

**Rede von
Minister Jörg Bode
anlässlich des 20. Niedersächsischen Hafentages
am 03.09.2010 in Emden**

„Die Hafenpolitik des Landes Niedersachsen“

-Es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Brinkmann,
sehr geehrter Herr Bullwinkel (Geschäftsführer Seaports of Niedersachsen GmbH),
sehr geehrter Herr Dr. Ahrens (Geschäftsführer Seaports of Niedersachsen GmbH),
sehr geehrter Herr Zernechel (Leiter Volkswagen Konzernlogistik),
sehr geehrte Damen und Herren!

Herzlich Willkommen zum 20. Niedersächsischen Hafentag hier in Emden. Ich möchte die Gelegenheit nutzen und Ihnen ein wenig über „die Hafenpolitik des Landes Niedersachsen“ erzählen.

Anrede,

die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise hat auch die niedersächsische Wirtschaft im vergangenen Jahr mit voller Wucht getroffen. Das Bruttoinlandsprodukt ging um 4,7 Prozent zurück, unsere Exporte um rund ein Viertel. Die Wirtschaftskrise betraf vor allem unsere exportstarken Branchen wie z.B. die Automobilindustrie, den Maschinenbau und die Chemieindustrie. Auch an unseren Niedersächsischen Seehäfen ist die Wirtschaftskrise nicht spurlos vorbeigegangen. Das Umschlagsvolumen ist um 16 Prozent eingebrochen, hier in Emden um 18 Prozent.

Vor diesem Hintergrund sahen die Prognosen für die Entwicklung des Arbeitsmarktes vor einem Jahr rabenschwarz aus: Viele Experten fürchteten, dass die Arbeitslosigkeit im Laufe dieses Jahres bei uns in Deutschland auf bis zu 5 Mio. Menschen steigen könnte. Wenn wir schauen, in welchem Umfeld der

Niedersächsische Hafentag in diesem Jahr stattfindet, so können wir erleichtert feststellen: Diese Prognosen sind nicht eingetroffen!

Trotz Krise haben wir bei uns in Niedersachsen die niedrigste Arbeitslosigkeit seit 18 Jahren,
trotz Krise haben wir heute einen Höchststand bei den Erwerbstätigen und
trotz Krise haben wir noch einen Zuwachs bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Bei uns nimmt die Konjunkturlokomotive wieder Fahrt auf. Die Auftragseingänge in der Industrie haben in diesem Jahr deutlich zugelegt – um rund 16 Prozent (Januar-Mai 2010). Positiv ist für mich auch, dass die Erholung der Auftragslage in den letzten Monaten konstant ist und damit zeigt, dass wir die konjunkturelle Talsohle hoffentlich durchschritten haben. Trotz der rasanten Exportrückgänge im letzten Jahr hatten wir schon im März bei den Ausfuhren das Niveau von 2008 erreicht. Die Aussichten für das laufende Jahr haben sich weiter verbessert. Die Wachstumsprognosen wurden in den letzten Wochen von den Wirtschaftsforschungsinstituten kontinuierlich angehoben.

Die aktuelle Debatte um Finanzkrise, Eurokrise und Sparpolitik sollte uns jedoch nicht den Blick verstellen auf die langfristigen Herausforderungen, vor denen wir in Deutschland und auch in Niedersachsen stehen: Der internationale Standortwettbewerb wird sich weiter verschärfen und der demografische Wandel wird unsere Gesellschaft spürbar verändern und kann auf dem Arbeitsmarkt schon in wenigen Jahren zu einem großen Fachkräftemangel führen, wenn wir nicht rechtzeitig gegensteuern.

Anrede,

wir wollen, dass Niedersachsen erfolgreich bleibt. Deshalb haben wir als Landesregierung unsere Politik langfristig ausgerichtet und uns klare Ziele gesetzt:

1. Wir wollen die Innovationsfähigkeit unserer Unternehmen weiter stärken, damit sie im Wettbewerb gerüstet sind,

2. Wir wollen die Internationalität vor allem der mittelständischen Unternehmen stärken und sie aktiv dabei unterstützen, neue Auslandsmärkte zu erschließen.
3. Wir wollen die Verkehrsinfrastruktur unseres Landes konsequent ausbauen, einerseits um die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege trotz zunehmender Verkehre zu bewahren, andererseits um unsere Regionen noch besser zu erschließen.
4. Wir haben mit unserem Ausbildungspakt und der Qualifizierungsoffensive Niedersachsen zwei große Initiativen gestartet, damit wir auch in Zukunft genügend Fachkräfte haben und last but not least:
5. Wir wollen mit gezielten Investitionen in die Infrastruktur unsere Küstenregion zu einer neuen Wachstumsregion in Niedersachsen machen! Dazu gehören der Ausbau der Häfen ebenso wie die Herstellung der notwendigen Hinterlandanbindungen, die Förderung von Wachstumsbranchen, wie z.B. die Luft- und Raumfahrtindustrie und die Onshore- und Offshore-Windenergie.

Anrede,

Die maritime Wirtschaft ist eine wichtige Zukunftsbranche für das Land Niedersachsen und bietet für den Standort Niedersachsen erhebliche Entwicklungspotenziale. Aufgrund der Globalisierung sowie der Verknappung von Energieressourcen wird es trotz der aktuellen Wirtschaftskrise langfristig ein anhaltendes Wachstum der maritimen Wirtschaft geben.

Ein Faktor hierfür ist der Ex- und Import, der zu rund 90 Prozent über die Seewege geht und Deutschland beim Ranking der Exporteure ganz weit vorn liegt. Diese Transportkette muss funktionieren, um weiterhin eine führende Rolle einzunehmen.

Die weiteren Aussichten im Seegüterverkehr sind positiv und es hat sich gelohnt, die konjunkturelle Delle für den Ausbau der Hafeninfrastuktur zu nutzen. Dies zeigt sich auch in einer aktuellen Untersuchung. Im Auftrag des BMVBS wird regelmäßig die halbjährliche „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ erstellt. Erst vor wenigen Tagen wurde hierzu „Kurzfristprognose Sommer 2010“ für das laufende und das folgende Jahr veröffentlicht.

Danach wird der Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen 2010 voraussichtlich um rd. 9 % oder 23,6 Mio. t auf 283,1 Mio. t steigen. Damit werden rund 40% des Einbruchs von 2009 aufgeholt.

Ziel der Niedersächsischen Landesregierung ist es, die Bedeutung der niedersächsischen Häfen zu stärken und die einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße so aufeinander abzustimmen, dass sie die steigenden Güterströme auch in Zukunft bewältigen können.

Viele Großprojekte wurden in Angriff genommen, die für die Wirtschaft nicht nur in Niedersachsen, sondern in ganz Deutschland von überragender Bedeutung sind. Besonders in diesen wirtschaftlich schwierigen Zeiten haben die Investitionen eine stabilisierende Funktion für die Küstenregion.

Anrede,

die **deutschen Seehäfen** sind für die gesamte deutsche Volkswirtschaft unverzichtbar. Deutschland als Exportweltmeister braucht leistungsstarke Seehäfen, um seine Stellung im weltweiten Handel zu behaupten. Nun gilt es im Schulterschluss mit Bund und Ländern die Wettbewerbsposition aller Deutschen Seehäfen zu verbessern, damit sie die Schlüsselrolle für die exportorientierte deutsche Volkswirtschaft halten, besser noch Marktanteile gewinnen können.

Die multifunktionale Ausrichtung der **niedersächsischen Seehäfen** sichert die Unabhängigkeit bei konjunkturellen Problemen einzelner Branchen. Die Hafeninfrastukturgesellschaft NPorts wird mit Unterstützung der Niedersächsischen Landesregierung diese Strategie weiterverfolgen und die Infrastruktur in den niedersächsischen Seehäfen in den kommenden Jahren sichern und ausbauen.

Durch die Investitionen von NPorts in den niedersächsischen Häfen schafft das Land entscheidende infrastrukturelle Voraussetzungen zur Stärkung der Wirtschaftsachse Küste.

Bei den **landeseigenen Häfen**, die von Niedersachsen Ports unterhalten und entwickelt werden werden, sind derzeit an nahezu allen Standorten größere Baumaßnahmen in der Umsetzung. Mit Unterstützung der Landesregierung leistet NPorts wesentliche Beiträge zum Ausbau und zur Sicherung der Küsteninfrastruktur in den niedersächsischen Seehäfen.

- in Wilhelmshaven mit der Ertüchtigung der Niedersachsenbrücke,

- in Cuxhaven mit dem Ausbau des Offshore-Bereiches und

- in Brake: die Ertüchtigung des Hafens mit der Norderweiterung und dem 2. Liegeplatz.

Ich komme jetzt zu der hiesigen Situation in Emden.

Emden hat – wie alle internationalen Seehäfen – im vergangenen Jahr empfindliche Umschlageinbußen hinnehmen müssen.

Bemerkenswert ist hierbei jedoch, dass es den Hafen-Unternehmen am Standort gelungen ist, unter außergewöhnlich guter Zusammenarbeit, z.B. durch den Austausch von Arbeitern, Entlassungen weitgehend zu vermeiden. Dadurch war es gerade in Emden möglich, auf die in vielen Bereichen der Wirtschaft angewendete Kurzarbeiterregelung zu verzichten.

Das Jahr 2010 beginnt mit einer außerordentlich guten Grundstimmung im Emdener Hafen. So sind im ersten Halbjahr von der Emdener Seehafenverkehrswirtschaft Umschlagsmengen erreicht worden, die sich an den starken Ergebnissen der Jahre 2007 und 2008 annähern könnten.

Insbesondere im Automobilbereich sind die Vorzeichen positiv, es besteht aufgrund der vorhandenen Tendenzen guter Grund zur Annahme bereits in diesem Jahr zu alter Stärke zurückzufinden. Gleiches gilt aber auch für den Zellstoffbereich.

Die Windenergie hat sich bisher als „resistent“ gegenüber den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise gezeigt.

Im Emdener Binnenhafen sind bis heute über 1.000 Menschen in der direkten Produktion von Windenergie-Anlagen beschäftigt.

(Anmerkung: BARD Offshore rd. 720 DAP, ENERCON Onshore rd. 330 DAP)

Nach monatelangem juristischen Streit konnte der Auftrag für das letzte noch fehlende Bauwerk für die Sanierung der Nesserlander Schleuse am 4. Juni 2010 erteilt werden. Die Gesamtbaumaßnahme mit einem Kostenvolumen von rd 59 Mio. Euro wird voraussichtlich zum Sommer 2013 fertig gestellt sein. Mit der Sanierung der Nesserlander Schleuse investiert Niedersachsen Ports in die Wettbewerbsfähigkeit des Seehafens Emden.

Für den gesamten östlichen Hafen sowie dem Nordkai und Südkai ist die Straße Zum Nordkai von großer Bedeutung, weil er darüber an das überregionale Straßenverkehrsnetz der Stadt Emden und die BAB 31 angebunden ist. Diese Straße wird durch NPorts im nächsten Jahr grundinstandgesetzt.

Die Sanierung der Altlasten im Binnenhafen ist ein wesentlicher Bestandteil der Bemühungen der Landesregierung brachliegende Flächen einer neuen Nutzung zuzuführen.

Ausbauimpulse werden in Emden aber auch durch den Automobilumschlag erwartet. Volkswagen hat von seinem Ziel, seinen Umschlag bis 2018 zu verdoppeln, keineswegs Abstand genommen. Das kommt auch dadurch zum Ausdruck, daß VW Logistics und NPorts in der vergangenen Woche eine Vereinbarung zum Bau des Dalbenliegeplatz geschlossen haben. Die langen aber auch konstruktiven Verhandlungen wurden hiermit erfolgreich zum Abschluß gebracht. Seit der Privatisierung stehen NPorts neue Möglichkeiten zur Finanzierung zur Verfügung, mit Hilfe einer Kreditaufnahme auf dem privaten Kapitalmarkt lässt sich dieses Projekt

umsetzen. Niedersachsen Ports ist in diesem Fall nicht mehr ausschließlich auf den Landeshaushalt angewiesen und kann schneller, flexibler und auch wirtschaftlicher agieren. Die gebührenpflichtige Nutzung der RoRo-Rampe ermöglicht die vollständige Refinanzierung der Anlage. Diese erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Wirtschaft wird auch ein Maßstab für zukünftige Projekte sein.

Da die Flächenkapazitäten im bestehenden Emden Hafen nahezu erschöpft sind, stellt Niedersachsen Ports bereits jetzt Planungen an, um den Hafen mittel- bis langfristig weiter auszubauen.

Die eingerichtete Lenkungsgruppe (Land, WSD, WSA, NPorts) unter Leitung meines Ministeriums begleitet die Entwicklung des Rysumer Nackens nachfrage-/ bedarfsorientiert. Es stehen dort mehrere hundert Hektar Fläche zur Verfügung, die für Hafenzwecke und für die industrielle Offshore-Produktion entwickelt werden könnten.

Ich appelliere an dieser Stelle alle Beteiligten (hier insbesondere den Bund) konstruktive Beiträge zu leisten, um die Entwicklung der Region gemeinsam voranzutreiben.

Offshore

Ein besonders starkes Standbein der Offshore-Technik wächst auch bei Ihnen hier in Emden.

Sie alle wissen, dass Niedersachsen im Verhältnis zu anderen Bundesländern bei der Stromerzeugung durch Windenergie die Nase vorn hat. Wir haben als erstes Bundesland die 6.000 MW installierte Windleistung übersprungen. In Deutschland werden die Windparks weiter ins Meer wandern müssen, weil die windstarken Standorte an Land bereits knapp geworden sind.

Als Flächenland mit langer Küstenlinie hat gerade unser Bundesland die besten Standortbedingungen für diese Industrie. Unsere Seehäfen verfügen über große Flächenpotenziale für den Bau und die Montage der Windkraftanlagen. Sie liegen

dicht an den zu erschließenden Windkraftfeldern auf der Nordsee und sind sehr gut mit dem Hinterland verbunden.

In den Häfen werden neue industrielle Arbeitsplätze entstehen, für die Umschlagsunternehmen entwickelt sich ein neues Marktsegment.

Dabei geht es um Produkte des Maschinen- und Anlagenbaus – deren Verladung wiederum ein Spezialgebiet der niedersächsischen Seehäfen ist. Die Branche der Offshore-Windenergie hat dafür gesorgt, dass die niedersächsische Küstenregion schwächer von der Konjunkturkrise getroffen wurde als viele andere norddeutsche Hafestandorte.

Wir haben in Cuxhaven und hier in Emden frühzeitig einzigartige Infrastrukturen für die Offshore-Branche entwickelt und uns so eine ausgezeichnete Startposition im Standortwettbewerb erarbeitet. Wir werden die Offshore-Basisstandorte in den kommenden Jahren weiter ausbauen.

Regionalpolitische Wirkung der Seehäfen (aktuelle Untersuchung NPorts)

Die Seehäfen stellen einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor in der niedersächsischen Küstenregion dar! Zur Darstellung der regionalwirtschaftlichen Wirkungen der Hafeninvestitionen und der Beschäftigungseffekte wurde eine aktuelle Untersuchung von NPorts in Kooperation mit dem Fachbereich Seefahrt der Jade Hochschule ins Leben gerufen. Die Untersuchung ergab hochgerechnet rd. 41.000 hafenabhängig Beschäftigte in Niedersachsen. Das sind knapp 7 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den niedersächsischen Hafenregionen. Im prozentualen Vergleich der hafenabhängig Beschäftigten zu der Gesamtheit der Beschäftigten der jeweiligen Regionen liegen Emden, Nordenham und Wilhelmshaven deutlich über dem Durchschnitt. Dabei spielen Windenergie und Im- und Export sowohl von Rohstoffen als auch von Automobilen eine große Rolle.

Die Hafenregion Emden hat lt dieser Untersuchung rd. 5.700 hafenabhängige Beschäftigte, die vor allem in den Branchen Behörden/Verwaltungen (28%), Automobilhersteller/-exporteur (20%), Offshore Windenergie (20%) arbeiten.

Jade Weser Port

Das größte Infrastrukturprojekt bei uns in Niedersachsen hat die Presse bisher öfter beschäftigt, als viele andere Großprojekte zusammen: Der Bau des JadeWeserPorts. Dabei war und ist die Zielrichtung von Anfang bis heute klar. Der Hafen soll zum östlichsten Tiefwasserhafen der Nordrange und damit zu einem Drehkreuz gerade auch für die Verkehre nach Osteuropa werden. Im Hinblick auf dieses Ziel sind sich alle Beteiligten einig. Aktuell mehren sich auch die erfreulichen Nachrichten, dass der Containerumschlag wieder spürbar ansteigt und mit einem weiteren Zuwachs gerechnet wird.

Wenn der Hafen am 5. August 2012 in Betrieb geht, können wir sicher sein, dass er über kurz oder lang gut ausgelastet sein wird. Wenn im Rahmen der Verhandlungen über den Inbetriebnahmezeitpunkt eines deutlich geworden ist, dann die Tatsache dass alle Beteiligten, ein großes Interesse an dem Hafen haben und das gemeinsame Ziel darin liegt, den JadeWeserPort zu einem Erfolg zu führen. Darin sind sich die Länder Niedersachsen und Bremen ebenso wie der Betreiber Eurogate und der Reeder Maersk einig.

Der jetzt verbindliche Inbetriebnahmezeitpunkt ist besonders für die Investoren wichtig, die sich auf der unmittelbar an die Terminalflächen angrenzenden Logistikzone ansiedeln wollen. Es laufen bereits mit verschiedenen Unternehmen Verhandlungen über konkrete Projekte. Diese Unternehmen haben jetzt eine zuverlässige Planungsgrundlage. Der JadeWeserPort als Hafeninfrastrukturprojekt ist kein Selbstzweck, sondern er ist ein bedeutender Bestandteil der Entwicklung der Wirtschaftsachse Küste in Niedersachsen.

Anrede,

es besteht allgemeiner Konsens, dass man auf das Verkehrswachstum und die größer werdenden Schiffe auch durch eine Anpassung der seewärtigen Zufahrten an Ems, Weser und Elbe reagieren muss. Solche Anpassungsmaßnahmen sind Standortfaktoren, um die leistungsfähige Anbindung der deutschen Seehäfen und den internationalen Containerverkehr auch in Zukunft sicherzustellen.

1. Ems

Außenemspanpassung

ich möchte jetzt auf die Außenemspanpassung zu sprechen kommen, ein Thema, welches hier in der Region eine hohe Aufmerksamkeit genießt.

Die niederländische Seite plant, die Zufahrtsbedingungen in der Zufahrt zum Hafen Eemshaven zu verbessern. Zu diesem Zweck wurden die Planunterlagen öffentlich gemacht.

Damit werden die neuen Verkehre nach Berechnungen der hiesigen Hafenwirtschaft einen erheblichen Anteil der Hochwassertiden von See bis Eemshaven in Anspruch nehmen, so dass nach Abzug von Unsicherheitsfaktoren für andere tidegebundene Verkehre für einen freizügigen Schiffsverkehr auf Emden möglicherweise deutlich zu wenig Tidenfenster zur Verfügung stehen.

Die den Hafen Emden anlaufenden Schiffstypen sind im Laufe der Zeit auch immer größer geworden und haben dementsprechend auch an Tiefgang zugelegt. Sie sind allesamt genauso tide- und fahrrinnengebunden wie die für den Eemshaven in Aussicht genommenen LNG-Schiffe, Bulkcarrier und Öltanker.

Nach unserer - wie auch ihrer Auffassung - ist ein **Verkehrsmanagementsystem** auf der Ems unter neutraler Leitung dringend notwendig. Es ist in der Tat zu befürchten, dass es sonst zu starken Beeinträchtigungen für den Emden Hafen und Nutzungskonflikten mit Eemshaven kommen könnte, da ein Begegnungsverkehr nur eingeschränkt möglich und erlaubt sein könnte. Es ist das gemeinsame Ziel der Bundes- und Landesregierung, eine verbindliche Regelung für den Schiffsverkehr auf der Ems auch nach dem Ausbau der Zufahrt nach Eemshaven zu finden.

2. Weser

Mit der **Anpassung der Unterweser** soll insbesondere die tideabhängige Erreichbarkeit der Häfen Brake und Bremen verbessert werden. Aufgrund der derzeit bestehenden Tiefgangsrestriktionen können diese Häfen nicht voll beladen von den verkehrenden Regelschiffen – den sog. Panmax-Schiffen - erreicht werden. Diese Einschränkungen entsprechen nicht mehr den ökonomischen Anforderungen der Hafenwirtschaft und Reedereien.

Die Häfen an der Weser bilden zusammen mit den in der Weserregion ansässigen seehafen-orientierten Wirtschaftsunternehmen einen der wichtigsten Wirtschaftszweige in Niedersachsen und Bremen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die moderaten wasserbaulichen Maßnahmen an der Unterweser in vollem Umfang der strukturellen Entwicklung der Region zugute kommen. Gerade in Zeiten einer weltweiten Krise leisten sie einen Beitrag zur Stabilisierung der Wirtschaft, ohne dabei erhebliche negative Auswirkungen zu verursachen.

Niedersächsisches Hafenkonzzept

Anrede,

die Veränderungen im Bereich der Verkehrsmärkte mit Auswirkungen auf die niedersächsischen See- und Binnenhäfen und die fortschreitende Globalisierung der Märkte machen eine Fortschreibung des niedersächsischen Hafenkonzepes aus dem Jahr 2007 erforderlich. Die in dem Konzept aus dem Jahr 2007 erarbeiteten Grundlagen werden analysiert, aktualisiert und an die neuen verkehrspolitischen Herausforderungen angepasst. Die Anforderungen des Marktes zeigen, dass die Warenströme zunehmend in logistischen Ketten abgebildet werden, die nicht an den Seehäfen enden. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, auch die niedersächsischen Binnenhäfen in ihrer Verknüpfungsfunktion mit den Seehäfen in die Überlegungen mit einzubeziehen. Es ist im Interesse des Landes, die niedersächsischen Häfen als Ganzes zu einem Optimum zu führen, Doppelinvestitionen zu vermeiden und für eine möglichst wirtschaftliche Vergabe von Förder- und Haushaltsmitteln zu sorgen. Bis Ende des Jahres sollen erste konzeptionelle Entwürfe erstellt werden.

Hafen hinterlandanbindung

Anrede,

die gesamte deutsche Küste ist Handelsdrehscheibe für ganz Deutschland – ca. 25 % des deutschen Außenhandels laufen über die See- und Binnenhäfen. Die starke Rolle Deutschlands im Welthandel ist untrennbar mit der Leistungsfähigkeit

der Seehäfen verbunden. Ohne sie könnte die deutsche Exportwirtschaft nicht weltweit führend sein.

Leistungsfähige Hinterlandanbindungen und angemessene seeseitige Zufahrten sind Voraussetzungen dafür, dass die Häfen diese Aufgaben weiterhin erfüllen können. Um alle Chancen für Wachstum und Beschäftigung zu nutzen, müssen auch die Verkehrswege ausgebaut und ihre Nutzbarkeit optimiert werden. Der notwendige Ausbau und die Modernisierung betrifft alle drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserweg.

Unabhängig von der aktuellen globalen Wirtschafts- und Finanzmarktkrise ist davon auszugehen, dass das Umschlagvolumen in den deutschen Seehäfen wieder ansteigen wird. Hierfür muss die Hinterlandinfrastruktur möglichst frühzeitig bedarfsgerecht ausgebaut werden. Da es sich dabei um eine nationale Aufgabe handelt, erwarten wir vom Bund einen Investitionsschwerpunkt Norddeutschland.

Um den Güterverkehr auch künftig bewältigen zu können, will die Landesregierung die Rolle der Häfen in Niedersachsen stärken. Gerade der Schifffahrt und den Häfen kommt bei der Zusammenführung der Aufgabenfelder „Mobilität“ und „Nachhaltigkeit“ ein hoher Stellenwert zu.

Wie wollen uns bei der Bewältigung des zunehmenden Hafenhinterlandverkehrs aber nicht nur auf einen Verkehrsträger allein beschränken, denn unsere Verkehrspolitik zielt darauf ab, die jeweiligen Stärken aller Verkehrsträger in optimaler Kombination zu nutzen. Für die See- und Binnenschifffahrt erfordert das, den Ausbauzustand der Wasserstraßen und die Anbindungen der Häfen an Schiene und Straße zu verbessern.

Dazu gehört es, ein homogenes Netz von Wasserstraßen zu schaffen, welches zumindest von dem Großmotorgüterschiff freizügig befahren werden kann. Neben der Anpassung der Mittelweser sind der Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals und der Stichkanäle am Mittellandkanal zu nennen sowie der immer dringlicher werdende Bau eines zweiten Abstiegsbauwerks in Scharnebeck. Denn der Elbe-Seiten-Kanal ist

eine realistische Alternative zur Elbe und muss deshalb in seiner Funktion gestärkt werden.

Mit dem niedersächsischen Hafenkonzzept haben wir erstmals eine wichtige Grundlage für die strategische Weiterentwicklung der niedersächsischen See- und Binnenhäfen geschaffen. Dieser konzeptionelle Ansatz unterscheidet Niedersachsen von Hamburg und Bremen. Denn Niedersachsen verfügt im Gegensatz zu Hamburg und Bremen über ein weit verzweigtes Netz von Wasserstraßen und Hafenstandorten in den unterschiedlichsten Regionen.

Anrede,

als Drehscheibe des internationalen Warenaustausches, als Logistik- und Dienstleistungszentren und Industriestandorte, als Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs und als Schnittstellen zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraßen sind Häfen von besonders hoher struktureller und gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Die deutsche Volkswirtschaft ist auf gut funktionierende Häfen angewiesen. Von ihren Leistungen profitieren nicht nur die Seehäfen selbst, sondern ganz Deutschland mit einer Vielzahl von Industrie- und Dienstleistungsbereichen, die leistungsfähige Im- und Exporthäfen benötigen. Wir werden daher den Ausbau der Häfen und die Kooperationsbemühungen an der deutschen Küste weiter stärken.

Anrede

Sie sehen meine sehr geehrte Damen und Herren, die niedersächsischen Häfen sind gut aufgestellt, haben die Krise offenbar gut gemeistert und blicken nunmehr zuversichtlich in die Zukunft.

Und zum Schluss noch eine erfreuliche Mitteilung zur nächsten Nationalen Maritimen Konferenz: Mit Hilfe der großzügigen Sponsorengelder der Unternehmen der maritimen Wirtschaft Niedersachsens ist es gelungen, die Finanzierungslücke für die Durchführung der Veranstaltung in Wilhelmshaven zu schließen. Hierfür möchte ich mich schon jetzt ganz herzlich bei allen Sponsoren bedanken. Wir warten nun auf die

offizielle Zusage der Bundeskanzlerin, damit wir mit den umfangreichen Vorbereitungen beginnen können.

Nun wünsche ich dem 20. Niedersächsischen Hafentag einen erfolgreichen Verlauf und allen Teilnehmern und Gästen einen regen Erfahrungsaustausch in Emden.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und übergebe das Wort an Herrn Zernechel, der Emden als Automobile Drehscheibe des Volkswagen-Konzerns betrachtet.