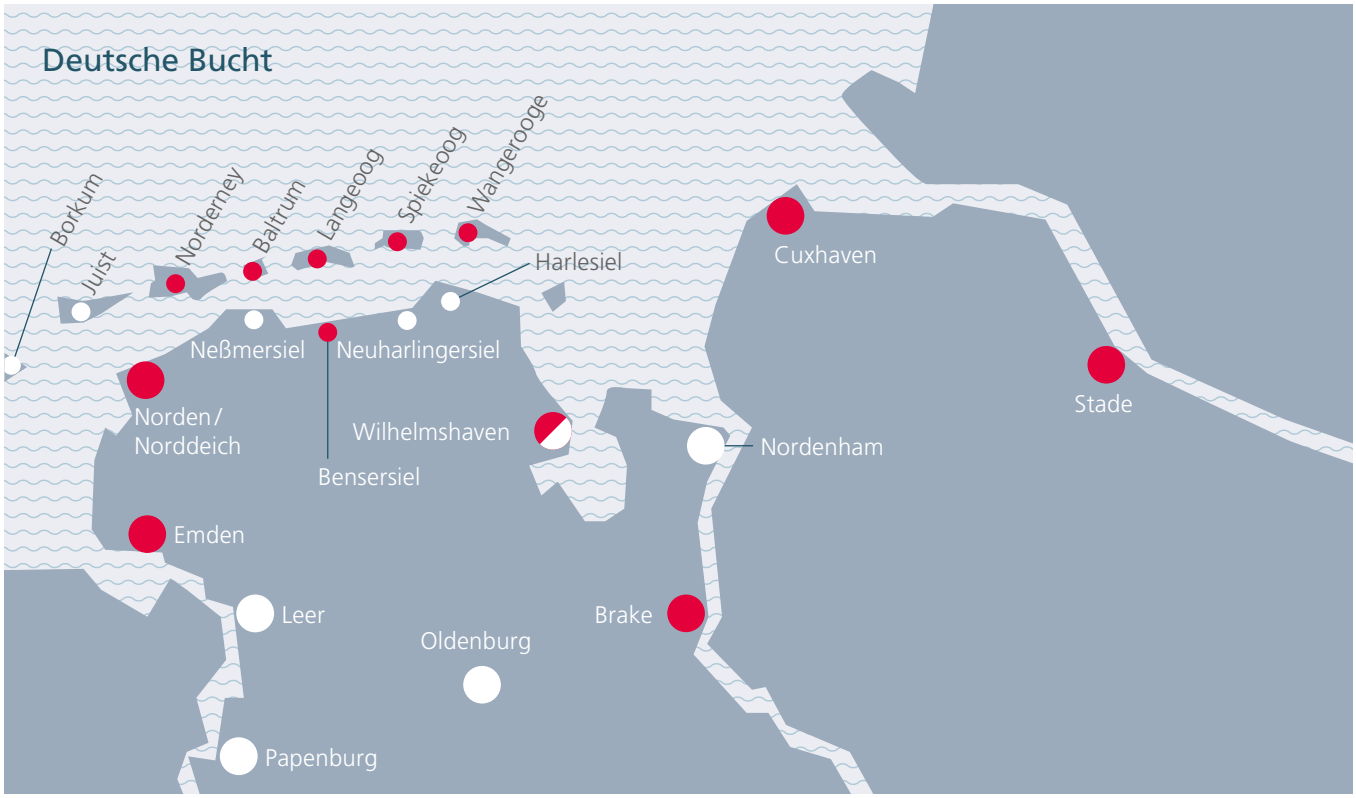
Dessen ungeachtet strebt die Landesregierung eine Vertiefung der Kooperation zwischen den norddeutschen Häfen an, die sich auf mehrere Ebenen erstrecken und sowohl die Zusammenarbeit mit der Hafenwirtschaft als auch mit den kommunalen und privaten Seehäfen in Niedersachsen sowie den Häfen der anderen norddeutschen Bundesländer umfassen soll.

Die landeseigenen Häfen werden hinsichtlich der strategischen Ausrichtung und Zielsetzung allesamt über die NPorts-Zentrale in Oldenburg gesteuert und arbeiten von daher untereinander bereits in vielen Bereichen naturgemäß sehr eng zusammen.

Seaports – weltweites Standortmarketing für den **Hafen Niedersachsen**

Bezüglich der Kooperation zwischen den landeseigenen Häfen sowie den kommunalen und privaten Seehäfen in Niedersachsen und damit gleichzeitig zwischen öffentlicher Hand und Privatwirt-

Landeseigene, kommunale und private Seehäfen in Niedersachsen



© Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

● NPorts-Häfen
○ private Häfen / kommunale Häfen / Zweckverbandshäfen

schaft dient die Seaports of Niedersachsen GmbH als ein erfolgreiches Beispiel. Seaports fungiert als Kommunikations- und Marketingplattform der neun großen niedersächsischen Seehäfen und vermarktet die vielfältigen Leistungen der hiesigen Seehafenstandorte auf dem Weltmarkt. Hier werden potenzielle Kunden beraten, Anfragen gebündelt und an die jeweiligen Standorte weitergeleitet, die damit unmittelbar von den Aktivitäten der Gesellschaft profitieren. Das Land Niedersachsen wird die erfolgreiche Arbeit von Seaports daher auch zukünftig unterstützen.

Kooperation zwischen niedersächsischen Seehäfen

Darüber hinaus lebt die Kooperation zwischen den niedersächsischen Seehäfen auch von zahlreichen weiteren Aktivitäten. So erfolgt z. B. in den Bereichen Technik, Hafenbahn, Hafengeldabrechnung und zu Vergabefragen eine intensive Zusammenarbeit zwischen NPorts und dem JadeWeserPort. NPorts stellt des Weiteren seine Fachkenntnisse für kommunale Seehäfen zur Verfügung und erbringt Dienstleistungen gegen Entgelt. Kooperationen finden z. B. im Hinblick auf die Abstimmung und Durchführung von Baggermaßnahmen, bezüglich fachtechnischer Planungen sowie Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen durch NPorts oder im Zuge eines regelmäßigen Informationsaustausches statt.

Die elektronische Schiffsanmeldung erfolgt in allen niedersächsischen Seehäfen über das niedersachsenweit einheitliche Niedersachsen-NationalSingleWindow (NNSW), in das relevante digitale Informationen durch Schiffseigner, Reedereien, Makler, Kapitäne sowie deren Beauftragte abgegeben werden. Über das NNSW werden alle landes- und kommunalen Behörden, die mit Seeverkehr zu tun haben, mit den relevanten Daten versorgt. Zudem ist unter der Federführung von NPorts das NPortal entwickelt worden, das den landeseigenen und kommunalen Häfen bereits seit 2015 zur Verfügung steht. Das NPortal ist eine Datendrehscheibe, in die auf elektronischem Wege

schiffs- und ladungsbezogene Daten eingespeist werden und die als Informations- und Abrechnungsplattform genutzt wird.

Kooperation zwischen See- und Binnenhäfen

Doch auch für die Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen gibt es in Niedersachsen erfolgreiche Beispiele – die Logistikachse Ems als Netzwerkverbund zur Förderung des Wirtschafts- und Verkehrsraums entlang der Ems ist eines davon. Bestehende Kooperationen sollen vertieft und nach Möglichkeit auch auf Seehäfen benachbarter Bundesländer mit Ausstrahlung nach Niedersachsen ausgeweitet werden. Schließlich gibt es im Bereich der Binnenschifffahrt ebenfalls einzelne Kooperationen wie beispielsweise das Hafenband am Mittellandkanal.

Vom Dialog geprägtes Politikverständnis

Neben der Kooperation der niedersächsischen Häfen setzt die Landesregierung zudem maßgeblich auf den Dialog mit der Hafenwirtschaft sowie mit Natur- und Umweltverbänden, da erst eine ausführliche Abwägung von unterschiedlichen Interessen die Realisierung von Hafen- und Infrastrukturprojekten möglich macht. Für das auf einen regen Austausch mit Branchenvertretern gerichtete Politikverständnis der Landesregierung kennzeichnend und beispielhaft sind der von der Hafenwirtschaft und dem Wirtschaftsministerium gemeinsam ins Leben gerufene Seehafendialog als Branchendialog der Häfen sowie der Reederdialog. Auch das vorliegende und bereits zum zweiten Mal gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen als Sprachrohr der Hafenwirtschaft erarbeitete Perspektivpapier ist ein Beleg für das gute Zusammenspiel von Politik und Wirtschaft.

Masterplan Ems gleicht ökonomische und ökologische Interessen aus

Ein funktionierender, erfolgreicher Dialog zwischen den unterschiedlichsten Interessenvertretern hat auch zu dem im Frühjahr 2015 unterzeichneten Masterplan Ems geführt, mit dem erstmalig alle verantwortlichen Akteure gemeinsam die Verantwortung für einen intakten Natur-, Wirtschafts- und Lebensraum in der Emsregion übernommen haben. Damit konnte der seit Jahrzehnten an der Ems schwelende Streit um ökologische und ökonomische Interessen beendet werden. Die Niedersächsische Landesregierung, der Bund, die Landkreise Emsland und Leer, die Stadt Emden, die Meyer Werft sowie die Umweltverbände WWF, BUND und NABU verfolgen mit dem Vertragsabschluss das gemeinsame Ziel, eine Sanierung des aquatischen Bereichs und eine nachhaltige Entwicklung des Ems-Ästuars zu erreichen, dabei gleichzeitig aber auch die wirtschaftliche Entwicklung der Region und den Standort der Papenburger Meyer Werft zu sichern. Schließlich sind der Erhalt der Ems als leistungsfähige Bundeswasserstraße sowie die Zugänglichkeit der Häfen ebenfalls als gleichwertige Ziele im Masterplan verankert. Seit Vertragsschluss arbeiten die Akteure gemeinsam an der Umsetzung der definierten Maßnahmen für den Naturschutz. Daneben sind von der Landesregierung zwei Planfeststellungsverfahren zur Sicherstellung der Überführungssicherheit der Schiffe der Meyer Werft angeschoben bzw. abgeschlossen worden. Auch an der Lösung des Schlickproblems in der Ems durch eine flexible Tidesteuerung über das Emssperrwerk unter Berücksichtigung der Belange der Schifffahrt auf der Ems und der Emshäfen wird zurzeit gearbeitet. Ein erster Test für dieses Vorhaben wurde im Sommer 2020 durchgeführt.

Die Zusammenarbeit der Häfen muss jedoch über die regionalen Aktivitäten und eine Kooperation im Marketingbereich hinausgehend weiter und größer im norddeutschen Kontext gedacht werden.

Norddeutsche Hafenkooperation intensivieren

Denn vor dem Hintergrund der globalen Wettbewerbssituation ist es unerlässlich, vorhandene und künftige Infrastrukturen und Ressourcen intelligent zu nutzen, den Aufbau von Doppelstrukturen möglichst zu vermeiden und über eine kluge und schlagkräftige Kooperation die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit der deutschen Häfen im Nordverbund auch mittel- und langfristig sicherzustellen. Und auch, wenn eine Intensivierung der norddeutschen Hafenkooperation natürlich keine staatliche Ladungslenkung bedeuten kann, ist es gleichwohl sinnvoll, die Hafenpolitik der norddeutschen Länder aufeinander abzustimmen, gemeinsame Positionen zu entwickeln, die eigenen Kapazitäten und Kompetenzen zu bündeln und – ungeachtet des Wettbewerbs unterein-

ander – das Bewusstsein für den Hafen Norddeutschland mit seinen einzelnen Standorten und die west- und zukünftig vermehrt südeuropäische Konkurrenz zu schärfen.

Niedersachsen strebt daher an, diese Zusammenarbeit sowohl auf fachlicher als auch auf politischer Ebene zukünftig weiter zu intensivieren und hierfür einerseits bestehende Instrumente zu nutzen und auszubauen, andererseits aber gegebenenfalls auch neue Ansätze zu verfolgen.

Bereits bestehende positive Ansätze sind hier eine verstärkte Kooperation der Hafeninfrastrukturgesellschaften sowie die Zusammenarbeit bei Umweltfragen oder im Kontext supranationaler Fragestellungen, etwa in den Gremien der European Seaports Organisation (ESPO) in Brüssel. Hier vertritt Niedersachsen bereits seit vielen Jahren erfolgreich mit den anderen Küstenländern gemeinsam die norddeutschen Interessen.

Hafenentwicklungsdialog als Forum

Ein besonderes Beispiel der Kooperation im Hafenbereich ist zudem der bereits im Jahr 2012 ins Leben gerufene Hafenentwicklungsdialog, über den die Zusammenarbeit der norddeutschen Häfen verstärkt werden soll und der sich als Plattform zur Abstimmung der norddeutschen Hafenpolitik mittlerweile längst etabliert hat. Dabei tauschen sich die für die Häfen zuständigen Ressortminister/Senatoren der norddeutschen Küstenländer einmal im Jahr mit dem Bund (BMVI und BMWi) und dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) als Vertreter der Hafenwirtschaft über aktuelle hafenspezifische Themen aus und entwickeln aktiv gemeinsame Positionen.

Darüber hinaus dokumentieren die Hafenkooperation Deutsche Bucht, die Kommunikations- und Marketingplattform „German Ports“ sowie die gemeinsam von Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen getragene Hafenkooperation Unterelbe „Elbe Seaports“ zwischen den Häfen Brunsbüttel, Glückstadt, Hamburg, Stade und Cuxhaven die gelebte Praxis der Zusammenarbeit.

Digitalisierung als Treiber für Hafenkooperation

Zum anderen verfolgt Niedersachsen perspektivisch den Ansatz, das Thema Digitalisierung über Einzel- und Insellösungen hinaus übergreifender zu denken und die Digitalisierung vielmehr als Treiber für eine verstärkte norddeutsche Hafenkooperation zu nutzen. Ziel muss es dabei sein, die Hafenkooperation auszubauen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen im norddeutschen Verbund nachhaltig zu stärken, indem wir den Grad der horizontalen Vernetzung und Koordinierung der einzelnen Standorte des Hafens Niedersachsen untereinander, aber eben auch länderübergreifend mit anderen deutschen Häfen im Zuge der zunehmenden Digitalisierung erhöhen und so eine bessere Effizienz des Gesamtsystems erreichen.

Vision einer Plattform „Digitaler Hafen Norddeutschland“

In diesem Zusammenhang wirbt Niedersachsen schon seit geraumer Zeit für eine digitale webbasierte Plattform. Hierüber könnte perspektivisch ein gemeinsam abgestimmtes optimales und attraktives Umschlagsangebot eines „Digitalen Hafens Norddeutschland“ an den Markt gebracht werden, über den nicht nur die Zusammenarbeit unserer Häfen und der dort angesiedelten Terminals verbessert, sondern auch neue Angebote generiert und flexibler auch auf kurzfristige Umdisponierungen seitens der Kunden reagiert werden könnte.

In einem ersten Schritt bietet sich hier eine engere Abstimmung der Terminalbetreiber in den Containerhäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven an. Auf lange Sicht gesehen könnte dieser Ansatz aber auch auf alle anderen Häfen und Umschlaggüter sowie das jeweilige Hafenhinterland ausgeweitet werden.

Dabei handelt es sich naturgemäß um einen herausfordernden Prozess, der unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation auf Seiten der Terminalbetreiber, Reedereien und (Logistik-)Unternehmen

sinnvollerweise nur in enger Abstimmung mit der Wirtschaft erfolgen kann und zudem entsprechendes Engagement von politischer Seite voraussetzt. Hier bedarf es gemeinsamer Anstrengungen von Ländern, Wirtschaft und Wissenschaft, um die Digitalisierung in den Häfen weiter zu intensivieren und hierfür mögliche und erforderliche Schritte zielführend zu identifizieren. Niedersachsen wird diesen Prozess auch zukünftig weiter forcieren.

Kluge Verzahnung und verstärkte Kooperation anstreben

Aber auch unterhalb dieses sehr weitreichenden und tendenziell visionären Ansatzes gibt es viele Möglichkeiten, über eine kluge Verzahnung und verstärkte digitale Kooperation einen unmittelbaren Mehrwert für Kunden und Nutzer der Häfen entstehen zu lassen, die Sichtbarkeit im internationalen Wettbewerb zu erhöhen und die einzelnen Hafen- und Logistikstandorte im norddeutschen Verbund leistungsfähiger und wirtschaftlicher zu machen. Hierzu zählen z. B. die Schaffung von mehr gemeinsamen Standards oder auch die gemeinsame Entwicklung neuer digitaler Anwendungen. Niedersachsen hat sich mit den anderen Küstenländern diesbezüglich darauf verständigt, einen bedarfsgerechten länderübergreifenden Austausch voranzutreiben und u. a. im Zuge der Hafenentwicklungsdialoge zu institutionalisieren.

Der **Hafen Niedersachsen** hat sich erfolgreich im europäischen und globalen Wettbewerb positionieren können. Dessen ungeachtet ist die niedersächsische Landesregierung fest überzeugt davon, dass die Zukunft unserer Häfen in Niedersachsen und in ganz Norddeutschland in der Kooperation liegt. Entsprechend wird Niedersachsen weiter intensiv an einer solchen Kooperation und an verstärkten Partnerschaften arbeiten.

V. Fazit

Losgelöst von der Corona-Pandemie, die das Jahr 2020 überschattet und den **Hafen Niedersachsen** und die hiesige Hafenwirtschaft vor allergrößte Herausforderungen gestellt hat und auch weiterhin noch stellt, richten wir unser Augenmerk selbstbewusst nach vorne. Denn der **Hafen Niedersachsen** mit seinen vielfältigen Kernkompetenzen ist gut aufgestellt, um nicht nur die Auswirkungen der Krise zu bewältigen, sondern auch danach im Wettbewerb bestehen und seine Position im europäischen Umfeld weiter festigen zu können.

Zwar ist noch nicht verlässlich abschätzbar, welche Auswirkungen die Pandemie mittel- und langfristig auf den Welthandel und damit auch auf die Volumina im Seehandel haben wird. Relativ sicher kann aber davon ausgegangen werden, dass es in vielen Bereichen nicht einfach ein Zurück zum „business as usual" geben wird.

Klimaschutz und Digitalisierung vorantreiben

Themen wie der Klimaschutz und die Digitalisierung werden weiter an Bedeutung zunehmen. Insbesondere die Digitalisierung erfährt dabei aktuell eine ungeahnte Beschleunigung. Auch in den Häfen und in der maritimen Wirtschaft werden in der Corona-Krise in kürzester Zeit digitale Lösungen entwickelt und mit stetig steigender Akzeptanz bei den beteiligten Akteuren eingesetzt, was sich wiederum beschleunigend auf strukturelle Anpassungsprozesse auswirkt und auch die Planung und Steuerung von Transportketten beeinflusst. Im Zusammenspiel mit globalen Handelsstreitigkeiten und disruptiven Entwicklungen wie z. B. einer zukünftig möglicherweise verstärkten Nutzung des 3D-Drucks haben diese Entwicklungen zumindest das Potenzial, maßgeblichen Einfluss auf die Handelsbeziehungen und Warenströme und damit auf unsere Häfen auszuüben. Insofern werden wir hierauf weiterhin verstärkt unser Augenmerk richten.

Schlagkraft im norddeutschen Verbund stärken

Vor diesem Hintergrund wird es neben der Konzentration auf die eigenen Stärken zukünftig immer wichtiger werden, die bisherigen Insellösungen zu überwinden und vielmehr eine standortübergreifende Kooperation im norddeutschen Verbund anzustreben, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen auch auf lange Sicht zu erhalten und auszubauen.

Dies erstreckt sich nicht nur auf die Zusammenarbeit mit den anderen deutschen Küstenländern im Hinblick auf EU-relevante Fragestellungen – hier arbeiten wir schon seit längerem regelmäßig erfolgreich daran, gemeinsame Positionen zu entwickeln und gegenüber der EU einzubringen. Niedersachsen strebt vielmehr eine intensivere Kooperation zwischen den einzelnen norddeutschen Hafenstandorten an, um gemeinsame Interessen gegenüber einem zunehmend konzentrierten und globalisierten Markt durchsetzen zu können und damit die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen auch auf lange Sicht zu erhalten und auszubauen.

CTW als dritten großen deutschen Containerhafen positionieren

Eine solche Kooperation sollte sich perspektivisch auf alle Bereiche erstrecken, könnte gleichwohl zunächst einen Schwerpunkt im Bereich Container haben. Denn Ziel der Landesregierung bleibt es, den Tiefwasserhafen Wilhelmshaven als dritten großen deutschen Containerhafen in der Nord-

range zu etablieren, und mit der Möglichkeit, die weltgrößten Containerschiffe auch vollbeladen restriktionsfrei abfertigen zu können, der Konkurrenz aus den niederländischen und belgischen Häfen einen weiteren Standortvorteil entgegenzustellen.

Schifffahrtsstandort Niedersachsen sichern und zukunftsfähig gestalten

Der Landesregierung ist es zudem ein wichtiges Anliegen, auch den Schifffahrtsstandort Niedersachsen zu stärken und zukunftsfähig zu gestalten. Gerade in dieser Zeit, in der sich unsere Reedereien bisweilen in schwerer See befinden, misst die Landesregierung dem verstärkten Dialog mit allen Beteiligten große Bedeutung zu, denn das Zusammenwirken aller Akteure ist elementare Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Standortes.

Volkswirtschaftliche Bedeutung der Häfen verdeutlichen

Zugleich ist es bereits seit geraumer Zeit unser Ziel, die gesamtdeutsche Bedeutung der Häfen und ihrer Hinterlandanbindungen herauszustreichen, die weit über die unmittelbaren Effekte in den Häfen und ihrem unmittelbaren Umfeld hinausgeht. So sichern Häfen und Transportdienstleister insgesamt geschätzte 1,35 Mio. sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in der deutschen hafenabhängigen Industrie[12]. Die Häfen und eine gut funktionierende Hinterlandinfrastruktur auf Schiene, Straße und Wasserwegen sind damit systemrelevant für die deutsche Wirtschaft. Der Erhalt und Ausbau der erforderlichen Umschlagkapazitäten in den Häfen und der Infrastrukturen bis hin zum küstenfernen Hinterland sollte daher viel mehr als eine Notwendigkeit betrachtet werden, an der ein gesamtdeutsches Interesse besteht.

Ein Ansatz der verstärkten Kommunikation in dieser Richtung ist die Idee, zukünftig das Instrument des Hafenentwicklungsdialogs der norddeutschen Länder zu nutzen, um diesbezüglich mit anderen Bundesländern wie Nordrhein-Westfalen, Bayern oder Baden-Württemberg, für deren Industrie unsere Häfen von großer Bedeutung sind, ins Gespräch zu kommen. Im Kreis der Küstenländer herrscht grundsätzlich Einigkeit, u. a. auf diesem Weg die Kooperation über die norddeutschen Landesgrenzen hinweg zu verbessern. Niedersachsen wird sich hierfür verstärkt einsetzen.

Doch auch in Niedersachsen selbst kann die entsprechende Kommunikation weiter verbessert werden. Die regelmäßige Durchführung eines Parlamentarischen Abends „Niedersachsen Maritim" durch das Land in Zusammenarbeit mit den maßgeblichen Partnern wie der Niedersächsischen Hafenvertretung, den Industrie- und Handelskammern in der Küstenregion, NPorts und Seaports kann hier ein denkbarer Ansatz sein, den die Landesregierung bei entsprechendem Interesse gerne aufgreifen will und wird.

Hafen Niedersachsen zukunftsgerecht aufstellen

Unter dem Strich bleibt in jedem Fall festzuhalten: Die Infrastrukturfinanzierung im Bereich der Häfen ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund der aufgezeigten Systemrelevanz unserer Häfen als lohnende und zwingend notwendige Investition in die Zukunftsfähigkeit Niedersachsens anzusehen. Dabei hat ein vorausschauender Einsatz der vorhandenen Mittel oberste Priorität. Die Landesregierung wird daher vor allem weiter dort in die Standorte des **Hafens Niedersachsen** investieren, wo die Investitionen geeignet sind, die wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig zu verbessern und sich in Beschäftigung und Wertschöpfung niederzuschlagen.

Denn nach wie vor gilt, dass erfolgreiche Hafenpolitik letztlich bedeutet, kontinuierlich in die Zukunft zu investieren und hierüber sowie im Dialog mit der Hafenwirtschaft die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Häfen dauerhaft zu sichern und auszubauen. Niedersachsen wird diesen Weg langfristig und vorausschauend weiterverfolgen, um allen Beteiligten und insbesondere der Hafenwirtschaft auch weiterhin Planungssicherheit im Hinblick auf umfangreiche öffentliche und private Investitionen zu geben.

12 *ISL, Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung, Juni 2019*

Herausgeber:
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
Friedrichswall 1
30159 Hannover

www.mw.niedersachsen.de

Fotonachweis:
Titelbild (groß) Niedersachsen Ports – Skyview Imaging; Titelbilder (klein) Seaports of Niedersachsen, Skyview Imaging, Land Niedersachsen; S. 3 Niedersächsische Staatskanzlei/Philipp von Ditfurth; S. 6 Tobias Bruns; S. 10 CTW JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, NPorts – Christian O. Bruch; S. 13 Hero Lang, Seaports of Niedersachsen; S. 17 Land Niedersachsen, NPorts – Dirk Leibfried; S. 20 Meyer Werft GmbH, NPorts – Hero Lang; S. 60 CTW JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Land Niedersachsen

Stand: August 2020

Diese Broschüre darf, wie alle Publikationen der Landesregierung, nicht zur Wahlkampfwerbung in Wahlkämpfen verwendet werden.