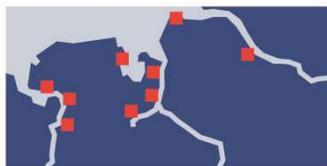




Ein Hafen – neun Standorte

Positionspapier der Arbeitsgemeinschaft
Niedersächsische Seehäfen zur Landtagswahl 2022



Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen

Inhalt

Vorwort	3
Gesicherte Finanzierung für den Ausbau und Erhalt der Seehafeninfrastruktur	4
Bedarfsgerechter Ausbau und Erhalt der seewärtigen Zufahrten	5
Engpassbeseitigung im Seehafenhinterlandverkehr	6
Beschleunigte Umsetzung von Infrastrukturvorhaben	7
Gigabitausbau in den Häfen voranbringen	8
Beitrag der Seehäfen zum Klimaschutz stärken	9

Vorwort

Die niedersächsischen Seehäfen nehmen als Tore zur Welt und logistische Schnittstellen im internationalen Güterverkehr eine Schlüsselrolle für unsere Wirtschaft ein. Sie übernehmen eine systemrelevante Funktion für die gesamte deutsche Wirtschaft, die hochgradig in den Welthandel und weltweite Produktionsnetzwerke integriert ist. In ganz Niedersachsen sind mehr als 40.000 Menschen direkt oder indirekt Beschäftigte der Seehäfen.

Die Landespolitik hat die Aufgabe, die Standortvorteile der niedersächsischen Seehäfen in der Deutschen Bucht an einer der meist frequentierten Wasserstraßen weltweit nachhaltig zu stärken, damit diese auch zukünftig ein Garant für Wertschöpfung, Wohlstand und Arbeitsplätze in Niedersachsen bleiben werden. Jeder Seehafenstandort ist aufgrund seiner Spezialisierung systemrelevant und nicht durch andere Standorte zu ersetzen. Sämtliche Seehafenstandorte decken in ihrer Gesamtheit das komplette Spektrum für den Seegüterumschlag ab und leisten einen wesentlichen Beitrag zu Wertschöpfung, Wohlstand und Arbeitsplätzen im Land.

Am 09. Oktober 2022 wird in Niedersachsen ein neuer Landtag gewählt. Für die zukünftige Sicherstellung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit unserer Seehäfen müssen in der kommenden Legislaturperiode die Weichen gestellt werden. Die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen hat im Vorfeld der Landtagswahl Themen identifiziert und Handlungsansätze für die Landespolitik der nächsten Legislaturperiode formuliert, damit die niedersächsischen Seehäfen in ihrer Gesamtheit auch zukünftig ihren Beitrag zu Wertschöpfung, Wohlstand und Arbeitsplätzen sowie Klimaschutz und Nachhaltigkeit im Land leisten können.

Im Schulterschluss zwischen niedersächsischer Seehafenwirtschaft und Landespolitik haben wir gemeinsam die besten Voraussetzungen, die bestehenden Herausforderungen als Chance zur Weiterentwicklung unserer Seehäfen und damit zum Vorteil des gesamten Landes Niedersachsen zu nutzen.



Michael de Reese
Sprecher Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen



Gesicherte Finanzierung für den Ausbau und Erhalt der Seehafeninfrastruktur

Die Finanzierung der Hafeninfrastruktur bleibt grundsätzlich Aufgabe der öffentlichen Hand. Die angespannte Haushaltslage der vergangenen Jahrzehnte hat in der Vergangenheit teilweise zum Substanzverzehr von Hafeninfrastruktur geführt. Dieser Entwicklung muss entgegengewirkt werden, um auch weiterhin den Anforderungen der hervorragend in die Weltwirtschaft integrierten deutschen Wirtschaft sowohl im Hinblick auf den Import als auch auf den Export Rechnung zu tragen und die mehr als 40.000 direkt und indirekt von der niedersächsischen Hafenwirtschaft im Land abhängigen Arbeitsplätze zu sichern. Mit ihrem Anteil am Steuer- und Abgabenaufkommen wird ein funktionierendes soziales Umfeld gewährleistet. Für den nachfrageorientierten und vorausschauenden Erhalt und Ausbau der Infrastruktur in den niedersächsischen Seehäfen sind aufgrund allgemeiner Kostensteigerungen und einer aktuell hohen Inflationsrate eine dauerhafte Erhöhung der Landesmittel auf mindestens 50 Millionen Euro pro Jahr sowie die zusätzliche Bereitstellung von Mitteln des Landes für bedarfsbezogene Sonderprogramme, wie für die Instandhaltung von Schleusen oder ähnliche Großprojekte, erforderlich.

Was ist in der kommenden Legislaturperiode zu tun?

- Erhalt und Ausbau der Seehafeninfrastruktur erfordern eine verlässliche, marktkonforme und umsetzbare Finanzierung, die den Substanzverzehr der letzten Jahrzehnte ausgleicht und den nachfrageorientierten und vorausschauenden Erhalt und Ausbau der Infrastruktur in den niedersächsischen Seehäfen gewährleistet.
- Dauerhafte Erhöhung der Landesmittel auf 50 Mio. Euro pro Jahr für niedersächsische Seehäfen: Die einmalige Erhöhung der Landesmittel für die Hafeninfrastrukturgesellschaft NPorts in Höhe von 40 Mio. Euro pro Jahr reicht nicht aus.
- Zusätzlich Bereitstellung von Sondermitteln des Landes für bedarfsbezogene Sonderprogramme, wie für die Instandhaltung von Schleusen und Kajen sowie Baggerungen zum Erhalt von Fahrrinnen oder ähnliche Großprojekte, erforderlich.



Bedarfsgerechter Ausbau und Erhalt der seewärtigen Zufahrten

Weltweit geht der Trend zu größeren Schiffen. Damit lassen sich Güter nicht nur kostengünstiger, sondern auch umweltfreundlicher transportieren. Entsprechend müssen auch die seewärtigen Zufahrten der Seehäfen darauf ausgerichtet werden. Ohne bedarfsgerechte Fahrrinnenanpassungen der seewärtigen Zufahrten drohen den niedersächsischen Seehäfen Wettbewerbsnachteile innerhalb Europas. Eine Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen würde den Wohlstand in Niedersachsen und über die Landesgrenzen hinaus sowie die Existenz von mehr als 40.000 direkt und indirekt beschäftigter Menschen in den Seehäfen unseres Landes gefährden. In der politischen Diskussion gibt es Bestrebungen, keine weiteren Fahrrinnenanpassungen der Flüsse zuzulassen. Es werden dabei regelmäßig die Spezialhäfen an Weser, Ems und Elbe außer Acht gelassen, wenn lediglich auf Containerhäfen abgestellt wird, die ausschließlich dieses Segment bedienen können. Die Ausweisung der Fahrrinnenanpassungen von Außenems sowie Außen- und Unterweser (Nord) im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist ausdrücklich zu begrüßen. Dennoch wird jede weitere Verzögerung der bedarfsgerechten Fahrrinnenanpassungen Abwanderungstendenzen von Liniendiensten und Unternehmen verstärken.

Was ist in der kommenden Legislaturperiode zu tun?

- Die im Bundesverkehrswegeplan im „Vordringlichen Bedarf“ genannten bedarfsgerechten Fahrrinnenanpassungen von Außenems sowie Außen- und Unterweser (Nord) zügig in Abstimmung mit Bürgerinitiativen, Umweltverbänden und dem Naturschutz umsetzen.
- Eine zielführendere Beförderung der Maßnahmen durch die eingebundenen Ministerien und/oder deren nachgelagerten Organisationen (z.B. den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz) ist zwingend notwendig.



Engpassbeseitigung im Seehafen hinterlandverkehr

Während die Seehäfen die Schnittstellen im Welthandel bilden, sind Hafenhinterlandanbindungen die Schlagadern der Seehäfen. Eine optimale Anbindung der Seehäfen an die Wirtschaftszentren im Binnenland ist von größter volkswirtschaftlicher Bedeutung zur Schaffung von Wohlstand und Beschäftigung. Im Zuge der prognostizierten Umschlagszuwächse wird der Seehafen hinterlandverkehr um rund 25 % stärker zunehmen als der Güterverkehr insgesamt. Daher sind deutliche Kapazitätserweiterungen bei allen Verkehrsträgern zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens notwendig. Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist es das Ziel, mehr Güterverkehr von der Straße auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Insbesondere der Verkehrsträger Schiene soll zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr gestärkt werden. Bis 2030 soll sich, den aktuellen Planungen zufolge, mit der Einführung des Deutschland-Taktes das Personenverkehrsaufkommen verdoppeln und der Anteil der Bahn am Gesamtgüterverkehrsaufkommen auf 25 Prozent erhöht werden. Mit der geplanten Erhöhung des Personenverkehrsaufkommens drohen auf dem ohnehin bereits gut ausgelasteten Schienennetz Engpässe für den Güterverkehr, die sich auch nachteilig auf den Seehafen hinterlandverkehr auswirken könnten. Gleichzeitig sind zahlreiche Binnenwasserstraßen unzureichend ausgebaut, um mehr Güter effizient auf dem Binnenschiff zu transportieren.

Was ist in der kommenden Legislaturperiode zu tun?

- Seehafen hinterlandanbindungen sämtlicher Verkehrsträger – Straße, Schiene und Wasserstraße – müssen im gesamtwirtschaftlichen Interesse bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- Insbesondere die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Verkehrsprojekte zur verbesserten verkehrlichen Anbindung der Seehäfen für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und der Arbeitsplätze im Umfeld der Hafenvirtschaft jetzt zügig umsetzen.
- Mit Einführung des Deutschland-Taktes drohen Kapazitätsengpässe auf der Schiene, die eine vorgesehene Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens erschweren und die zuverlässige Anbindung der Seehäfen für höchste Termintreue in der Logistikkette gefährden könnten.
- Die neue Landesregierung muss gemeinsam mit der Deutschen Bahn, der Landesnahverkehrsgesellschaft und dem Bund frühzeitig Lösungen zur Engpassbeseitigung im Bereich Schiene erarbeiten und anschließend zeitnah umsetzen.
- Binnenwasserstraßen müssen durchgehend mindestens für das Großmotorgüterschiff (GMS) und den zweilagigen Containerverkehr ausgebaut werden, um weiteren Güterverkehr von der Straße auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger zu verlagern.



Beschleunigte Umsetzung von Infrastrukturvorhaben

Vor dem Hintergrund weiterer prognostizierter Zuwächse des Güterverkehrs an Land und auf See muss sowohl die Hafeninfrastruktur selbst als auch die verkehrliche Anbindung der niedersächsischen Seehäfen bedarfsgerecht ausgebaut werden. Der bedarfsgerechte Ausbau der seewärtigen Zufahrten der Seehäfen sowie wichtige Projekte im Seehafenhinterlandverkehr werden seit Jahrzehnten beplant, ohne jedoch konkret umgesetzt werden zu können. Langwierige Planungsverfahren und Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse verzögern die Umsetzung unabhängig vom Verkehrsträger erheblich. Die teils massiven Verzögerungen der Maßnahmen bzw. Planungsverfahren zu wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekten sind nicht akzeptabel. Beispiele aus Niedersachsen sind u. a. die bedarfsgerechten Fahrrinnenanpassungen von Außenems sowie Außen- und Unterweser (Nord) oder der Bau der Küstenautobahn A 20. Darüber hinaus führen Personalengpässe in den Planungsbehörden dazu, dass nicht genügend Verkehrsprojekte in der dafür vorgesehenen Zeit zur Baureife gebracht werden können. Verzögerungen bei der Umsetzung notwendiger Infrastrukturprojekte gefährden die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Seehäfen und damit auch Wertschöpfung, Wohlstand und Arbeitsplätze im Land.

Was ist in der kommenden Legislaturperiode zu tun?

- Neue Landesregierung muss sich auf Bundesebene und in regionalen Gremien entschieden für die schnelle und einvernehmliche Umsetzung der Projekte zur seewärtigen Anbindung und im Seehafenhinterlandverkehr einsetzen. Im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Verkehrsprojekte müssen zeitnah und entschlossen umgesetzt werden.
- Die niedersächsischen Seehäfen müssen sich darauf verlassen können, vergleichbaren verlässlichen Verfahren zu unterliegen wie ihre europäischen Wettbewerber. Europäische Gesetzgebung (bspw. FFH-Richtlinien) darf national bzw. auf Länderebene nicht unterschiedlich ausgelegt, interpretiert und umgesetzt werden.
- Verfahren zur Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten müssen grundsätzlich vereinfacht und verkürzt werden. Kleinteilige Planfeststellungsverfahren sind für eine zügige Umsetzung von Infrastrukturprojekten nicht zielführend und zukünftig zu vermeiden (Beispiel Küstenautobahn A 20 zwischen Westerstede und fester Elbquerung: neun Abschnitte – neun Planfeststellungsverfahren – neun Klageoptionen mit Gerichtsverfahren).
- Politik ist gefordert, demokratische Mehrheitsbeschlüsse umzusetzen und für Akzeptanz zu werben. Verfahren müssen vor Parlamenten entschieden werden und nicht vor Gerichten.
- Planung und Genehmigung von Infrastrukturvorhaben erfordern ausreichende personelle Ressourcen. Hier sind vorausschauend für den Bedarfsfall neue Stellen zu schaffen.



Gigabitausbau in den Häfen voranbringen

Eine leistungsstarke und verlässliche Breitbandinfrastruktur bildet die Grundlage wirtschaftlichen Handelns. Die fortschreitende Digitalisierung weltweiter Produktionsnetzwerke und logistischer Netzwerke setzt eine flächendeckende Gigabitversorgung in den Seehäfen und in ihrem Umfeld voraus. Noch immer finden sich Lücken in der Gigabitverbindung der niedersächsischen Seehäfen, die den erforderlichen Digitalisierungsprozess erschweren. Neben einer Glasfaseranbindung der Seehäfen gehört auch eine Hochleistungsmobilfunkversorgung auf den seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen und in den Häfen selbst international zum Standard, der jedoch in der Deutschen Bucht noch immer nicht lückenlos erfüllt wird. Eine zuverlässige Anbindung an die Gigabit-Datennetze ist eine wesentliche Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg der Seehäfen und somit für die Sicherung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen. Im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung werden die Anforderungen an die Gigabit-Datennetze weiter zunehmen. Für die Seehafenwirtschaft hat der schnelle, zuverlässige und sichere Austausch von Daten an Land und auf See oberste Priorität.

Was ist in der kommenden Legislaturperiode zu tun?

- Für den Erhalt der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Seehäfen bestehende Versorgungslücken zügig schließen und flächendeckend Glasfaseranschlüsse gewährleisten, um die Grundlage für Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung nicht zu entziehen.
- Niedersächsische Seehäfen und Gewerbestandorte prioritär mit symmetrischen Gigabitanschlüssen per Glasfaser versorgen, um digitale zukunftsweisende Prozesse einzuführen.
- 5G-Mobilfunk: Beim Netzaufbau neben der Vollversorgung an Land auch Fahrinnen für die Schifffahrt in den küstennahen Gewässern der Deutschen Bucht sowie die Hafengebiete flächendeckend mit dem Mobilfunkstandard der Zukunft versorgen.
- In kommender Legislaturperiode ist der Masterplan Digitalisierung Niedersachsen entsprechend fortzuschreiben und die Förderkulisse des Landes Niedersachsen danach auszurichten.



Beitrag der Seehäfen zum Klimaschutz stärken

Im Schulterschluss mit dem Land setzen die niedersächsischen Seehäfen Klimaschutzmaßnahmen an ihren Standorten um und haben Klimaschutz zum festen Bestandteil in ihren Standort- und Unternehmensstrategien verankert. Im Fokus der Aktivitäten steht dabei ein klimaneutraler Hafenbetrieb als wirksamer Beitrag zur Klimastrategie des Landes und zur Erreichung der Klimaziele. Eine Vielzahl von wirksamen Maßnahmen in unterschiedlichen Bereichen könnten schnell umgesetzt werden, sofern Zugang zu den entsprechenden Fördertöpfen besteht. Zu diesen Maßnahmen gehören insbesondere die energetische Sanierung von Gebäuden, Beleuchtung, Kühlhäusern oder Heizungen aber auch die Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Darüber hinaus bergen die Liegenschaften großes Potenzial, erneuerbare Energien vor Ort zu erzeugen. Als Landesgesellschaft fehlt NPorts der Zugang zu Fördermitteln, die für die energetische Sanierung von Landeseinrichtungen vorgesehen sind bzw. solchen, die für die Privatwirtschaft bereitgestellt werden.

Zur Erreichung der Klimaziele ist es darüber hinaus zwingend erforderlich, die Umsetzung der Energiewende und den Ausbau der regenerativen Energieerzeugung zu beschleunigen. Im Hinblick auf den geplanten weiteren Ausbau der Off- und Onshore- Windenergie werden trotz umfassender Investitionen in den vergangenen Jahren zusätzliche Produktions- und Logistikeinrichtungen sowie Hafenterrassen und Liegeplätze in den einzelnen niedersächsischen Seehafenstandorten benötigt. Auch für den weiteren Aufbau einer grünen Wasserstoff-Wirtschaft sind in den Seehäfen umfassende Investitionen für die Herstellung und den Import von Wasserstoff in großindustriellem Maßstab zu tätigen. Die entscheidende Voraussetzung für all diese Bereiche ist insbesondere eine schnelle und unbürokratische Umsetzung von Projekten der Energiewende. Die niedersächsischen Seehäfen wollen diese nationale Aufgabe unterstützen und ihren Beitrag leisten, damit Niedersachsen seine einzigartigen Stärken im Bereich der erneuerbaren Energien bestmöglich einbringen kann. Allerdings können diese Investitionen nicht von der Hafenvirtschaft und dem Land Niedersachsen allein getragen werden.

Was ist in der kommenden Legislaturperiode zu tun?

- NPorts benötigt einen Zugang zu Fördermitteln sowohl für Landeseinrichtungen als auch für die Privatwirtschaft, die für energetische Sanierung, Ressourceneffizienz und Klimaschutz bereitgestellt werden.
- Beim Bund einfordern, dass Seehäfen als unverzichtbare strategische Partner der Energiewende anerkannt werden.
- Beim Bund finanzielle Unterstützung zum Ausbau der Seehafeninfrastruktur zur Umsetzung der Energiewende sowie bei Ansiedlungen von Unternehmen aus dem Bereich „Erneuerbare Energien“ einfordern.
- Neue Landesregierung muss beim Bund für schnelle und unbürokratische Umsetzung von Projekten der Energiewende eintreten, Verfahren müssen beschleunigt werden.
- Vordringliche Projekte des Bundesverkehrswegeplans zur Anbindung der Seehäfen müssen zügig und entschlossen umgesetzt werden.



Impressum

Herausgeber:

Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen
c/o Oldenburgische Industrie- und Handelskammer (IHK)
Moslestraße 6 | 26122 Oldenburg
 0441 2220-400
 jahn@oldenburg.ihk.de
 www.seehafen-niedersachsen.de

Redaktion:

Martin Heine | Felix Jahn
Oldenburgische Industrie- und Handelskammer (IHK)
Moslestraße 6 | 26122 Oldenburg

Bildnachweis:

Titel: © JadeWeserPort-Marketinggesellschaft // Seite 3: © Daniel Schmidt; © Ulf Bergelt, CCV GmbH;
© JadeWeserPort-Marketinggesellschaft // Seite 4: © DaiSign - Fotolia.com // Seite 5: © fotmart -
Fotolia.com // Seite 6: © ThKatz - Fotolia.com // Seite 7: © zhu difeng - Fotolia.com // Seite 8: © Rasi -
AdobeStock; © hxdyl - Fotolia.com // Seite 9: © AdobeStock_255102192

Stand: April 2022