



Der Hafen Niedersachsen 2020

Ein Perspektivpapier



Niedersachsen



Vorwort

Für ein exportorientiertes Land wie Deutschland ist eine innovative, leistungsstarke und international wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft von hoher Bedeutung. Das gilt gleichermaßen auch für Niedersachsen. Die Maritime Wirtschaft ist für die Landesregierung einer der wesentlichen Leitmärkte für unser Land. Dreh- und Angelpunkt sind dabei die Seehäfen, doch ohne ein Netz funktionierender Binnenhäfen könnten auch die Seehäfen ihre Aufgaben nicht so erfolgreich wahrnehmen, wie dies der Fall ist – und umgekehrt.

Die niedersächsischen See- und Binnenhäfen bilden als ein Netz die gesamte Vielfalt und Bandbreite der Leistungsfähigkeit ab, die Niedersachsen auszeichnet. Die Landesregierung sieht in diesem Netz den **Hafen Niedersachsen**, der durch unterschiedliche Schwerpunkte geprägt ist. Nun gilt es, diesen **Hafen Niedersachsen** über eine neu ausgerichtete Hafenpolitik im Verbund weiter zu stärken.


Mit der Sammlung „Die Niedersächsischen Häfen: Zahlen – Daten – Fakten“ haben wir bereits einen guten Überblick über die einzelnen Hafenstandorte unseres Landes und deren Leistungsfähigkeit vorgelegt¹.


Vor Ihnen liegt nun ein Perspektivpapier, das Strategien für unseren **Hafen Niedersachsen** abbildet. Hafenpolitik heißt, in die Zukunft zu schauen. Und das bedeutet auch: Hafenpolitik ist nicht an Legislaturperioden gebunden.


Als Landesregierung gestalten wir eine aktive Politik für unseren **Hafen Niedersachsen**, um die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit unserer Seehäfen im globalisierten Wettbewerb sicher zu stellen, auszubauen und zu stärken.

Ich danke an dieser Stelle den Vertretern der Hafenwirtschaft für den bisherigen konstruktiven Gedankenaustausch und freue mich schon jetzt auf die weitere Zusammenarbeit.

Olaf Lies | Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen

 Maritime Wirtschaft
als wesentlicher Leitmarkt
Niedersachsens

 Der **Hafen Niedersachsen**
als ein Standort

 Perspektivpapier gibt Über-
blick über Hafenstandorte

1. http://www.mw.niedersachsen.de/download/109213/die_niedersaechsischen_haefen_im_profil_zahlen_daten_fakten.pdf



Vorwort	3
Grußwort der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen	5
Einführung	6
I. Europäische Hafenpolitik und ihre Auswirkung auf Niedersachsen	7
II. Hafenpolitik des Bundes und Bedeutung für Niedersachsen	10
III. Finanzpolitische Herausforderungen	12
IV. Schwerpunkte für die Entwicklung des Hafens Niedersachsen	15
1. Die Bedeutung der Seeschifffahrt für den Hafen Niedersachsen	17
2. Die Bedeutung des Schiffbaus für den Hafen Niedersachsen	18
3. Wachstumsmärkte	19
a) Energiesektor	20
b) Automobilindustrie	23
c) Containerverkehr	24
d) Agrarwirtschaft	24
e) Prioritäre Maßnahmen in den landeseigenen Seehäfen	25
4. Strategische Ziele und Maßnahmen für die See- und Binnenhäfen	26
5. Wettbewerb und Kooperation	35
V. Fazit	37

Grußwort

Der Seehafen Niedersachsen ist als zentrale intermodale Logistikkreuzung ein wesentlicher Garant für die landesweite, aber auch über die Grenzen hinaus bestehende und zukünftige Beschäftigung. Weiterhin steht der Seehafen Niedersachsen für Wertschöpfung und entsprechendes Wachstum. Jeder der neun einzelnen Seehafenstandorte ist dabei hochspezialisiert, so dass in der Gesamtheit sämtliche Güter- und Warengruppen bedient werden können. Ihren Wachstumskurs werden die Häfen laut der aktuellen Seeverkehrsprognose des Bundes so auch zukünftig fortsetzen.

Um die kommenden logistischen Herausforderungen meistern zu können, müssen die Seehäfen den wachsenden Anforderungen stetig angepasst werden. Im Wettbewerb mit anderen europäischen Seehäfen ergänzen sich die niedersächsischen Seehäfen in ihren Aufgabenbereichen und arbeiten partnerschaftlich bei der Standortvermarktung und politischen Interessenvertretung zusammen. Die privaten Umschlagsbetriebe wissen dabei um ihre Verantwortung und werden auch in Zukunft mit Investitionen in eine zuverlässige und nachhaltige Suprastruktur ihren Beitrag für einen reibungslos funktionierenden Hafenbetrieb leisten.

Gleichzeitig besteht ein breiter Konsens mit der Politik darüber, dass vor dem Hintergrund der vorliegenden Wachstumsprognosen auch weiterhin substantielle Investitionen in die Seehafeninfrastruktur notwendig sind. Diese umfassen in erster Linie den vorausschauend bedarfsorientierten Erhalt und Ausbau der see- und landseitigen Hafenanlagen in den niedersächsischen Häfen. Aber auch die Stärkung der Hinterlandanbindung gemäß der prognostizierten, steigenden Bedarfe sowie die benötigten Fahrplänenanpassungen und -unterhaltungen, die den Regelschiffsgrößen der jeweiligen Seegütermärkte entsprechen, sind unverzichtbar. Dazu sind in den kommenden Jahren erhebliche Finanz- und Planungsmittel erforderlich.

Investitionen in leistungsstarke Seehäfen sind Investitionen in die Zukunft unseres Landes. Mit ihrem Perspektivpapier „Hafen Niedersachsen 2020“ legt die niedersächsische Landesregierung daher eine wichtige Grundlage dafür, dass Hafenspolitik nicht an Legislaturperioden gebunden ist, sondern langfristig und vorausschauend erfolgt, um der Hafenwirtschaft und ihren Kunden Planungssicherheit zu gewähren. Im Sinne einer bedarfsorientierten Planung von Investitionen in die niedersächsischen Seehäfen und ihrer Stärken und Chancen orientierten Weiterentwicklung auch über das Jahr 2020 hinaus wird die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen den Dialog mit dem Land Niedersachsen konstruktiv und engagiert fortsetzen.

Karsten Dirks | Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen

Zusammenarbeit bei Standortvermarktung und politischer Interessenvertretung

Kontinuierliche Investitionen in Hafeninfrastruktur

Konstruktiver Dialog



Einführung

Hafen Niedersachsen stärken und weiterentwickeln



In diesem Papier konzentrieren wir uns auf die landeseigenen Häfen. Ganz bewusst haben wir uns dafür entschieden, von der Entwicklung eines „klassischen“ Hafenkonzeptes abzuweichen. Wir wollen skizzieren, welche Themen- und Fragestellungen aktuell im Fokus stehen und die Zukunft des **Hafens Niedersachsen** prägen werden – sei es auf Grund wirtschaftlicher Entwicklungen oder eigener Schwerpunktsetzungen, sei es auf Grund von Vorgaben oder Entwicklungen auf Bundes- und EU-Ebene. Damit wollen wir die Stärken des **Hafens Niedersachsen** und die passgenaue Weiterentwicklung der einzelnen Standorte herausarbeiten.

Sinnvoll ergänzt wird der **Hafen Niedersachsen** dabei durch die kommunalen und privaten Häfen, die ebenfalls von großer Bedeutung für den Hafenstandort Niedersachsen sind.

Dialog mit der Hafenwirtschaft



Das Innovative an diesem Perspektivpapier ist aber sein Entstehungsprozess, das heißt: Wir haben das Papier im engen Dialog mit der Hafenwirtschaft entwickelt – ein Dialog, in dem wir die jeweiligen Positionen offen diskutiert haben. Insofern stellt das Perspektivpapier nicht den Abschluss der Erörterungen dar, denn der Dialog wird kontinuierlich fortgesetzt.

Klarheit und Planungssicherheit gehören zu den Grundlagen einer guten Zusammenarbeit. Es gehört aber auch die Bereitschaft dazu, die eigenen Positionen ggf. den aktuellen Entwicklungen anzupassen. Landesregierung und Hafenwirtschaft sind dazu bereit, gemeinsame Positionen zu entwickeln und das Bewusstsein für den Standort der niedersächsischen als auch der norddeutschen Häfen insgesamt zu schärfen.

Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Niedersachsen stärken



Unser gemeinsames Bestreben ist es, Standort- und Wettbewerbsvorteile des **Hafens Niedersachsen** auszubauen und hierüber die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Verbundes insbesondere im Vergleich zur europäischen Konkurrenz zu stärken.

I. Europäische Hafenpolitik und ihre Auswirkung auf Niedersachsen

Hafenpolitik wird zunehmend von Regelungen der Europäischen Union beeinflusst. Das ist gut und wichtig für gleiche Chancen im Wettbewerb, dem sich auch unsere Häfen stellen müssen.

Allerdings verlangt das von uns in Niedersachsen auch mehr Aufmerksamkeit gegenüber Entwicklungen auf europäischer Ebene. Wir müssen uns daher aktiv in Diskussionen einbringen, um unsere Interessen zu wahren und um dafür zu sorgen, dass wir in Brüssel stärker als konstruktive Partner im europäischen Prozess wahrgenommen werden. Dazu ist ein Einvernehmen mit den anderen Küstenländern ebenso wichtig wie gemeinsame Positionen mit dem Bund.

Niedersachsen setzt sich daher gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Europäische Kommission einheitliche Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Häfen herstellt.

Schwerpunkte sind:

- Die Ziele der Europäischen Kommission mit Blick auf die Herstellung von mehr Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen der öffentlichen Hand und den Anbietern von Hafendiensten werden grundsätzlich unterstützt. Allerdings müssen Europäische Regelungen für die See- und Binnenhäfen angemessen sein und dem Subsidiaritätsprinzip entsprechen. Niedersachsen spricht sich dabei insbesondere gegen die Einrichtung zusätzlicher administrativer Strukturen und gegen eine Einflussnahme auf die Infrastrukturentgelte der Häfen aus. Der Prozess der Erstellung einer entsprechenden Verordnung zur Schaffung eines europäischen Rechtsrahmens für Hafenpolitik (Port Package III) wird gemeinsam mit den anderen Küstenländern und dem Bund in diesem Sinne begleitet.

Ferner ist diesbezüglich bei allen Maßnahmen darauf zu achten und darauf hinzuwirken, dass keine Wettbewerbsverzerrungen gegenüber außereuropäischen Häfen entstehen.

- Wegen der großen Bedeutung der Häfen für den Handel der EU hat die Europäische Kommission eine Reihe von Initiativen ergriffen, die die Leistungsfähigkeit und Vernetzung der Häfen im Rahmen internationaler Verkehrskorridore (Transeuropäische Verkehrsnetze – TEN) steigern sollen. Im TEN werden Transportkorridore entwickelt, die bevorzugt ausgebaut werden und die euro-paweiten Warenströme schneller, sicherer und umweltfreundlicher leiten sollen. Hierfür werden erhebliche europäische Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Für den Norden ist es wichtig, von diesem Milliarden schweren Investitionspaket der EU zu profitieren. Im Zuge des europäischen Hafenwettbewerbes können sich Häfen nach wie vor nicht selbst finanzieren. Als Teil der Daseinsvorsorge sind einzelne Bereiche des Betriebs der Hafeninfrastruktur



Niedersächsische Interessen wahren



Notwendigkeit einheitlicher Wettbewerbsbedingungen in Europa



Wettbewerbsnachteile deutscher Seehäfen vermeiden



Häfen als Teil des Trans-europäischen Netzwerkes



Strategische und wirtschaftliche Bedeutung der Seehäfen verdeutlichen

und deren bedarfsgerechter Ausbau auf öffentliche Mittel angewiesen. Das sich abzeichnende Güterverkehrswachstum wird nur mit einer leistungsfähigen Hafeninfrastruktur zu bewältigen sein. Deshalb müssen die Länder die strategische und wirtschaftliche Bedeutung verdeutlichen, die die norddeutsche Küstenregion mit ihren Häfen für ganz Europa hat. Durch gemeinsames, geschlossenes Auftreten der Küstenländer wird das Bewusstsein für den Standort Norddeutschland, die norddeutschen Häfen und die dort notwendigen Investitionen geschärft. Von einer starken Hafeninfrastruktur im Norden profitiert die Wirtschaft in ganz Europa.

In Niedersachsen gehört das Container Terminal in Wilhelmshaven zu den Häfen des TEN-Netztes. Das TEN ist eine gute Entwicklung, aber wir werden sicherstellen müssen, dass unsere anderen Häfen und Verkehrssysteme, die alle ihren besonderen Schwerpunkt und damit auch Bedeutung innerhalb der Nordrange haben, von einer Entwicklung, die sich auf Korridore konzentriert, nicht abgehängt werden. Sie müssen als Teil unseres Hafennetzes von der TEN-Entwicklung profitieren.

Niedersachsen wird sich im Einvernehmen mit den Küstenländern gegenüber der Europäischen Kommission unmittelbar und gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass der **Hafen Niedersachsen** insgesamt im Rahmen der TEN-Entwicklung und -Finanzierung angemessene Berücksichtigung findet. Hierbei werden wir darauf hinwirken, dass der **Hafen Niedersachsen** über den zum TEN-Kernnetz zählenden Container Terminal Wilhelmshaven hinaus auch insbesondere an den für den Ausbau des TEN-Gesamtnetzes zur Verfügung stehenden Mitteln partizipiert.



Infrastrukturfinanzierungen unterliegen europäischem Beihilferecht

- Die Finanzierung von Hafeninfrastruktur mit öffentlichen Mitteln unterliegt im Wesentlichen dem europäischen Beihilferecht. Die Generaldirektion Wettbewerb nimmt insofern vermehrt Notifizierungen entgegen. Auf der einen Seite verschaffen diese Notifizierungen Rechtssicherheit, auf der anderen Seite bringen entsprechende Verfahren für geplante Infrastrukturprojekte zunächst Verzögerungen mit sich.

Die Europäische Kommission hat den Entwurf für eine Änderung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) vorgelegt. Dieser sieht für bestimmte Investitionen in den Häfen die Freistellung von der Notifizierungspflicht vor. Damit könnten Projekte schneller realisiert werden. Die Änderung ist für 2017 vorgesehen.

Niedersachsen setzt sich dabei für die Belange seiner Häfen ein, damit die Interessen des **Hafens Niedersachsen** in angemessener Weise Berücksichtigung finden.

Wir haben eine praxisgerechte und den geografischen Spezifika der Häfen Rechnung tragende Regelung zur Finanzierung von Hafeninfr- und -suprastruktur gefordert. Konkret begrüßen wir die Erleichterungen durch die avisierten Freigrenzen für Investitionsbeihilfen für Seehäfen im Rahmen der AGVO, werden uns aber insgesamt für eine Erhöhung der Beihilfehöchstintensitäten einsetzen. Erforderlich ist zudem eine klare Definition der Begriffe Hafensuprastruktur, zu der auch Einrichtungen zur alternativen Energieversorgung und mobile Ausrüstungen zählen müssen, sowie Zugangsinfrastruktur, zu der auch Unterhaltsbaggerungen und Liegewannen gehören müssen. Schließlich ist die Beschränkung der Freistellung auf (Neu-)Bau oder Modernisierung zu eng gefasst; hier ist auch der Ersatz von Infrastruktur zu erfassen.

Wir werden diesen Prozess im Schulterschluss mit dem Bund und den Küstenländern intensiv begleiten und weiter voranbringen.

Das europäische Beihilferecht muss außerdem in den Mitgliedstaaten nach einheitlichen Maßstäben angewendet werden. Hier ist eine Form der Anwendungsauslegung zu finden, die die Häfen nicht in ihren Aktivitäten einschränkt. Die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen darf nicht durch unterschiedliche Auslegung und Anwendung in den verschiedenen Ländern leiden.

- Im Bereich der Umweltstandards muss es zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zu einheitlichen Regelungen kommen.

So gelten seit dem 1. Januar 2015 für den Schiffsverkehr auf Nord- und Ostsee sowie im Ärmelkanal neue Grenzwerte für den Schwefelanteil im Schiffskraftstoff. Die strengeren Werte gelten nicht für das Mittelmeer oder die europäische Atlantikküste. Dadurch entstehen den deutschen Seehäfen Wettbewerbsnachteile, die schlimmstenfalls zu Verkehrsverlagerungen zu Lasten der deutschen Seehäfen führen können.

Die Festlegungen beruhen auf einer Richtlinie der EU. Diese setzt Regelungen der International Maritime Organisation (IMO) zum Internationalen Übereinkommen zur Verhinderung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) für eine Reihe von Maßnahmen und Standards, die dem Ziel einer sauberen Schifffahrt dienen, um. So hat die IMO 2006 so genannte Emission Control Areas (ECAs) festgelegt. Diese sind Sonderzonen der Schifffahrt, in denen spezielle Umweltrichtlinien zu Emissionen sowie zur Abfall-/Brauchwasserentsorgung gelten.

Die Landesregierung begrüßt Maßnahmen, die der Schadstoffbelastung der Umwelt entgegenwirken. Diese können aber nur greifen, wenn sie ausgewogen sind und nicht zu Wettbewerbsnachteilen von Standorten und Verkehrsträgern und damit zu Verkehrsverlagerungen führen. Es ist daher erforderlich, dass für alle europäischen Häfen auch unter Umweltschutzgesichtspunkten einheitliche Anlaufbedingungen geschaffen werden.



Notwendigkeit einheitlicher Maßstäbe in allen Mitgliedstaaten



Gefahr von Wettbewerbsnachteilen durch Einführung von Schwefelgrenzwerten ausschließlich für Nord- und Ostsee



II. Hafenpolitik des Bundes und Bedeutung für Niedersachsen

Deutsche Hafenwirtschaft leistet wesentlichen Beitrag zum europäischen Außenhandel und schafft Arbeitsplätze

Die Hafenpolitik des Bundes muss getragen werden von der Verantwortung für die deutschen Seehäfen unter dem Gesichtspunkt der Stärkung der gesamtdeutschen wirtschaftlichen Entwicklung. Dies wird von den folgenden Erwägungen geprägt.

Der gesamte deutsche Außenhandel hat im Zuge der weltweiten Globalisierungsprozesse in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Ex- und Import sind für Wohlstand und Beschäftigung in Deutschland von ganz besonderer Bedeutung. Jährlich werden rd. 40 Prozent aller im Inland produzierten Waren exportiert. Annähernd jeder vierte Arbeitsplatz hängt heute vom Export ab.² Er ist nach wie vor wesentlicher Treiber für das deutsche Wirtschaftswachstum.

In der global vernetzten Weltwirtschaft nimmt die Seeschifffahrt als Träger des Welthandels eine bedeutende Funktion wahr. Mehr als 95 Prozent des interkontinentalen Warenaustauschs werden über den Seeweg abgewickelt. 90 Prozent des europäischen Außenhandels laufen über Seeverkehre. Allein Deutschland wickelt etwa 60 Prozent seiner Exporte über den Seeweg ab und erhält einen Großteil seiner Importe (Rohstoffe) über ihn. Des Weiteren werden 40 Prozent der europäischen Wirtschaftsleistung an den Küsten erwirtschaftet. Der Einfluss der Seetransportkosten auf die Preiskalkulation eines Produkts wird zunehmend geringer. Lag der Seetransportkostenanteil bei der Herstellung eines Produktes vor 20 Jahren noch bei 10 Prozent, so liegt er heute unter einem Prozent.

Deutsche Seehäfen als Drehscheibe für den globalen Warenaustausch

Den deutschen Seehäfen kommt damit nicht nur als Drehscheibe für den globalen Warenaustausch Deutschlands und innerhalb der Europäischen Union eine zentrale Rolle zu. Sie sind eine Grundlage für Wirtschaftswachstum in den Regionen an der deutschen Nord- und Ostseeküste. Gemeinsam mit den Binnenhäfen stellen sie einen wichtigen Teil des Infrastrukturnetzes dar und übernehmen besondere Funktionen als Logistik- und Dienstleistungszentren.

Wachstum als Chance und Herausforderung für die Deutschen Seehäfen

Laut Seeverkehrsprognose des Bundes für das Jahr 2030 wird der Umschlag der deutschen Seehäfen aufgrund der weiter zunehmenden Globalisierung von 2010 bis 2030 um 74 Prozent bzw. um durchschnittlich 2,8 Prozent pro Jahr wachsen. Das Umschlagsvolumen wird von 269 Mio. Tonnen auf 468 Mio. Tonnen zunehmen. Für die Nordseehäfen wird im Vergleichszeitraum sogar ein Wachstum von gut 3 Prozent pro Jahr prognostiziert. Die norddeutschen, und damit auch die niedersächsischen, Häfen sehen sich also mit einem deutlichen Wachstum der internationalen Warenströme konfrontiert und müssen sich darauf einstellen.

2. Vgl. Statistisches Bundesamt, Deutscher Außenhandel – Export und Import im Zeichen der Globalisierung –, Ausgabe 2015, S. 5 (abrufbar unter <http://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Aussenhandel/Gesamtentwicklung/AussenhandelWelthandel.html>).

Der seewärtige deutsche Außenhandel über die deutschen Seehäfen wird insgesamt im Zeitraum 2010 bis 2030 um 56 Prozent in Tonnen und 128 Prozent in Euro zunehmen. Dabei werden die Hafenhinterlandverkehre von 2010 bis 2030 um 52 Prozent bzw. um durchschnittlich 2,1 Prozent p.a. von 304 Mio. Tonnen auf 461 Mio. Tonnen doppelt so stark ansteigen wie die übrigen Kontinentalverkehre aller Verkehrsträger mit 0,8 Prozent p.a. innerhalb Deutschlands.³

Vor diesem Hintergrund müssen wir sicherstellen, dass die deutschen Häfen weiterhin im internationalen Seehafenwettbewerb optimal bestehen können, damit sie ihre Rolle für die deutsche Wirtschaft erfüllen können. Hierfür sind leistungsfähige Transportketten, das heißt leistungsfähige Hinterlandanbindungen und angemessene seeseitige Zufahrten, unabdingbar.

Die Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkonzeptes durch die Bundesregierung unter Berücksichtigung des Bundesverkehrswegeplans 2015 war ein wichtiger Schritt. Das weiterentwickelte Nationale Hafenkonzept dient als strategischer Leitfaden der Bundesregierung. Die übergeordneten Ziele sind die weitere Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen, die Leistung eines Beitrags zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung und das Vorhaben, die Häfen in die Lage zu versetzen, die wirtschaftlichen und logistischen Herausforderungen zu meistern.

Eine im Sinne der Hafenbranche konsequente Umsetzung und Ausgestaltung der Rahmenbedingungen durch den Bund ist als wesentlich für den erfolgreichen Fortbestand des maritimen Standortes Deutschland anzusehen. Voraussetzung für ein solches Nationales Hafenkonzept war ein breiter Konsens durch Einbeziehung der Länder, der Hafenwirtschaft und der Verbände. Niedersachsen hat die vorbereitenden Prozesse daher konstruktiv begleitet und sich aktiv in den Entstehungsprozess eingebracht. Es ist darüber hinaus zu begrüßen, dass nunmehr die Unterstützung der Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße zu den o.g. Zielen hinzugefügt worden ist. Dies entspricht dem Vorhaben der Niedersächsischen Landesregierung aus dem Koalitionsvertrag, möglichst viel Güterverkehr von der Straße auf andere Verkehrsträger zu bringen.

Niedersachsen bekennt sich ausdrücklich zu enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit dem Bund. Nur in diesem Rahmen können die notwendigen Rahmenbedingungen für die Stärkung der deutschen Seehäfen geschaffen werden. Gleichzeitig muss aber der Zuständigkeit und Verantwortung des Landes für die Seehäfen, nicht zuletzt in ihrer besonderen regionalwirtschaftlichen Bedeutung, auch durch den Bund Rechnung getragen werden.

Die Niedersächsische Landesregierung macht sich darüber hinaus für den Ausbau des norddeutschen Wasserstraßennetzes stark. Das Land setzt sich im Rahmen der Kategorisierung für den Erhalt und Ausbau durch den Bund dafür ein, die Vernetzung von Wirtschaftsräumen zu berücksichtigen. Darüber hinaus werden in der neuen EU-Förderperiode wieder kombinierte Verkehre im Zusammenspiel mit Binnenhäfen gefördert, um die Wasserstraße für den Gütertransport noch attraktiver zu machen. Am Beispiel der Oberweser zeigt sich, dass gerade die Wasserstraße eine ideale Alternative für Schwertransporte sein kann.

3. IHK Nord / MWP GmbH; Sonderauswertung „Die Bedeutung der deutschen Seehäfen für den deutschen Außenhandel“, März 2015, S. 14.

Notwendigkeit leistungsfähiger Hinterlandanbindungen

Landesregierung befürwortet Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkonzeptes

Zügiger Ausbau aller Verkehrsträger erforderlich

Ausbau des norddeutschen Wasserstraßennetzes voranbringen



III. Finanzpolitische Herausforderungen

Schuldenbremse als Herausforderung



Die europaweite Einführung von Schuldenbremsen in die nationalen Verfassungen ist das Herzstück des im Dezember 2011 vereinbarten Europäischen Fiskalpaktes. Die Schuldenbremse schreibt im Regelfall explizit den Haushaltsausgleich ohne Neuverschuldung für den Bund und die Länder ab dem Jahr 2020 vor.

Hierdurch wird der finanzielle Spielraum auch in Niedersachsen eingeschränkt. Die Konsolidierung des Haushalts muss gelingen, ohne dabei außer Acht zu lassen, dass das Land im Interesse der Entwicklung und Sicherung seiner wirtschaftlichen Grundlagen auch investieren muss.

Dies gilt für die Seehäfen in besonderer Weise.

Aufgrund der großen wirtschaftlichen Bedeutung der Seehafenwirtschaft mit über 43.000 direkt hafenabhängigen Beschäftigten und dem damit verbundenen Steueraufkommen müssen wir die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen sichern. Eine gut ausgebaute Infrastruktur (Häfen, Hinterlandanbindungen, Gewerbeflächen) ist der Schlüssel zu Wachstum und Beschäftigung in der bisher strukturschwachen Küstenregion. Hier eine vernünftige Balance zu finden zwischen notwendigen Investitionen auf der einen und erforderlicher Haushaltskonsolidierung auf der anderen Seite, wird zu den Herausforderungen der nahen Zukunft gehören. Aus- und Neubau müssen demzufolge streng am Bedarf orientiert sein. Dabei müssen vorrangig die Möglichkeiten der Betriebsoptimierung laufender Anlagen genutzt werden, bevor ein kompletter Neubau angestrebt wird.

Prüfen neuer Finanzierungswege



Darüber hinaus müssen neue Finanzierungswege für die Verkehrsinfrastruktur geprüft werden. Hierbei schließen wir auch Public-Private-Partnership-Modelle grundsätzlich nicht aus.

Notwendigkeit nachhaltiger Investitionspolitik



Vor dem Hintergrund der finanziellen Situation des Landes müssen bedarfsorientierte Prioritäten gesetzt werden. Hierzu können in Abhängigkeit vom Einzelfall Kriterien wie Wirtschaftlichkeit, Zahl von Dauerarbeitsplätzen oder die konkrete Nachfrage zählen. Deshalb hat das Land im Hafenausbau entsprechend den bestehenden industriepolitischen Schwerpunktbereichen in der jüngsten Vergangenheit umfangreiche Investitionen vorgenommen und bekennt sich zur Notwendigkeit einer nachhaltigen Investitionspolitik für die Zukunft.

In diesem Sinne werden bedeutende Projekte in den großen Standorten Brake, Cuxhaven, Emden und Wilhelmshaven sowie den Inselversorgungshäfen Norddeich und Wangerooge realisiert. Der

Schwerpunkt wird in den von Niedersachsen Ports betriebenen Häfen auf der Erweiterung und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur liegen.⁴

Umgesetzt wird dies durch die für den **Hafen Niedersachsen** verantwortliche Hafenaufbau- und -erhaltungsgesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts). NPorts ist nicht nur ein verlässlicher Partner für die Wirtschaft, sondern auch für die Landesregierung. NPorts verfügt über umfassende fachliche Kompetenz und Erfahrung im Betrieb der Hafenaufbau- und -erhaltungsgesellschaft in der Hafenaufbau- und -erhaltungswirtschaft. Grundlage hierfür ist der hohe Einsatz und die große Leistungsbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

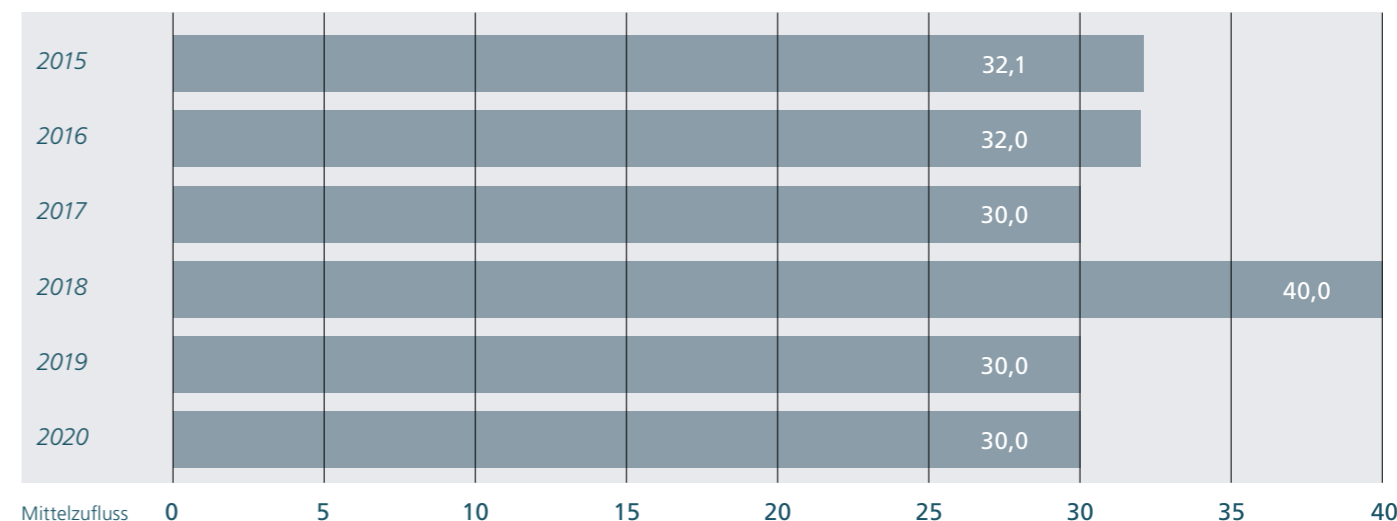
Das Wirtschaftsministerium und NPorts legen in enger Abstimmung die einzelnen Maßnahmen für die Hafenaufbau- und -erhaltung fest. Dabei wird seitens der Politik dafür Sorge getragen, dass NPorts jeweils mit den notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen ausgestattet wird, um ihren Aufgaben entsprechen zu können.

Für die vorgenannten Schwerpunkte hat die Landesregierung in ihrer mittelfristigen Finanzplanung jährlich 30 Mio. Euro und für das Jahr 2018 zusätzlich 10 Mio. Euro veranschlagt.



Hafenaufbau- und -erhaltungsgesellschaft als wesentlicher Baustein für den Erfolg des Hafens Niedersachsen

Zuschüsse MiPla Ansatz für Investitionen und Betriebskosten



■ = in Mio. Euro

Somit stehen NPorts von 2015 bis 2020 rd. 194 Mio. Euro Landesmittel für den Betrieb und die Erweiterung der landeseigenen Häfen zur Verfügung.

⁴ Siehe die weiteren Erläuterungen unter Kap. IV „Schwerpunkte für die Entwicklung des Hafens Niedersachsen“.



@ Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

- Angaben in Mio. Euro
- Standorte landeseigener Häfen
- NPorts-Zentrale



IV. Schwerpunkte für die Entwicklung des Hafens Niedersachsen

Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der deutschen Seehäfen und der Anteil der niedersächsischen Häfen daran wurden bereits in Kapitel II. dargestellt. Die Leistungsfähigkeit der Häfen ist ein zentrales Element für das weitere Wachstum der außenhandelsorientierten Wirtschaft in Niedersachsen und Deutschland insgesamt.

Der **Hafen Niedersachsen** ist mit seinen verschiedenen Standorten ein entscheidender Garant für die Entwicklung der Regionen an der Küste und entlang der Binnenwasserstraßen. Die einzelnen Hafenstandorte sind zentrale logistische Knoten, an denen die Güterströme gebündelt werden. Dadurch schaffen sie die Voraussetzung für ein ökonomisch effizientes Verkehrssystem, das die individuellen Stärken der einzelnen Verkehrsträger nutzt. Darüber hinaus leisten die Inselversorgerhäfen an der niedersächsischen Nordseeküste mit insgesamt mehr als 9 Mio. Passagierbewegungen und durchschnittlich 1 Mio. Tonnen Umschlag im Jahr einen maßgeblichen Anteil an der Grundversorgung der ostfriesischen Inseln.

Der **Hafen Niedersachsen** ist des Weiteren ein wichtiger Arbeitsplatzgarant.

Laut einer durch NPorts in Auftrag gegebenen Untersuchung über die Beschäftigungseffekte der niedersächsischen Hafenstandorte waren zum Jahresende 2012 über 43.000 Beschäftigte in Niedersachsen direkt von den Seehäfen abhängig.

Die regionalwirtschaftliche Perspektive und die strenge Fokussierung auf die von einem bestimmten Hafenstandort abhängige Beschäftigung vieler Untersuchungen führen jedoch dazu, dass indirekte Effekte in der Industrie im Übrigen regelmäßig keine Berücksichtigung finden. Eine volkswirtschaftliche Bedeutung des **Hafens Niedersachsen** muss demzufolge unter einem weiteren Blickwinkel betrachtet werden, um zu erkennen, wie viele Arbeitsplätze im Hinterland mit den Hafendienstleistungen eines Standorts verbunden sind.

Der **Hafen Niedersachsen** sichert bundesweit im verarbeitenden Gewerbe weitere über einhunderttausend Arbeitsplätze. Dies hat eine Untersuchung des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ergeben, die das Niedersächsische Wirtschaftsministerium in Auftrag gegeben hat. Maßgeblichen Anteil hieran hat der Automobilumschlag. Der Untersuchung des ISL zufolge werden mit dem Automobilexport über die niedersächsischen Seehäfen ca. siebzigtausend Arbeitsplätze deutschlandweit (einschließlich Zuliefererbetrieben) gesichert. Auffällig dabei ist, dass nur knapp ein Drittel (fünfundzwanzigtausend Arbeitsplätze) auf die Länder Bremen und Niedersachsen entfielen und die meisten Arbeitsplätze in Bayern (einundzwanzigtausend) und Baden-Württemberg (siebzehntausend) mit den über die niedersächsischen Häfen exportierten Fahrzeugen verbunden waren.

Der Hafen Niedersachsen als Garant für Wohlstand und Wachstum

Mehr als 43.000 direkt hafenabhängige Beschäftigte

Hafen Niedersachsen sichert bundesweit über 100.000 Arbeitsplätze

Der Beitrag des **Hafens Niedersachsen** mit seinen Standorten zur Bewältigung des Exports und damit zur Sicherung von Arbeitsplätzen reicht somit weit ins Hinterland und über die niedersächsischen Ländergrenzen hinaus.



Neben den Landeshäfen sowie den kommunalen und privaten Seehäfen stellen auch die niedersächsischen Binnenhäfen einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Durch ihre gute vielfach trimodale Verkehrsanbindung sind Binnenhäfen attraktive Gewerbestandorte. Neben Unternehmen aus den Bereichen Transport und Handel nutzen auch viele Industrieunternehmen diesen Standortvorteil.

Ebenso wie für die Seehäfen sind auch für die Binnenhäfen in Niedersachsen die Wasserstraßen und deren Zustand von großer Bedeutung. Sie verknüpfen See- und Binnenhäfen und verfügen teilweise über erhebliche Kapazitätsreserven. Die Binnenhäfen haben darüber hinaus wichtige Funktionen für die Erschließung bedeutender niedersächsischer Wirtschaftsregionen, z.B. entlang des Mittellandkanals. Auch hier ist zu prüfen, inwieweit über den vielfach vorhandenen Massengutumschlag und in einigen Häfen bereits bestehenden Umschlag von Containern und Projektladungen hinaus, weitere Container- und Projektladungsverkehre zu entwickeln sind. Erfolgreich am Markt etablierte Ansätze werden seitens des Landes konsequent weiterentwickelt sowie neue Projekte unterstützt. Die Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt am gesamten Güterverkehrsaufkommen ist folglich eines der verkehrspolitischen Ziele der niedersächsischen Landesregierung.

Entsprechend setzt sich Niedersachsen beim Bund auch für den Ausbau und Erhalt des Binnenwasserstraßennetzes ein. Die Ergänzung der Bundesinfrastruktur komplementär zur Entwicklung der deutschen See- und Binnenhäfen war und ist dabei eine der wesentlichen Erwartungen an den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP). Wie von Niedersachsen bereits bei der Erstellung der Grundkonzeption des BVWP eingefordert, hat der Ausbau der Infrastruktur für verschiedene Verkehrsträger für die Hinterlandverkehre nunmehr besondere Berücksichtigung im BVWP erfahren. Rund 17 Mrd. Euro fließen in Hafenhinterlandanbindungen im Norden.

Die Existenz des **Hafens Niedersachsen** mit seinen Standorten baut auf einem gesunden Gleichgewicht aus Ökonomie und Ökologie auf und erfüllt unter Ausnutzung des umweltverträglichen Verkehrsträgers Schiff eine Vorbildfunktion für die gesamte Wirtschaft.



Um diese positiven Effekte für die deutsche Wirtschaft zu sichern und die in Zukunft zu erwartenden weiteren Steigerungen der Güterströme bewältigen zu können, ist die Rolle der Hafenstandorte weiter zu stärken. Die einzelnen Verkehrsträger, die in den Standorten verknüpft werden, sollen die Verkehre entsprechend ihren spezifischen Stärken aufnehmen und dementsprechend von den Kunden als gleichwertige Alternativen wahrgenommen werden. Hierbei ist insbesondere eine Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger in den Hafenstandorten anzustreben.

Wesentliche Faktoren hierfür sind

- ein international wettbewerbsfähiger Schifffahrtsstandort Deutschland,
- eine Entwicklung der Hafenstandorte entsprechend der Wachstumsmärkte, die auch der Hafenwirtschaft Chancen für eine internationale Wettbewerbsfähigkeit eröffnet,
- die Unterstützung durch übergeordnete strategische Ziele.

1. Die Bedeutung der Seeschifffahrt für den Hafen Niedersachsen

Während an anderen Standorten Containerverkehre im Mittelpunkt des Interesses stehen, stellen die niedersächsischen Häfen in ihrer Summe einen großen Universalhafen dar. Hohe Bedeutung für den Hafenumschlag hat dabei das Thema Energie. Neben dem nach wie vor hohen Umschlag der klassischen und noch immer eminent wichtigen Energieträger wie insbesondere Kohle und Mineralölprodukte ist der Ausbau der Windenergie einer der Wachstumstreiber. Im Zusammenhang mit der Energiewende werden über die niedersächsischen Häfen sowohl Onshore- als auch Offshore-Windkraftanlagen verladen. Gerade die großen Offshore-Anlagen verlangen auch küstennahe Produktionsstandorte. Darüber hinaus bieten sich niedersächsische Häfen für Serviceaufgaben für die vorhandenen und entstehenden Offshore-Windparks in der Nordsee an. Für diese Entwicklungen sind vorausschauende Hafenplanungen erforderlich, um dem künftigen Bedarf gerecht werden zu können.

Ebenso bedeutsam für den Hafenumschlag ist die Fahrzeugindustrie mit ihren Zulieferern. So ist vor allem der Fahrzeugexport, aber auch der Import eine wichtige Säule des niedersächsischen Hafenumschlags. Genauso hervorzuheben ist der Umschlag von Futtermitteln und landwirtschaftlichen Produkten für das Agrarland Niedersachsen. Hinzu kommen weitere Massengüter wie z.B. chemische Produkte, Stahlprodukte und vielfältige Projektladungen.

Neben der Hafenwirtschaft bzw. Hafenlogistik und dem Schiffbau gehört die Reedereiwirtschaft zu den Kernsegmenten der Maritimen Wirtschaft. Diese und weitere Segmente (wie z.B. Meerestechnik, Wissenschaft und Forschung) weisen untereinander teilweise sehr enge Verbindungen auf und beeinflussen sich gegenseitig. Die Reedereiwirtschaft kann innerhalb dieses Branchengeflechts sogar als Herzstück bezeichnet werden; sie spielt als elementarer Bestandteil logistischer Ketten für die interregionalen und interkontinentalen Transportvorgänge eine wichtige Rolle und ist damit wichtiger Bestandteil des Welthandels.

Auch die ökonomische Leistungsfähigkeit der Reedereiwirtschaft ist von zentraler Bedeutung für die Entwicklung der gesamten Maritimen Wirtschaft in Niedersachsen und damit auch für die Hafenwirtschaft. Die Reeder kooperieren eng mit anderen maritimen Unternehmen und tragen dadurch zur Wertschöpfung in angrenzenden Segmenten der Maritimen Wirtschaft bei.

Ein nicht zu unterschätzender Erfolgsfaktor für die heimische Wirtschaft ist zudem der regelmäßige Austausch von Know-how und Fachkräften zwischen regionalen Schifffahrtsunternehmen und Unternehmen der Hafenwirtschaft / Hafenlogistik. So zeigt beispielsweise das Zukunftsfeld „Digital Shipping“, wie wichtig dieser Austausch ist und vor allem in Zukunft noch bedeutender werden wird. Im Mittelpunkt des „Digital Shipping“ steht die Verbesserung der digitalen Infrastruktur und Optimierung der digitalen Kommunikation zwischen Schiff, Reederei, Hafen und Kunden.

Niedersachsen ist nach Hamburg der zweitgrößte Schifffahrtsstandort Deutschlands. Dieser ist geprägt durch eine mittelständische, traditionsreiche Reedereiwirtschaft, die als Rückgrat der gesamten Branche bezeichnet werden kann. Niedersächsische Schifffahrtsunternehmen bereederten zum 30.06.2015 1.069 Handelsschiffe, davon im vorherrschenden Containersegment 408 Schiffe. Dieses Niveau hat sich seit Beginn der Krise in der internationalen Seeschifffahrt relativ stabil gehalten; trotz sinkender Tendenz musste zumindest kein massiver Einbruch der Zahlen verzeichnet werden.



Ein Arbeitsplatz in der
Reedereiwirtschaft erzeugt
5,22 weitere Arbeitsplätze



Des Weiteren kann hervorgehoben werden, dass ein Arbeitsplatz in der Niedersächsischen Reedereiwirtschaft nach dem am 30. September 2015 veröffentlichten „Gutachten zur Stärkung und Weiterentwicklung der Reedereiwirtschaft in Niedersachsen“ (CIMA Institut für Regionalwirtschaft) 5,22 weitere Arbeitsplätze erzeugt⁵. Die direkte, indirekte und induzierte Beschäftigung der Branche kann damit auf rund 24.300 Arbeitsplätze geschätzt werden, was die Bedeutung der Branche für Niedersachsen eindrucksvoll unterstreicht. Hieraus ist darüber hinaus erkennbar, dass zwischen Schifffahrts- und Hafenwirtschaft ein Wirkungszusammenhang mit positiven Effekten für Hafensstandorte besteht, die mit Reedereibetrieben verbunden sind.

Deutsche Flagge stärken



Der Schifffahrtsstandort Deutschland befindet sich aufgrund der langjährigen Krise in der Seeschifffahrt jedoch im Umbruch. Ziel ist es, den Standort zukunftsfest aufzustellen. Dazu gehört nach Überzeugung der Landesregierung auch, die deutsche Flagge nachhaltig zu stärken. Bund und Länder haben daher gemeinsam in den letzten Monaten die Rahmenbedingungen dafür optimiert, dass wieder mehr Schiffe wettbewerbsfähig unter deutscher Flagge fahren und damit Ausbildung und Beschäftigung für das gesamte maritime Cluster nachhaltig gesichert werden können. Es wurde dazu ein Gesamtpaket an Maßnahmen auf den Weg gebracht, dass die EU-Beihilfeleitlinien für die Förderung der Seeschifffahrt weitgehend ausschöpft. Niedersachsen hat alle diese Maßnahmen nachdrücklich unterstützt und für eine breite Mehrheit geworben.

Im Gegenzug zu den politischen Bemühungen liegt es nun an den deutschen Reedern, unter Beweis zu stellen, dass sich die nachhaltige Verbesserung ihrer internationalen Wettbewerbsposition in der Stabilisierung des deutschen nautischen Nachwuchses, in der Beschäftigung deutscher Seeleute und damit insgesamt in der Sicherung des Schifffahrtsstandortes Deutschland niederschlägt. Niedersachsen wird gemeinsam mit den Küstenländern und dem Bund diese Entwicklung in einem angemessenen Zeitrahmen evaluieren und sich dann entsprechend zu der Fortführung der Maßnahmen positionieren.

2. Die Bedeutung des Schiffbaus für den Hafen Niedersachsen

Schiffbauland Nummer 1



Niedersachsen ist das Schiffbauland Nummer 1 in Deutschland. 30 Prozent aller Werftarbeitsplätze befinden sich in unserem Bundesland, und fast 40 Prozent des Schiffbauumsatzes in Deutschland werden hier generiert. Allein der größte Schiffbaustandort Deutschlands im kommunalen Hafen Papenburg bietet rund 16.000 Mitarbeitern direkt und indirekt qualifizierte und gut bezahlte Arbeitsplätze. Gleiches gilt für zahlreiche weitere Werften, Bootsbau- und Zulieferbetriebe in den landeseigenen Häfen sowie an anderen Standorten im Land.

Niedersachsens hoch
spezialisierte Werften



Die Werften haben sich in Deutschland und so auch in Niedersachsen im Schiffbau durch die Bank weg spezialisiert (z.B. auf Yachten, Kreuzfahrtschiffe, Rettungsboote etc.). Nur so ist es möglich, sich am Markt zu behaupten. Aufgrund der vorhandenen starken Überkapazitäten nimmt allerdings auch in diesen Segmenten der Wettbewerbsdruck in der gesamten Wertschöpfungskette deutlich zu. Der 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 hat sich der Innovationsgehalt des Auftragsbestandes erhöht. Technologische Fortschritte werden im Schiffbau kontinuierlich in kleinen Schritten mit jedem Typschiff und regelmäßig verbesserten Ausrüstungskomponenten erzielt.

Aktuell hat die niedersächsische Schiffbauindustrie eine sehr hohe Exportquote und steht in einem harten europäischen und weltweiten Wettbewerb. Ihre erfolgreiche Position kann sie aber nur halten, wenn sie über stetige Innovationen ihre technologische Führerschaft behaupten kann. Gemeinsam mit dem Bund wird Niedersachsen die Unternehmen im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten dabei weiterhin unterstützen.

An vielen Orten sind die Werften untrennbarer Bestandteil der Häfen. Das heißt, diese Betriebe profitieren ebenso von der Erreichbarkeit der Häfen wie die Hafenbetriebe selbst. Dies gilt sowohl für das Endprodukt der Werften als auch für erhebliche Teile der Zulieferung, z.B. große Bauteile oder Anlagen. Zwischen Häfen und Schiffbauunternehmen bestehen zudem wichtige Synergieeffekte. Ein gutes Dienstleistungsangebot der maritimen Industrie erhöht die Attraktivität eines Hafens, weil so z.B. wichtige Wartungs- oder Instandsetzungsarbeiten direkt vor Ort erledigt werden können.

Industrie- bzw. Handwerksbetriebe in Schiffbau und Meerestechnik gehen mit hohem Verantwortungsbewusstsein an die diversen Themen der Nachhaltigkeit heran. Gleichzeitig sind in einigen Teilsegmenten bestimmte Umweltbelastungen systemimmanent und damit unvermeidbar, wie z.B. Lärmemissionen. Dies muss verstärkt bei der Raum- und Stadtplanung berücksichtigt werden, damit diesen Betrieben nicht die Produktionsgrundlagen entzogen werden. Das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie, mehr Verkehr auf die Wasserstraße zu verlagern, ist nur zu erreichen, wenn die Infrastruktur der Wasserstraßen ausreichend ausgebaut ist, um diese Verkehre betriebswirtschaftlich auskömmlich auch aufnehmen zu können. Von einer erfolgreichen Umsetzung dieses Ziels würde die Schiffbauindustrie genauso profitieren wie die Umwelt, die Häfen und die Reeder.

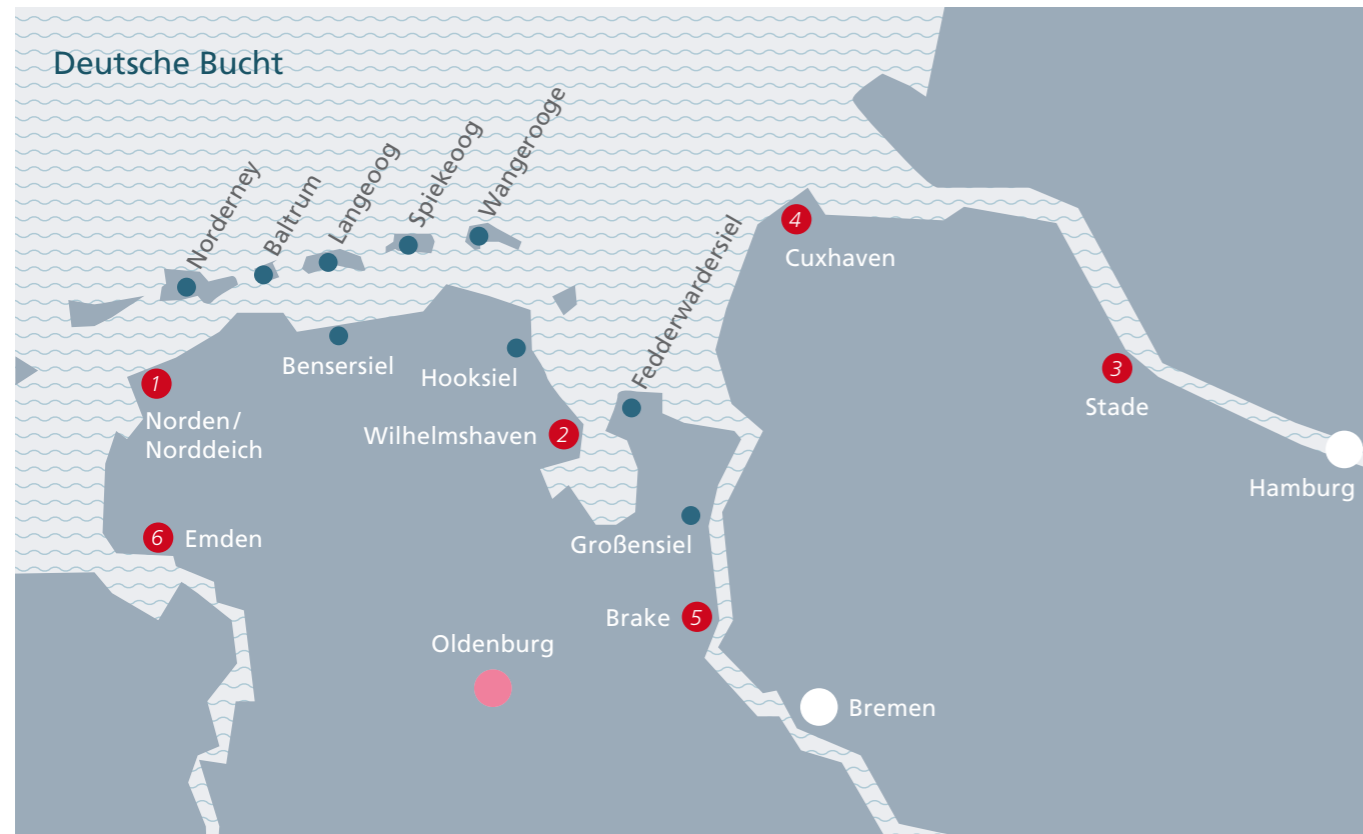
3. Wachstumsmärkte

Der **Hafen Niedersachsen** hat schon heute Schwerpunkte ausgebildet, die eine gezielte Stärkung und Entwicklung der einzelnen hoch spezialisierten Standorte erlauben. Kein Hafen kann vor diesem Hintergrund vollständig durch einen anderen Hafen ersetzt werden.

Wachstumspotenziale für die niedersächsischen Seehäfen liegen insbesondere im Energiesektor, im Kfz-Bereich, beim Containerumschlag und bei den Agrarprodukten.

5. http://www.mw.niedersachsen.de/download/109220/Gutachten_zur_Staerkung_und_Weiterentwicklung_der_Reedereiwirtschaft_in_Niedersachsen.pdf

Standorte und wesentliche Umschlaggüter der landeseigenen Häfen



- NPorts-Zentrale
- ● Standorte landeseigener Häfen

Umschlaggüter der jeweiligen Häfen

- 1 Inselversorgung, Offshore Services, Fahrgastverkehr
- 2 Container, Massen- und Stückgut, Kohle, chemische Produkte, Öl
- 3 Bauxit, flüssige und feste Chemikalien, Baustoffe
- 4 RoRo-Verkehr, Kraftfahrzeuge, Baustoffe, Projektladung, Offshore-Windenergie
- 5 Getreide, Futtermittel, Papier, Holz- und Forstprodukte, Schwefel, Eisen, Stahl, Windenergie
- 6 Kraftfahrzeuge, Papier, Holz- und Forstprodukte, Flüssiggüter, Baustoffe, Projektladungen, Windenergie

a) Energiesektor

Schlüsselrolle
niedersächsischer Häfen
bei Windenergie



Deutschland hat als eines der größten Industrieländer der Welt das ehrgeizige Ziel, innerhalb von zehn Jahren aus der Kernenergie auszusteigen, und will unabhängig von der nach wie vor hohen Bedeutung der klassischen Energieträger Kohle und Öl die erneuerbaren Energien zum Rückgrat der zukünftigen Energieversorgung machen. Niedersachsen spielt als führendes Energieland eine zentrale Rolle bei der Energiewende in Deutschland. Mit einer installierten Windenergieleistung von ca. 8.602 MW im Jahr 2015 ist Niedersachsen die Nummer eins in Deutschland. In Niedersachsen trägt der Ausbau der Windenergie seit Jahren spürbar zur Ansiedlung und Neugründung von Firmen bei und hat sich insbesondere zu einer Erfolgsgeschichte in ehemals strukturschwachen Regionen entwickelt. Allein Enercon beschäftigt in Ostfriesland und im Emsland heute bereits über 4.000 Menschen, und GE Wind in Salzbergen hat über 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Für die

zukünftige Entwicklung der erneuerbaren Energien liegen die größten Zuwachspotenziale im Bereich der Offshore-Windkraftnutzung.

Parallel unterstützt und fördert Niedersachsen auch zukünftig die Weiterentwicklung der Onshore-Windenergie.

Die Landesregierung ist von dem Erfolg der Energiewende und den damit verbundenen Chancen für das Land überzeugt und hat in der Koalitionsvereinbarung dem Klimaschutz, der Energiewende und damit auch der Offshore-Windenergie eine herausragende Position eingeräumt und somit verlässliche Rahmenbedingungen geschaffen.

Niedersachsen nimmt als Nordseeanrainer mit den heimischen Seehäfen seine besondere Verantwortung beim Ausbau der Offshore-Windenergie wahr. Aus diesem Grund hat die Landesregierung bereits Maßnahmen zur Erweiterung und Ertüchtigung der niedersächsischen Hafeninfrastruktur ergriffen, um die Attraktivität der Häfen für potentielle Investoren zu steigern.

In den Offshore-Häfen Cuxhaven und Emden sind mit erheblichen finanziellen Anstrengungen des Landes branchenspezifische Gewerbe- und Hafeninfrastrukturen entwickelt worden. Das Land hat mit Unterstützung der EU und des Bundes mittlerweile weit über 250 Mio. Euro investiert. Exporte von Windenergieanlagen erfolgen aus Fertigungsstätten in Cuxhaven, im Raum Emden/Aurich, Salzbergen und Magdeburg, wobei vor allem die erstgenannten einen hohen Seeverkehrsanteil aufweisen.

Mit diesem frühzeitigen Ausbau der Infrastrukturen und der Bereitstellung der notwendigen Trassen für die Netzanbindungen hat Niedersachsen – wie kein anderes Bundesland – wesentliche Voraussetzungen für die Energiewende in Deutschland geschaffen.

Dieses klare Bekenntnis zur Energiewende und das Engagement beim Ausbau der Erneuerbaren Energie schaffen bei Unternehmen das notwendige Vertrauen für Investitionen.

Dies zeigt sich insbesondere an der Entscheidung des Siemens Konzerns, für sein Geschäftsfeld „Wind Power and Renewables“ einen neuen Produktionsstandort für Offshore-Turbinen in Cuxhaven aufzubauen, an dem ab 2017 die Produktion von getriebelosen Windkraftgeneratoren der neuesten Generation beginnen soll.

Offshore Industrie-Zentrum Cuxhaven

Die Landesregierung hat sich in der Vergangenheit erfolgreich für die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen u.a. durch verschiedene Investitionen und Förderungen am Standort Cuxhaven eingesetzt und wird sich auch zukünftig hierfür einsetzen. Um die Aktivitäten der Landesregierung zu bündeln, hat Wirtschaftsminister Lies am 4. Februar 2016 den Startschuss für die Gründung des Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums in Cuxhaven gegeben. Der Name „Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum“ ist dabei gewusst gewählt. Er unterstreicht die Bedeutung Niedersachsens als Energieland Nummer 1 und Treiber der Energiewende in Deutschland.



Klimaschutz und
Energiewende als
Schwerpunktt Themen
der Landesregierung



Cuxhaven und Emden
als Offshore-Basishäfen

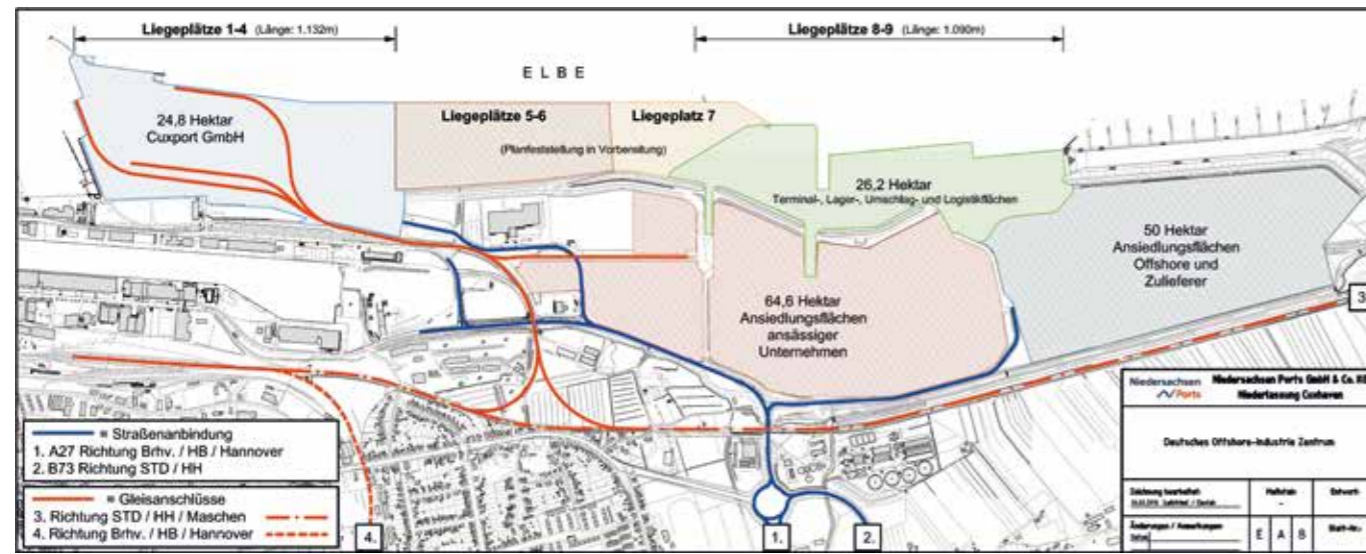


Ansiedlung der Fa. Siemens –
wirtschaftlicher Faktor für
den Hafen Niedersachsen



Deutsches Offshore-
Industrie-Zentrum
in Cuxhaven (DOIZ)

Übersicht: Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum



Die Lage des Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums in Cuxhaven bietet optimale Voraussetzungen nicht nur für die Entwicklung und den Bau von Offshore-Windenergieanlagen sondern auch für die mit der Errichtung und dem Betrieb von Offshore-Windenergieparks notwendigen Servicedienstleistungen.

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 auch für weitere Lieferanten und Anbieter von Produkten und Dienstleistungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Offshore-Windindustrie. Die Offshore-Tauglichkeit des Hafens ist eine wesentliche Voraussetzung für die Verschiffung von großen Windkraftanlagen und deren Aufstellung auf See.

Durch vorausschauende Investitionen des Landes und mit Unterstützung der EU sind in den letzten Jahren optimale Infrastrukturen für die Offshore-Windenergie-Industrie geschaffen worden. Mit den Offshore Terminals I + II, den Schwerlaststraßen sowie der Schwerlastplattform für den Umschlag von komplett montierten Offshore-Anlagen bzw. Offshore-Komponenten bietet das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum beste Bedingungen für die Offshore-Industrie an der deutschen Nordseeküste. Von hier aus kann die Errichtung der Offshore-Windparks in der Nordsee in optimaler Weise erfolgen.

Standortvorteile im Überblick

- Zentrale Lage zu den Offshore-Windparks in der Nordsee
- Offshore-Basishafen direkt am seeschifftiefen Wasser der Elbe
- Offshore-Schwerlastplattform
- Offshore-Terminal I (mit Portalkran)
- Offshore-Terminal II
- Cuxport-Mehrzweckterminal
- Schwerlastfähige Kaianlagen mit allen Optionen der Verladung und ausreichend Tiefgang
- Ausreichend Krankapazitäten (Mobil- und Portalkräne)
- Barrierefreie schwerlastfähige Verbindungswege von der Produktion zum Kai

- Hafennahe Industrie- und Gewerbeflächen für die Offshorebranche mit direktem Autobahn- und Gleisanschluss
- In der Nähe gelegener Seeflughafen Cuxhaven/Nordholz (mit Offshore-Helikopter-Basis).

Entscheidend an dieser Stelle ist die Erkenntnis, dass die deutschen Seehäfen im Wettbewerb gegen andere westeuropäische Seehäfen bestehen können. Darüber hinaus wird nicht allein die Region Cuxhaven profitieren, sondern der „Hafen Deutschland“ als Basis für die erfolgreiche Entwicklung von vielen Offshore-Windenergieprojekten in Nord- und Ostsee. Insofern ist mit Blick auf Niedersachsen nicht nur Cuxhaven, sondern vielmehr der **Hafen Niedersachsen** insgesamt in einer zentralen Stellung innerhalb der Wertschöpfungskette der Offshore-Windenergie. Mit ihrer günstigen geographischen Lage sind unsere Seehäfen u.a. in der Lage, z.B. britische und skandinavische Offshore-Windparkprojekte zu bedienen und Anlagen für den Export umzuschlagen. Mehrere niedersächsische Seehäfen können alle notwendigen Funktionen wahrnehmen, sei es als Produktions-, Installations-, Reaktions-, Versorgungs- oder auch als Umschlaghafen. Die dort tätigen Unternehmen haben sich als kundenorientierte, verlässliche und ganzheitliche Logistikdienstleister für die Windenergiebranche mit speziellen Services etabliert.

Die Energiewende wird demzufolge für die niedersächsischen Seehäfen auch zukünftig weitere Entwicklungspotenziale eröffnen. Um die im Erneuerbare-Energien-Gesetz fixierten neuen Offshore-Windenergie Ausbauziele von 6,5 GW bis 2020 und den aus niedersächsischer Sicht mindestens erforderlichen 15 GW bis 2030 zu erreichen, sind weiterhin Hafenskapazitäten für die Errichtung und dauerhafte Versorgung und Wartung der Windenergieanlagen notwendig, denn die regelmäßige Inspektion von Fundamenten, Rotorblättern oder Kabelanschlüssen ist notwendige Voraussetzung für eine sichere Energieversorgung an Land. Zudem werden in den Häfen viele Anlagen- teile produziert, zwischengelagert oder teilmontiert. Allein die Bereiche Betrieb und Service sichern über die gesamte Betriebsdauer der Anlagen Arbeitsplätze in Deutschland.

Die Landesregierung hat daher speziell ein Förderprogramm für die Weiterentwicklung der Seehäfen zur Förderung der maritimen Verbundwirtschaft und der Offshore-Windenergie auf den Weg gebracht, das u.a. den weiteren Ausbau der Kapazitäten in den Häfen im Hinblick auf die Offshore-Windenergie fördern soll und mit 14 Mio. Euro an europäischen Mitteln hinterlegt ist.

Niedersachsen wird diesen Weg der Anreize für Innovation und Investition im Zusammenhang mit erneuerbaren Energien konsequent fortsetzen. Wir werden insbesondere die Standorte in Cuxhaven und Emden gezielt weiter entwickeln, um die Wertschöpfungspotenziale der Offshore-Industrie für Niedersachsen zu sichern.

b) Automobilindustrie

Der Kraftfahrzeugmarkt erwartet eine weitere Steigerung des Im- und Exportanteils von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen. Dreiviertel der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge werden exportiert. Für die deutschen Automobilhersteller waren in den letzten Jahrzehnten hauptsächlich die Triade-Märkte – Europa, USA und Japan – von Interesse. Perspektivisch ist eine Verschiebung u.a. hin zu den BRIC-Märkten (Brasilien, Russland, Indien, China) aufgrund der dortigen Wachstumsraten sehr wahrscheinlich.

Mit seinem Überseehafen ist Emden bereits seit 50 Jahren das Tor in die Welt für die Unternehmen der Volkswagen-Gruppe. Im vergangenen Jahr wurden in Emden rund 1,4 Mio. Fahrzeuge verladen. Emden als zweitgrößter deutscher Automobil-Umschlaghafen wird in den kommenden Jahren ein wesentlicher Investitionsschwerpunkt für das Land sein. Bestandteil des umfangreichen Investitionsprogramms ist die Errichtung eines Dalbenliegeplatzes für den Kfz-Umschlag im Außenhafen.

Hafen Niedersachsen als ganzheitlicher Logistikdienstleister für die Windenergiebranche mit speziellen Services

Förderprogramm des Landes aufgelegt

Emden als bedeutender Umschlaghafen für Automobile

DOIZ bietet optimale Voraussetzungen für Offshore Industrie

Standortvorteile des DOIZ

Mit Hilfe dieses Liegeplatzes ist es möglich, die Kapazität im Kfz-Umschlag zu erhöhen und Importfahrzeuge aus den Überseecarriern direkt auf Feederschiffe zu verladen, was sich positiv auf die Umschlagsproduktivität auswirkt.

Darüber hinaus ist zur weiteren Stärkung des Automobilumschlages der Bau eines weiteren Großschiffsliegeplatzes an der Ems geplant, um die Umschlagkapazität mittelfristig bis auf 2 Mio. Fahrzeuge auszubauen und den Automobil-Umschlaghafen Emden langfristig zu sichern.

Über diese Maßnahmen hinaus ist eine Fahrrinnenanpassung der Außenems um einen Meter dringend erforderlich, damit die großen Autotransporter vollabgeladen und tideunabhängig den Liegeplatz erreichen können.

Steigerung des Automobilumschlages in Cuxhaven



Neben Emden hat sich auch Cuxhaven als Automobilhafen in der Nordrange etabliert; hier konnte der Umschlag von Kraftfahrzeugen um etwa 78 Prozent seit dem Jahr 2005 gesteigert werden. Über die Terminals in Cuxhaven findet ein regelmäßiger Fahrzeugumschlag nach Großbritannien und Skandinavien statt. Durch den zusätzlichen Dalbenliegeplatz, der im Juli 2015 in Betrieb genommen wurde, steht eine leistungsfähige Infrastruktur in Cuxhaven bereit. Dies trägt dazu bei, die Position Cuxhavens als einer der führenden Automobil-Umschlaghäfen zu stärken und weiter auszubauen.

c) Containerverkehr

Deutschlands einziger Tiefwasserhafen – Container Terminal Wilhelmshaven



Aufgrund der zunehmenden globalen Arbeitsteilung wird die Nachfrage im Containerverkehr steigen. Hier wurden seitens des Landes Niedersachsen mit dem Bau und der Inbetriebnahme des Container Terminals Wilhelmshaven (CTW) die Voraussetzungen geschaffen, an diesen Wachstumspotenzialen zu partizipieren. Mit einer Fahrrinntiefe von 18 m kann der CTW selbst die neuen Containerschiffe mit über 19.000 TEU tideunabhängig abfertigen. Damit ist der Container Terminal Wilhelmshaven Deutschlands einziger Tiefwasserhafen. Er ist das größte Infrastrukturprojekt, das Niedersachsen in den vergangenen Jahrzehnten auf den Weg gebracht hat. Die logistischen und geografischen Voraussetzungen für diesen Hafen sind hervorragend.

Die Schiffsgrößen- und Flottenstrukturentwicklung der letzten Jahre mit einem stark wachsenden Anteil im Bereich der Großcontainerschiffe lassen erwarten, dass der CTW außerordentlich wettbewerbsfähig sein wird, da er alle nautischen Voraussetzungen für diese Schiffe erfüllt. Die zu erwartende Dynamik der wirtschaftlichen Inanspruchnahme des Hafens und der unmittelbar angrenzenden Logistics Zone wird jedoch nach einer Etablierungsphase an die nominalen Kapazitätsgrenzen stoßen. Sollte das prognostizierte Wachstum des Containerumschlages in den Nordrange-Häfen von über 4 Prozent pro Jahr zutreffen, wird eine Kapazitätserweiterung am Standort Wilhelmshaven auf mittlere Sicht marktkonform sein.

Die Landesregierung wird weiterhin mit Nachdruck die Standortvorteile von CTW und GVZ national und international verdeutlichen. Sie wird darüber hinaus auf verbesserte Zusammenarbeit der großen deutschen Containerhäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven drängen, um den norddeutschen Hafenstandort insgesamt im Wettbewerb zu den ARA-Häfen zu stärken.

d) Agrarwirtschaft

Seehafen Brake – führend im Umschlag von Futtermitteln



Die exportstarke Fleisch- und Milchproduktion im Nordwesten Niedersachsens benötigt eine gesicherte Versorgung mit Futtermitteln. Viele dieser Rohstoffe für das sogenannte norddeutsche Veredelungsgebiet, zum Beispiel Sojaschrot aus Südamerika, laufen durch Brake. Entscheidend ist dabei nicht nur das jährliche Mengenwachstum sondern auch eine sichere und nachvollziehbare

Logistikkette. Das Zusammenspiel der beteiligten Partner, gerade am Standort Brake, trägt zur sicheren Versorgung mit gesunden Futtermitteln bei.

Der Umschlag von Agrargütern im Schwerpunkthafen Brake hat sich in den vergangenen Jahren überproportional entwickelt. Auch für die Zukunft wird eine weiterhin sehr positive Entwicklung dieser Güterart erwartet. Infolge dieser Entwicklung hat der vorhandene Großschiffsliegeplatz im Südhafen seine Kapazitätsgrenze erreicht. In Brake ist die Silokapazität für Getreide und Futtermittel 2014 durch ein ansässiges Hafenumschlagunternehmen deutlich erhöht worden. Darüber hinaus wird die landeseigene Infrastrukturgesellschaft NPorts zur weiteren Entwicklung des Seehafens Brake bis zum Jahr 2017 einen zweiten Großschiffsliegeplatz im Südhafen errichten, damit die prognostizierten Umschlagsteigerungen im Getreide- und Futtermittelbereich bewältigt werden können.

Andere landeseigene Seehäfen wie Emden oder die kommunalen Häfen Leer und Oldenburg, in denen ebenfalls Agrargüter umgeschlagen werden, ergänzen das diesbezügliche Angebot.

e) Prioritäre Maßnahmen in den landeseigenen Seehäfen

Die Erhaltung und Instandhaltung von Hafeninfrastrukturen ist eine Grundvoraussetzung für funktionierende Häfen und von herausragender Bedeutung für die Sicherung und den Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit unserer Seehäfen. Nur durch verlässliche Investitionen in den Unterhalt der Hafeninfrastrukturen kann dem drohenden Substanzverzehr und möglichen Leistungseinschränkungen entgegengewirkt werden.

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

Darüber hinaus werden wir zahlreiche Projekte zur Erweiterung und Verbesserung der bestehenden Hafeninfrastuktur fertigstellen bzw. auf den Weg bringen.

In **Brake** wird die Sanierung der Braker Seeschleuse fortgesetzt und der Neubau des Bahnüberganges „Berliner Straße“ / Gleisanbindung des Niedersachsenkais vorangetrieben. Die Entwicklung des Agrar-Umschlages ist in Brake seit Jahren eine Erfolgsgeschichte. In 2016/2017 werden für 10 Mio. Euro erweiterte Abfertigungsmöglichkeiten für zwei Schiffe geschaffen. Hierdurch erfolgt die Realisierung zusätzlicher Umschlagkapazitäten. NPorts reagiert auf einen wachsenden Bedarf mit modernen und erweiterten Umschlagkapazitäten und festigt damit die Position Brakes als einer der führenden Agrar-Logistikstandorte in Nordeuropa.

In **Cuxhaven** schreiten die Bauarbeiten für das Neubauprojekt um den so genannten Liegeplatz 4 voran. Für insgesamt 36 Mio. Euro werden der Liegeplatz und zurückliegende Terminalflächen errichtet. Nachdem die Offshorebasis Cuxhaven in der jüngsten Vergangenheit bereits für zusätzliche Erweiterungen vorgesehen war, werden bis 2017 auch der Liegeplatz 9.3 und benachbarte Bereiche für rd. 10 Mio. Euro fertiggestellt. Zudem werden die Planungen für die Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven in Angriff genommen.

In verschiedenen Hafenbereichen in **Emden** sind mehrere Projekte im Jahr 2015 beendet worden. Im Ölhafen wurde die neue Löschrücke für flüssige Güter in Betrieb genommen und an der Espier der Dalbenliegeplatz für den Autoumschlag. Zukünftig wird in Emden weiterhin mit Hochdruck an der Fertigstellung der Nesserlander Schleuse gearbeitet, die bis zum Jahr 2017 fertiggestellt werden soll. Parallel wird der Ausbau des Automobilumschlages in Emden vorangetrieben. In einen zusätzlichen Großschiffsliegeplatz an der Außenems sollen bis 2020 rd. 55 Mio. Euro investiert werden.



Prioritäre Maßnahmen



Brake



Cuxhaven



Emden

Wilhelmshaven



Nachdem in den vergangenen Jahren erhebliche Mittel in den Ausbau der Hafenanlagen in **Wilhelmshaven** investiert wurden, bildet die Sanierung vorhandener Anlagen und Terminals einen Schwerpunkt der kommenden Jahre. So erfolgen u.a. Maßnahmen zum so genannten Korrosionsschutz der Gründungspfähle an der Niedersachsenbrücke sowie der Ausbau und die Instandsetzung der Hafenbahn in Wilhelmshaven.

Wangerooge



Nach der Fertigstellung des Schutzdammes für den Hafen **Wangerooge** im Herbst 2014 gehen die Planungen für den Inselhafen weiter. Die Infrastruktur des Inselhafens soll in den kommenden Jahren für ca. 7 Mio. Euro modernisiert werden.

Norddeich



Sehr erfreulich ist die zunehmende Versorgung von Offshore-Windparks über den Standort **Norddeich**. Durch Umbauten in den kommenden Jahren wird die Kapazität des Hafens gesteigert werden können.

Im Hinblick auf die ostfriesischen Inseln ist festzuhalten, dass diesen für das Land eine große wirtschaftliche Bedeutung zukommt, insbesondere für den Tourismus. Die Inselversorgungshäfen und die Inselhäfen stellen einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor in der Region Ostfriesland dar. Gemeinsames Interesse muss es sein, die Erreichbarkeit der Inseln zu gewährleisten. Hierzu befinden wir uns in einem ständigen Dialog mit den beteiligten Behörden des Bundes und des Landes sowie mit den Inselgemeinden und Reedereien.

Hafenentwicklungspläne
für Hafenstandorte



Insgesamt ist zu beachten, dass die Entwicklung der einzelnen Hafenstandorte auch regionalen Einflussgrößen unterworfen ist. NPorts trägt diesen Rahmenbedingungen Rechnung und erstellt für verschiedene Standorte lokale Hafenentwicklungspläne. Während das vorliegende Perspektivpapier des Landes Niedersachsen den großen politischen Rahmen steckt und die Einflussfaktoren benennt, die auf die Hafenentwicklung bzw. die maritime Wirtschaft wirken, beleuchten die Perspektivpapiere für die einzelnen Häfen den Status Quo und die Entwicklungsperspektiven der einzelnen Standorte. Dabei werden sowohl die Planungen der Hafenwirtschaft und Kommunen, wie auch die Ergebnisse der Seeverkehrsprognose 2030 berücksichtigt. Die hafenbezogenen Perspektivpapiere gehen dabei stark ins Detail und zeigen Entwicklungsperspektiven für einzelne Hafenbereiche auf.

4. Strategische Ziele und Maßnahmen für die See- und Binnenhäfen

Als entscheidend für die langfristige Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der erfolgreichen niedersächsischen Häfen und um die Dynamik der Wirtschaft in Niedersachsen weiter zu fördern, werden zur Entwicklung des **Hafens Niedersachsen** die nachfolgenden übergeordneten Ziele verfolgt:

- **Nutzung der Ansiedlungspotenziale**

Landesregierung unterstützt die Ansiedlung von Industrie- und Dienstleistungsunternehmen



Die weitere Ansiedlung von Industrie- und Dienstleistungsunternehmen in den Häfen wird von der niedersächsischen Landesregierung aktiv unterstützt. Die vorhandenen Flächenpotenziale in den meisten niedersächsischen See- und Binnenhäfen bieten hierfür günstige Voraussetzungen. Investoren, die mit ihren Aktivitäten unsere Hafenstandorte stärken, sind branchenunabhängig herzlich willkommen. Einen besonderen Fokus werden wir hierbei gleichwohl auf den Energiebereich legen. Denn die Entwicklung im Bereich der Offshore-Windenergie führt zu einem Bedarf für die küsten- und hafennahe Ansiedlung von Produktions- und Servicebetrieben. Darüber hinaus können aber auch Binnenhäfen von möglichen Ansiedlungen in den Bereichen der On- und Offshore-Windenergie verstärkt profitieren. Weiterhin bestehen auch vielversprechende Potenziale in den Bereichen Biomasse, Elektromobilität und Ernährungswirtschaft.

- **Infrastruktur und Umweltschutz**

Der Ausbau der Hafeninfrastruktur erfolgt nach Analyse der Nutzer- und Marktanforderungen im Rahmen der Finanzierbarkeit aus dem Landeshaushalt. Die finanziellen Handlungsspielräume des Landes erfordern eine Konzentration auf wichtige Projekte bzw. die Priorisierung von Hafenprojekten.

Darüber hinaus können Aspekte des Umweltschutzes zu veränderten Anforderungen an die Hafeninfrastruktur führen. Die Festlegung unterschiedlicher Schwefelgrenzwerte für die europäischen Meere kann für die deutschen Seehäfen zu einer Benachteiligung im internationalen Hafenwettbewerb führen.

Neben den erwarteten Wettbewerbsnachteilen für die deutschen Seehäfen gibt es die Befürchtung, dass sich Verkehre aufgrund der strengen Schwefelgrenzwerte auf der Nord- und Ostsee und den damit verbundenen höheren Treibstoffkosten vom Wasser auf die Straße verlagern könnten.

Die Europäische Union ist daher aufzufordern, die strengen in Nord- und Ostsee gültigen Schwefelgrenzwerte auf alle europäischen Gewässer (Mittelmeer, Schwarzes Meer, Nord-Ost-Atlantik) auszuweiten, um eine einheitliche Wettbewerbssituation in Europa zu gewährleisten.⁶

Unabhängig hiervon werden die Häfen und Reeder durch die Festlegung neuer Schwefelgrenzwerte vor neue technische und infrastrukturelle Herausforderungen gestellt.

Die Verschärfung der Schwefelgrenzwerte wird die Reedereien dauerhaft (im Betrieb) oder einmalig (bei Investition) mit deutlichen Mehrkosten belasten. Neben einem Einsatz von Schiffsdiesel (deutlich höhere Treibstoffkosten) kommen insbesondere eine Nachrüstung der Schiffe mit so genannten Scrubbern zur Reinigung der Abgase an Bord (hohe Investitionskosten) sowie der Einsatz von Flüssiggas (Liquefied Natural Gas, LNG) als schwefelarmer Treibstoff (sehr hohe Investitionskosten, Laderaumverlust durch deutlich größeres Tankvolumen für Flüssiggas) in Betracht.

Dies führt zu Herausforderungen für die Häfen: beim Einsatz von Scrubbern müssen die Häfen Einrichtungen schaffen, damit die Schiffe die Rückstände aus den Abgasreinigungsanlagen (Waschwasser, Gips) fachgerecht abgeben können. Beim Einsatz von LNG-angetriebenen Schiffen müssen Versorgungsinfrastrukturen für LNG aufgebaut werden. Die LNG-Versorgung kann durch Tankkraftwagen, Bunkerschiffe oder landfeste Bunkerstationen erfolgen.

Das Land Niedersachsen unterstützt die Einführung der neuen und noch nicht weit verbreiteten LNG-Technik im maritimen Bereich. Diese Schiffsantriebe können einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der Abgasemissionen auf den Weltmeeren leisten. Bis 2020 wird eine steigende Zahl an Schiffen mit LNG-Antriebstechnologie zu erwarten sein; die bisher bekannten Zahlen für Neu- und Umbauten legen dies nahe. Die Landesregierung unterstützt den von der EU angestrebten Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe besonders im Hinblick auf die niedersächsischen Hafenstandorte. Sie hat daher speziell ein Förderprogramm zur Verbesserung der Versorgung mit alternativen Treibstoffen und Energie in Seehäfen aufgelegt, das u.a. Einrichtungen für die Versorgung von See- und Binnenschiffen mit LNG fördern soll. Das Programm ist mit 10 Mio. Euro an europäischen Fördergeldern hinterlegt.



Umweltschutz führt zu technischen und infrastrukturellen Herausforderungen



LNG als wesentlicher Bestandteil zur CO₂-Reduzierung in der Schifffahrt



Förderprogramm des Landes aufgelegt

⁶ Vgl. hierzu auch Kap. I, „Europäische Hafenpolitik und Auswirkungen auf Niedersachsen“.

NPorts untersucht Nachfragepotenzial und treibt Aufbau einer LNG-Infrastruktur voran

Die vom Land geförderten Einrichtungen Mariko GmbH (Leer) mit der angeschlossenen LNG-Initiative Nordwest, das Maritime Cluster Norddeutschland (Elsfleth) sowie das 2015 gegründete Green Shipping Kompetenzzentrum (Leer und Elsfleth) widmen sich intensiv der Förderung der LNG-Einführung in der See- und Binnenschifffahrt.

Auch NPorts hat bereits im Jahr 2013 das Nachfragepotenziale für LNG in seinen Häfen untersuchen lassen. Das größte Potenzial für eine LNG-Nachfrage wird demnach in den Häfen Emden und Cuxhaven gesehen, in denen bereits jeweils ein LNG-angetriebenes Fährschiff im Einsatz ist.

NPorts unterstützt aktiv den Aufbau einer LNG-Infrastruktur in den Häfen. Als einen ersten Schritt entwickelt NPorts mit Groningen Seaports eine Zusammenarbeit, um den Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur in der Ems-Dollart-Region zu befördern.

Aufgabe der Häfen ist es, die hafenrechtlichen Voraussetzungen für die Belieferung und Betankung von Schiffen mit LNG zu schaffen sowie geeignete Flächen und Kaiabschnitte für Bunkerstationen zur Verfügung zu stellen.

Wilhelmshaven bietet optimale Voraussetzungen für LNG-Terminal

LNG ist zudem ein möglicher Baustein für die deutsche respektive europäische Energieversorgung. Der Standort Wilhelmshaven bietet optimale Voraussetzungen für den Aufbau eines nationalen Terminals, um LNG anzulanden und zu verteilen. Die vorhandene Hafeninfrastuktur ist hierauf bereits ausgerichtet. Die Landesregierung prüft diesbezügliche technische Möglichkeiten und den wirtschaftlichen Nutzen eines nationalen LNG-Terminals in Wilhelmshaven.

Insgesamt ist bei der Abwägung ökonomischer und ökologischer Interessen bei Hafeninfrastukturprojekten und wirtschaftlichen Aktivitäten in der Küstenregion darauf zu achten, dass die Entwicklung der niedersächsischen Seehäfen nicht durch ausschließlich umweltorientierte Vorgaben und Auflagen wesentlich erschwert oder gar behindert wird.

• Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit und Schaffung von leistungsfähigen Hinterlandanbindungen

Die Sicherstellung leistungsfähiger Hinterlandanbindungen bleibt Daueraufgabe der Landesregierung. Hierfür ist insbesondere die Kooperation der Küstenländer untereinander und mit dem Bund tragende Grundlage.

Notwendigkeit von Fahrrinnenanpassungen zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen

Von zentraler Bedeutung für die Erreichbarkeiten und damit die Wettbewerbsfähigkeit der spezialisierten deutschen Nordseehäfen und der maritimen Unternehmen in der Region sind dabei die geplanten Fahrrinnenanpassungen an Elbe, Weser und Außenems. Niedersachsen bekennt sich klar zu diesen auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgeschriebenen Projekten und hat großes Interesse an einer zügigen Fortführung der laufenden Plan- und Genehmigungsverfahren. Dabei ist es entscheidend, dass die Qualität der Planung den rechtlichen Anforderungen entspricht.

In Bezug auf das Verfahren zur Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser liegen seit dem 1. Juli 2015 durch die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs klare Vorgaben zur Auslegung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie vor. Es ist zu begrüßen, dass nun Klarheit herrscht und für alle verbindliche Grundlagen geschaffen wurden. Dabei ist es unverzichtbar, dass das laufende Verfahren als gemeinsames Verfahren für beide Weserabschnitte weitergeführt wird. So können derzeit etwa aufgrund der bestehenden Wassertiefe die Massengutschiffe aus Übersee den Seehafen Brake nur teilbeladen anlaufen und müssen vorab in den ARA-Häfen geleichtert werden. Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens ist es für diese Verkehre von großer

Bedeutung, dass die Unterweser von jetzt 11,90 m auf 12,80 m vertieft wird. Erfolgt die Weseranpassung nicht, besteht die Gefahr, dass Schiffe der PanMax-Klasse, die derzeit in den ARA-Häfen geleichtert werden, dort ihre Ladung aufgrund des Transportkostenvorteils vollständig abgeben und das Oldenburger Münsterland sowie das Emsland über Binnenschiffe direkt aus den ARA-Häfen versorgt werden.

Eine vergleichbare Situation stellt sich für den Seehafen Emden. Eine Vertiefung des Emsfahrwassers auf eine Solltiefe von 9,10 m (LAT) ist daher dringend erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Emden insbesondere gegenüber den ARA-Häfen und Eemshaven zu stärken.

Ein weiterer entscheidender Faktor für den Erfolg der Häfen sind leistungsfähige Hinterlandanbindungen. Die Leistungsfähigkeit der Seehäfen ist unmittelbar an die der Hinterlandanbindungen gekoppelt, denn nur so kann der An- und Abtransport aller Waren sichergestellt werden. Der notwendige Ausbau und die Modernisierung betrifft alle drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße.

Wie von Niedersachsen eingefordert, hat der Ausbau der Infrastruktur für die Hinterlandverkehre nunmehr besondere Berücksichtigung im BVWP 2030 erfahren. Rund 17 Mrd. Euro fließen in Hafenhinterlandanbindungen im Norden.

• Verbesserung der Ressourceneffizienz der Schifffahrt („Green Shipping“)

Die Schifffahrt stellt bereits heute einen der ressourceneffizientesten Verkehrsträger dar. Trotzdem ist vor dem Hintergrund zunehmender Ressourcenknappheit und steigender ökologischer Herausforderungen eine weitere Verbesserung der Ressourceneffizienz aus ökologischen und ökonomischen Gründen erforderlich. Wegen des steigenden Verkehrsaufkommens auf den Meeren steht der Umweltschutz zunehmend im Focus. Ziel muss es sein, die negativen Auswirkungen des Schiffsverkehrs auf die Meeres-Umwelt zu minimieren bzw. gänzlich zu vermeiden beispielsweise durch:

- den Ersatz des umweltschädlichen Treibstoffs „Schweröl“ durch Flüssiggas und andere alternative Antriebe,
- die Vermeidung und Beseitigung von Müll in den Ozeanen und im Wattenmeer,
- die Vermeidung und Eindämmung von Umweltschäden im Zusammenhang mit Schiffsunfällen.

Bei der Weiterentwicklung des Gesamtsystems Schifffahrt und Hafen setzt die Niedersächsische Landesregierung deshalb auf Green Shipping und Green Ports. In Anerkennung ihrer Verantwortung für Wirtschaft und Umwelt hat die Landesregierung ein Green Shipping-Kompetenzzentrum an den Standorten Leer und Elsfleth auf den Weg gebracht, das gezielt und bedarfsgerecht die aktuellen und wichtigen Fragestellungen aufgreift, bewertet und mögliche Lösungen entwickelt. Es geht darum, die verfügbaren fachlichen Kompetenzen mit den relevanten Problemen in Deckung zu bringen und im Rahmen von Projekten bedarfsgerecht auf höchstem technischem Niveau einer Lösung zuzuführen. Es sollen Lösungen entwickelt werden, die der Umwelt helfen, und gleichzeitig sollen die sich daraus für die niedersächsische Wirtschaft ergebenden Chancen genutzt werden. Die Landesregierung wird mit dem Kompetenzzentrum für Green Shipping den konkreten Herausforderungen, Bedingungen und Wünschen der maritimen Wirtschaft begegnen mit dem Ziel, Schifffahrt zu wirtschaftlichen Bedingungen ressourcenschonender und umweltfreundlicher zu gestalten. Dabei soll das Kompetenzzentrum für Green Shipping Niedersachsen bei Umweltproblemen branchenübergreifend den Dialog mit den Beteiligten suchen und Lösungsoptionen koordinieren. Auf der Grundlage einer leistungsfähigen Infrastruktur kann das Kompe-

Ausbau der Verkehrsträger als nationale Aufgabe

Green Shipping-Kompetenzzentrum eröffnet

tenzzentrum zudem eine Plattform für anwendungsorientierte Forschung bieten. Unter Nutzung größter Synergieeffekte wurden am Standort Leer die Hochschule Emden/Leer und die MARIKO GmbH und am Standort Elsfleth die Jade Hochschule und das Maritime Cluster Norddeutschland als Projektpartner für Green Shipping Niedersachsen ausgewählt.

- **Etablierung und weiterer Ausbau der Containerverkehre**

Auch in Zukunft ist mit einer weiter ansteigenden Containerisierung des Welthandels zu rechnen. Mit dem Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) verfügt das Land Niedersachsen über hervorragende Möglichkeiten, an diesem Wachstum zu partizipieren.

Der CTW in Wilhelmshaven ist Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen. Im Gegensatz zum Hamburger Hafen und den bremischen Häfen kann er von den größten Containerschiffen auch vollbeladen tideunabhängig angelaufen werden.

Auch wenn aktuell Fahrrinnenanpassungen an Elbe und Weser geplant sind, so werden die Häfen in Hamburg und Bremerhaven vollbeladen nicht von den Containerschiffen der neuesten Generation angelaufen werden können. Dabei wird der CTW mittelfristig von der Entwicklung der zunehmenden Schiffsgrößen profitieren. Nach Einschätzung der Hafenvirtschaft wird es in der Schifffahrt nicht bei Stellplatzkapazitäten von 19.000 TEU bleiben. Die Branche rechnet auf mittlere Sicht mit Frachtern, die bis zu 24.000 TEU an Bord nehmen können.

Die Ende 2013 von der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeser-Port-Marketing GmbH & Co. KG in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zum Bau eines zweiten Containertiefwasserhafens in Wilhelmshaven hat ergeben, dass eine Realisierung technisch möglich, rechtlich zulässig und auf mittlere Sicht wirtschaftlich sinnvoll ist. Die Studie hat in insgesamt acht Teilbereichen unter anderem die wesentlichen Betriebsparameter wie Kajenlänge und Geländetiefe für einen wettbewerbsfähigen und operativ eigenständigen Containerterminal sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis untersucht. Weitere Analysen betrafen Baugrundbewertung und Sandgewinnung, die Variantenbetrachtung der Anbindung an Straße und Schiene sowie eine nautische Simulation zur Prüfung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. Zudem wurden eine schalltechnische Untersuchung sowie die Auswirkungsprognose im Hinblick auf mögliche Umweltbeeinträchtigungen erstellt.

Die umweltfachliche Bewertung hat die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit unterstrichen. Das entworfene Terminaldesign empfiehlt eine 1,8 Kilometer lange Kaje in nördlicher Richtung mit einer um zehn Grad abgeknickten Kajenführung bei einer Terminaltiefe von 620 Meter.

Der Bedarfsanalyse zufolge wird um das Jahr 2027 der heutige Hafen an seine Kapazitätsgrenzen stoßen. Mit der zunehmenden Bestätigung der Prognosen soll weiter in die Planung des Baus investiert werden. Dementsprechend werden die weiteren Planungen vorangetrieben, wenn der bestehende Container Terminal erstmalig erkennbar 1 Mio. TEU im Jahr umschlägt. Für die weitere Planung und Umsetzung des Projektes muss ein Zeitraum von etwa zehn Jahren angesetzt werden.

Der Container Terminal Wilhelmshaven als Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen

Prüfung eines zweiten Container-Tiefwasserhafens

Planung eines zweiten Container Terminals im JadeWeserPort



Auch im Bereich der Binnenschifffahrt bietet der Containertransport erhebliche Chancen. Hier ist ein Ausbau bestehender Standorte und die Schaffung neuer marktgerechter Standorte entsprechend dem KV-Konzept des Landes Niedersachsen zu schaffen.

- **Weiterer Ausbau der Kompetenzen und Marktpositionen in den Nischenmärkten**

Auch wenn von einer in Zukunft weiter steigenden Bedeutung des Containers auszugehen ist, wird auch der Seeverkehr mit nicht-containerisierten Gütern, insbesondere Massengüter und massenhafte Stückgüter, weiter ansteigen. Dieser Bereich gliedert sich in viele unterschiedliche Nischenmärkte. Der **Hafen Niedersachsen** verfügt in diesem Bereich über erhebliches Know-how und eine gute Marktstellung. Dies sollte zu einem weiteren Ausbau der Position in diesen Nischenmärkten genutzt werden.

- **Stärkere Einbindung der Häfen in die logistischen Netze**

Niedersachsen ist ein starker Logistikstandort und profitiert in besonderem Maße von der Logistikbranche. Mit über 260.000 Beschäftigten gehört die Branche mittlerweile zu den größten Arbeitgebern im Land. Ein wesentlicher Grund liegt in der optimalen verkehrsgeografischen Lage Niedersachsens als natürlicher Verknüpfungskorridor zwischen Küste und Binnenland.

Die niedersächsischen See- und Binnenhäfen sind bereits heute gut in die logistischen Netze integriert. Neue Marktpotenziale können sich aus einer vertieften Integration der Häfen in die logistischen Netze ergeben, nicht zuletzt mit verbesserter Nutzung digitaler Technik. Durch das Angebot zusätzlicher Dienstleistungen kann auch zusätzliche Wertschöpfung und damit Beschäftigung in den Häfen generiert werden. Insbesondere bei den Binnenhäfen ergeben sich durch den Ausbau zu multifunktionalen Logistikhäfen die Möglichkeiten, zusätzliche Potenziale zu erschließen. Hier sollten die Häfen insbesondere auch die Vorteile nutzen, die sich aus der Trimodalität ergeben.

Ausbau bestehender Standorte im Bereich Binnenschifffahrt

Ausbau der Binnenhäfen zu multifunktionalen Logistikhäfen



Der zunehmende Güterverkehr wirkt sich auch auf die Entwicklung der Güterverkehrszentren aus. Zurückzuführen ist dieses u.a. auf die weitere Integration der Güterverkehrszentren in die Logistikkonzepte der verladenden Wirtschaft aus Industrie und Handel sowie auf die steigende Bedeutung des Kombinierten Verkehrs. Dieses gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund der langfristig weiter wachsenden Aufkommen maritimer Containerverkehre im Hinterlandverkehr. Hafengebundene logistische Dienstleistungen werden ins Hinterland verlagert, um dringend benötigte Flächen in den Häfen zu schaffen.

Der Kombinierte Verkehr mit seinen großen Kapazitätsreserven beim Verkehrsträger Wasserstraße spielt dabei eine zunehmend wichtige Rolle. Wachstumstreiber sind die großen Ballungszentren als hochkonzentrierte urbane Konsum- und Produktionsstandorte sowie die Seehäfen als Konsolidierungspunkte interkontinentaler Güterströme. Insbesondere Güterverkehrszentren, deren integrale Kernbestandteile Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr sind, konnten als regionale Konzentrationen für logistische Dienstleistungen einen großen Zuwachs verzeichnen.

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



Das Land fördert in dieser EU-Förderperiode den Ausbau und die Weiterentwicklung von Güterverkehrszentren auf der Basis eines landesweiten Konzeptes. Als aktuelles Beispiel ist hier das Güterverkehrszentrum Göttingen zu nennen, welches sich in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt und dadurch in einem hohen Maße zur Profilierung der Logistikregion Südniedersachsen beiträgt. Auch der Nordwesten von Niedersachsen, der sich zunehmend als herausragende Logistikregion darstellt, liegt mit seinen Standorten Coevorden-Emlichheim, Dörpen und Osnabrück künftig im Fokus der Betrachtung.

In diesem Zusammenhang ist zum einen die vom Bund aufgelegte Förderrichtlinie Innovative Hafentechnologien (IHATEC) zu nennen. Mit diesem Förderprogramm sollen u.a. die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen verbessert, Güterumschlag, Logistikketten und Verkehrsfluss optimiert sowie eine Verbesserung der digitalen Infrastruktur und eine stärkere Nutzung der IT in Häfen und Logistikketten erreicht werden.



Zum anderen ist seitens des Bundes geplant, zukünftig auch die bessere Breitbandanbindung von Gewerbegebieten zu fördern. Niedersachsen setzt sich dafür ein, dass der Förderzweck des avisierten Programms auf „sonstige Sondergebiete“, als die die niedersächsischen Häfen im Wesentlichen klassifiziert sind, ausgedehnt wird, um hierüber eine Verbesserung der entsprechenden Strukturen auch in unseren Häfen zu erwirken.

Denn komplexer werdende Logistikprozesse auf den globalisierten Märkten und die Optimierung entlang der Wertschöpfungsketten erfordern eine zunehmende Digitalisierung und die intensive Nutzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien. Das hohe Innovations- und Optimierungspotential in den Prozessen rund um den Güterumschlag und die logistischen Abläufe in den Seehäfen kann nur durch neue digitale Dienstleistungen und deren intelligente Verknüpfung miteinander umfassend genutzt werden. Unsere Häfen stehen vor der Herausforderung, eine intelligente Nutzung vorhandener und künftiger Infrastrukturen und Ressourcen zu verfolgen, um Lösungen für die Herausforderungen der Schifffahrt und in den Seehäfen heute und vor allem in

der Zukunft zu finden. Hierfür ist es von entscheidender Bedeutung, die digitale Datenerfassung und -verarbeitung auszubauen, die Zusammenarbeit im Rahmen einer norddeutschen Hafenkooperation zu verstärken und sich dabei u.a. mit Blick auf die erforderlichen logistischen Prozesse eng mit der Wirtschaft abzustimmen, um den **Hafen Niedersachsen** weiterhin erfolgreich am Markt zu positionieren. Niedersachsen wird den Prozess der zunehmenden Digitalisierung der Häfen aktiv unterstützen.

• Ausbildung stärken und Fachkräftesicherung in den Blick nehmen

Dreh- und Angelpunkt der deutschen und niedersächsischen maritimen Wirtschaft ist die Seeschifffahrt. Deutsche Reeder beschäftigen aktuell rund 70.000 Seeleute. Darüber hinaus geht von der Seeschifffahrt eine signifikante Wirkung auf die übrigen Bereiche an Land aus. Umso wichtiger ist es daher, dass wir der Ausbildung und Beschäftigung besondere Aufmerksamkeit widmen und perspektivisch kluge Weichen stellen, um dauerhaft wettbewerbsfähige Ausbildung – und damit letztlich auch Beschäftigung – zu erhalten.

Die Küstenländer haben ihre Verpflichtungen im Rahmen des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt vollständig erfüllt. Vor allem in den Boomjahren 2007 – 2009 ist es gelungen, dem zu diesem Zeitpunkt drängenden Fachkräftebedarf durch eine erhebliche kapazitive Ausweitung der Ausbildungs- und Studiengänge konstruktiv zu begegnen. Alle niedersächsischen Standorte sind hervorragend aufgestellt und erfüllen die geltenden internationalen Standards.

Auch zukünftig wird den Ausbildungs- und Weiterbildungseinrichtungen – insbesondere vor dem Hintergrund der Fachkräftesicherung – eine besondere Bedeutung zukommen. In Niedersachsen sind gleich fünf von zehn Bildungseinrichtungen mit dem Schwerpunkt Seeschifffahrt ansässig. Hierzu zählen die Staatliche Seefahrtsschule Cuxhaven, die Berufsbildende Schule für den Landkreis Wesermarsch, die Jade Hochschule mit dem Fachbereich Seefahrt in Elsfleth sowie die Seefahrtsschule und der Fachbereich Seefahrt der Hochschule Emden/Leer am Standort Leer.

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

Dessen ungeachtet verschließen wir uns nicht der aktuellen Diskussion um die Zukunft der Deutschen Seeschifffahrt. Gerade vor dem Hintergrund der krisenbedingten Herausforderungen nehmen wir gemeinsam mit den anderen Küstenländern die Aufgabe an, die seefahrtbezogenen Bildungseinrichtungen und -angebote qualitativ und bedarfsbezogen weiter zu entwickeln. Dazu könnte z.B. die Entwicklung passgenauer Internationalisierungsstrategien, die verstärkte Anwerbung ausländischer Studierender, eine verbesserte länderübergreifende gemeinsame Außendarstellung der Küstenländer bzgl. ihrer seefahrtbezogenen Angebote und die Prüfung von institutioneller Zusammenarbeit von Fachschulen und Fachhochschulen gehören.

Besondere Aufmerksamkeit wird dabei dem Aspekt zu widmen sein, dass sich in Zukunft neue Beschäftigungsmöglichkeiten für seemännisches Personal an Land – und damit auch in den niedersächsischen Häfen – entwickeln werden. Ein Teil der Tätigkeiten, die heute noch zwingend an Bord erfolgen müssen, werden künftig auch an Land erledigt werden können (sog. eshipping). Diese Entwicklungen u.a. hin zu einem intelligenten Ladungsmanagement werden wir entsprechend in unsere perspektivischen Überlegungen einbeziehen.



Besondere Aufmerksamkeit auf Ausbildung und Beschäftigung



Aus- und Weiterbildungsstandort Niedersachsen



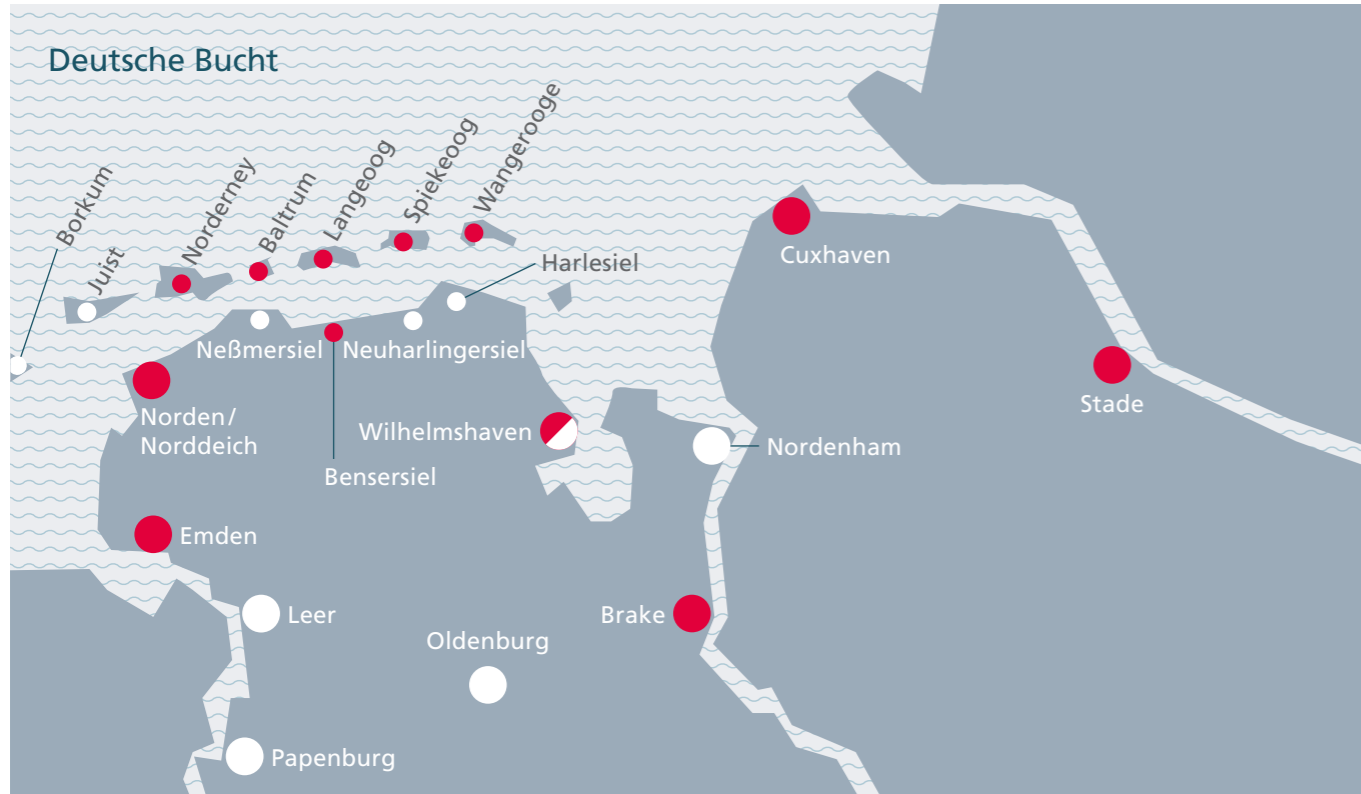
Strategie der Aus- und Weiterbildung

• Vertiefung von Kooperation und Dialog

Kooperation auf norddeutscher Ebene

Die Landesregierung strebt eine Vertiefung der Kooperation auf norddeutscher Ebene an. Diese umfasst sowohl die Zusammenarbeit mit der Hafenvirtschaft als auch mit den kommunalen und privaten Seehäfen in Niedersachsen und unter den norddeutschen Ländern.

Landeseigene, kommunale und private Seehäfen in Niedersachsen



@ Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

- NPorts-Häfen
- private Häfen / kommunale Häfen / Zweckverbandshäfen

Positive Ansätze für eine Kooperation der norddeutschen Länder sind die Hafenkooperation Deutsche Bucht, die Initiative „German Ports“ und das Maritime Cluster Norddeutschland.

Seaports of Niedersachsen – weltweites Standortmarketing für die Niedersächsischen Seehäfen

Erfolgreichstes Beispiel einer Kooperation zwischen den landeseigenen Häfen sowie den kommunalen und privaten Häfen in Niedersachsen und damit gleichzeitig zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft ist die Seaports of Niedersachsen GmbH. Diese ist Kommunikations- und Marketingplattform der neun niedersächsischen Seehäfen und kommuniziert die vielfältigen Leistungen der niedersächsischen Seehafenstandorte auf dem Weltmarkt. Weiterhin werden potenzielle Kunden beraten, Anfragen gebündelt und weitergeleitet. Das Land Niedersachsen wird die erfolgreiche Arbeit der Seaports of Niedersachsen GmbH auch zukünftig unterstützen.

Kooperation zwischen See- und Binnenhäfen...

Auch für erfolgreiche Kooperationen zwischen See- und Binnenhäfen gibt es in Niedersachsen Beispiele, wie die Logistikachse Ems. Diese bestehenden Kooperationen sind weiter zu vertiefen. Dabei sollte sich die Zusammenarbeit nicht nur auf niedersächsische Häfen beschränken, sondern auch die Seehäfen benachbarter Bundesländer mit Bedeutung für Niedersachsen umfassen. Im Bereich der Binnenschifffahrt gibt es ebenfalls einzelne Kooperationen, wie beispielsweise das Hafenband am Mittellandkanal.

... sowie zwischen den Binnenhäfen untereinander

Neben einer Kooperation auf Länderebene setzt die Landesregierung maßgeblich auf den Dialog mit der Hafenvirtschaft sowie mit Natur- und Umweltverbänden, da erst eine ausführliche Abwägung von Interessen die Realisierung von Hafen- und Infrastrukturprojekten möglich macht. Der gemeinsam mit der Hafenvirtschaft seitens des Wirtschaftsministeriums ins Leben gerufene Seehafendialog, als Branchendialog für die Häfen, sowie der Reederdialog und der Branchendialog Offshore-Windenergie sind beispielhaft und kennzeichnend für das auf Austausch mit Branchenvertretern gerichtete Politikverständnis der Landesregierung.

Nachdem im Planungsprozess zur sog. „Y-Trasse“, die den Bahnverkehr zwischen Hannover und Hamburg/Bremen regeln sollte, über 20 Jahre ohne greifbares Ergebnis vergangen waren, wurde zu Beginn des Jahres 2015 das Dialogforum Schiene Nord als ergebnisoffener Dialog-Prozess ins Leben gerufen. Mehr als 90 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Forums, die von Bund, Bahn, Ländern, Kreisen, Kommunen, Verbänden und Bürgerinitiativen entsandt wurden, haben sich hier konstruktiv und konzentriert eingebracht und sich schließlich mit der „Alpha-Variante“ für den Ausbau und die Ertüchtigung verschiedener Bestandsstrecken entschieden, welche die Schienenverbindungen im Dreieck Hamburg-Bremen-Hannover für den ständig zunehmenden Güterverkehr im Norden zukunftsfähig machen sollen. Dabei dürfte das Forum beispielhaft für die künftige Bürgerbeteiligung und Debattenkultur bei Großprojekten anzusehen sein.

Ein weiteres hervorragendes Beispiel für einen funktionierenden, erfolgreichen Dialog zwischen den unterschiedlichsten Interessensvertretern ist zudem der im Frühjahr 2015 unterzeichnete Masterplan Ems 2050. Mit diesem Vertrag übernehmen erstmalig alle verantwortlichen Akteure gemeinsam die Verantwortung für einen intakten Natur-, Wirtschafts- und Lebensraum in der Emsregion. Damit bietet sich eine einmalige, fast schon historische Chance, den seit Jahrzehnten an der Ems schwelenden Streit um ökologische und ökonomische Interessen zu beenden. Die Niedersächsische Landesregierung, der Bund, die Landkreise Emsland und Leer, die Stadt Emden, die Meyer Werft sowie die Umweltverbände WWF, BUND und NABU verfolgen mit Vertragsabschluss das gemeinsame Ziel, eine Sanierung des aquatischen Bereichs und eine nachhaltige Entwicklung des Ems-Ästuars zu erreichen. Darüber hinaus sind sich die Vertragspartner einig in dem Bestreben, die wirtschaftliche Entwicklung der Region und den Standort der Papenburger Meyer Werft zu sichern. Auch der Erhalt der Ems als leistungsfähige Bundeswasserstraße sowie die Zugänglichkeit der Häfen sind als gleichwertige Vertragsziele im Masterplan verankert.

Hafenkooperation muss jedoch über die regionalen Aktivitäten und die Zusammenarbeit im Marketingbereich hinaus größer betrachtet werden; insofern ist eine vertiefte Kooperation aller norddeutschen Seehäfen auf den Weg zu bringen.

5. Wettbewerb und Kooperation

Die Seehäfen in Europa stehen in einem intensiven Wettbewerb zueinander. Die europäische Nordrange hat eine der höchsten Hafendichten weltweit. Hieraus resultiert ein extremer Wettbewerb untereinander, der einen hohen Innovationsdruck bewirkt und damit zur Folge hat, dass die Produktivität in den Häfen auf hohem Niveau gehalten und der Einsatz technischer Innovationen beschleunigt wird. Dies ermöglicht der Wirtschaft nicht nur unter einer Vielzahl europäischer Häfen den für den jeweiligen Zweck geeigneten zu wählen, sondern führt auch dazu, dass die Dienstleistungen der Häfen bei wettbewerbsfähigen Konditionen qualitativ hochwertig erbracht werden. Diese wettbewerbliche Vielfalt bietet in der heutigen global arbeitsteiligen Wirtschaft ideale Voraussetzungen, dass die Häfen positive Effekte für Beschäftigung und Wohlstand in Europa und damit auch in Niedersachsen beitragen. Der Wettbewerb zwischen den einzelnen Hafenstandorten schließt aber die Kooperationen zwischen diesen keinesfalls aus. Nicht alle Häfen können den Kunden den Umschlag

Politikverständnis in Niedersachsen – geprägt vom Dialog

Dialogforum Schiene Nord – beispielhaft für eine gelungene Bürgerbeteiligung bei Großprojekten

Masterplan Ems – Meilenstein beim Ausgleich ökonomischer und ökologischer Interessen

Wettbewerb schließt Kooperationen nicht aus



aller Güterarten und alle damit zusammenhängenden ergänzenden Dienstleistungen in optimaler Weise anbieten, so dass Kooperationen zwischen den einzelnen Hafenstandorten zu einer höheren Effizienz des Gesamtsystems führen können.

Aufbau von Doppelstrukturen vermeiden



Allerdings führt diese Konkurrenzsituation auf der anderen Seite zu hohen und ständig neuen Anforderungen an die Hafeninfrastruktur und daraus resultierend zum Einsatz von Landesmitteln. Aus diesem Grund ist es unerlässlich, dass der Aufbau von Doppelstrukturen möglichst vermieden wird.

Der **Hafen Niedersachsen** hat sich erfolgreich im europäischen Wettbewerb positionieren können. Ziel der niedersächsischen Politik ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Seehäfen im Land zu erhalten und weiter auszubauen, damit sich der Seehafenstandort Niedersachsens als Ganzes positiv weiterentwickeln kann. Dabei sollen die niedersächsischen Seehäfen eine ihrer besonderen Stärken entsprechende Rolle im Verbund aller deutschen Seehäfen spielen.

Norddeutsches Hafenkonzept für alle deutschen Seehäfen erstrebenswert



Das Land Niedersachsen strebt eine stärkere Kooperation aller norddeutschen Seehäfen an. Die verstärkte Zusammenarbeit soll alle norddeutschen Länder umfassen und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen gegenüber den belgischen und niederländischen Seehäfen stärken. Insbesondere sollen die Hafenplanungen der norddeutschen Länder aufeinander abgestimmt werden. Hierzu ist ein norddeutsches Hafenkonzept für alle deutschen Seehäfen anzustreben. Die verbesserte Kooperation und eine verstärkte Abstimmung kann auch dazu beitragen, unnötige Doppelinvestitionen zu verhindern und die so frei werdenden Mittel in dringend benötigte Infrastrukturmaßnahmen zu investieren.

Schlagkraft im Nordverbund stärken



Ungeachtet des Wettbewerbs der norddeutschen Häfen untereinander ist es wichtig, das Bewusstsein für den Standort der norddeutschen Häfen und die europäische Konkurrenz zu schärfen. Ziel der Zusammenarbeit ist es deshalb, die Schlagkraft im Nordverbund zu stärken. So treten beispielsweise die norddeutschen Hafenstandorte verstärkt unter der Dachmarke „German Ports“ auf, um die Position der deutschen Seehäfen im internationalen Wettbewerb zu sichern sowie Standort- und Wettbewerbsvorteile auszubauen.

Eine Intensivierung der norddeutschen Hafenkooperation kann jedoch keine Ladunglenkung bedeuten. Die Entscheidung, welche Häfen angelaufen werden, treffen allein die Reedereien. Gleichwohl stehen aber alle Häfen vor der Herausforderung, eine intelligente Nutzung vorhandener und künftiger Infrastrukturen und Ressourcen zu verfolgen.

Die norddeutsche Hafenkooperation umfasst nicht nur eine Zusammenarbeit auf politischer Ebene, sondern erstreckt sich auch auf gemeinsame Aktivitäten von Hafenstandorten in regionalen Bereichen sowie auf die direkte Zusammenarbeit einzelner Häfen bei spezifischen Fragestellungen.

Terminalkooperation der deutschen Containerhäfen erforderlich



Ziel der niedersächsischen Landesregierung ist es, weiter intensiv an einer Kooperation der norddeutschen Häfen zu arbeiten. Das ist die wichtigste Voraussetzung, um sich im Wettbewerb mit den Häfen in den Niederlanden und in Belgien positionieren zu können. Notwendig ist eine verstärkte Abstimmung der Terminalbetreiber der Containerhäfen in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven. Bei der Vermarktung wurden gemeinsam mit German Ports schon wichtige Schritte in diese Richtung gemacht.

V. Fazit

Der Einfluss von Vorgaben der Europäischen Union auf die Bundes- und Landes(hafen)politik wächst stetig an. Auch für die Zukunft sind weitere konkretere Maßnahmen mit erheblichen Auswirkungen auf die Häfen seitens der Kommission zu erwarten. Dies wird v.a. die Rolle der Häfen im TEN-Netzwerk, die Liberalisierung des Marktzugangs für Hafendienstleistungen („Port Package III“) sowie die Frage der Beihilferelevanz zur Finanzierung öffentlicher Hafeninfrastrukturen betreffen.

In diesen und weiteren EU-relevanten Fragestellungen wird sich Niedersachsen auch künftig eng mit den anderen norddeutschen Ländern abstimmen. Die Küstenländer werden diesbezüglich – unter Einbindung des Bundes – zukünftig verstärkt gemeinsame Positionen zu Vorschlägen der Europäischen Kommission entwickeln, um möglichst frühzeitig Einfluss auf die maßgeblichen Entwicklungen ausüben zu können.

Eine verstärkte Zusammenarbeit der norddeutschen Länder in der Hafenpolitik kann sich jedoch nicht auf ein gemeinsames Vorgehen gegenüber Europäischer Union und Bund beschränken. Vielmehr wird eine solche Kooperation zukünftig neu gelebt werden müssen.

Eine enge Zusammenarbeit auf norddeutscher Ebene insgesamt, insbesondere zwischen den Ländern Bremen, Hamburg und Niedersachsen, wird sich daher als unerlässlich erweisen, um die Stellung der Seehäfen im Bereich der Nordrange zu stärken. Ausschließlich in einer Kooperation lassen sich gemeinsame Interessen gegenüber einem konzentrierten und globalisierten Markt durchsetzen. Nur durch eine Hafenkooperation wird es mit Blick auf die Containerschiffe der neuesten Generation möglich sein, zu verhindern, dass Umschlagsmengen an Rotterdam und Antwerpen verloren gehen.

Dem Container Terminal Wilhelmshaven als Beispiel der Zusammenarbeit der Länder Bremen und Niedersachsen wird dabei eine bedeutende Rolle zukommen. Ziel der Landesregierung wird es sein, den Container Terminal kurz- bis mittelfristig als dritten großen deutschen Containerhafen in der Nordrange zu positionieren.

Die Containerschiffe der neuesten Generation werden angesichts der skizzierten Schiffsgrößenentwicklung in Deutschland vollbeladen nur in Wilhelmshaven abgefertigt werden können. Im Sinne einer engeren Hafenkooperation zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg sind die Senate der beiden Stadtstaaten daher ausdrücklich aufgefordert, sich an den Planungen eines zweiten Tiefwasserhafens zu beteiligen, um sich als norddeutsche Länder dauerhaft gegenüber der Konkurrenz in der Nordrange, aber auch gegenüber den Mittelmeerhäfen der Südrange behaupten zu können.



Notwendigkeit gemeinsamer Positionen von Bund und Ländern gegenüber EU



CTW kurz- bis mittelfristig als dritten großen deutschen Containerhafen in der Nordrange positionieren



Planung eines zweiten Container Terminals im JadeWeserPort

Schiffahrtsstandort
Niedersachsen nachhaltig
sichern und zukunftsfähig
gestalten



Der Niedersächsischen Landesregierung ist es ein wichtiges Anliegen, den Schiffahrtsstandort Niedersachsen nachhaltig zu sichern und zukunftsfähig zu gestalten. Die Landesregierung befindet sich daher im Dialog mit allen Beteiligten, insbesondere mit Reedern sowie Bankenvertretern, denn die elementare Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Standortes ist das Zusammenwirken aller Akteure.

Gesamtdeutsche Bedeutung
der Seehäfen verdeutlichen



Zugleich muss es mit Blick auf die Verteilung finanzieller Mittel für Infrastrukturprojekte und die öffentliche Akzeptanz infrastruktureller Ausbaumaßnahmen gelingen, deutschlandweit ein Verständnis für die gesamtdeutsche Bedeutung der Seehäfen und deren Hinterlandanbindungen zu schaffen.

Über alle Branchen sichert der **Hafen Niedersachsen** nach den vorhergehenden Analysen bundesweit im verarbeitenden Gewerbe und im Energiesektor fast einhunderttausend Arbeitsplätze zusätzlich zu den direkten Beschäftigungseffekten der Hafenwirtschaft. Nicht einbezogen sind dabei indirekte Arbeitsplatzeffekte, die z.B. im Hinterlandtransport, bei weiteren Zulieferbetrieben oder in der Versicherungswirtschaft entstehen. Der Erhalt bzw. die Schaffung der notwendigen Umschlagkapazitäten ist somit eine Gemeinschaftsaufgabe aller relevanten Häfen. Darüber hinaus ergibt sich aus der hohen Bedeutung der Häfen auch im küstenfernen Hinterland die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Hinterlandinfrastruktur, ohne die die Industriestandorte im Süden Deutschlands buchstäblich ihren Anschluss an den Weltmarkt verlieren würden.

Gesamtdeutsche Bedeutung
des Hafens Niedersachsen
stärker betonen



Insofern gilt es, eine gesamtgesellschaftliche Veränderung in der Wahrnehmung von Häfen zu erreichen. Aus diesem Grund erarbeitet das niedersächsische Wirtschaftsministerium mit der Hafenwirtschaft zusammen Ideen, um die gesamtdeutsche Bedeutung der Seehäfen verstärkt zu kommunizieren. Die Bedeutung der Niedersächsischen Häfen als Umschlagplätze für z.B. Bayern und Baden-Württemberg muss zukünftig aktiver kommuniziert werden. Dabei besteht die Notwendigkeit einer Kooperation über die norddeutschen Ländergrenzen hinweg, auch mit den süddeutschen Ländern.

Hafen Niedersachsen
zukunftsfähig machen



Ein wesentlicher Aspekt, der die Hafenpolitik der nächsten Jahre bestimmen wird, ist die Notwendigkeit der Haushaltskonsolidierung. Hierbei gilt es, einen Spagat zwischen Sparpolitik und notwendigen Investitionen erfolgreich zu bewältigen. Die Infrastrukturfinanzierung im Bereich der Häfen ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund der deutlich positiven Wachstumsprognosen für die niedersächsischen Seehäfen als lohnende und zwingend notwendige Investition in die Zukunftsfähigkeit Niedersachsens anzusehen. Niedersachsen wird daher weiterhin investieren, sofern die Investitionen geeignet sind, die wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig zu verbessern. Es geht darum, den **Hafen Niedersachsen** zukunftsfest zu machen und mit vorausschauendem Einsatz der vorhandenen Mittel die richtigen Investitionen zu tätigen, die sich in Beschäftigung und Wertschöpfung niederschlagen. Denn letztlich bedeutet erfolgreiche Hafenpolitik, kontinuierlich in die Zukunft zu investieren und die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Häfen dauerhaft zu sichern, auszubauen und zu stärken. Dies muss langfristig und vorausschauend erfolgen, um allen Beteiligten und insbesondere der Hafenwirtschaft Planungssicherheit insbesondere im Hinblick auf umfangreiche öffentliche und private Investitionen zu geben.





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

www.mw.niedersachsen.de

Fotonachweis:
Land Niedersachsen; EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG;
AfW Cuxhaven; JadeWeserPort; Hero Lang; MEYER WERFT GmbH
& Co. KG; Sky View Imaging; Volkswagen Logistics; Cuxport GmbH;
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Stand: August 2016

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