

**Grußwort von Minister Jörg Bode**  
**anlässlich der Eröffnung der 7. Nationalen Maritimen**  
**Konferenz**  
**am 27.05.2011 in Wilhelmshaven**

**- Es gilt das gesprochene Wort -**

Anrede,

Im Namen der niedersächsischen Landesregierung möchte ich Sie hier auf dem Jade-Weser-Port ganz herzlich willkommen heißen.

Ich glaube, Sie gehen mit mir konform, wenn ich feststelle: Dies ist für eine Konferenz ein in jeder Hinsicht ungewöhnlicher Ort. Zwar direkt am Wasser, aber zugegebenermaßen eine Baustelle. Eine Baustelle, auf der sich jede Menge tut – nur heute hat die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft wegen unserer Konferenz eine Ausnahme gemacht und Ihre Arbeit ruhen lassen.

Wir freuen uns außerordentlich, dass der Bund diese Maritime Konferenz auf dem neuen Jade-Weser-Port stattfinden lässt. Der neue Container-Terminal Wilhelmshaven ist ein wichtiger Pfeiler im Gebäude der Deutschen Maritimen Wirtschaft. Er wird künftig die Ladungsströme beeinflussen und für den

internationalen Schiffsverkehr – zumal für die Großcontainerschiffe – eine neue Destination werden.

Anrede,

gestatten Sie mir deshalb, Ihnen zu Beginn kurz die Geschichte dieses Hafens zu erzählen:

Der JadeWeserPort Wilhelmshaven steht als Jahrhundertprojekt im Mittelpunkt niedersächsischer Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Er wird zu einem neuen bedeutsamen Ankerpunkt an der Norddeutschen Küste. Eine Besonderheit dieses Projektes ist es, dass sich Bremen und Niedersachsen gemeinsam an die Realisierung gewagt haben. Beide Länder haben viel investiert sowohl an finanziellen Mitteln, aber auch an Arbeit. Ich gehe gemeinsam mit meinem Bremischen Kollegen davon aus, dass langfristig auch beide Länder von dem Erfolg profitieren werden.

Es macht schon ein wenig stolz, wenn man einen Beitrag leisten konnte, um dieses zukunftsweisende Infrastrukturprojekt zu realisieren. Wenn wir heute auf den zukünftigen Terminalflächen für die Maritime Konferenz eine regelrechte Zeltstadt aufgebaut haben, dann kann man sich kaum vorstellen, dass vor drei Jahren, genau an dieser Stelle, nur tiefes Wasser war. Im März 2008 haben die Bauarbeiten für

dieses Projekt begonnen. Ab diesem Zeitpunkt mussten auch die letzten Skeptiker überzeugt sein: Der Hafen kommt!

Vor diesem Baubeginn, war aber noch einiges zu tun. Das Projekt als solches hatte einen wesentlich längeren Vorlauf. Als besonderes Novum sollte ein Containerhafen an der Küste eines Bundeslandes aber unter Beteiligung von - zunächst - zwei weiteren Bundesländern, nämlich Bremen und Hamburg, gebaut werden.

Vor elf Jahren, genau gesagt am 30. März 2001, fiel die gemeinsame Entscheidung für den Standort Wilhelmshaven. Die drei Länder wollten eine neue gemeinsame Hafenpolitik ausrufen. Ein Jahr später - im Mai 2002 - schied dann allerdings die Freie und Hansestadt Hamburg leider aus diesem Bündnis aus. Die Realisierung blieb bei Bremen und Niedersachsen, die von den enormen Potenzialen überzeugt waren.

Zunächst galt es, 11 Mio. € für die Vorplanungen einzusammeln. Dann konnten die Voruntersuchungen gestartet und mit der Vorbereitung der Unterlagen für das umfangreiche Planfeststellungsverfahren begonnen werden. Was sich jetzt so leicht und selbstverständlich anhört, war eine Herkulesaufgabe. Denn man konnte nicht auf Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten zurückgreifen. Dieser Containerhafen war und ist als erster echter Tiefwasserhafen in Deutschland eine

Besonderheit. Der Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion ist daher auch ein dickes Buch geworden, er umfasst mehr als 1.200 Seiten.

Anrede,

diejenigen von Ihnen, die das Projekt schon etwas länger verfolgen, wissen, dass mit dem Planfeststellungsverfahren und der zeitgleich laufenden Bauvergabe die eigentlichen Probleme zum Teil erst anfangen.

Sowohl gegen die Vergabeentscheidung für die Bauleistungen als auch gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden Klagen eingereicht. Und wer schon einmal mit solchen Verfahren zu tun hatte weiß, dass dies zwangsläufig zu Verzögerungen führt. Wobei ich es den jeweils Klagenden nicht verdenken kann, alles versucht zu haben. Es ging schließlich um viel Geld und einen erheblichen Eingriff in die Natur mit entsprechenden Belastungen für die Anlieger.

Zum Glück hatten wir dann im März 2008 einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss und mit der Arbeitsgemeinschaft um das Unternehmen Bunte auch einen erfahrenen engagierten Bauunternehmer. Der Bau konnte also endlich beginnen.

Mittlerweile ist eine Fläche von etwa 360 Hektar fertig gestellt. Das entspricht rund 500 Fußballfeldern - ein Vergleich, der im

Jahr der Frauenfußball-Weltmeisterschaft wieder besonders angebracht ist.

Doch die Fläche allein macht noch keinen Hafen. Der zukünftige Betreiber des Container-Terminals, die Eurogate Container-Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG, ist schon kräftig dabei, die so genannte Suprastruktur zu errichten. Zeitgerecht zur heutigen Konferenz wurden beispielsweise die ersten Asphaltflächen fertig gestellt.

Dass das gesamte Projekt von Anfang an zukunftsorientiert geplant und umgesetzt wird, zeigt sich immer wieder. So hat Eurogate in Bezug auf die neuen Containerbrücken für den Hafen auch sehr vorausschauend gehandelt. Diese Brücken sind nämlich schon auf die allerneueste Schiffsklasse der Großreederei Maersk ausgerichtet. Das heißt, auch die Giganten mit bis zu 18.000 Standardcontainern Landung können problemlos in Wilhelmshaven gelöscht werden.

Anrede,

nachdem ich Sie jetzt ein wenig mit der Historie vertraut gemacht habe, möchte ich noch einen kleinen Ausblick in die Zukunft wagen. Es geht hier aber nicht um ferne Visionen: Im Gegenteil, die Chancen, die ich in den kommenden Jahren für diesen Standort sehe, halte ich für sehr realistisch.

Nachdem der Container-Umschlag die Zahlen aus dem Rekordjahr 2008 wieder eingeholt hat und die Reedereien - allen voran die Reederei Maersk - große Gewinne verbuchen, ist die Auslastung des JadeWeserPorts Wilhelmshaven schon in deutlich weniger als zehn Jahren zu erwarten.

Aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, es geht ja nicht nur um den Hafen allein. Zum JadeWeserPort Wilhelmshaven gehört auch die Logistikzone, die landseitig an die Terminalflächen angrenzt. Diese Flächen begründen das besondere Alleinstellungsmerkmal und einen wesentlichen Standortvorteil des Hafens.

Denn in keinem Container-Tiefwasserhafen Nordeuropas finden Sie in unmittelbarer Nähe zu den Terminals eine so große, zusammenhängende Fläche, die industrielle Ansiedlungen im großen Maßstab ermöglicht. Auf diesen insgesamt 140 Hektar in privilegierter Lage finden vor allem hafennahe Dienstleister und Logistikunternehmen optimale Standortbedingungen.

Ziel ist es, dort Unternehmen anzusiedeln, die sich mit der Bearbeitung von ein und ausgehenden Seegütern und/oder deren Lagerung, Transport und den damit verbundenen Dienstleistungen beschäftigen. Die Vermarktungsaktivitäten für diese Flächen auf der Logistikzone laufen auf Hochtouren.

Sowohl für den Hafenbetrieb als auch die Flächenvermarktung ist es wichtig, den Hafen auch international erfolgreich zu vermarkten. Deshalb war die JadeWeserPort Logistics Zone GmbH als Vermarktungsgesellschaft zusammen mit dem Betreiber Eurogate und weiteren regionalen Akteuren Anfang März diesen Jahres gemeinsam auf einer Werbetour im Asiatischen Raum. Überall - sei es Tokio, Seoul oder Peking gewesen - stieß der Hafen auf großes Interesse. Es ist zu erwarten, dass fünf Jahre nach Inbetriebnahme des Hafens nur noch wenige Flächen auf dieser Logistikzone frei sein werden. Direkt hinter dem Deich stehen aber noch weitere Flächen in der Größenordnung von rd. 400 ha für Gewerbeansiedlungen zur Verfügung, die wir zeitnah entwickeln werden.

Anrede,

wenn wir die aktuellen erfreulichen Wirtschaftsdaten und Containerumschlagszahlen sehen, bringt uns das zu der Überlegung, ob der jetzige JadeWeserPort ausreichend Kapazitäten auch für die kommenden Jahrzehnte hat. Ich sage Jahrzehnte, weil mindestens ein Jahrzehnt erfahrungsgemäß von der Planung bis zur Realisierung eines solchen Hafens ins Land geht. Wenn uns die aktuellen Prognosen bestätigen, dass die bestehenden Containerumschlagskapazitäten der Nord-Range vermutlich schon im Jahr 2018 erschöpft sein werden,

dann müssen wir heute schon unsere Überlegungen für einen zweiten Hafen konkretisieren.

Im Gegensatz zum aktuell im Bau befindlichen Hafen sollen dann nicht nur der Betrieb, sondern auch der Bau selbst von privaten Investoren übernommen werden. Um jetzt zukunftsweisend und strategisch zu handeln, soll zunächst eine Art Machbarkeitsstudie für einen zweiten Hafen erstellt werden. Auf dieser Grundlage kann dann das erforderliche Planfeststellungsverfahren betrieben werden. Hinsichtlich potenzieller Investoren und Betreiber geht das Land ergebnisoffen auf sämtliche Interessenten für einen solchen Hafen zu.

Wenn diese Zukunftsaussichten auch alle eintreten sollen, dann liegt in Sachen Hinterlandanbindung noch einiges vor uns. Erfreulicherweise wird die Zweigleisigkeit der Bahnstrecke auch rechtzeitig hergestellt.

Aber trotzdem müssen wir weiter darauf bestehen und alles daran setzen, dass auch die Elektrifizierung und die Ertüchtigung der restlichen Bereiche einschließlich des Lärmschutzes schnellstmöglich realisiert werden. Denn dies sind wesentliche Voraussetzungen für den Erfolg und die Akzeptanz des Gesamtprojekts.

Anrede,

im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz werden wir heute Nachmittag in 6 Workshops die zentralen Fragen der maritimen Wirtschaft behandeln werden.

1. Da ist zunächst der Schiffbau, eine Branche, die deutschland- und europaweit die Krise leider noch nicht überwunden hat. Die strukturellen Überkapazitäten, die Wettbewerbsverzerrungen zu außereuropäischen Konkurrenten, aber auch die Chancen der deutschen Werften im Bereich der Innovation und der Spezialschiffahrt werden hier auszuloten sein. Niedersachsen nimmt bezüglich der deutschen Werften seit Jahren eine Spitzenstellung ein und ist – bezogen auf die Arbeitsplätze und Wertschöpfung der Werften – bundesweit Spitzenreiter. Angeführt von der Meyer-Werft, werden an den Flussmündungen von Ems, Weser und Elbe in insgesamt 19 Seeschiffswerften Schiffe für den Weltmarkt gefertigt mit den Schwerpunkten: Kreuzfahrtschiffe, Mega-Jachten, Rettungsboote und andere Spezialschiffe, z.B. mit SWATH-Technologie.

2. Kommen wir zur Schiffahrt, einen Bereich, in dem Niedersachsen als zweitgrößter Reederstandort nach Hamburg ebenfalls erhebliche Interessen hat. Mit über 160 Reedereien –

ganz überwiegend mittelständisch geprägt – haben niedersächsische Reeder einen erheblichen Teil der Deutschen Container - und Spezialschiffsflotte. Schwerpunkte dabei sind die Reeder der Unterems sowie an der Unterelbe. Die Krise ist in der Schifffahrt teilweise infolge der Konjunktur überwunden, jedoch nur bedingt. Es wird darüber zu reden sein, inwieweit die Reedereien bei der Ausbildung, bei der finanziellen Risikoabsicherung, aber auch im Kampf gegen die Piraterie Unterstützung bedürfen. Wir sehen einem interessanten Workshop entgegen.

3. Workshop II wird sich mit den Häfen beschäftigen. Dieser Workshop, in dem ich die Ehre habe ihm vorzusitzen, wird sich im Wesentlichen mit der unverzichtbaren Erhaltung und Stärkung der Leistungsfähigkeit der Häfen beschäftigen.

Die deutschen Seehäfen sind ein bedeutender Teil der insgesamt weiter wachsenden Logistikbranche des Landes. Sie sind Dreh- und Angelpunkt der Güter, die zur Versorgung der Bundesrepublik Deutschland dienen und tragen maßgeblich zur Sicherung der Exportfähigkeit der deutschen Wirtschaft bei.

Die Häfen sind die Kernelemente von Güterverkehr und Logistik. Mit Blick auf die fortschreitende Globalisierung und enge wirtschaftliche Verflechtung innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums, kommt ihnen nicht nur nationale, sondern

auch europäische und weltweite Bedeutung zu. Insbesondere die Umsetzung der einzelnen Bausteine des Nationalen Hafenkonzeptes der Bundesregierung ist deshalb besonders wichtig. Diese Bedeutung sollte auch bei allen Überlegungen zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Beachtung finden.

4. Die maritimen Technologien spielen zukünftig eine zunehmende Rolle. Nicht nur die Suche nach Öl und Gas, auch die Gewinnung mariner mineralischer Rohstoffe entwickelt sich zu einem Kernthema. Dabei gilt angesichts der Ölkatastrophe vor Alabama die Devise „Safety first“. Dies sind wir den Menschen, vor allem aber auch der Umwelt schuldig. Auch hier sind neue innovative Technologien gefragt, mit denen die deutsche Wirtschaft punkten kann. Der Nationale Masterplan Maritime Technologien, der in Workshop VI diskutiert wird, soll hier für die nächsten Jahre die Marschroute bestimmen.

Anrede,

schon von der zahlenmäßigen Besetzung her, ist der 5. Workshop zum Thema Offshore mit Abstand der „Knüller“ aller Workshops. Die Offshore-Wirtschaft ist seit langem ein Hoffnungsträger für die gesamte maritime Wirtschaft, von den Reedern über die Werften bis hin zu maritimen Dienstleistern

und Häfen. Durch die Ereignisse in Japan ist die Diskussion um einen Ausbau der Offshore-Standorte weiter befeuert worden.

Umgekehrt verliert man bei dieser etwas euphorischen Sicht bisweilen aus den Augen, dass auch im Offshore-Bereich noch Fallstricke, Hindernisse und Risiken liegen, über die man offen und ehrlich diskutieren muss. Gerade wer die Offshore-Industrie nachhaltig am Markt platzieren will, muss auf eine solide handfeste Entwicklung achten. Dies gilt auch für die Finanzierung. Ich bin außerordentlich gespannt auf die Ergebnisse dieses Workshops.

Für Niedersachsen gilt: Niedersachsen ist als Offshore-Standort in einer einzigartigen Position. Im niedersächsischen Hoheitsbereich und der darin vorgelagerten Wirtschaftszone liegt der Großteil der geplanten Offshore-Parks. Dies ist bereits jetzt zu spüren bei den Aktivitäten der Hersteller nahe der Häfen von Emden und Cuxhaven. Dort haben inzwischen weit über 1.000 neue Arbeitsplätze durch die Offshore-Industrie geschaffen werden können. Weitere werden folgen.

Darüber hinaus wird im Bereich der Forschung – etwa in den maritimen Kompetenzzentren in Leer und Elsfleth – sowie speziell auch bei der Unterhaltung und Wartung sowie Versorgung ein Markt entstehen, der aus der geographischen Situation heraus geradezu auf Niedersachsen und seine Häfen

hinausläuft. Wir werden diese Entwicklung nicht nur beobachten, sondern kräftig unterstützen und dabei mitwirken.

6. Schließlich und endlich wird sich ein eigener Workshop mit Klima- und Umweltfragen beschäftigen. Auch dieser Workshop strahlt in die vorhandenen klassischen Branchen ab – bietet er etwa doch möglicherweise den Werften eine Chance durch Technologievorsprung das sogenannte „green shipping“ zu befördern.

Anrede,

welches Interesse die maritimen Themen haben, zeigt mir auch ein Blick auf unsere Gästeliste. Nahezu 1.000 Personen aus dem öffentlichen Leben, der Politik, der Wirtschaft und der Gewerkschaften haben den Weg hierhin gefunden. Fast 40 Abgeordnete des Deutschen Bundestages und des Niedersächsischen Landtages sind hier vertreten - auch dies belegt das Interesse an den maritimen Fragen. Wir hoffen natürlich sehr, dass dieses Interesse auch bei den späteren Beratungen in den entsprechenden Gremien seinen Niederschlag findet und bei der einen oder anderen Frage vielleicht die Dinge in einem etwas anderen – sozusagen maritimen Licht – erscheinen lässt.

Ich darf bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, dass die Möglichkeit besteht, morgen Mittag, direkt im Anschluss an die Konferenz mit kleinen Bussen sowie einem Schiff die Baustelle insgesamt zu erleben: Ihre Größe, ihre Lage in der Fläche und ihr Potential.

Die Gleisanbindung – von hier aus nicht zu sehen – ist bereits komplett fertig und kann ebenso in Augenschein genommen werden, wie die Kaikante oder die in der Entstehung befindliche Logistikzone, die sich an das Hafengeschehen anschließt.

Und nun wünsche ich allen Teilnehmern einen interessanten und erfolgreichen Verlauf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!