

Tagesordnungspunkt 29:
Mündliche Anfragen - Drs. 17/5275

Die für die Fragestunde geltenden Regeln in unserer Geschäftsordnung kennen Sie.

Um dem Präsidium den Überblick zu erleichtern, bitte ich Sie, dass Sie sich schriftlich zu Wort melden, wenn Sie eine Zusatzfrage stellen möchten.

Ich stelle fest: Es ist jetzt 15.37 Uhr.

Frage 1:

Welche Bedeutung misst die Landesregierung der maritimen Wirtschaft für Niedersachsen bei?

Herr Ansmann, Sie haben das Wort für die erste Frage. Bitte schön!

Holger Ansmann (SPD):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Nachfolgend unsere Kleine Anfrage zur mündlichen Beantwortung: Welche Bedeutung misst die Landesregierung der maritimen Wirtschaft für Niedersachsen bei?

Die maritime Wirtschaft zeichnet sich auch in Niedersachsen durch eine besondere Vielfalt aus. Dazu gehören z. B. die Reedereien, die Werften, die Häfen und maritime Dienstleistungen. Die maritime Wirtschaft entwickelt sich in Niedersachsen derzeit dynamisch, steht aber auch unter hartem internationalem Konkurrenzdruck.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Branchen rechnet die Landesregierung zur maritimen Wirtschaft, und wie haben sich diese Branchen in Bezug auf Umsätze, Arbeitsplätze und gegebenenfalls andere geeignete Indikatoren in den vergangenen Jahren entwickelt?
2. Welche Rahmenbedingungen hält die Landesregierung für entscheidend?
3. Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Landesregierung insbesondere die Zukunftsperspektiven der Windoffshoreindustrie?

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Karl-Heinz Klare:

Vielen Dank, Herr Ansmann. - Zu Wort gemeldet hat sich Herr Minister Lies. Bitte schön!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Für ein exportorientiertes Land wie Deutschland ist eine innovative, leistungsstarke und international wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft von besonders hoher Bedeutung. Die Energiewende, der Klima- und Umweltschutz sowie die Sicherung der Rohstoffversorgung sind zentrale Herausforderungen der Zukunft, die nur mithilfe einer starken maritimen Wirtschaft in Deutschland zu lösen sind.

Meine Damen und Herren, Niedersachsen ist Mobilitätsland, Niedersachsen ist Agrar- und Ernährungsland, Energieland, Tourismusland, aber eben auch Hafenland oder maritimes Land. Ich glaube, dass wir das an jeder Stelle immer wieder deutlich betonen müssen.

Die maritime Wirtschaft ist ein breit aufgestelltes Wachstumsfeld, welches sich im Norden Deutschlands räumlich als innovatives Verbundcluster mit verschiedensten Handlungsschwerpunkten strukturiert.

Nach wie vor bildet die Schiffbauindustrie einen wirtschaftlichen Kern des maritimen Standorts Norddeutschland mit spezialisierten Werften und der maritimen Zulieferindustrie. Weitere wichtige Segmente sind die maritime Logistik, neben der Seeschifffahrt vor allem die Hafeninfrastruktur, welche auch zur Flankierung der Energiewende auf See und an Land benötigt wird, sowie mit zunehmender Relevanz die Bereiche Offshorewindenergie, Meerestechnik sowie Meeresforschung.

Dies vorausgeschickt, beantwortet die Landesregierung die Fragen wie folgt.

Zu Frage 1: Für Niedersachsen hat die maritime Wirtschaft eine herausragende Bedeutung. Rund 40 000 direkt Beschäftigte in den genannten Kernsegmenten sind nur ein Indikator, der dies belegt. Zahlreiche, vielfältig angelegte Aktivitäten und Initiativen der Niedersächsischen Landesregierung unterstreichen die Bedeutung, die diesem Wirtschaftszweig zukommt.

In den für Niedersachsen wichtigsten Branchen der maritimen Wirtschaft sind folgende Entwicklungen zu verzeichnen:

Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie:

Der Schiffbau in Deutschland ist unverändert eine innovative und wettbewerbsfähige Branche. Jedoch hat die anhaltende Schifffahrtskrise - die größte in den vergangenen 50 bis 60 Jahren - Spuren in der deutschen Werftenlandschaft hinterlassen. Werften ohne eine Spezialisierung konnten sich am Markt nicht halten. Nach der Marktberreinigung ist die heutige Werftenlandschaft überwiegend mittelständisch geprägt. Die Werften sind in Spezialmärkten - z. B. Yachten, Marineschiffe, Kreuzfahrtschiffe - oder in Nischen - z. B. RoRo, modernste Behördenschiffe, Offshoreanlagen und Offshoreplattformen - stark aufgestellt.

Die deutschen Werften haben sich vollständig auf den sogenannten Spezialschiffbau sowie den maritimen Anlagenbau fokussiert. Aufgrund der vorhandenen starken Überkapazitäten nimmt auch in diesen Segmenten der Wettbewerbsdruck in der gesamten Wertschöpfungskette deutlich zu. Der deutsche Schiffbau reagiert auf den bestehenden globalen Verdrängungswettbewerb mit besseren Produkten, innovativen und auf spezifische Kundenwünsche ausgerichteten Lösungen, Termintreue und weiter optimierten Produktionsabläufen.

Mit der veränderten Produktpalette deutscher Werften erhöht sich der Innovationsgehalt des Auftragsbestandes. Technologische Fortschritte werden im Schiffbau kontinuierlich in kleinen Schritten mit jedem Typschiff und regelmäßig verbesserten Ausrüstungskomponenten erzielt.

Im globalen Schiffbaumarkt, insbesondere bei der derzeitigen Nachfrageschwäche, ist es charakteristisch, dass neben einem intensiven Preiswettbewerb auch ein starker Wettbewerb im Bereich der Finanzierungsbedingungen für den Besteller herrscht. Die konkreten Finanzierungsbedingungen, die eine Werft einem Besteller in Aussicht stellen kann, geben hierbei oftmals den Ausschlag für den Akquisitionserfolg.

Ursächlich für die aktuelle Finanzierungsproblematik sind die fortdauernde ausgeprägte Zurückhaltung der Banken im Bereich der Schiffsfinanzierung insgesamt sowie der durch die Umstellung auf den Spezialschiffbau gestiegene Finanzierungsbedarf der Werften.

Die Werften sind in den küstennahen Regionen oftmals bedeutende Arbeitgeber mit regional überdurchschnittlichen Lohn- und Gehaltszahlungen. Auch im Vergleich zum jeweiligen Landesbruttoinlandsprodukt hat der Schiffbau eine sehr hohe Bedeutung. Im Jahr 2013 waren auf den Werften in Deutschland knapp 17 000 Mitarbeiter - in Niedersachsen ca. 5 000 - beschäftigt. Sie erzielten einen Jahresumsatz von über 5 Milliarden Euro, in Niedersachsen ca. 1,4 Milliarden Euro. Im Jahr 2014 stieg die Anzahl der Mitarbeiter auf den Werften in Deutschland auf rund 17 400, in Niedersachsen auf ca. 5 100 Mitarbeiter. Der Jahresumsatz ist im Jahr 2014 bundesweit auf 6,4 Milliarden Euro - in Niedersachsen auf ca. 1,9 Milliarden Euro - gestiegen.

Damit, meine Damen und Herren, sind nur die direkt auf den Werften beschäftigten Mitarbeiter quantifiziert. Über Aufträge, aber auch über zeitlich befristete Projekte auf den Werften kommt noch einmal mindestens die gleiche Größenordnung an Beschäftigten hinzu.

Zulieferer, meine Damen und Herren, tragen zwischen 70 % und 80 % zum Bau von Schiffen und maritimen Großanlagen bei. Die deutsche Schiffbauzulieferindustrie liegt mit einem jährlichen

Produktionswert von 12,8 Milliarden Euro und einem Anteil von fast 21 % innerhalb Europas an der Spitze. Etwa die Hälfte der Schiffbauzulieferungen stammt nicht aus den Küstenbundesländern, sondern aus anderen Bundesländern, insbesondere Bayern und Baden-Württemberg. Deswegen müssen wir, glaube ich, gerade in den Regionen kommunizieren, wie wichtig diese Branche für die Länder ist.

Somit erwirtschaftete die deutsche Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie insgesamt in 2013 mit ca. 2 800 Unternehmen rund 18 Milliarden Euro und bietet 80 000 meist hoch qualifizierten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern Beschäftigung.

Die positiven Projekte können übrigens zum Teil weit über die klassische Zukunft im Bereich der Industrie hinausgehen. Exemplarisch herausheben möchte ich die Meyer Werft. Die Aufträge, bei denen die Auslieferung 2023 ansteht, zeigen, glaube ich, die Zukunftsorientiertheit und Nachhaltigkeit an dieser Stelle. Eine so langfristige Absicherung von Aufträgen gibt es tatsächlich nur in wenigen Branchen der Industrie, ich glaube, vergleichbar in gar keiner Branche der Industrie.

Ich will an dieser Stelle sagen: Das ist einer der Gründe für uns gewesen, den Masterplan Ems als einen ganz wichtigen Beitrag zur Standortsicherung der Meyer Werft auf den Weg zu bringen und umzusetzen, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN - Johanne Modder [SPD]: Sehr gut!)

Ein Ergebnis ist übrigens auch - das will ich gerade mit Blick auf die Meyer Werft sagen - der Beschäftigungssicherungsvertrag, auf den wir uns geeinigt haben. Er ermöglicht eine derart langfristige Absicherung der Beschäftigten, wie sie ebenfalls in kaum einer bzw. keiner anderen Branche möglich ist. Das ist ein großer Erfolg für Niedersachsen und, ich glaube, auch ein Aushängeschild niedersächsischer Industrie.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Ich komme zur Seeschifffahrt und Reedereiwirtschaft.

Die Seeschifffahrt ist für Niedersachsen - wie für alle Küstenländer - ein wichtiger Wirtschaftszweig und für die gesamte exportorientierte deutsche Wirtschaft von existenzieller Bedeutung.

Seit Beginn der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2008 steht die mittelständisch geprägte niedersächsische Seeschifffahrt vor großen Herausforderungen. Überkapazitäten belasten nach wie vor den Markt. Eine generelle Trendwende wird kurzfristig sicherlich nicht zu erwarten sein. Erst mittel- bis langfristig besteht Hoffnung auf eine Erholung der Schifffahrtsmärkte.

Deutsche schiffsfinanzierende Banken agieren unverändert sehr zurückhaltend. Insbesondere kleine und mittelständische Reedereien gehen nunmehr verstärkt Kooperationen ein, um neues Kapital zu gewinnen und ihre Effizienz weiter zu steigern. Festzustellen ist jedoch trotz aller Probleme und Herausforderungen, dass ein tiefgreifender Strukturwandel in der niedersächsischen Reedereilandschaft bisher nicht stattgefunden hat.

Zu Beginn der Krisenjahre waren rund 165 Reedereien am Standort tätig; heute sind es immerhin noch 135 Unternehmen, die knapp 4 000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer an Land und auf See beschäftigen. Niedersachsen ist damit nach wie vor der zweitgrößte deutsche Reedereistandort nach Hamburg.

Festgestellt werden muss jedoch, dass in den letzten Jahren ein erheblicher Beschäftigungsrückgang verkraftet werden musste. Dazu, meine Damen und Herren, ist ein Gutachten der NORD/LB noch einmal aufgearbeitet und aktualisiert worden. Wir haben mit allen Beteiligten, vor allem mit der Reedereiwirtschaft, aber auch mit Vertretern der Fraktionen, darüber diskutiert, wie wir die Stärke, die die Reedereiwirtschaft in unserem Land heute hat, dauerhaft sicherstellen können.

Denn, meine Damen und Herren, direkt, indirekt und induziert hängen in Niedersachsen aktuell nach wie vor rund 24 500 Arbeitsplätze von der Reedereiwirtschaft ab. Daraus lässt sich die enorme Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges für Niedersachsen ableiten.

Niedersächsische Schifffahrtsunternehmen bereederten zum 30. Juni 2015 1 069 Handelsschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 14,1 Millionen. Deutschlandweit sind es 3 151 Schiffe und mit einer Bruttoreumzahl von 80 Millionen. Von dieser Flotte fahren 144 Schiffe mit 2,9 Millionen Bruttoreumzahl

unter deutscher Flagge. Weitere 888 Schiffe sind in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen und fahren befristet eine Auslandsflagge. Hinzu kommen 37 Schiffe in ausländischen Registern unter Auslandsflaggen, die wirtschaftlich deutschen Reedereien zuzuordnen sind. Bevorzugt werden die offenen Register von Antigua und Barbuda sowie Liberia.

Trotz aller Probleme steht die deutsche Handelsflotte insgesamt laut aktuellem Jahresbericht des Verbandes Deutscher Reeder - Stand 2015 - im weltweiten Ranking der Schifffahrtsnationen mit rund 3 250 Schiffen an vierter Stelle hinter Griechenland, Japan und China und hält sich damit relativ stabil. In der Containerschifffahrt belegen deutsche Reeder mit einem Marktanteil von 29 % sogar weiterhin den ersten Platz.

Die deutsche Handelsflotte ist jedoch in den vergangenen Jahren nach und nach geschrumpft. Auch die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe ist leider rückläufig. Aktuell fahren laut Angaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie nur noch 345 Schiffe unter deutscher Flagge.

Besonders problematisch ist: Mit dieser Entwicklung gehen auch die Beschäftigung deutscher Seeleute und die Zahl der seemännischen Studentinnen und Studenten sowie der Auszubildenden zurück.

Die norddeutschen Länder betrachten diese Entwicklung mit großer Sorge; denn auch künftig wird Bedarf an qualifizierten seemännischen Fachkräften auf See und an Land und selbstverständlich auch in Behörden bestehen. Exzellentes Know-how und hohe Innovationskraft sind Schlüsselkompetenzen für die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten maritimen Wirtschaft. Um dies zu erhalten, hat sich Niedersachsen gemeinsam mit den anderen Küstenländern dafür eingesetzt, die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Branche so zu gestalten, damit sie im europäischen bzw. internationalen Wettbewerb auf Dauer bestehen kann. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zur Reedereiwirtschaft in Frage 2 verwiesen.

Ich komme zur Hafenvirtschaft.

Unsere Häfen sind ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Wir setzen alles daran, die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Häfen zu sichern, auszubauen und zu stärken. Dafür investieren wir in die Hafeninfrastrukturen vor Ort. Gleichzeitig legen wir ein besonderes Augenmerk auf die verkehrliche Anbindung der Seehäfen. Ich gehe fest davon aus, dass gerade im neuen Bundesverkehrswegeplan auch die notwendigen Fahrrinnenanpassungen, die wir für die Weser und für die Ems brauchen, enthalten sind. Voraussichtlich gilt das dann auch für die Elbe.

Für 2015 können die neun niedersächsischen Seehäfen ein signifikantes Umschlagswachstum im Seeverkehr von 12 % auf knapp 52 Millionen t verbuchen. 46,4 Millionen t waren es im Jahr 2014. Zum Vergleich: In Hamburg war der Gesamtumschlag 2015 im Seegüterverkehr um 5,4 % rückläufig, und auch in den bremischen Häfen wird für das Jahr 2015 ein Rückgang der Zahlen um 4,8 % prognostiziert.

Sowohl bei den Massen- als auch bei den Stückgütern konnten Niedersachsens Häfen deutliche Volumensteigerungen verbuchen. Insbesondere der Containerterminal Wilhelmshaven konnte 2015 sein Umschlagsvolumen deutlich steigern. Im Jahr 2015 wurden hier rund 427 000 TEU verladen. Zum Vergleich: 2014 - 2013 war natürlich genauso schlecht - hatte der Umschlag noch bei 67 000 TEU gelegen. Die Zahlen belegen, wie attraktiv und leistungsstark unser Hafenverbund ist, und zeigen einmal mehr, dass sich unsere Investitionen der letzten Jahre und Jahrzehnte in den Hafenstandort Niedersachsen auszahlen.

(Beifall bei der SPD)

Die Landesregierung ist weiterhin vom Erfolg des Containerterminals JadeWeserPort in Wilhelmshaven überzeugt. Eine Ende 2013 von der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie bestätigt inzwischen den technisch realisierbaren und auf mittlere Sicht wirtschaftlich sinnvollen Bau eines zweiten Containerterminals in Wilhelmshaven. Der Studie zufolge soll bei einer linear verlaufenden Prognose um das Jahr 2027 der heutige Hafen an seine Kapazitätsgrenzen stoßen. Vor diesem Hintergrund besteht die Absicht, die weiteren Planungen voranzutreiben, wenn der JadeWeserPort erstmalig erkennbar 1 Million TEU im Jahr umschlagen wird.

Die hoch spezialisierten Häfen in Niedersachsen sind wichtige Player und Leistungsträger der gesamtdeutschen Wirtschaft. Sie tragen zum Wohlstand und Wachstum in ganz Deutschland bei und

sind starke Partner im globalen Wettbewerb, Seite an Seite mit Hamburg und Bremen. Deswegen, meine Damen und Herren, macht es auch Sinn, vom starken Hafen Niedersachsen mit seinen spezialisierten einzelnen Standorten zu sprechen, um auch an der Stelle auf Augenhöhe mit Hamburg und mit Bremen in der Debatte zu sein.

(Beifall bei der SPD und Zustimmung bei den GRÜNEN)

Aufgrund dieser Bedeutung und vor dem Hintergrund der veröffentlichten Seeverkehrsprognose 2030, die von einem Anstieg des Umschlages in den deutschen Seehäfen bis 2030 um 74 %, also im Durchschnitt von 2,8 % pro Jahr, ausgeht - den niedersächsischen Häfen wird in dieser Studie übrigens ein deutlich stärkeres Wachstum prognostiziert -, sind Bund und Länder gefordert, die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen sicherzustellen. Der gesamtdeutsche Containerumschlag wird sich im Kernszenario der Seeverkehrsprognose bis 2030 auf rund 30 Millionen TEU mehr als verdoppeln. Das ist ein Plus von 4,3 % pro Jahr. Ich will an der Stelle sagen. Das ist genau die Botschaft, die wir in Wilhelmshaven und damit für Niedersachsen geben. Die Botschaft lautet: mehr Container für Deutschland und nicht die Verlagerung von Containern von Hamburg nach Wilhelmshaven oder von Bremerhaven nach Wilhelmshaven. - Ich glaube, dieses Szenario bestätigt deutlich, dass wir damit auf dem richtigen Weg sind.

Die Länder setzen die laufenden Aktivitäten im Bereich der Hafenkooperation fort und weiten diese auch aus. Der Hafenentwicklungsdialo g hat sich mittlerweile als Plattform zur Abstimmung der norddeutschen Hafenpolitik etabliert. Zu den Teilnehmern der Runde zählen ebenfalls hochrangige Bundesvertreter sowie die Vorsitzenden der fünf Landeshafenverbände und des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe. Der Hafenentwicklungsdialo g ist auch Ausdruck der zwischen Bund und Küstenländern vereinbarten stärkeren Zusammenarbeit in Hafenfragen.

Wir brauchen, meine Damen und Herren, diese verstärkte Zusammenarbeit im Norden, um für die zunehmend großen Reedereien und Verbände und Schiffe attraktive Angebote zur Verfügung zu stellen, die im Wettbewerb mit den ZARA-Häfen - also westlich von uns -, aber vor allen Dingen auch mit den südeuropäischen Häfen bestehen können.

Deswegen, meine Damen und Herren, gibt es auch eine ganze Reihe von gemeinsamen Forderungen, die die norddeutschen Länder sowohl zu dem Umsetzungstichwort „Lohnsteuer“ als auch zur Frage der Bundesverkehrswegeplanung aufgestellt haben. Ich glaube, gerade die gemeinsame Aktion mit Hamburg, das Thema Schleuse in Lüneburg stark voranzubringen, war ein wichtiges Signal. Wir werden Erfolge nur dann erzielen, wenn wir sie gemeinsam mit den norddeutschen Ländern anstreben und nicht alleine.

(Zustimmung bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Ich komme nun zu einem mit der maritimen Wirtschaft eng verbundenen Thema, zu der Offshorewindenergie.

Die Offshorewindenergie in der Nord- und Ostsee leistet über die hohe Nutzungsdauer einen substanziellen und zuverlässigen Beitrag zur Energiewende. Sie liefert einen essenziellen Baustein, ohne den Deutschland seine engagierten Umwelt- und Klimaziele nicht erreichen wird. Für Niedersachsen ist die Energiewende mit besonderen Entwicklungschancen verbunden, die die Landesregierung aktiv gestaltet und nutzt.

Niedersachsen spielt als führendes Energieland eine zentrale Rolle bei der Energiewende in Deutschland. Das Potenzial Niedersachsens entlang der gesamten Wertschöpfungskette Energie reicht von der Gewinnung über die Erzeugung und den Transport bis hin zur Versorgung, Speicherung sowie natürlich zu Forschung und Entwicklung.

Dabei kommt dem Ausbau der Offshorewindenergie eine besondere Bedeutung zu. Bis Ende 2015 speisten in der Nordsee 690 Offshorewindenergieanlagen mit einer Gesamtleistung von 2,956 Gigawatt ins Netz ein. In der Ostsee waren es 102 Offshorewindenergieanlagen mit 338,8 Megawatt. Das entspricht einem Anteil von ca. 90 % in der Nord- und 10 % in der Ostsee. Maßgeblich für den künftigen Ausbau der Offshorewindenergie sind die entsprechenden Ausbauziele des Erneuerbare-Energien-Gesetzes.

Diese sehen einen Ausbau der Offshorewindleistung bis 2020 auf 6,5 Gigawatt und bis 2030 auf 15 Gigawatt vor.

Meine Damen und Herren, die u. a. durch das Pariser Abkommen festgelegten Klimaziele machen deutlich, dass diese Ausbauziele weiter vorangetrieben werden und, glaube ich, auch mit einem größeren Wert versehen werden müssen.

(Beifall bei der SPD und Zustimmung bei den GRÜNEN)

Ich will das noch einmal am Thema der Offshorewindenergie festmachen. Wir können heute davon ausgehen, dass wir bis Ende 2020 nicht bei einem Ausbau von 6,5 Gigawatt liegen werden, sondern mindestens bei der 7,5er-Marke. Das bedeutet übrigens, wenn man sich einmal ansieht, wie der nächste Entwurf des EEG aussieht: Die für 2025 definierte Struktur von 40 bis 45 % Erneuerbaren und das Festschreiben von 11 Gigawatt bis 2025 für Offshore sind für uns nicht akzeptabel. Der Zuwachs von 7,5 Gigawatt 2020 auf 11 Gigawatt 2025 lässt nicht den Raum, damit die Unternehmen, die wir in Niedersachsen angesiedelt haben oder die sich hier zukünftig ansiedeln sollen, ihre Produkte entsprechend im Wettbewerb anbieten können. Deswegen müssen wir an der Stelle sagen: Wir brauchen dort mehr Raum und mehr Markt. Der erste Schritt muss es sein, sich die 45-%-Marke noch einmal sehr genau anzusehen. Wenn wir das Thema Wärme und das Thema Mobilität stärker einbeziehen, müsste das auf die 45 % aufgelegt werden. Wenn wir den Ausbau der Offshorewindenergie weiter vorantreiben, können wir davon ausgehen, dass wir mit der Marke 2020 auch die 10-Cent-Marke pro erzeugter Kilowattstunde unterschreiten können. Wenn der Ausbau zügiger vorangeht und sich der Markt dem stellen kann, gehen wir davon aus, dass die Kostendegression noch weiter nach unten geht und damit die erneuerbaren Energien - gerade die mit der hohen Verfügbarkeit wie der Offshoreenergie - noch mehr an Bedeutung für die Energiewende in Deutschland gewinnen.

Die Küstenländer unterstützen diese Ziele, die ich gerade formuliert habe, und leisten mit der Finanzierung der offshorebezogenen Infrastrukturen, Clusteraktivitäten und Unterstützung von Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen einen erheblichen Beitrag zur Erschließung des Offshorewindenergiepotenzials in der Nord- und Ostsee. Gleichzeitig schaffen die Küstenländer dadurch neue Arbeitsplätze und Wertschöpfung, um wirtschaftsstrukturpolitisch die Küsten zu entwickeln und auf eine zukunftsfähigere industrielle Wirtschaftsstruktur auszurichten.

Man muss es immer wieder betonen: Wir sind das „Land mit Energie“. Die Tatsache, dass wir in großem Maße erneuerbare Energien zur Verfügung haben, wird zu einem Standortvorteil für den Norden Deutschlands und insbesondere für Niedersachsen, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist die Energiewende für Niedersachsen ein Wachstums- und Beschäftigungsmotor. Bereits heute sind eine Vielzahl an Firmen und Arbeitsplätzen in Niedersachsen entstanden. Vor allem die Küste und der ländliche Raum haben davon profitiert. Die Energiewende bietet für unser Bundesland die Chance, die Marktführerschaft für erneuerbare Energien auszubauen und auch zukünftig in erheblichem Umfang zukunftssichere Arbeitsplätze zu schaffen; denn erneuerbare Energien sorgen für erhebliche positive Beschäftigungseffekte. Über die gesamte Wertschöpfungskette gerade in Branchen wie der Stahl-, Werft- und Metallindustrie, aber auch im Handwerk, bei Dienstleistungen inklusive Wissenschaft, Forschung und Weiterbildung werden neue Arbeitsplätze geschaffen und bestehende Arbeitsplätze gesichert.

Im Jahr 2013 waren mit der Herstellung von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien, deren Betrieb und Wartung, der Bereitstellung biogener Brenn- und Kraftstoffe sowie in der Forschung, Beratung und Verwaltung bundesweit mehr als 371 000 Personen beschäftigt. Diese Zahl hat sich damit seit der ersten systematischen Abschätzung für 2004 - in dem Jahr waren es 160 500 Beschäftigte - deutlich mehr als verdoppelt. Allein in Niedersachsen arbeiten 55 200 Menschen in der Erneuerbaren-Energien-Branche; das ist der Stand 2013. Amtliche Zahlen für Niedersachsen zu Beschäftigungseffekten speziell durch die Offshorebranche liegen nicht vor, da die amtliche Statistik diese bisher nicht ausweist.

Aber, meine Damen und Herren, wir dürfen bei aller positiven Entwicklung nicht außer Acht lassen, dass es auch negative Entwicklungen gegeben hat. Wir hatten mit BARD einen der Pioniere der Offshorewindenergie am Standort Emden. Immerhin ist es gelungen, den Windpark fertigzustellen und

zu betreiben. Leider ist es aber nicht gelungen, einen dieser Pioniere, einen typischen Mittelständler, zu halten.

Der positive Effekt, den wir in Emden und Cuxhaven als starken Offshorestandorten erlebt haben, wurde dadurch getrübt, dass wir die Arbeitsplätze bei BARD verloren haben und dass wir jetzt über die Restrukturierung bei OWS noch einmal erleben müssen, dass weitere mindestens 100 Arbeitsplätze verloren gehen sollen. Das macht deutlich, wie sensibel diese Branche ist und wie sehr wir in Zukunft aufpassen müssen, nicht weitere Arbeitsplätze zu verlieren.

Diese Entwicklung hat in besonderem Maße auch die Nordseewerke getroffen. Nach der Übernahme durch SIAG mit dem Ziel, in starkem Maße in den Offshore-Bereich zu investieren, war der Tripodenbau eine Chance. Aber mit der Veränderung der Struktur - Tripoden wird heute keiner mehr bauen; es gibt nur noch Monopiles - ist die Perspektive der Beschäftigung von heute auf morgen weggebrochen. Wir alle haben erlebt, dass es nicht gelungen ist, in einer direkten Nachfolge alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim neuen Investor beschäftigt sein zu lassen. Umso mehr ist unser Ansporn, dass die gesamte norddeutsche Küste von der Offshore-Entwicklung profitiert, wodurch wir in starkem Maße eine Perspektive für den Standort Emden sehen, um das wieder aufzubauen, was wir dort an Beschäftigung verloren haben.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Im Sommer 2015 ist die Entscheidung von Siemens Wind Power gefallen, die weltweit modernste Produktionsstätte für Windturbinen bis Mitte 2017 in Cuxhaven zu errichten. Niedersachsen hat sich hierbei - auch durch den maßgeblichen Einsatz der Landesregierung - gegen größte internationale Konkurrenz durchgesetzt.

(Astrid Vockert [CDU]: Auch durch den der Vorgängerregierung!)

- Das war ein langer Prozess, an dem alle mitgewirkt haben. Insofern ist es unser aller Erfolg, auf den wir alle auch stolz sein können.

(Beifall)

In Cuxhaven wird nicht nur die erste Siemens Offshore-Wind-Produktionsstätte in Deutschland entstehen, sondern auch die größte neue Siemens-Produktionsstätte in Deutschland seit 20 Jahren. Das beweist übrigens auch, dass wir international gesehen ein wettbewerbsfähiger Industriestandort sind. Wir haben die Debatte über die Zukunft der Industrie in unserem Land ja gestern noch einmal sehr intensiv geführt.

Meine Damen und Herren, durch die Ansiedlung von Siemens, durch neue Zulieferer und mit der Einbeziehung der lokalen Zulieferer werden erhebliche positive regional-ökonomische Effekte ausgelöst. Allein der Zuwachs an Arbeitsplätzen - den direkten, den indirekten und den induzierten - kann, wenn wir diesen Weg gemeinsam gehen, bis 2020 bei ca. 1 600 liegen. Die Investitionen in Infra- und Suprastruktur liegen bei mindestens 200 Millionen Euro. Die geschätzte Erhöhung der Kaufkraftsumme pro Jahr - das ist das, was für die Region wichtig ist -, liegt zwischen 21 und 36 Millionen Euro. Ich denke, dass Siemens Wind Power mit der Turbinenfertigung in Cuxhaven selbst mindestens 800 Menschen ab 2017 direkt beschäftigen wird. Daneben sehen wir die etlichen Zulieferer, die sich ansiedeln werden und dann für eine weitere Erhöhung der Gesamtzahl der Beschäftigten sorgen.

Aber damit ist auch klar, meine Damen und Herren: Wenn die Rahmenbedingungen für die Offshorewindenergie stimmen, dann kann der Ausbau weiter positiv vorangehen. Aber wenn die Rahmenbedingungen für die Offshorewindenergie jetzt an der falschen Stelle beschnitten werden, dann droht in Cuxhaven schon zu Beginn eine schwierige Situation. Deshalb ist es unsere gemeinsame Anstrengung, die Rahmenbedingungen, die in Berlin geregelt werden, auf einen vernünftigen Weg zu bringen.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, welche Rahmenbedingungen hält die Landesregierung für entscheidend?

Entscheidende Rahmenbedingungen für eine innovative, leistungsstarke und international wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft sind Folgende:

Als Erstes ist die Innovationskraft zu stärken. Die Zukunftsfähigkeit der maritimen Branche hängt von der Entwicklung neuer Technologien und marktfähiger Innovationen ab. Die Systemfähigkeit von Produkten und die Entwicklung von Systemkompetenz, d. h. die Fähigkeit, ganze Wertschöpfungsketten zu entwickeln und bearbeiten zu können, ist ein wichtiger Wettbewerbsfaktor. Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation, die Umsetzung von Forschungsergebnissen in Marktprodukte und der Ausbau der Systemkompetenz und der branchenübergreifenden Technologieentwicklung müssen weiter vorangebracht werden.

Zur Umsetzung dieser Ziele fördert Niedersachsen gemeinsam mit den anderen norddeutschen Ländern das Maritime Cluster Norddeutschland. Das Maritime Cluster Norddeutschland unterstützt seine Mitglieder, Ideen, Dienstleistungen und Produkte zu entwickeln und am Markt zu etablieren. Durch die Vernetzung der Akteure aus Wirtschaft und Wissenschaft im Maritimen Cluster entstehen Strukturen für die länderübergreifende Kooperationsanbahnung mit dem Ziel, die Innovationskraft und internationale Wettbewerbsfähigkeit weiter zu stärken.

Dabei ist nicht zu vernachlässigen, dass wir an der Stelle leistungsstark aufgestellt sind. Ich verweise nur auf unsere beiden Standorte in Leer und Elsfleth mit ihren außeruniversitären Einrichtungen und vor allem mit ihren starken Hochschulstandorten, die erheblich zum Erfolg beitragen.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Es wird ferner darum gehen, die Zukunftsmärkte zu erschließen. Die Globalisierung eröffnet auch der maritimen Wirtschaft neue Märkte mit hoher Dynamik. Wachstumsimpulse liefern z. B. der steigende Energiebedarf und die zunehmende Bedeutung erneuerbarer Energien vor dem Hintergrund des Klimawandels sowie die Rohstoffverknappung, die wir perspektivisch erkennen. Um im globalen Wettbewerb wichtige Marktanteile zu sichern, wird es entscheidend sein, dass die Unternehmen innovative, technisch anspruchsvolle Produkte und Verfahren anbieten können. Deswegen unterstützt Niedersachsen den Aufbau des Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums in Cuxhaven - um sich international zu präsentieren, um für internationale Investoren weiterhin interessant und wahrnehmbar zu sein.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Das machen wir übrigens auch in intensiver Form mithilfe von Seaports, der Vereinigung der niedersächsischen Häfen, oder ganz gezielt mit der von uns 2013 sehr zügig eingerichteten Container Terminal Wilhelmshaven Marketinggesellschaft. Ein großer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mit großem Einsatz, großem Engagement und großer Überzeugungskraft dafür gesorgt haben, dass sich der Hafen in Wilhelmshaven so positiv entwickelt hat!

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Es wird darum gehen, die Reedereiwirtschaft zu unterstützen. Die zukünftige Entwicklung der niedersächsischen Reedereiwirtschaft wird vor allem durch die Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels bestimmt, wobei von einem moderaten Wachstum des Welthandels ausgegangen werden dürfte. Dieses wird jedoch die nachhaltigen Probleme nicht lösen, sondern es bedarf zur Überwindung der Krise eines politischen Gesamtpakets an Maßnahmen, das vor allem durch die Bundesgesetzgebung bestimmt wird. Erreicht werden konnte bereits die dauerhaft entfristete Versicherungssteuerbefreiung für die Schiffserlöspools sowie die dauerhafte Beibehaltung des Tonnagesteuersystems. Auch die Modernisierung der Flaggenstaatsverwaltung wird weiter vorangetrieben mit dem klaren Ziel „one face to the customer“, um auch wirklich einen zentralen Ansprechpartner für die Reedereien zu haben. Übrigens ist das ein oft genanntes Argument, weshalb die deutsche Flagge für die Reedereien unattraktiver ist.

Ebenso erfreulich ist, dass die Ausbildungsplatzförderung des Bundes bis 2017 ebenfalls gesichert ist. Die entsprechende Richtlinie wurde im Oktober 2015 veröffentlicht.

Durch erhebliche Anstrengungen unsererseits ist es zudem gelungen, die für die Reedereien sehr wichtige Erhöhung des sogenannten Lohnsteuereinhalts von 40 % auf 100 % durch Bundesrat und Bundestag zu bringen. Die Erhöhung wird - unter Wegfall der sogenannten 183-Tage-Regelung - zunächst für 60 Monate ab Genehmigung durch die EU-Kommission in Kraft treten. Wir

werden uns jedoch rechtzeitig für eine Evaluation der Maßnahme stark machen und, je nach Ergebnis, auf eine Fortführung des 100-prozentigen Lohnsteuereinbehalts hinwirken.

Weitere noch offene Bausteine des Gesamtpakets sind die Weiterentwicklung der Lohnnebenkostenförderung und die Novellierung der Schiffsbesetzungs-Verordnung. Die entsprechende Richtlinie bzw. Verordnung wird zurzeit durch das zuständige Bundesverkehrsministerium erarbeitet.

Darüber hinaus geht es um das Green Shipping; wir haben oft darüber diskutiert. Die Seeschifffahrt ist, bezogen auf die Transporteinheit, der umweltfreundlichste und energieeffizienteste aller Verkehrsträger. Die Belastung der Umwelt durch den wachsenden Schiffsverkehr muss jedoch noch weiter vermindert werden. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die SECA-Gebiete, die es übrigens nur im Norden Europas gibt. Wir müssen im Wettbewerb mit dem Süden Europas darauf achten, dass es hier zu einheitlichen Regelungen kommt.

Selbst ohne zusätzliche Regularien werden künftig viele Nutzer an einer Reduzierung der Schadstoffbelastung durch die Seeschifffahrt interessiert sein, um für ihre Produkte eine verbesserte Umweltbilanz vorweisen zu können. Green Shipping entwickelt sich damit zunehmend zum Wettbewerbsfaktor. Niedersachsen hat deshalb im letzten Jahr an den Standorten Eilsfleth und Leer „GreenShipping Niedersachsen“ auf den Weg gebracht, ein bundesweit einmaliges Kompetenzzentrum mit dem Fokus, die ökologischen Folgen der Schifffahrt unter Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit zu minimieren.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Wir müssen die Hafeninfrastruktur erhalten und ausbauen. 2016 plant das Land Investitionen in Höhe von rund 55 Millionen Euro in seine Häfen. Rund 10 Millionen Euro investiert das Land am Standort Brake in die Sanierung und Erweiterung der Südpier, die Modernisierung der Umschlaganlagen und die Schaffung eines neuen Bahnübergangs. In Cuxhaven ist vorgesehen, rund 16 Millionen Euro zu investieren, um u. a. mit dem Bau des Liegeplatzes 4 zu beginnen sowie als Folge der Siemens-Ansiedlung das Offshoreterminal zu ertüchtigen. Die Schwerpunkte der Emdener Projekte liegen in der Sanierung der Nesserlander Schleuse und des Südkais. Für alle Emdener Projekte sind rund 21 Millionen Euro vorgesehen.

(Zustimmung bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Beispielhaft ist in diesem Zusammenhang, dass die Hafenwirtschaft, die IHK und andere in Emden ein Perspektivpapier zur Zukunftsentwicklung des Hafens auf den Weg gebracht haben, und zwar gemeinsam und nicht über die Köpfe der Beteiligten hinweg.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Eine gut ausgebaute Infrastruktur ist der Schlüssel zu Wachstum und Beschäftigung. Hier gilt es, kluge Finanzierungskonzepte zu entwickeln und mit allen Akteuren an einem Strang zu ziehen. Denn mehr als 40 000 direkt Beschäftigte im Land und rund 100 000 indirekt beschäftigte Personen im gesamten Bundesgebiet bestätigten die große Bedeutung der Hafenwirtschaft.

Damit die deutschen Häfen ihren Funktionen als Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustauschs und Güterverteilzentren weiterhin gerecht werden können, müssen sie bei der Entwicklung innovativer Hafentechnologien sowie bei den Umschlagverfahren und dem Weitertransport unterstützt werden.

(Zustimmung von Susanne Menge [GRÜNE])

Die Landesregierung begrüßt daher außerordentlich die Förderprogramme des Bundes zu innovativen Hafentechnologien, die z. B. dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen zu verbessern und die Umschlagsleistungen der Hafenterminals weiter zu erhöhen.

Ich will auch hier wieder den JadeWeserPort in Wilhelmshaven als Beispiel nennen. Eurogate hat sich dazu entschlossen, auf einem Teilstück des Hafens einen stärker automatisierten Betrieb zu testen. Wenn man das sieht und dabei die Wachstumsphase berücksichtigt, in der sich der Hafen befindet, stellt man fest: Das bedeutet nicht, dass wir Arbeitsplätze verlieren, sondern das bedeutet, dass wir in

Zukunft noch weitere Arbeitsplätze brauchen, um noch wettbewerbsfähiger werden. Deshalb ist das, was wir in Wilhelmshaven vorantreiben, eine vernünftige Entwicklung.

(Zustimmung bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, ich komme zur Frage 3: Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Landesregierung insbesondere die Zukunftsperspektiven der Windoffshoreindustrie?

Die Landesregierung unterstützt die sich wieder auf Wachstumskurs befindende Offshoreindustrie mit vielfältigen Maßnahmen. Ich habe vorhin schon über die Entscheidung von Siemens Wind Power gesprochen, sich in Cuxhaven anzusiedeln.

Die Landesregierung hat sich allerdings schon viel länger für die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen eingesetzt, und war dabei auch erfolgreich. Das gilt auch für die Vergangenheit. Ich möchte an dieser Stelle an den „Cuxhavener Appell“ erinnern. Diese Botschaft, die der Norden Deutschlands gemeinsam mit den Industrieunternehmen und den Gewerkschaften ausgesandt hat, war ein wichtiges Signal, um den Weg für die Offshoreindustrie wieder frei zu machen, um z. B. im Rahmen der Koalitionsvereinbarungen in Berlin die richtigen Entscheidungen zu treffen, um Offshore wieder eine echte Perspektive zu geben. Das kam aus Niedersachsen, meine Damen und Herren!

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Es geht aber auch darum, die Aktivitäten der Landesregierung zu bündeln und mit einer solchen Bündelung Standorte auch attraktiver zu machen. Ich verweise hier z. B. auf das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven. Schon der Name strahlt das Selbstbewusstsein aus, das wir in Niedersachsen haben sollten und auch haben können. Wir müssen uns nicht verstecken. Im Gegenteil, wir müssen das, was wir können, und die Leistungsfähigkeit, die wir haben, noch deutlicher nach außen hin darstellen.

Mit den vorhandenen Gewerbeflächen mit direkter Anbindung an den Wasserweg bietet das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven ideale Voraussetzungen für das Logistikkonzept von Siemens, aber eben auch für weitere Lieferanten und Anbieter von Produkten und Dienstleistungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Offshorewindindustrie.

Die Offshoretauglichkeit der Häfen ist dabei eine ganz wesentliche Voraussetzung für die Verschiffung von großen Windenergieanlagen und deren Aufstellung auf See. Durch vorausschauende Investitionen des Landes Niedersachsen und mit Unterstützung der EU sind in den letzten Jahren und Jahrzehnten optimale Infrastrukturen für die Offshorewindenergieindustrie in Cuxhaven und auch an den anderen Standorten geschaffen worden. Mit den Offshore-Terminals I + II, den Schwerlaststraßen sowie der Schwerlastplattform für den Umschlag von komplett montierten Offshorewindenergieanlagen bzw. Offshorekomponenten bietet das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum - neben anderen Offshorehäfen in Niedersachsen - beste Bedingungen für die Offshoreindustrie an der deutschen Nordseeküste. Von hier aus und von den anderen Häfen kann die Errichtung der Offshorewindparks in der Nordsee in optimaler Weise erfolgen.

Ich bin mir sicher, dass diese Investitionen in Cuxhaven auch die notwendigen Impulse für unsere anderen Standorte auslösen. Denn es ist doch klar: Wenn es uns gelingt, andere Hersteller für Niedersachsen zu interessieren, dann werden diese andere Standorte suchen, weil sie natürlich nur ungern mit ihren Konkurrenten am gleichen Standort sind. Insofern liegt hierin auch eine Perspektive für die anderen Standorte, vor allem natürlich für unseren Offshorestandort Emden.

Die Ansiedlung von kleinen und mittelständischen Unternehmen der Offshoreindustrie kann im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) auch durch die Landesregierung gefördert werden. Darüber können wir also einen weiteren Impuls auslösen.

Darüber hinaus gilt es, genug Menschen für die Aufgaben der Offshoreindustrie zu gewinnen und zu qualifizieren. Die Landesregierung unterstützt z. B. im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Siemens und den Zuliefererbetrieben die Region Cuxhaven nach Kräften und in Abstimmung mit den örtlichen Akteuren dabei, den zu erwartenden hohen Fachkräftebedarf zu decken. Die Landesregierung plant zurzeit in enger Abstimmung mit der Arbeitsverwaltung überbetriebliche Qualifizierungsmaßnahmen für arbeitssuchende Personen aus dem SGB II. Die Qualifizierungsmaßnahmen sollen auf die Bedarfe der

Offshorebranche und des Handwerks ausgerichtet sein. Wir kennen das aus der ersten Ansiedlungsphase, bei der im gleichen Maße verfahren wurde. Von den Maßnahmen sollen die regionale Wirtschaft ebenso wie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer profitieren, die damit gute Aussichten auf einen Arbeitsplatz haben werden.

Darüber hinaus kann das Wirtschaftsministerium über das Programm „Weiterbildung in Niedersachsen“ den steigenden Bedarf an Weiterbildungen von Unternehmen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern fördern.

Daneben wird die Landesregierung Niedersachsen als herausragenden Offshorstandort offensiv bewerben. Die Aktivitäten stellen auf eine kontinuierliche Standortbewerbung und Unternehmensansprache in den nächsten drei bis fünf Jahren ab. Maßnahmen sind insbesondere die Präsenz und Beiträge auf den einschlägigen nationalen und internationalen Messen und Konferenzen der Branchen in Europa und gegebenenfalls auch in Asien.

Meine Damen und Herren, darüber hinaus gilt es jedoch, verlässliche Rahmenbedingungen und Bestandsschutz für die Offshoreindustrie zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang sieht die Landesregierung die geplante Umstellung der Strompreisfindung für Windenergie auf See auf ein wettbewerbliches Modell im Rahmen der Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes 2016 mit großer Sorge.

Der Referentenentwurf des Windenergie-auf-See-Gesetzes (WindSeeG), der Teil des EEG 2016 ist und am 1. März 2016 veröffentlicht wurde, sieht vor, dass ab 2025 bis mindestens 2030 das neue Modell auf Basis von Ausschreibungen eingeführt werden soll. Gleichzeitig legt das Gesetz fest, wie viele Windkraftanlagen auf See und an Land gebaut werden sollen. Das ist das vorhin schon beschriebene Ziel, 40 bis 45 % des in Deutschland benötigten Stroms bis 2025 mit erneuerbaren Energien zu erzeugen. Hinzu kommt der von mir vorhin schon beschriebene Deckel für Windenergie auf See in der Größenordnung von 11 GW.

Das, meine Damen und Herren, ist ein falscher Ansatz, sowohl was den klaren und harten Deckel bei 40 bis 45 % und das Herauslassen der wichtigen Sektoren angeht als auch was die Definition eines zusätzlichen Deckels von 11 GW für die Offshoreindustrie angeht. Es sollte unser gemeinsames Anliegen und Ziel unserer gemeinsamen Anstrengungen sein, dafür zu sorgen, dass wir wirklich zu einem marktwirtschaftlichen Wettbewerb kommen und damit die Grenzen auflockern können.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, wir haben erlebt, welche Auswirkungen ein Fadenriss hat. Wir haben erlebt, wie viele Arbeitsplätze an der norddeutschen Küste verlorengegangen sind. Wir haben die große Sorge, dass ein zweiter Fadenriss auf uns zukommt.

Um die Arbeitsplätze in der Offshoreindustrie zu halten, ist eine ausreichende Zahl von Projekten erforderlich. Das können nicht nur internationale Projekte sein, sondern das müssen auch nationale Projekte sein. Denn ein großer Teil der internationalen Projekte wird, auch wenn es mit europäischem Recht eigentlich nicht vereinbar ist, unter dem Gesichtspunkt „Local Content“ betrachtet. Wir haben die Sorge, dass mit den derzeitigen Ausbauzielen eine ausreichende Zahl von Projekten nicht gewährleistet, nicht gesichert ist.

Daher haben die Regierungschefs der fünf norddeutschen Küstenländer sowie Vertreter der Windindustrie, Nordmetall und die IG Metall Küste am 25. Januar 2016 im Rahmen des Windenergiegipfels in Wismar den Wismarer Appell unterzeichnet, in dem sie nochmals ihre Kritik und Sorgen zur Umstellung der Strompreisfindung auf ein wettbewerbliches Ausschreibungsmodell deutlich gemacht haben.

In dem Appell wird darauf hingewiesen, dass eine ausreichende kritische Masse an Ausbauvolumina für die Windenergie auf See ein entscheidendes Kriterium sowohl für die weitere technische Innovation als auch für die weitere Reduzierung der Kosten der erneuerbaren Energien ist. Nur mit einem ausreichenden Ausbauvolumen können die Technologieführerschaft deutscher Hersteller von Windenergieanlagentechnik in global wachsenden Märkten und eine große Zahl von Arbeitsplätzen in Deutschland gesichert werden.

Zudem können nur durch die Bereitstellung eines ausreichenden Volumens an Zubaumöglichkeiten die erforderlichen Kostensenkungspotenziale erreicht werden. Bei einem offenen Markt und einem Wegfall der 11-GW-Grenze werden sich im nächsten Jahrzehnt die Kosten der Offshorestromerzeugung den Kosten der Onshorestromerzeugung nähern und deutlich unter die Größenordnung von 8 oder vielleicht sogar 7 Cent pro erzeugter Kilowattstunde fallen.

Auch in einem zukünftigen Ausschreibungsmodell bzw. dem Übergang dahin müssen daher jedes Jahr zwei, besser drei Windparks jährlich errichtet werden, um die industrielle Basis in unserem Land zu sichern. Dafür müssen jedes Jahr mindestens 900 MW vergeben werden. Für diese Forderungen wird sich die Landesregierung auch im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren zum EEG 2016 einsetzen.

Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Vizepräsident Karl-Heinz Klare:

Vielen Dank, Herr Minister, für die sehr ausführliche Antwort auf die Anfrage. - Es liegen insgesamt 15 Wortmeldungen zu Zusatzfragen vor. Frau Vizepräsidentin Dr. Andretta hat ihre Wortmeldung zurückgezogen. Ihre Frage ist demnach schon beantwortet. - Herr Kollege Will, erste Zusatzfrage, bitte schön!

Gerd Ludwig Will (SPD):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Minister, Sie haben das Engagement von Siemens angesprochen, bezogen auf den Standort Cuxhaven, der gerade als Zentrum der Offshoreindustrie ausgebaut wird. Welche weiteren industriepolitischen Effekte dieses Vorgehens von Siemens erwartet die Landesregierung? Wir brauchen ja eine gewisse kritische Masse. Welche Effekte erwarten Sie sowohl vor Ort als auch über die niedersächsischen Landesgrenzen hinaus?

Vizepräsident Karl-Heinz Klare:

Danke schön. - Herr Minister!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Will, ich will noch einmal sagen: Der Impuls, den wir auch durch die selbstbewusste Darstellung des Standortes als Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum auslösen, wird sich über Cuxhaven hinaus auf ganz Norddeutschland auswirken. Ich beziehe da ganz bewusst auch die Standorte Bremen und Bremerhaven ein. Diese Ansiedlung bietet eine enorme Perspektive für das Umfeld.

Ich will das einmal beschreiben: Der Standort Cuxhaven entwickelt sich. Die entsprechenden Zulieferfirmen siedeln sich an und entwickeln sich. Da wird also Wertschöpfung betrieben.

Gleiches gilt - in etwas größerer Entfernung - für Nordenham. Steelwind fertigt dort Turmsegmente. Natürlich gehört zur Produktion von Offshorewindenergieanlagen auch die Fertigung von Turmsegmenten. Die ist bei AMBAU in Cuxhaven, aber eben auch bei Steelwind in Nordenham möglich.

AMBAU in Cuxhaven fertigt neben Turmelementen auch Transition Pieces.

Wir haben den Offshoreservice in Norddeich und zukünftig übrigens auch in Hooksiel; ein Vertrag mit der wpd ist bereits geschlossen. Bei uns gibt es also sowohl die Bau- und Zulieferindustrie für die Errichtung von Windparks, können aber auch Strukturen bieten, die den Betrieb von Windparks sicherstellen: Wartung, Service, Austausch der Beschäftigten. Der Offshoreservice in Norddeich mit der Netzleitstelle von DONG Energy und RWE und die geplante Ansiedlung von wpd am Standort Hooksiel sind hervorragende Beispiele dafür.

Man darf nicht unterschätzen: Auch der Standort Emden mit dem natürlich deutlich größeren Tiefgang bietet - das sehen wir bei OWS - eine hervorragende Perspektive für einen Ausbau und eine Entwicklung der Servicestruktur. Zu erwähnen ist auch die Ausrüstung von Errichterschiffen in Wilhelmshaven.

Unsere wichtigsten Offshorehäfen sind also Emden und Cuxhaven. Aber es profitieren nicht nur diese beiden Kernstandorte. Man denke nur an den Umschlag von Windkraftbauteilen in Brake. Auch haben wir Trainingseinrichtungen in Elsfleth, Emden und Cuxhaven geschaffen.

Zusammen mit den Investitionen in die Hafeninfrastuktur und der Unterstützung von Ansiedlungen an verschiedenen Standorten ergibt sich ein breiter Impuls. Wir produzieren nicht nur punktuell Komponenten für die Offshorewindenergie, sondern werden der Zukunftsstandort für Technologie, Know-how und Innovation im Bereich der Offshorewindenergie. An diesem Impuls sollten wir weiter gemeinsam arbeiten.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Karl-Heinz Klare:

Danke, Herr Minister. - Die nächste Frage stellt der Kollege Karl-Heinz Bley. Bitte schön!

Karl-Heinz Bley (CDU):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! In seiner ausführlichen Regierungserklärung sagte Minister Lies auch, dass die maritime Wirtschaft herausragende Bedeutung habe.

(Zustimmung bei der SPD)

Vor dem Hintergrund, dass ich nicht sicher - oder nicht im geringsten - sagen kann, ob auch die ehemaligen Mitarbeiter der Nordseewerke das so sehen, frage ich die Landesregierung: Wie beurteilen Sie die Beschäftigungsperspektiven der Menschen, die in Emden durch aktuelle Entwicklungen auch und gerade in der maritimen Wirtschaft arbeitslos geworden sind?

(Zustimmung bei der CDU)

Vizepräsident Karl-Heinz Klare:

Danke. - Herr Minister, bitte schön!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Bley, das, was dort passiert ist, betrachten wir mit großer Sorge. Deswegen haben wir uns von Beginn an immer wieder intensiv mit den Vertretern der Nordseewerke zusammengesetzt. Am Anfang waren es Vertreter von SIAG Schaaf. Nach dem Wechsel 2013 waren es deren Nachfolger. Nach der letzten Insolvenz haben wir mit dem Investor, Herrn Hennings-Huep, eine Grundlage dafür - davon bin ich tief überzeugt -, die Nordseewerke und damit den maritimen Standort Emden wieder positiv zu entwickeln.

Das zeigt sich an einer ganzen Reihe von Projekten, die aber leider - das gebe ich offen zu - nicht so schnell gegriffen haben und umgesetzt werden konnten, wie wir uns erhofft hatten. Das ist kein Vorwurf, sondern eine Feststellung. Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir in den nächsten Wochen an den Themen, an denen wir arbeiten, noch intensiver arbeiten werden und dann möglicherweise eine positive Entwicklung für den Standort darstellen können, die sich in Aufträgen niederschlägt.

Der Standort ist hervorragend aufgestellt. Das Gelände ist gut. Es besteht wieder großer Bedarf an einem solchen Werftenstandort. Sich ausschließlich auf den Offshorebereich zu beschränken, ist, glaube ich, zu kurz gegriffen. Das muss man offen sagen. Das wird nicht funktionieren. Man muss sich breiter aufstellen.

Herr Hennings-Huep, der Investor, hat auch die EWD erworben und in diesem Zusammenhang dafür gesorgt, dass inzwischen 50 weitere Mitarbeiter bei den Nordseewerken Emden Shipyard beschäftigt sind.

Das reicht noch nicht. Wir arbeiten gemeinsam daran, den Kolleginnen und Kollegen, die dort noch keine Arbeit haben, eine Perspektive zu geben. Vor dem Hintergrund der letzten Zahlen - deswegen habe ich auch in Emden noch einmal mit allen Vertretern gesprochen - sind wir nicht nur daran interessiert, den Kolleginnen und Kollegen der ehemaligen Nordseewerke eine Perspektive zu geben. Wir stehen auch vor der großen Herausforderung, dass die Leiharbeitskräfte bei Volkswagen abgebaut werden und wir auch für sie, die zum großen Teil aus der Region kommen, eine Perspektive suchen.

(Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann übernimmt den Vorsitz)

Ich bin zuversichtlich, dass wir gemeinsam - die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter meines Hauses, die IG Metall und die IHK, aber vor allen Dingen auch der Investor, Herr Hennings-Huep, und damit der Inhaber - auf einem positiven Weg sind, der aufzeigt, dass es Perspektiven weiterer Beschäftigung, zusätzlicher Beschäftigung am Standort der Nordseewerke in Emden gibt.

(Zustimmung bei der SPD)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Die nächste Frage kommt von dem Kollegen Karsten Heineking, CDU-Fraktion. Bitte, Herr Kollege!

Karsten Heineking (CDU):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Wirtschaftsminister hat vorhin viel erzählt, allerdings nur wenig zu den notwendigen Fahrrinnenanpassungen gesagt. Ich habe ihn aber so verstanden, dass er die Notwendigkeit der Anpassung der Fahrrinnen sieht.

In diesem Zusammenhang frage ich die Landesregierung: Teilt der Umweltminister die Meinung des Wirtschaftsministers, und zwar im Zusammenhang der Vertiefung der Unterweser? Der Wirtschaftsminister ist ja der Meinung, dass die Vertiefung für die Weiterentwicklung des Hafens in Brake zwingend notwendig ist.

Sollte hier eine Übereinkunft nicht hergestellt werden, möchte ich eine zweite Frage an die Landesregierung stellen: Welche Position vertritt in diesem Zusammenhang der Ministerpräsident des Landes Niedersachsen? - Allerdings sehe ich ihn im Moment gerade nicht.

(Jörg Bode [FDP]: Vielleicht hat die Landesregierung ja drei Meinungen!)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank. - Herr Minister Lies, bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Heineking, die Landesregierung hat eine Position und eine Meinung - wie zu allen Themen. Das zeichnet diese Landesregierung und die sie tragenden Fraktionen aus, meine Damen und Herren.

(Zustimmung bei der SPD - Dr. Gero Hocker [FDP]: Sprechen wir mal über die Flüchtlingspolitik! Sprechen wir mal über die A 39! Sprechen wir mal über die A 20! Da seid ihr euch über nichts mehr einig!)

Deswegen ist die Position sowohl zur Anpassung der Außenems als auch zur Fahrrinnenanpassung der Weser klar definiert. Sie ist nämlich im Koalitionsvertrag vereinbart. Genau so wird es auch umgesetzt. Deswegen haben wir auch stark darauf gedrängt, meine Damen und Herren, dass das Thema Weserfahrrinnenanpassung auch in Zukunft als Ganzes betrachtet wird und man nicht den einen Teil herauslöst, der möglicherweise im Interesse des Landes Bremen ist, und dann eine größere Schwierigkeit für die Komponenten hat, die im Interesse des Landes Niedersachsen sind. Das muss in einem Stück bleiben.

Beim Thema Außenems gibt es eine klare Position, die wir immer wiederholen. Die Fahrrinnenanpassung der Außenems ist notwendig. Ein Blick in die Umsetzung zeigt, dass das nicht das Abhobeln von mehreren Metern Schlick ist, sondern dass wir dort einzelne herausragende Höhen haben, die wir eigentlich nur schleifen müssten, um das hinzubekommen.

Ich hoffe, dass wir in der nahen Zukunft auch die weiteren Schritte nach vorne machen können. Die Entscheidungen und Bekenntnisse, die vom Bund noch ausstehen - da bitte ich auch um Verständnis für den Bund -, hängen natürlich davon ab, dass man ein Stück weit die Entscheidung zur Fahrrinnenanpassung der Elbe abwartet. Das ist im Moment so. Alles schaut darauf, wie die rechtliche Entscheidung zur Fahrrinnenanpassung der Elbe sein wird. Aber wir sind weiter mitten im Verfahren und werden die Fahrrinnenanpassung durchführen, sobald die Genehmigung vorliegt.

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Die nächste Frage stellt der Kollege Bernd-Carsten Hiebing, CDU-Fraktion.

Bernd-Carsten Hiebing (CDU):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich wollte die Landesregierung eigentlich fragen, wie viele Arbeitsplätze gerade in der Offshore-Industrie in Emden in den letzten Jahren abgebaut worden sind. Diese Frage haben Sie aber insofern beantwortet, Herr Minister, dass es darüber keine Statistik gebe. Ich hoffe allerdings, dass Sie eine Statistik darüber haben, wie viele Arbeitsplätze verloren gehen, und nicht nur darüber, welche Arbeitsplätze aufgebaut werden.

Aber nun zu meiner Frage: Die Schiffsfinanzierung ist bei der NORD/LB, glaube ich, ein wichtiges Geschäftsmodell. Wie bewertet die Landesregierung aktuelle Pläne der NORD/LB, ihren Bestand an Schiffskrediten zurückzufahren?

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Hiebing. - Bitte, Herr Minister Lies!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Hiebing, insgesamt haben wir die Situation, die Sie zu Recht beschrieben haben, dass fast alle Banken sich zurückziehen, sodass der Fokus sich fast ausschließlich noch auf die NORD/LB richtet. Wir haben dort relativ wenig. Das verstärkt den Druck, dass wir eine Bank zur Finanzierung brauchen.

Ich glaube, dass die NORD/LB in der Vergangenheit ihr Portfolio so aufgestellt hat, dass es gut dasteht. Wir werden als Landesregierung mit großer positiver Ermunterung weiter dafür werben, dass die Schiffsfinanzierungen, die ja Grundlage für die Weiterentwicklung sind, auch sichergestellt sind. Im Kern wäre es natürlich gut, wenn es einen weiteren Wettbewerb der Banken gäbe. Das sehen wir aber nicht. Die meisten brechen weg. Insofern wird da bei der NORD/LB eine ganz große Verantwortung liegen.

Ich darf aber Folgendes sagen: Bei allen Dialogen, die wir führen, also beim Reederei-Dialog und allen Gesprächen, die wir mit der NORD/LB haben, ist die NORD/LB ein verlässlicher Partner der Reedereien in der Frage der Schiffsfinanzierung - sicherlich immer in der Abwägung des Risikos und des Potenzials angesichts der Tatsache, dass wir eine Überkapazität auf dem Markt haben. Aber die NORD/LB ist ein verlässlicher Partner. Das hat sie, glaube ich, für alle Beteiligten in den letzten Jahren auch bewiesen.

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Die nächste Frage stellt der Kollege Axel Miesner, CDU-Fraktion.

Axel Miesner (CDU):

Herr Präsident! Verehrte Damen und Herren! Vor dem Hintergrund, dass die Häfen in Niedersachsen im fairen und gesunden Wettbewerb zu den Häfen in Bremen, Bremerhaven und Hamburg stehen, habe ich die folgende Frage: Was ist in den letzten Jahren getan worden, um sich im Wettbewerb gegenüber den europäischen Hafenstandorten noch weiter zu verbessern, besser zu positionieren und besser aufzustellen? Welche Strukturen sind geschaffen worden, um hier noch deutlich besser zu werden?

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank. - Herr Minister, bitte schön!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Miesner, wenn ich Ihre Frage richtig interpretiere, meinen Sie damit die nationale Hafenkooperation und -zusammenarbeit. Was die Wettbewerbsfähigkeit aller einzelnen Häfen angeht, sorgen wir recht gut dafür, uns stark aufzustellen.

Erstens. In der gemeinsamen Vermarktung und Darstellung ist ein Element das Thema German Ports. Wir haben uns im Jahr 2014 das erste Mal unter der Dachmarke German Ports in Shanghai präsentiert, um deutlich zu machen, dass es einen internationalen Blick auf die starke norddeutsche Hafenzusammenarbeit gibt.

Zweitens. Ich habe vorhin von einem intensiven Hafendialog gesprochen, den wir führen. Das tun wir nicht im Sinne von „Wir müssen uns pflichtgemäß treffen“, sondern wir wollen auch gemeinsam Projekte voranbringen.

Drittens. Für die Gesamthafenentwicklung in Norddeutschland ist vor allen Dingen auch die Entwicklung des Hafenhinterlandes und der Infrastruktur notwendig. Wir werden auch bei der Darstellung des Bundesverkehrswegeplans sehen, dass dort eine Reihe von Projekten im vordringlichen Bedarf dabei sind, die es möglicherweise nicht gegeben hätte, wenn wir nicht eine so geschlossene Haltung der norddeutschen Länder gehabt hätten und wenn vor allen Dingen nicht auch dafür gesorgt hätten, dass die Bewertungskriterien zum Hafenhinterland bei der Berücksichtigung eine große Rolle spielen.

Nichtsdestotrotz liegt bei dem Thema einer wirklichen nationalen Hafenkooperation - dabei denke ich insbesondere auch an die Containerhäfen - eine ganze Menge Arbeit vor uns. Ich glaube, dass ich in Hamburg immer noch mit großer Skepsis wahrgenommen werde oder immer mit dem Namen „Hafenkooperation“ verbunden werde. Ich will hier aber noch einmal das sagen, was ich vorhin schon ausgeführt habe: Das Motto des JadeWeserPorts lautet „Mehr Container für Deutschland“ und nicht „Weniger Container in Hamburg und mehr Container in Wilhelmshaven“. Hamburg ist ein bedeutender Hafen für Niedersachsen. Es arbeiten bei Weitem mehr Menschen im Hamburger Hafen, als jemals in Wilhelmshaven im Hafen arbeiten werden. Ich glaube, das ist uns allen bewusst. Deswegen haben wir ein elementares Interesse daran, den Hafen Hamburg als starken Partner zu sehen und ihn auch nicht zu schwächen.

Deswegen bin ich auch davon überzeugt, dass wir uns nicht gegenseitig etwas wegnehmen. Vielmehr können wir, wenn wir uns klug aufstellen - da ist gerade die Digitalisierung der Hafenlandschaft eine Perspektive -, in einem digitalisierten klugen Kooperationsprojekt dafür sorgen, dass die Summe, die aus Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven entsteht, deutlich höher ist als die reine Addition der einzelnen Umschlagszahlen, die wir heute in den Hafenstandorten haben.

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Herr Kollege Oetjen, Sie stellen jetzt eine Zusatzfrage für die FDP.

Jan-Christoph Oetjen (FDP):

Vielen Dank. - Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Vor dem Hintergrund der Aussage des Herrn Ministers in der *NWZ* vom 2. März 2016, in der er deutlich gemacht hat, dass er keinen künstlichen Deckel für den Ausbau der Offshore-Windenergie will, frage ich die Landesregierung, wie sich dieser unbegrenzte Zubau im Bereich der Offshore-Windenergie am Ende auf die Strompreise für die Industrie und den Endverbraucher auswirken wird.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank. - Bitte, Herr Minister!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Oetjen, das ist eine richtige Frage. Sie zeigt nämlich auf, dass wir erst einmal den Rahmen definieren müssen. Beträgt der Rahmen 45 % als maximale Grenze, oder sind es 45 % plus die zusätzlichen Sektoren Mobilität und Wärme? - Das ist ja der erste Schritt.

Der zweite Schritt ist: Wie setzen wir diese Komponenten eigentlich zusammen, damit wir dann die 45 % erreichen? - Es ist ja eine Addition aus Onshore-Windenergie, Offshore-Windenergie, Fotovoltaik und Biomasse, wenn ich einmal die vier wesentlichen Komponenten nehme.

Diese Summe ergibt also den Zubau, der möglich ist, damit am Ende diese 45 % oder 45 % plus X nicht überschritten werden können. Wenn ich sage, diese Formel soll das ergeben, dann gibt es einen Unterschied. Ich definiere nämlich mitten in dieser Formel für einen dieser Parameter eine Obergrenze von 11 Gigawatt, die ich ja weglassen könnte, weil ich die Gesamtgrenze sowieso habe. Mehr als 45 %

oder 45 % plus X dürfen 2025 sowieso nicht aus Erneuerbaren erzeugt werden. Das ist sozusagen der erste Fehler.

Die Komponenten sollen auch nicht untereinander ausgespielt werden, sondern ich muss zunächst einmal dafür sorgen, dass ich einen Markt mit einem Markthochlauf habe, der eine Kostenreduktion ermöglicht. Wir sehen das ja bei der Onshore-Windenergie. Gute Onshore-Windenergiestandorte liegen bei unter 6 Cent. Die Offshore-Windenergiestandorte sind alle gut; denn sonst gäbe es sie ja nicht. Also: Offshore-Windenergiestandorte - davon bin ich fest überzeugt - werden 2025 ganz locker mindestens unter 8 Cent liegen, mit einem klugen weiteren Ausbau. Wenn wir die Onshore-Windenergie nicht ausgebaut hätten, wären wir nicht bei diesem Preis. Der ist ja nur durch Menge und durch Weiterentwicklung entstanden. Das wird uns bei Offshore auch gelingen.

Das heißt für Onshore: Wir müssen darauf achten, dass wir die alten Systeme herausnehmen; denn die alten Systeme kosten EEG-Umlage und machen den Strom teuer, nicht aber die neuen. Der Neuzubau der Offshore-Windenergie und der Neuzubau der Onshore-Windenergie tragen nur in geringstem Maße zur Steigerung der EEG-Umlage bei. In starkem Maße tragen zu dieser Steigerung die Altanlagen bei, die mit einer hohen Einspeisevergütung betrieben werden. Deswegen ist auch das Thema Repowering so wichtig. Nicht der irgendwie geartete Zubau, sondern ernsthaftes Repowering - also alte, recht teure Anlagen aus dem Markt zu nehmen und diese ohne weitere Kostensteigerungen, EEG, durch neue Anlagen zu ersetzen - ist die Logik, die dahinter stecken muss.

Wenn wir das mit dieser Formel in Einklang bringen, dann können wir, glaube ich, auch auf diesen 11-Gigawatt-Deckel verzichten. Ich habe ja nicht von einem unbegrenzten Zubau gesprochen. Das habe ich nicht gesagt. Wir können aber dafür sorgen, dass der Deckel so weit angehoben wird, dass wir drei Windparks pro Jahr bauen können. Mehr ist gar nicht gemeint. Ein unbegrenzter Zubau ginge über diese Formel sowieso nicht. Aber es muss ein Zubau sein, der es den Industrieunternehmen in Deutschland ermöglicht, durchgehend zu fertigen. Was soll ich denn einem Unternehmen sagen, das darauf hinweist, dass es die Ausschreibung für das nächste Jahr verloren hat, weil es nur eine gab, und fragt: Soll ich meinen Betrieb dann ein Jahr lang stilllegen? - Das kann doch nicht unsere Antwort auf die Frage der industriellen Entwicklung in der Offshore-Industrie sein!

(Zustimmung bei der SPD)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank. - Ebenfalls für die FDP stellt eine weitere Zusatzfrage die Kollegin Hillgriet Eilers. Bitte!

Hillgriet Eilers (FDP):

Vielen Dank, Herr Präsident. - Herr Minister, Sie haben sich gerade sehr zuversichtlich in Bezug auf die Nordseewerke geäußert. Wenn ich daran denke, dass dort in der Vergangenheit Fregatten wie die „Bayern“, die „Hessen“ und die „Emden“ vom Stapel liefen und dass Sie bei der Auflösung der Nordseewerke - man könnte auch sagen: bei der Zerschlagung der Nordseewerke - versprochen haben, sich um den Schiffbau zu kümmern und dafür zu sorgen, dass in Emden auch weiterhin Schiffbau möglich ist, frage ich, wie Sie dazu stehen, dass aktuell Aufträge für den Bau von Marineschiffen in Milliardenhöhe vergeben werden.

Ich frage weiterhin, in welcher Art und Weise Sie sich darum bemühen, dass Emden einen Anteil an diesen Aufträgen haben kann.

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Frau Kollegin. - Bitte, Herr Minister!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Frau Eilers, zunächst einmal bleibe ich optimistisch und zuversichtlich, was die Nordseewerke am Standort Emden betrifft. Ich glaube, eine gewisse Zuversicht muss man auch behalten, damit man nicht den Mut verliert, daran zu glauben, dass dies auch gelingt.

(Ulf Thiele [CDU]: Davon können sich die Leute, die arbeitslos geworden sind, nichts kaufen, Herr Minister!)

- Genau. Deswegen muss man ja auch dafür arbeiten. Das genau ist die Aufgabe, die die Landesregierung wahrnimmt, Herr Thiele.

Wenn man die Situation der Nordseewerke betrachtet, muss man auch der Frage nachgehen, woher wir eigentlich kommen. Wir kommen von Tausenden von Beschäftigten. Wir sind jetzt an einem Grad angelangt, der natürlich auch schwierig ist. Deswegen haben wir auch keine Strukturen mehr, die 1 : 1 den Übergang in den maritimen Schiffbau ermöglichen.

Eine der Überlegungen war - das will ich hier offen sagen; diese Überlegung ist am Ende aber nicht zum Tragen gekommen -: Kann man Teilssegmente des mit hoher Kompetenz ausgestatteten U-Boot-Baus zurückholen? - Es gibt große Probleme in Kiel. Dort kann das Volumen möglicherweise nicht erfüllt werden. Kann man die dort vorhandenen Kompetenzen nicht nutzen? - Das war einer der Versuche, der das sozusagen ermöglichte - nicht gleich bei der Fregatte, aber immerhin beim U-Boot-Bau, der sehr speziell ist und mit einer hohen Kompetenz der Leute und hohen Fähigkeiten verbunden ist. Im Moment sieht es aber eher so aus, dass ein Teil der Kolleginnen und Kollegen vielleicht in Kiel arbeiten muss. Es ist nicht gelungen, dieses Segment zurückzuholen.

Unser Ziel muss es aber sein, dort wieder in den Schiffbau einzusteigen. Denn die Fokussierung auf Offshore oder irgendeinen Stahlbau ist im Wettbewerb schwierig. Das haben wir bei den Unternehmen gesehen, die gescheitert sind. Ich bin da sehr zuversichtlich. Wir befinden uns in sehr intensiven Gesprächen. Intensive Gespräche allein helfen aber niemandem. Am Ende hilft nur das Ergebnis. Ich hoffe, dass wir uns in den nächsten Wochen Schritt für Schritt vernünftigen konstruktiven Ergebnissen nähern, die für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Perspektive aufzeigen. Ich arbeite daran, und mein Haus arbeitet intensiv daran. Ich darf das auch für den Investor Hennings-Huep sagen, der ebenfalls sehr intensiv an solchen Lösungen arbeitet.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Seine zweite Zusatzfrage stellt jetzt der Kollege Heiner Schönecke, CDU-Fraktion.

Heiner Schönecke (CDU):

Herr Präsident! Meine Damen, meine Herren! Herr Minister Lies, Sie haben auf eine Nachfrage des Kollegen Heineking zu dem zweitgrößten Arbeitgeber Niedersachsens, dem Hamburger Hafen, Stellung genommen. In Ihren weiten Ausführungen haben Sie ganz wenig dazu gesagt. Nach der Havarie der „Indian Ocean“ haben Sie sich aber sehr schnell dazu geäußert, dass - ich will einmal die Formulierung aufgreifen, die ich in der *Bild*-Zeitung gelesen habe - diese dicken Pötte eigentlich nichts auf der Elbe zu suchen hätten, sondern sehr gut in Wilhelmshaven abgefertigt werden könnten.

(Zustimmung bei den GRÜNEN)

Dann haben Sie sich sehr starke Kritik - - -

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Herr Kollege, ich bin großzügig, aber jetzt muss die Frage kommen.

Heiner Schönecke (CDU):

Die kommt!

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Ja, aber sie muss jetzt kommen.

Heiner Schönecke (CDU):

Ja, sie kommt.

(Gerd Ludwig Will [SPD]: Aber noch vor Feierabend!)

Daraufhin hat der Kollege Senator Günthner von der SPD aus Bremen öffentlich sehr deutliche Kritik an Ihren Äußerungen geübt. Meine Frage an Sie: Halten Sie Ihre Kritik am Schiffsverkehr auf der Elbe aufrecht?

(Zustimmung bei der CDU)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank. - Herr Minister, bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Schönecke, zunächst einmal: Kritik steht doch jedem zu! Natürlich kann Senator Günthner Aussagen von mir kritisieren. Ich stehe zu meinen Aussagen. Wir wollen eine nationale Hafenkooperation. Wir wollen die Stärken aller Standorte in den Mittelpunkt stellen. Ich glaube, darüber sind wir uns schnell einig. Voll abgeladene große 19 000er, 20 000er, auch 16 000er und auch 14 500er können den Hamburger Hafen sowieso nicht anlaufen. Und der Glaube, dass sie Hamburg dann immer teilabgeladen anlaufen, mag eine Annahme, aber muss keine Bestätigung sein.

Unsere Konkurrenz sitzt ganz woanders. Die sitzt im Westen Europas, und die sitzt im Süden Europas. Nur eine echte vernünftige Struktur, die wir perspektivisch entwickeln müssen, und die Tatsache, dass unser norddeutsches Hafenangebot von Wilhelmshaven über Bremerhaven bis hin nach Hamburg in der Lage ist, alle Schiffsgrößen in jeder Beladungsform abzufertigen, bringen die notwendige Perspektive und sichern die Arbeitsplätze überall. Das gilt in besonderem Maße auch dafür. Dafür haben wir, glaube ich, in großer Gemeinsamkeit den JadeWeserPort gebaut. Die großen und künftig noch größer werdenden Containerschiffe gehören nach Wilhelmshaven; dort können sie nämlich abgefertigt werden.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank. - Ihre zweite Zusatzfrage stellt nun die Kollegin Hillgriet Eilers.

Hillgriet Eilers (FDP):

Vielen Dank, Herr Präsident. - Bei der Eröffnung der 9. Nationalen Maritimen Konferenz sagte unsere Kanzlerin Folgendes: Wenn die Bundesländer mitspielen und ihren Anteil dazu beisteuern, werden 37,5 Millionen Euro für das Investitionsprogramm Schiffbau zur Verfügung stehen. - Ich frage Sie, Herr Minister: Wie reagiert die Landesregierung auf diese verbesserte und erweiterte Förderkulisse?

(Zustimmung bei der FDP)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Danke schön. - Herr Minister Lies, bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Frau Eilers, das ist ein Erfolg, den wir uns genau so gewünscht haben. Also: a) die Aufstockung der Mittel des Bundes und b), was noch viel entscheidender ist - auch dafür haben wir intensiv geworben; ich gebe zu, wir hätten uns noch etwas mehr gewünscht -, eine andere Struktur der Aufteilung. Das heißt: ein Drittel der Mittel wird vom Land übernommen, zwei Drittel der Mittel werden vom Bund übernommen. Ich gebe zu: Wir haben uns gewünscht, dass es so viel ist wie in der Luftfahrt. In der Luftfahrt sind es nicht 37 Millionen, sondern Milliarden. Daran will ich erinnern. Dagegen ist der Anteil, den der Bund für die Werften zur Verfügung stellt, relativ minimal, muss ich sagen. Trotzdem sind wir froh. Der Bund übernimmt bei der Luftfahrt zum Teil die gesamten Mittel und nicht nur anteilig.

Deshalb haben wir eigentlich gefordert, die maritime Wirtschaft, die Schiffbauindustrie und die Werften in Deutschland mit der gleichen Bedeutung zu betrachten wie die Luftfahrtindustrie. Ohne diese

Unterstützungsprogramme würde es die starke Luftfahrtbranche und Luftfahrtindustrie in Deutschland übrigens auch nicht mehr geben. Insofern ist das auch eine kluge Geschichte gewesen.

Darüber hinaus haben wir - Sie haben das im Haushalt gesehen - 5 Millionen Euro in dem Topf zur Verfügung. Das heißt, dass Niedersachsen die anteilige Finanzierung im Haushalt definitiv abgesichert hat: 5 Millionen Euro und 10 Millionen Euro Bund. Ein Fördervolumen von 15 Millionen Euro würde damit schon jetzt im Haushalt abgesichert zur Verfügung stehen.

Ich will dazu aber sagen - Sie sehen es auch an dem Haushalt -: Wir haben uns einer zusätzlichen Aufgabe gestellt, der wir uns nicht annehmen müssen, aber der wir uns annehmen sollten und es deswegen auch getan haben, nämlich der Seeschleuse Papenburg. Die Seeschleuse Papenburg kommt in einem starken Maße auch der Meyer-Werft zugute. Das ist auch richtig so. Deswegen haben wir gesagt: Wir müssen auch dieses Thema im Blick behalten. Wir werden jetzt sehen, in welcher Form und in welcher Größenordnung wann Mittel abgerufen werden.

Ich bin mir aber ziemlich sicher, dass es uns gelingt, im engen Dialog mit der Meyer-Werft - ich will aber dazu sagen: es ist nicht nur die Meyer Werft, es sind auch Lürssen und Fassmer, die innovativen Schiffbau betreiben und insofern das gleiche Interesse daran haben, ihren innovativen Schiffbau zu unterstützen - einen möglichst großen Teil des Batzens - so groß, wie immer es auch geht -, der auch dem Bund zur Verfügung steht, in unsere Werften nach Niedersachsen zu holen.

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Danke, Herr Minister. - Kollege Kortlang für die FDP, bitte!

Horst Kortlang (FDP):

Verehrtes Präsidium! Meine Damen, meine Herren! Vor dem Hintergrund der Aussage unseres Ministerpräsidenten am 13. November 2015, die maritime Wirtschaft in Niedersachsen sei Teil unserer DNA und an ihr hängen 40 000 Arbeitsplätze in unserem Land, frage ich: Welche Bedeutung misst die Landesregierung der Innovationskraft der niedersächsischen Werften in Bezug auf den Aufbau und die Absicherung von Beschäftigten der Werften in Niedersachsen bei?

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank. - Herr Minister Lies, bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Kortlang, ich will in Ergänzung zu der Antwort, die ich gerade Frau Eilers gegeben habe, sagen - das ist sozusagen eine Fortsetzung der Frage -: Das ist völlig richtig. Ich habe vorhin in meiner Rede gesagt: Wir werden den Schiffbau in Niedersachsen, in Deutschland insgesamt, nur dort weiterhin erfolgreich haben und sicherstellen können, wenn wir innovativen Schiffbau betreiben, sei es in Nischen, die wir haben, etwa im Offshore-Bereich, oder sei es in klassischen speziellen Bereichen, wie z. B. im Kreuzfahrtschiffbau.

Das zeigt sich übrigens auch - das muss man immer wieder betonen - am Erfolg von Herrn Meyer und der Meyer-Werft sowie der Kolleginnen und Kollegen, die dort arbeiten. Die schaffen es heute, einen Auftrag für ein Schiff zu unterschreiben, das sie im Jahr 2023 abliefern werden. Ich meine, es gibt sogar noch Innovationen dazwischen. Wir wissen ja nicht einmal genau, was man dann eigentlich abliefern wird. Das ist erst einmal ein großartiger Erfolg. Das zeigt auch, welches Vertrauen die Reedereien, die bestellen, in die Innovationsfähigkeit dieser Werft haben. Das will ich an dieser Stelle noch einmal betonen. Wenn man demgegenüber manches Großprojekt in Deutschland sieht - die bauen jährlich zwei dieser Großprojekte für 700 Millionen oder 800 Millionen Euro und liefern sie vielleicht nicht tagesgetreu, aber wochengetreu ab! Ich finde, das ist eine großartige Leistung, die dort erbracht wird. Dafür haben alle, die dafür verantwortlich sind, ein riesiges Dankeschön und einen großen Applaus verdient.

Deswegen ist das Thema Innovation ganz entscheidend. Wir sind dort im engen Dialog, und zwar in ganz anderen Bereichen. Die Antriebstechnik ist ein Fall. Das sehen wir auch bei der Meyer-Werft: die

Umstellung der Antriebstechnik auf LNG, auf Brennstoffzellenantrieb. Wir erkennen, wie modern und innovativ der Schiffbau anstelle des Kreuzfahrtschiffbaus ist, der übrigens noch Dinge nach sich zieht: Wie statten wir die Häfen mit LNG-Versorgung aus? Welche Barge brauchen wir? Ist es überhaupt möglich, in allen Häfen auch LNG-Betankung vorzunehmen?

Es ist ein Irrglaube zu denken, dass das Kreuzfahrtschiff Hamburg verlässt und dann noch einmal irgendwo drei Stunden anlegt, um zu tanken. Das wird nicht funktionieren. Das Thema Antriebstechnologie, aber auch weitere innovative Technologien, um die Emissionen zu senken, werden also eine große Rolle spielen.

Ich glaube, wenn wir es schaffen, in die Innovationen der Seeschiffwerften zu investieren, um den Schiffbau innovativ zu halten, dann steigern wir damit die Wettbewerbsfähigkeit der Werften und sichern im starken Maße die Arbeitsplätze. Das muss und sollte unser gemeinsames Anliegen sein.

(Zustimmung bei der SPD)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank. - Herr Kollege Burkhard Jasper, CDU-Fraktion, bitte!

Burkhard Jasper (CDU):

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Da Sie, Herr Minister, eben ausgeführt haben, dass nur noch 345 Schiffe unter deutscher Flagge fahren, frage ich die Landesregierung: Welche neuen Initiativen sind geplant, um weitere Ausfluggungen zu verhindern? Welche Maßnahmen sollen also ergriffen werden, die noch nicht im Unterausschuss vorgestellt wurden?

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Kollege. - Herr Minister, bitte schön!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Kollege, ich bin mir jetzt nicht sicher, was alles vorgestellt worden ist, wahrscheinlich das Gleiche, was ich gerade gesagt habe.

Es ist noch nicht alles umgesetzt worden. Wir wissen noch nicht, welche Auswirkungen das Thema Lohnsteuereinbehalt haben wird.

Ein bisschen Sorge macht mir - ich will es hier offen sagen - das Thema Schiffsbesetzungsverordnung. Denn wenn das, was im Moment darin steht, als Ergebnis herauskommt, dann haben wir es mit allen Maßnahmen geschafft, zwei deutsche Seeleute auf dem Schiff zu halten. Ich muss offen sein: Das ist ein bisschen dünn. Diesbezüglich setzt bei uns allen noch keine große Zufriedenheit ein. Denn wir wollten, dass sie unter deutscher Flagge fahren, damit wir dort auch deutsche Seeleute haben und damit wir auch die Qualifizierung von deutschen Seeleuten vornehmen, die wir übrigens morgen als Lotsen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung oder in unseren Landesbehörden benötigen werden. Insofern ist das noch nicht ganz rund. Man muss wirklich noch einmal sehen, ob das gut oder klug im Ergebnis verhandelt ist.

Wir werden sicherlich über das Thema Kooperation der Reedereien nachdenken müssen. Im Moment haben wir relativ kleinteilig aufgestellte Reedereien, die es im Wettbewerb nicht leicht haben. Wir haben in den Dialogen - die Kollegen waren ja zum Teil dabei - sehr eng mit den Reedereien diskutiert: Gibt es neben der Schiffspoollösung, die ja eine Möglichkeit ist und bei der wir das Thema Poolerlössteuer gelöst haben, nicht auch die Möglichkeit, sich in anderen Strukturen zusammenzufassen, um wettbewerbsfähiger zu sein und die letzte Option des Überlebens nicht sozusagen in der Flucht aus der deutschen Flagge sehen zu müssen? - Das wird also ein Punkt sein.

Einen weiteren Punkt habe ich genannt. Der klingt einfacher, als er ist: Wie machen wir die deutsche Flagge eigentlich vom Handling her wettbewerbsfähig? - Die Kritik am Umgang mit der deutschen Flagge ist verdammt groß. Es ist gar nicht mal nur Preis. Viele würden sagen: Die deutsche Flagge ist nicht so tragisch. Aber wenn ich irgendwo anders im Flaggenstaat bin, dann habe ich sonntagnachts, rund um die Uhr, wann auch immer, eine relativ schnelle Lösung für mein Problem. - In Deutschland

entsteht der Eindruck, dass wir es den Reedereien in der vielfältigen Struktur unterschiedlicher Behörden nicht gerade leicht machen.

Deswegen habe ich vorhin gesagt: One face to the customer. - Wir müssen über die Flaggenverwaltung sprechen und die Flaggenverwaltung deutlich attraktiver machen. Wir hoffen, mit der Summe der Maßnahmen erstens einen Stopp der Ausflaggung und zweitens das Ziel der Rückflaggung in die deutsche Flagge zu erreichen. Wir haben dazu jetzt eine Reihe von mit den Reedereien und dem Verband der Deutschen Reeder abgestimmten Maßnahmen. Aber wir werden sicherlich in den nächsten Monaten evaluieren müssen, welchen Erfolg wir damit erzielen können.

(Zustimmung bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Die nächste Zusatzfrage kommt von dem Kollegen Jörg Bode, FDP-Fraktion. Bitte schön!

Jörg Bode (FDP):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Minister Lies, Sie haben auf die Frage der CDU-Fraktion, wie die abgestimmte Position der Landesregierung zur Weservertiefung ist, sinngemäß geantwortet: Die Weservertiefung ist im Koalitionsvertrag vereinbart, deshalb wird das auch so gemacht.

Im Koalitionsvertrag von Bündnis 90/Die Grünen und SPD steht auf Seite 67 und wortgleich auf Seite 85 zur Weser und Elbe - ich zitiere -:

„Niedersachsen strebt eine nationale Hafenkooperation an, um den Wettlauf der Häfen um öffentliche Subventionen, Hafengebühren und immer neue Flussvertiefungen zu beenden. Die Deutsche Bucht verfügt mit Hamburg und Bremen und vor allem dem neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven über eine sehr leistungsfähige Hafeninfrastruktur. Weitere Vorhaben zur Vertiefung der Flüsse sind auch deshalb nicht notwendig ...“

Wo steht bitte in dem Koalitionsvertrag das, was Sie hier gerade gesagt haben, nämlich dass Sie die Vertiefung der Weser gemeinsam mit den Grünen vereinbart haben und dass das die Position der Landesregierung ist?

(Zustimmung bei der FDP)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Kollege. - Herr Minister Lies hat das Wort. Bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Bode, dieser Satz bezieht sich auf weitere Verfahren - ich kann Ihnen die Seite jetzt leider nicht aus dem Kopf sagen - über die jetzt im Verfahren befindlichen Fahrrinnenanpassungen für Weser und Ems hinaus. Das heißt, für die jetzt im Verfahren befindlichen Fahrrinnenanpassungen ist das im Koalitionsvertrag geklärt. Es steht irgendwo darin; ich habe jetzt die Seitenzahl nicht im Kopf. Für weitere Weservertiefungen - das heißt, nicht für die nächste, sondern für die übernächste Weservertiefung - gibt es die klare Botschaft, die im Koalitionsvertrag vereinbart worden ist.

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Frau Kollegin Gabriela König möchte zwei Zusatzfragen stellen. Ich stelle anheim, die beiden Fragen im Zusammenhang zu stellen oder nacheinander. Wir werden sehen, wie Sie es machen. Bitte schön!

Gabriela König (FDP):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Eine Frage, die ich an die Landesregierung habe, betrifft z. B. die Initiative der LNG Nord. Die Initiative fordert, die Bunkersysteme auszubauen. Man sieht, dass sie in Eemshaven sehr stark investiert hat. Kann sich die Landesregierung vorstellen, so etwas möglicherweise auch in Wilhelmshaven verstärkt aufzunehmen? - Das ist die eine Frage.

Die andere Frage bezieht sich auch auf LNG. Zum Beispiel werden von der Maritimen LNG-Plattform, vom VDR, VSM, ZDS und ZVDS einheitliche rechtliche Standards zur Etablierung einheitlicher Genehmigungsverfahren beim Umgang mit LNG gefordert.

Wird die Landesregierung diese Etablierung eines Genehmigungsmanagements unterstützen und ein Mustergenehmigungsverfahren initiieren?

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Das waren beide Fragen, die Sie angemeldet haben. - Herr Minister Lies antwortet. Bitte schön!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Frau König! Zur letzten Frage nach den einheitlichen Verfahren: Im Moment müssen das die Hafenkaptäne miteinander absprechen und klären. Ich glaube, wenn wir das nicht vernünftig vereinheitlichen, bekommen wir das Problem, dass das alles im Wettbewerb nicht funktioniert. Das gilt übrigens für die See- ebenso wie für die Binnenhäfen; denn wir wollen natürlich auch die Binnenschifffahrt mit neuen Antriebskonzepten - LNG - ausstatten.

Das muss sich jetzt entwickeln. Sie erinnern sich: Wir haben die gleiche Debatte im Bereich des Straßenverkehrs mit der Elektromobilität, wo sich auch die Frage stellt, welche Rahmenbedingungen man schaffen muss, um die Attraktivität zu steigern.

Ich bin davon überzeugt - ich hatte das schon im Zusammenhang mit den Kreuzfahrtschiffen der Meyer Werft angesprochen; man kann das aber auch im gleichen Maße für die anderen Schiffe ansprechen -, dass im zunehmenden Maße die Alternative des LNG-Antriebs zum Tragen kommen wird. Das gilt auf jeden Fall für die LNG-Tanker; es wäre ja widersinnig, wenn sie den Treibstoff, den sie mitführen, nicht nutzen und entsprechend verbuchen würden. Dort ergibt sich also auf jeden Fall dieser Schritt.

Wir müssen das dringend vorantreiben. Wir müssen auch die Standards in den Häfen definieren. Vorhin kam die Frage, ob man die Betankung in jedem Fall mit der Barge vornehmen kann und ob die Betankung während des Betriebs stattfinden kann.

Damit komme ich zur ersten Frage. Meine klare Zielsetzung ist, am Standort Wilhelmshaven über die weitere Entwicklung im Bereich LNG nicht nur intensiv zu diskutieren, sondern auch in die Umsetzung zu gehen. Uns liegen drei Projekte vor, die zeitgleich im Stadium der denkbaren Umsetzung sind.

Das ist erstens das alte Projekt der Deutschen Flüssigerdgas Terminal Gesellschaft (DFTG), die schon seit über 30 Jahren - oder wie lange auch immer - plant, dort einen Flüssiggasumschlag zu realisieren.

Zweitens gibt es ein Projekt der NWO, die normalerweise Öl umschlägt, die über eine schwimmende Barge nachdenkt. Damit wären wir auch bei der Bunkermöglichkeit. Es könnte also nicht nur die Bunkerstation versorgt werden, sondern es könnte auch in das Gaspipelinennetz und über die Kavernen in Etzel eingespeichert werden und darüber auch über das Gasnetz versorgt werden.

Drittens liegt bei der ehemaligen Raffinerie in Wilhelmshaven ein eher bunkerorientiertes Projekt vor, das aber auch die Perspektive einer Einspeisung ins Gasnetz hat.

Das sind drei Projekte, die für mich eindeutig das Signal aussenden: Wir wollen hart und intensiv auch mit dem Bund darüber diskutieren - auch, welche Unterstützung möglich ist -, ein LNG-Terminal für Deutschland zu realisieren. Wir müssen in Deutschland unabhängig vom Pipelinegas werden, und wir dürfen nicht von den Kapazitäten in den europäischen Nachbarländern abhängig werden. Wenn es um einen Standort in Deutschland geht, kann dieser nur Wilhelmshaven sein, weil er die idealen Voraussetzungen dafür bietet, auch was die Hinterlandanbindung über die Gasnetze und die Kavernen angeht.

Wir müssen jetzt zusehen, ob die ganz große Lösung der DFTG, die einmal eineinhalb Milliarden Euro kosten sollte, wirklich realistisch ist, oder ob die kleineren Lösungen, die bis zur NWO hinabreichen, die vielleicht um die 100 Millionen oder 150 Millionen Euro kosten, nicht ein besserer Anfang sind, und zwar nicht nur, weil wir damit ein LNG-Terminal und die Möglichkeit der Einspeisung ins Netz erhalten, sondern weil wir damit auch die Bunkermöglichkeiten erhalten. Außerdem sind wir dann an dem zukunftsfähigen JadeWeserPort vorbereitet, wenn in fünf oder zehn Jahren - so etwas dauert seine Zeit - Containerschiffe liegen, die dort nicht nur die Container umschlagen, sondern gleichzeitig mit LNG

versorgt werden können, weil das vielleicht doch das zukünftige Antriebskonzept für die Containerschiffe dieser Welt sein wird.

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Die nächste Frage stellt der Kollege Clemens Lammerskitten von der CDU-Fraktion.

Clemens Lammerskitten (CDU):

Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Landesregierung konzentriert ihre Aktivitäten zur Stärkung des Offshorebereichs in Cuxhaven. Bedeutet das, dass man damit den Offshorehafen in Emden aufgegeben hat?

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank. - Herr Minister Lies!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Auf keinen Fall - im Gegenteil!

(Zustimmung von Hans-Dieter Haase [SPD])

Das ist ein Signal, dass wir in Niedersachsen ein idealer Standort für den Ausbau der Offshorewindenergie sind. Ich habe es vorhin schon gesagt: Ähnlich ist es auch in anderen Branchen. Wenn wir die Perspektive haben, weitere Fundamenthersteller, Zulieferer oder auch Anlagenhersteller anzusiedeln, dann werden sie ungern an den gleichen Standort wie die Mitbewerber gehen. Vielmehr haben sie großes Interesse, sich alternative Standorte zu suchen. Wir können belegen, wie es in Cuxhaven gelungen ist. Das ist aber eine Entscheidung des Unternehmens. Das muss man an der Stelle respektieren. Wir haben immerhin eine Entscheidung für Niedersachsen bekommen. Das ist unser großer gemeinsamer Erfolg. Uns muss es gelingen, auch für weitere mögliche Investoren attraktiv zu sein. Das ist der erste Schritt.

Zweitens müssen wir in Komponenten denken. Die Komponenten sollten dort produziert werden, wo der Weg zu den Einsatzorten am kürzesten ist. Emden hat einen großen Vorteil, was die Erschließung der Nordsee angeht.

Drittens müssen wir an die Servicehäfen denken. Davon habe ich vorhin gesprochen.

Eigentlich kann man durch die Bank weg sagen: Obwohl Emden und Cuxhaven unsere Offshoreschwerpunktstandorte sind, haben wir auch an anderen Standorten eine positive Entwicklung, z. B. in Nordenham und in Brake sowie im Kleinen in Norddeich, Hooksiel oder an anderen Standorten.

Genau das ist das Ziel. Wir wollen einen Impuls, der zeigt, dass die Ansiedlung von Offshoreindustrie in Niedersachsen richtig ist. In Cuxhaven geht es um das Umfeld der Großansiedlung von Siemens und um die Aufgabe, auch die Zulieferer - sie müssen sich ohnehin im näheren Umfeld ansiedeln; denn sie suchen keinen 250 km entfernten Standort aus - nach Niedersachsen zu holen. Deshalb gibt es das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum, um ein attraktives Gesamtangebot zu machen.

(Zustimmung bei der SPD)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Die nächste Zusatzfrage stellt der Kollege Ulf Thiele von der CDU-Fraktion.

Ulf Thiele (CDU):

Vielen Dank. - Herr Präsident! Ein wichtiges Instrument zur Förderung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen - insbesondere des Schiffbaus - ist das Bundesprogramm „Innovativer Schiffbau“. Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung: In welcher Höhe hätten Bundesmittel zur Verfügung gestanden, wenn Niedersachsen die Kofinanzierung im Jahr 2015 und im Jahr 2016 vollumfänglich hätte leisten können? Respektive: In welcher Höhe sind Niedersachsen Mittel verloren gegangen, weil das Land im letzten Jahr nicht voll kofinanziert hat und in diesem Jahr nicht voll kofinanziert?

(Zustimmung bei der CDU und bei der FDP)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Kollege Thiele. - Es antwortet wieder Herr Minister Lies. Bitte schön!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Thiele, das Jahr ist haushaltstechnisch noch nicht abgeschlossen. Wir können noch nicht genau sagen, welche bewilligungsreifen Anträge am Ende genehmigt werden können. Wir haben für die nächsten Jahre - das können Sie auch dem Haushaltsplan entnehmen - 5 Millionen Euro für diesen Bereich eingestellt.

Ich habe vorhin gesagt: Wir stehen vor der Herausforderung, auch das Thema Seeschleuse Papenburg in den Griff zu kriegen. Wir werden sicherlich sehen müssen, zu welchem Zeitpunkt welche bewilligungsreifen Anträge vorliegen und was möglicherweise noch denkbar ist, um bewilligungsreife Anträge der unterschiedlichen Werften zu finanzieren.

Man kann für 2015 noch nichts Abschließendes sagen. Für 2016 sehen Sie die Summen, die wir eingestellt haben. Ich kann Ihnen gerne den Vergleich vorstellen, wenn er sie interessiert, wie hoch die Bewilligungssummen in den letzten Jahren nach Bundesländern waren. Ich reiche das nach, dann brauche ich das an dieser Stelle nicht auszuführen. Und ich kann Ihnen sagen, was in den Bundesländern zusätzlich eingestellt ist.

Unser Ziel ist die Innovationsförderung. Das stand ja auch hinter der Idee, beim Bund für den Schlüssel ein Drittel/zwei Drittel werben; das hilft uns unheimlich viel; dann können wir mit den überschaubaren Mengen, die uns zur Verfügung stehen, gleichwohl mehr vom Bund einholen. Das Ziel ist, in einem engen Dialog mit den Werften darüber nachzudenken, was förderfähig ist und welche Anträge kommen, um möglichst viel zu erreichen und umzusetzen.

Ich kann Ihnen die Zahlen, sobald 2015 abgeschlossen ist, selbstverständlich nachreichen. Dann können Sie es nachlesen.

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Herr Kollege Dirk Toepffer von der CDU-Fraktion mit einer Zusatzfrage!

Dirk Toepffer (CDU):

Herr Minister, vor dem Hintergrund dass Emden ein bedeutender maritimer Wirtschaftsstandort in Niedersachsen ist und auch über ein sehr bedeutendes VW-Werk verfügt, frage ich Sie: Ich habe eben aus einer *dpa*-Meldung erfahren, dass der VW-Konzern beabsichtigt, jede zehnte Stelle im Rahmen seiner Verwaltung zu streichen. Wie wird der Standort Emden betroffen sein?

Wann wollte uns die Landesregierung über diese Entwicklung beim VW-Konzern eigentlich informieren?

(Zustimmung bei der CDU und bei der FDP)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Herr Minister Lies, Sie wissen, dass der Fragenkomplex nicht ausgeweitet werden darf. Aber wenn Sie antworten, dann antworten Sie. Dann ist das ein Thema.

(Zuruf)

- Ich wollte nur auf die Geschäftsordnung hinweisen. Ihr Thema ist nicht Teil dieser mündlichen Anfrage.
- Bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Toepffer, ich kann diese Aussage jetzt nicht verifizieren. Ich habe sie jetzt von Ihnen gehört. Ich kenne diese Aussage nicht.

(Zurufe von CDU und FDP: Was?)

Ich kenne auch diese Pressemitteilung nicht.

(Ulf Thiele [CDU]: Sie sind doch Aufsichtsratsmitglied! - Gerd Ludwig Will [SPD]: Er ist hier in der Landtagssitzung! Was soll der Quatsch?)

Insofern können Sie sie mir gerne geben oder ich schaue sie mir gleich an. Im Nachhinein können wir darüber sprechen. Ich kenne diese Pressemitteilung nicht. Insofern kann ich an dieser Stelle nichts dazu sagen. Da bitte ich um Verständnis.

(Zustimmung bei der SPD)

Ich antworte hier auf Fragen und kann keine Pressemitteilungen lesen.

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Seine zweite Zusatzfrage stellt der Kollege Jörg Bode.

Herr Bode, bitte!

Jörg Bode (FDP):

Ich wollte nur die Aufmerksamkeit des Ministers haben, damit er die Frage genau versteht. - Herr Präsident! Herr Minister Lies, vor dem Hintergrund, dass Sie gerade auf die Frage des Kollegen Thiele zur Kofinanzierung des Programms „Innovativer Schiffbau“ in einem Halbsatz sinngemäß geantwortet haben: „Das Jahr ist noch nicht um. Wir müssen mal gucken, was noch so kommt. Die Seeschleuse Papenburg muss ja auch noch finanziert werden“, stelle ich die Frage: Ist bei Ihnen im Haus etwa beabsichtigt, die Mittel, die vom Landtag eigentlich für das Programm „Innovativer Schiffbau“ zur Verfügung gestellt worden sind, ganz oder anteilig für die Seeschleuse Papenburg umzuwidmen?

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Herr Minister Lies, bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Bode, der Titel heißt nicht „Innovation Seeschifffahrt“, er lautet „Maritime Wirtschaft“. Sie sehen an dem Titel

(Jörg Bode [FDP]: In den Erläuterungen stand es aber so drin!)

- genau -, dass auch die Seeschleuse Papenburg daraus finanziert werden muss. Das ist die Aussage, die ich schon bei der Einbringung des Haushalts gemacht habe, die ich im Wirtschaftsausschuss und im Haushaltsausschuss hoffentlich in gleicher Art getroffen habe.

Wir stehen vor einer Herausforderung, der wir uns stellen, nämlich auch eine Lösung für die Seeschleuse Papenburg zu finden. Dabei wollen wir die Stadt Papenburg nicht alleinlassen; das haben wir immer klar gesagt. Deswegen haben wir einen gemeinsamen Weg gefunden. Der bedeutet allerdings, dass wir aus der verfügbaren Masse - wir werden sehen, wann welche Mittel abgerufen werden - in der Lage sein müssen, die Mittel der Stadt Papenburg zur Verfügung zu stellen. Mit Förderprogrammen können wir das nicht machen - das wissen Sie genau -, weil es in Papenburg keine Förderkategorie gibt. Also ist die einzige Möglichkeit, der Seehafenstadt Papenburg aus einem maritimen Titel heraus zu helfen. Genau das war das Ansinnen, weil man damit natürlich indirekt auch - ich will das gar nicht miteinander vermischen - eine Unterstützung für die Meyer Werft leisten kann.

(Zustimmung bei den GRÜNEN - Jörg Bode [FDP]: Sie hätten ja auch einfach unsere Anträge beschließen können!)

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Ich stelle fest, dass weitere Zusatzfragen nicht vorliegen. Es ist jetzt 17.13 Uhr. Die Stunde ist deutlich überschritten. Damit ist die Fragestunde für diesen Tagungsabschnitt beendet.